

**Identificação**

**Designação:** Tribunal do Trabalho

**Localização:** Praceta da Justiça

**Descrição, Função ou Uso do Edifício:** O Tribunal do Trabalho é a instância mais elevada de julgamento para temas relacionados com o direito do trabalho.



3.3.26

**Registo Fotográfico**

**Diagnóstico do Edifício**



**Acesso exterior ao edifício**


- Os pavimentos e percursos são irregulares e em algumas situações as dimensões e os acessos não são regulamentares. **(Nível 3)**
- Existe um lugar de estacionamento dirigido a pessoas com mobilidade reduzida, não regulamentar pela ausência de sinalização vertical, ausência da faixa lateral de 1m e de rebaixo no passeio. **(Nível 2)**
- O mobiliário urbano bem como a sua localização no espaço não está direccionado para um design inclusivo. **(Nível 3)**



**Acesso ao edifício**

- A porta de entrada para o edifício é de folha dupla, com um vão livre de 1,94m, dimensão regulamentar. **(Nível 1)**
- A soleira da entrada é não regulamentar, altura superior ao máximo regulamentar 0,02m, apesar de existir uma elevação no passeio para vencer a cota da soleira. **(Nível 3)**
- Os puxadores das portas não têm o design mais indicado dificultando a utilização a pessoas com mobilidade reduzida. **(Nível 3)**

Registo Fotográfico	Diagnóstico do Edifício
	<p><b>Distribuição no edifício</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- O tribunal do trabalho organiza-se num único piso, apesar de existirem vários desníveis vencidos por rampas metálicas de inclinação não regulamentares. <b>(Nível 3)</b></li> <li>- Os acessos horizontais são amplos, sem mobiliário a travar o percurso, logo são regulamentares. <b>(Nível 1)</b></li> </ul>
	<p><b>Acesso a dependências e instalações</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- As dimensões das portas interiores são folha simples e tem 0,74m de vão, não regulamentares, com excepção da porta da sala de audiências que é regulamentar. <b>(Nível 2)</b></li> <li>- Os puxadores das portas têm o design mais indicado para uma utilização facilitada e apropriada a pessoas com mobilidade reduzida. <b>(Nível 3)</b></li> </ul>
	<p><b>Dependências</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Existem vários balcões de atendimento, alguns são não regulamentares, dificultando a aproximação de pessoas com mobilidade reduzida. <b>(Nível 3)</b></li> <li>- Existe mobiliário a condicionar o percurso na sala de audiências. <b>(Nível 3)</b></li> <li>- A Instalação Sanitária dirigida a pessoas com mobilidade reduzida é não regulamentar pela ausência de alguns equipamentos e acessórios. <b>(Nível 2)</b></li> <li>- Nem todos os gabinetes de acesso público são acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida. <b>(Nível 3)</b></li> </ul>

Registo Fotográfico	Diagnóstico do Edifício
 <p>The left photograph shows a wooden door with a white sign that reads 'W.C. PÚBLICO' and a smaller sign below it. The right photograph shows a wooden wall with large, raised letters spelling 'SALA de audiências'.</p>	<p><b>Sinalética</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Apesar algumas dependências terem presença de sinalética, esta mostra-se ineficaz, uma vez que apresenta um design, localização e dimensionamento não recomendados. <b>(Nível 3)</b></li> <li>- Detectou-se uma completa ausência de sinalética dirigida para os invisuais (Braille) e para os surdos (sinais luminosos). <b>(Nível 3)</b></li> </ul>

**Níveis de Acessibilidade:**

**Nível 1 – Alto**

**Nível 2 – Médio**

**Nível 3 - Baixo**

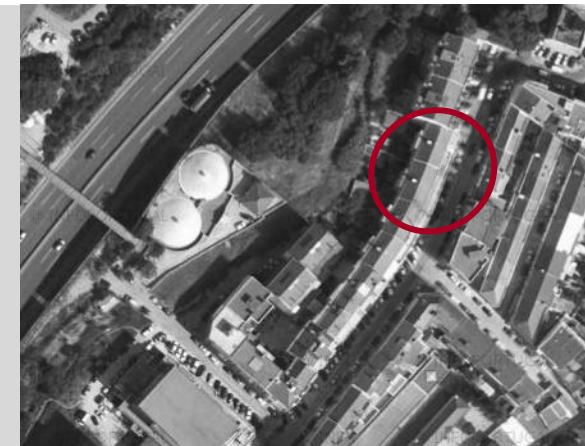
Parâmetros de Avaliação	Classificação de Acessibilidade
▪ Acesso exterior ao Edifício	<b>Nível 3</b>
▪ Acesso ao Edifício	<b>Nível 3</b>
▪ Distribuição no Edifício	<b>Nível 2</b>
▪ Acesso a Dependências	<b>Nível 3</b>
▪ Dependências	<b>Nível 3</b>
▪ Sinalética	<b>Nível 3</b>

**Identificação**

**Designação:** Varandas da Lezírias

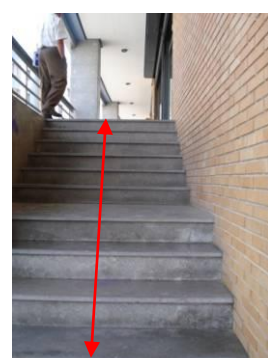
**Localização:** Rua Dr. Vasco Moniz, Vila Franca de Xira.

**Descrição, Função ou Uso do Edifício:** espaço onde funcionam diversos serviços da câmara (nomeadamente acção social) com atendimento ao público.



3.3.27

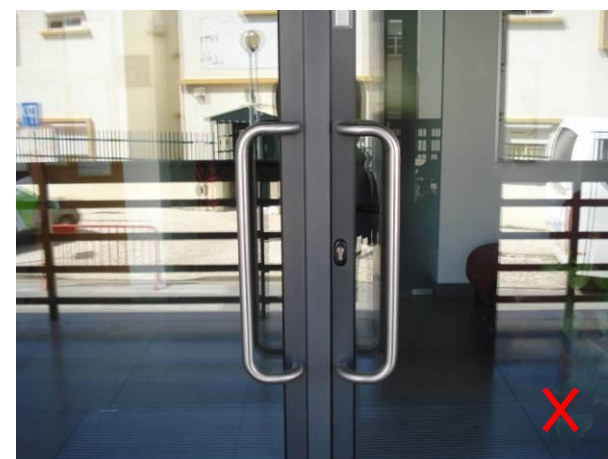
**Registo Fotográfico**



**Diagnóstico do Edifício**




**Acesso exterior ao edifício**

- Os passeios exteriores são pavimentados num material irregular. **(Nível 3)**
- Existe um estacionamento para pessoas com mobilidade reduzida, na proximidade do edifício, no entanto não possui faixa lateral de saída com 1m de vão útil, nem rebaixamento no passeio adjacente. **(Nível 2)**
- O edifício tem uma diferença de cota em relação à rua apenas vencida por escadas. As escadas têm degraus com dimensões regulamentares, no entanto verifica-se a ausência de corrimão de ambos os lados, bem como de faixa antiderrapante e de aproximação visual em textura e cor contrastante. **(Nível 3)**
- O mobiliário urbano bem como a sua localização no espaço não está direccionado para um design inclusivo. **(Nível 3)**



**Acesso ao edifício**

- A porta de entrada possui vão útil com largura superior ao mínimo regulamentar e soleira com uma altura inferior ao máximo regulamentar. **(Nível 1)**
- O design dos puxadores dificulta o manuseamento por parte de pessoas com mobilidade reduzida. **(Nível 3)**

Registo Fotográfico	Diagnóstico do Edifício
	<p><b>Distribuição no edifício</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Os serviços da câmara organizam-se apenas num piso de rés-do-chão. <b>(Nível 1)</b></li> <li>- O espaço de distribuição horizontal possui vão útil superior aos mínimos regulamentares. <b>(Nível 1)</b></li> <li>- Não existem desníveis no interior deste piso. <b>(Nível 1)</b></li> </ul>
	<p><b>Acesso a dependências e instalações</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Todas as portas apresentam vão útil superior ao mínimo regulamentar de 0.77m. <b>(Nível 1)</b></li> <li>- Os puxadores em forma de alavanca são recomendáveis uma vez que facilitam o manuseamento por parte de pessoas com mobilidade reduzida. <b>(Nível 1)</b></li> <li>- Todos os acessos às diferentes dependências se encontram nivelados. <b>(Nível 1)</b></li> </ul>
	<p><b>Dependências</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A instalação sanitária para pessoas com mobilidade reduzida não está totalmente equipada, uma vez que apenas tem barras na sanita. Verifica-se também que o sentido de abertura da porta é não regulamentar, uma vez que para tal, deveria abrir para fora. <b>(Nível 2)</b></li> <li>- O atendimento é sempre feito por secretária a uma altura regulamentar. <b>(Nível 1)</b></li> <li>- A disposição do mobiliário está organizada de modo a permitir uma boa circulação por parte de pessoas com mobilidade reduzida. <b>(Nível 1)</b></li> </ul>

Registo Fotográfico	Diagnóstico do Edifício
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	<p><b>Sinalética</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Apesar de algumas dependências terem presença de sinalética, esta mostra-se ineficaz, uma vez que apresenta um design, localização e dimensionamento não recomendados. <b>(Nível 3)</b></li> <li>- Detectou-se uma completa ausência de sinalética dirigida para os invisuais (Braille) e para os surdos (sinais luminosos). <b>(Nível 3)</b></li> </ul>

**Níveis de Acessibilidade:**

Nível 1 – Alto

Nível 2 – Médio

Nível 3 – Baixo

Parâmetros de Avaliação	Classificação de Acessibilidade
▪ Acesso exterior ao Edifício	<b>Nível 3</b>
▪ Acesso ao Edifício	<b>Nível 3</b>
▪ Distribuição no Edifício	<b>Nível 1</b>
▪ Acesso a Dependências	<b>Nível 1</b>
▪ Dependências	<b>Nível 2</b>
▪ Sinalética	<b>Nível 3</b>



## Transportes

# 4

#### 4.1. Introdução

A acessibilidade deve ser considerada um direito universal, e para isso deve contemplar não só a deslocação em espaço público, o acesso aos edifícios, mas também o pleno usufruto das redes de transporte. São estas redes que permitem que um qualquer cidadão se desloque, dentro de um determinado espaço funcional. Assim, tudo deve centrar-se nas pessoas e não o inverso e as cidades e tudo o que elas englobam não fogem à regra.

As deslocações possuem características diferenciadas, indo de encontro às necessidades individuais ou globais, tendo em conta se são deslocações diárias, ocasionais, profissionais, de lazer, etc. As cidades devem assim corresponder e satisfazer as expectativas de Todos.

Os transportes colectivos tendem a diminuir as discrepâncias sociais, criando um efeito de inclusão se for permitido o acesso de todos e as capacidades individuais não sejam factor limitativo.

Aos cidadãos com mobilidade reduzida, deve, assim, ser permitido o acesso, quer aos veículos, quer aos locais de paragem. Esta acessibilidade possibilita uma maior independência destas pessoas e estabelece as bases para uma sociedade mais democrática.

Assim, é fundamental analisar as condições em que operam os transportes colectivos (mais utilizados) num determinado local, bem como as infra-estruturas de apoio indispensáveis à sua operacionalização.

“As (i) mobilidades, também nos transportes, são pois uma problemática do desenvolvimento sustentado das cidades. Por isso, torna-se urgente e obrigatório que sejam um factor a ter em conta no planeamento, desenvolvimento e gestão corrente da mobilidade nas diferentes escalas nacionais, regionais e locais e pelos diferentes agentes que participam na sociedade.”

TELES, Paula, A Mobilidade inclusiva, transportes acessíveis, in Revista Transportes n.º 64, Junho 2008



## 4.2. Metodologia

Dada a dimensão e/ou especificidade que as áreas de estudo podem abranger e a existência de vários tipos de transporte colectivo, entendemos restringir a análise aos tipos de transportes mais utilizados e que criam um efectivo esquema de rede. Deste modo e tendo em conta a área em estudo do Plano Local de Promoção da Acessibilidade do Município de Vila Franca de Xira optou-se pelo estudo do Transporte Rodoviário Colectivo.

A análise dos transportes irá processar-se a dois níveis:

1. Análise dos veículos de transporte rodoviário: frota de autocarros utilizados pelos diferentes operadores, definindo linhas acessíveis, ou não acessíveis;
2. Análise das infra-estruturas de apoio ao meio de transporte: paragens de autocarro, centrais de camionagem, etc.

Este estudo permite diagnosticar a acessibilidade dos veículos, bem como a acessibilidade de paragens e estações uma vez que, para que se possam estabelecer percursos acessíveis em transporte colectivo tanto as infra-estruturas como os veículos têm de ser completamente acessíveis.

As infra-estruturas de apoio foram tratadas de modo semelhante ou seja, são analisadas condições de acesso, circulação, acomodação, informação disponível, etc.

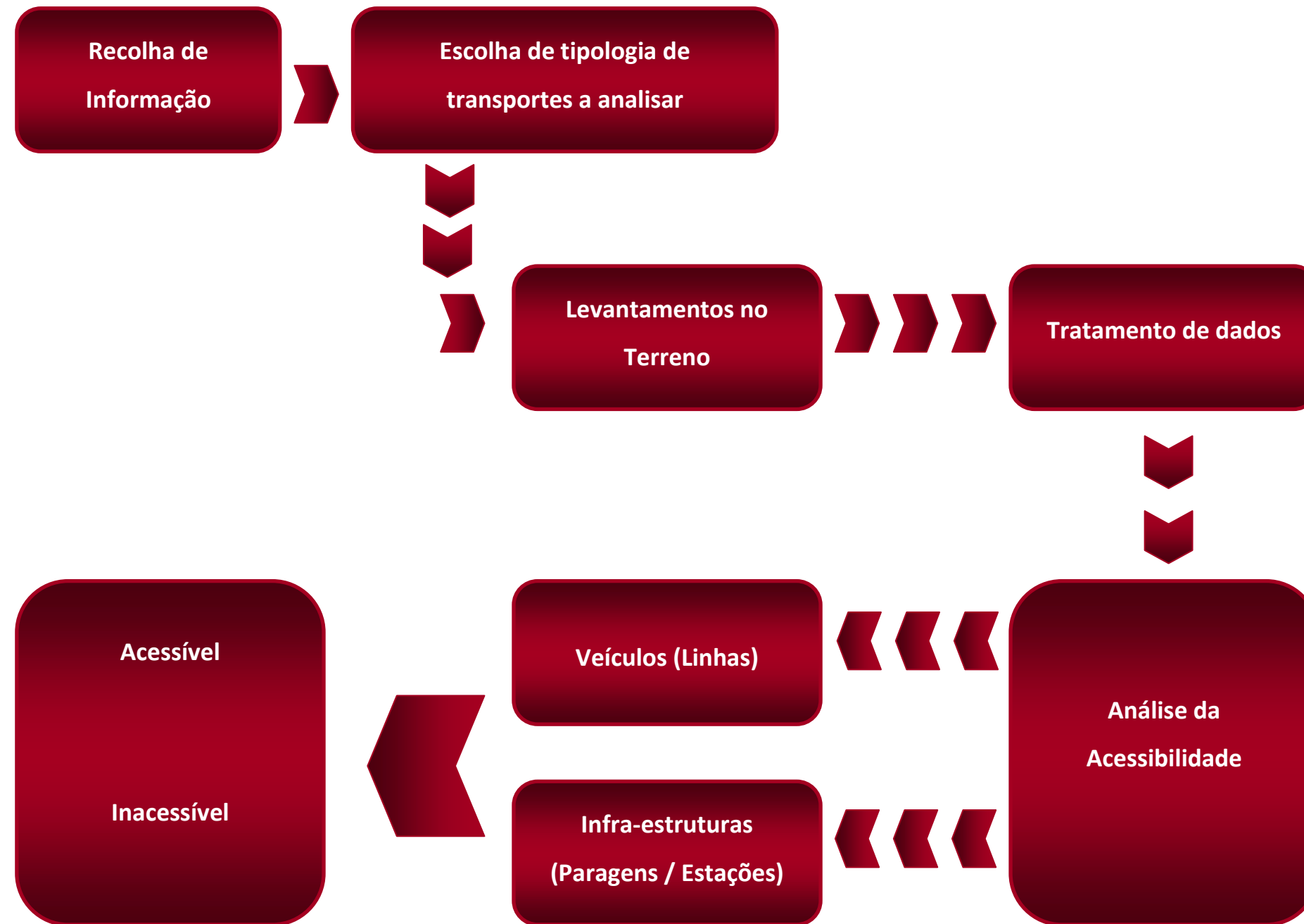


Figura 4.1. Metodologia de análise do sistema de transportes.

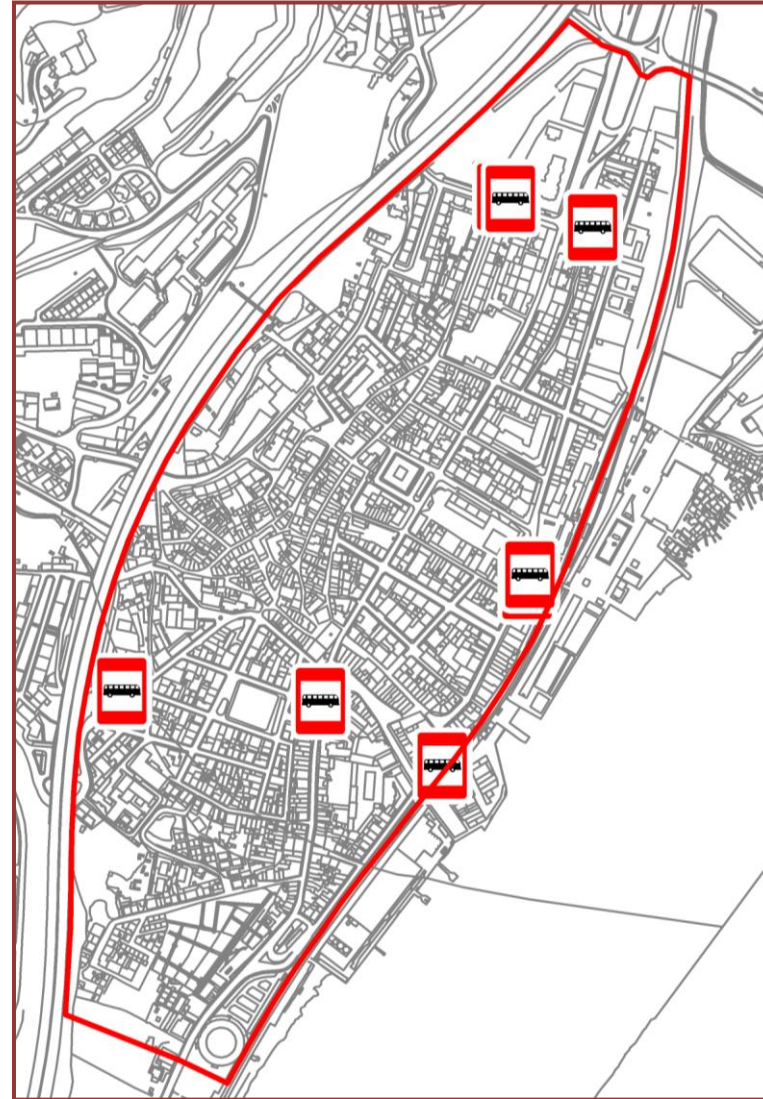


Figura 4.2. Infra-estruturas identificadas em levantamento no município de Vila Franca de Xira

Inicialmente foi solicitada informação à Câmara Municipal relativamente aos percursos e paragens, que será analisada de forma mais completa possível, complementada pelo trabalho dos técnicos no terreno.

A informação, aqui analisada, foi obtida através levantamentos no terreno, sendo georreferenciada, essencialmente, a localização de paragens e a sua forma de sinalização (abrigo, postilote, sinal de trânsito – H20a – Paragem de veículos de transporte coletivo de passageiros). Esta recolha de informação restringiu-se à área em estudo do espaço público.

O estudo incidiu, até este momento, sobre o operador de transporte rodoviário coletivo que serve a área em estudo, operacionalizado pela Câmara Municipal e pelo Instituto de Apoio à Comunidade.

## CONDIÇÕES (ÓPTIMAS) DE ACESSIBILIDADE

### Frota

- Z** Inexistência de barreiras físicas nas portas de entrada e/ou saída do veículo;
- Z** Mecanismo que permita transpor a barreira física caso exista (rampas, plataformas elevatórias, etc.);
- Z** Comunicação visual: identificação imediata do operador, nº e destino da linha;
- Z** Integração de painéis electrónicos com sistemas de áudio no interior e exterior;
- Z** Apoios e corrimãos de cor contrastantes ao longo do veículo e dispostos de forma a atender às disparidades de tamanho dos utilizadores;
- Z** Botões de paragem que permitam a percepção visual e táctil, localizados ao longo de todo o veículo e emitindo sinais sonoros e visuais;
- Z** Reserva de local para acomodação de cadeiras de rodas e carrinhos de bebé, equipados com sistemas de travagem;

### Infra-estruturas

- Z** Acesso de nível a paragens;
- Z** Disponibilização de informação de rede, acessível para Todos;
- Z** Não obstrução do percurso acessível dos passeios com a colocação de abrigos;
- Z** Corredor de entrada no abrigo de pelo menos 0,80 metros;
- Z** Existência de local reservado à acomodação de uma cadeira de rodas sob o abrigo;
- Z** Abrigos dimensionados ao fluxo de utilização;
- Z** As placas de sinalização de paragem (postíletes, mupis, etc.) não devem impedir a livre circulação;
- Z** Faixas tácteis de acesso aos veículos paralelas à guia e conjugação com faixas tácteis de direcção;
- Z** Pisos antiderrapantes;
- Z** Bilheteiras acessíveis a pessoas com deficiência física ou de baixa estatura.

### 4.3. Diagnóstico da acessibilidade

Os sistemas de transporte colectivo são considerados acessíveis, quando todos os seus elementos são concebidos, organizados, implantados e adaptados tendo em conta o conceito do design universal.

Estas preocupações (caixa da esquerda), são a garantia do uso pleno, autónomo e seguro dos transportes por todas as pessoas e em especial pelas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

De facto, se considerarmos as múltiplas etapas de uma viagem, verificamos que as barreiras ao uso autónomo do transporte público podem aumentar consideravelmente, deixando de ser apenas um problema do veículo. Independentemente das capacidades físicas e/ou sensoriais do passageiro, a realização de uma viagem segue sempre um número de passos fixos:

1. Obtenção de informação e/ou títulos de transporte correctos;
2. Aceder ao veículo;
3. Validar o título de transporte;
4. Parar no local de destino;
5. Sair do veículo;

E não podemos esquecer que os indivíduos pretendem realizar estas tarefas de forma autónoma e independente, a qualquer altura do dia, sem despende muito tempo e esforço.

Este documento representa o estudo realizado a todos os elementos constituintes do sistema de transporte que seguidamente apresentamos.

### 4.3.1. Veículos

A análise às tipologias de veículos que servem os circuitos urbanos, efectuados pela Câmara Municipal e pelo Instituto de Apoio à Comunidade, tendo em conta a acessibilidade de todos os cidadãos, portadores de deficiência ou não, será feita na segunda fase do Plano Local de Promoção da Acessibilidade. Esta análise é feita tendo em conta as diferentes tipologias de veículos e os diferentes serviços prestados.

Na análise da frota são avaliadas as seguintes tipologias de problemas:

- Barreiras físicas nas portas de entrada e/ou saída do veículo;
- Existência de rampa, plataformas elevatórias, etc;
- Comunicação visual: identificação imediata do operador, numero e destino da linha;
- Existência de placas de informação electrónica e sonora no interior e exterior;
- Localização de apoios e corrimãos de cor contrastante ao longo do veículo;
- Localização, cores adequadas e emissões sonoras e visuais dos botões de paragem;
- Locais reservados a cadeiras de rodas e carrinhos de bebé, com sistemas de travagem;
- Interior do veículo com marcação de desnível;
- Identificação fácil dos bancos reservados a pessoas com mobilidade reduzida.



Figura 4.4. Transporte Colectivo Rodoviário – exemplos de veículos - Exterior

**Veículos de transporte da Câmara Municipal e do Instituto de Apoio à Comunidade**

A maioria dos transportes utilizados pela Câmara Municipal são recentes, mas necessitam de melhorias a nível de condições de acessibilidade.

Alguns dos problemas detectados nos veículos prendem-se com: inexistência de piso rebaixado, falta de rampa de acesso ao veículo.

É comum a disposição do veículo apresenta corredores de dimensão reduzida, o que dificulta a deslocação ao longo do veículo. Os veículos não disponibilizam informação sobre horários, percursos e paragens, seja pela afixação, seja pela utilização de painéis electrónicos de indicação de paragem.

Os veículos do Instituto de Apoio à comunidade, são, na sua maioria acessíveis, destaca-se a rampa de acesso para cadeira de rodas, e o corredor devidamente assinalado, com cor contrastante.

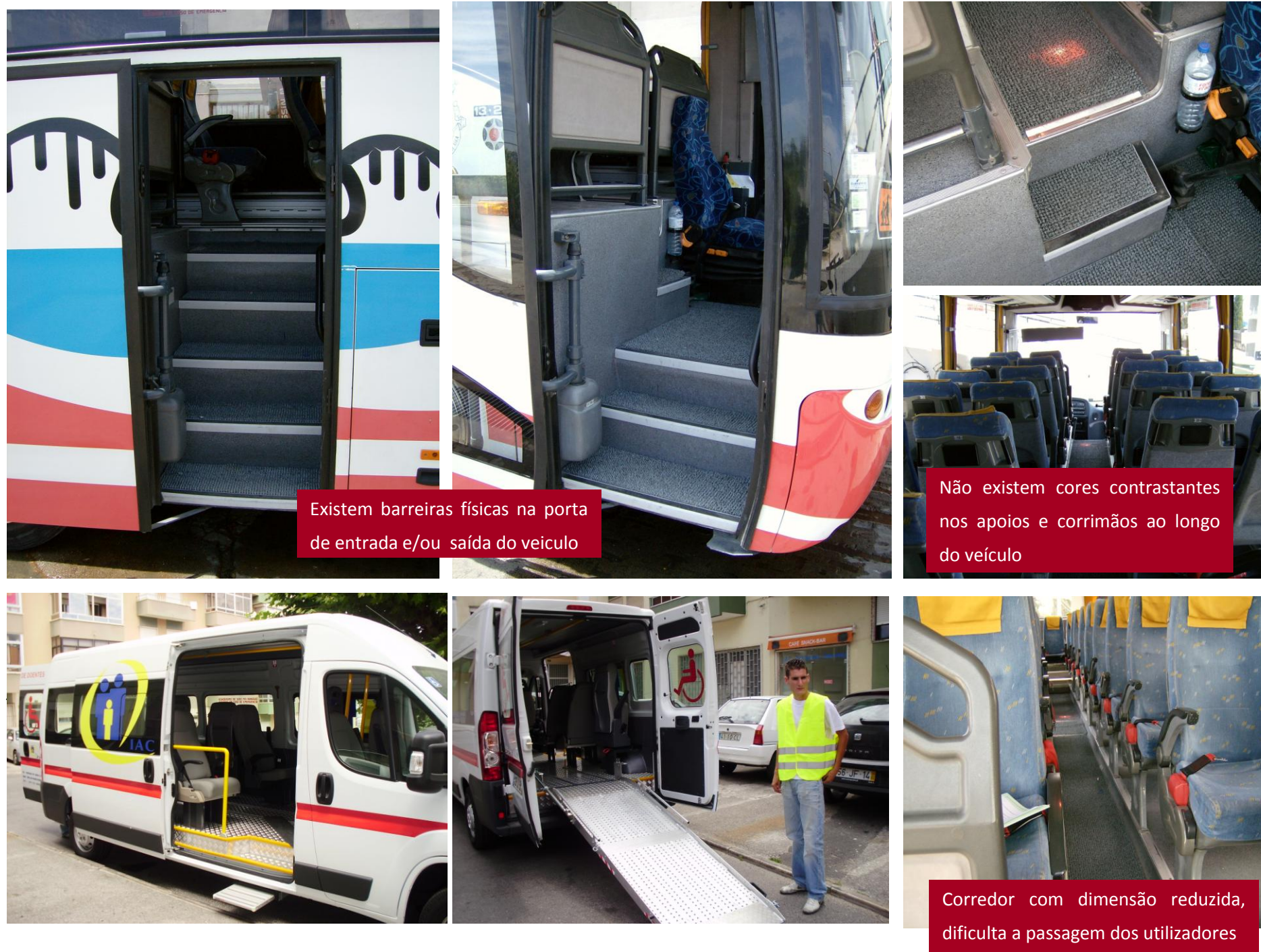


Figura 4.5. Transporte Colectivo Rodoviário – exemplos de veículos - Acesso

### 4.3.2. Infra-estruturas de Apoio

As paragens de autocarro, são fundamentais para que a rede de transportes colectivos se torne efectivamente acessível, pois é através destas estruturas que é feito o acesso aos veículos. Assim, não existem níveis plenos de acessibilidade, sem que estas infra-estruturas correspondam às necessidades dos utentes dos transportes colectivos.

As infra-estruturas analisadas a nível da área de intervenção, totalizam 8 paragens, apresentando diferentes tipologias como paragens assinaladas por postíletes e paragens de autocarros que possuem abrigo.

Estas tipologias de paragens de transportes colectivos distribuem-se de forma uniforme pela área de estudo, não se tendo encontrado padrões para a distribuição do mobiliário urbano presente neste tipo de infra-estrutura pelo território.

Os problemas detectados relacionados com as infra-estruturas do circuito urbano remetem essencialmente para questões não só de acessibilidade mas também de segurança dos cidadãos. A presente avaliação classifica as paragens em 2 níveis: Acessíveis e Inacessíveis (ver figura 4.6).

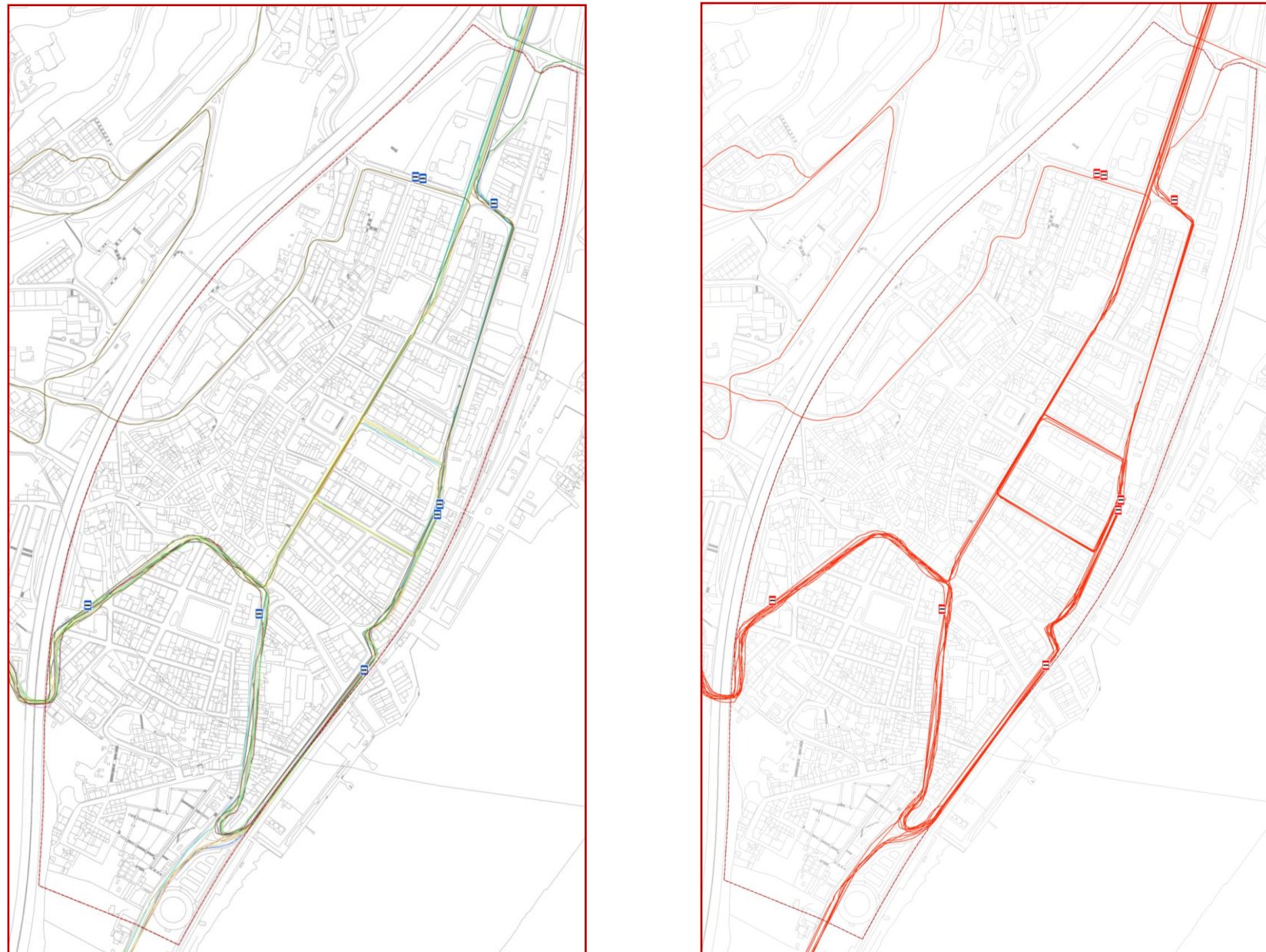


Figura 4.6. Infra-estruturas de Transporte Colectivo Rodoviário, avaliação da Acessibilidade, em Vila Franca de Xira

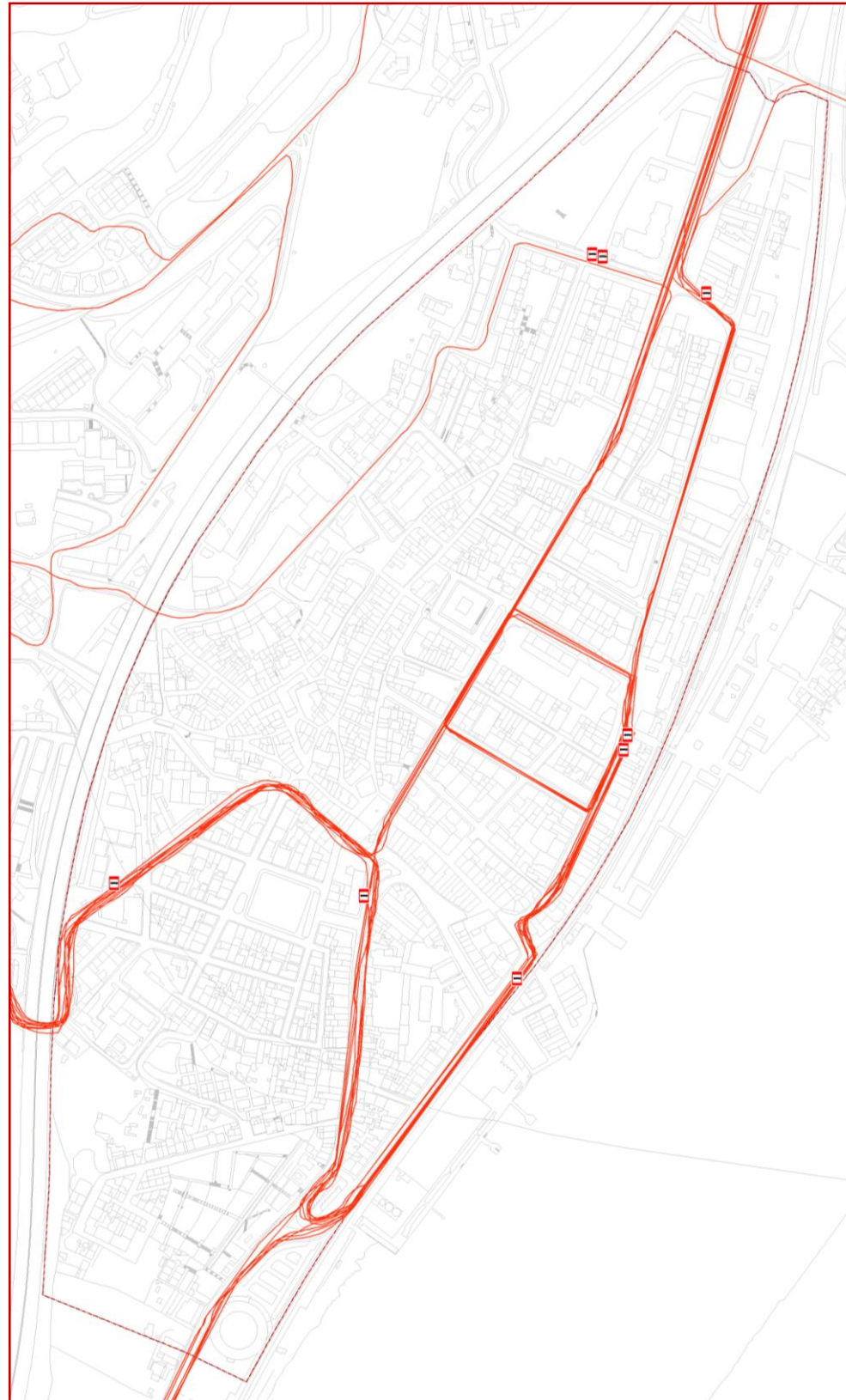


Figura 4.7. Infra-estruturas de Transporte Colectivo Rodoviário, avaliação da Acessibilidade, em Vila Franca de Xira

Um problema frequente e que deve ser tomado em consideração prende-se com as paragens sem espaço reservado para aproximação dos autocarros. Outra questão prende-se com o próprio abrigo e/ou postilete, cuja localização impede o percurso acessível, sem espaço para entrada ou permanência no abrigo, e, por fim, algumas entradas para os abrigos encontram-se desniveladas.

Devido aos problemas mencionados, algumas das paragens foram consideradas como inacessíveis.

As infra-estruturas são classificadas como inacessíveis quando se verificam as seguintes tipologias de problemas:

- Não existe acesso de nível a paragens;
- Abrigos colocados a obstruir o percurso acessível;
- Não existe acesso ao interior do abrigo de pelo menos 0,80 metros de largura;
- Abrigo sem local reservado à acomodação de uma cadeira de rodas;
- Existência de mobiliário urbano que dificulta o acesso ao interior do abrigo e/ou não possui design inclusivo;
- Placas de sinalização de paragem (postiletes, mupis, etc.), que impedem a livre circulação;
- Não está disponível informação de rede, serviços, horários, preços, etc.

Tendo em conta as infra-estruturas identificadas em levantamento, é possível verificar que existem desconformidades, que precisam ser solucionadas para permitir o acesso seguro e confortável de todos os cidadãos aos transportes aqui existentes.

## 4.4. Transportes Colectivos nas Áreas Específicas

## Fichas de diagnóstico de transportes colectivo por Infra-estrutura considerada inacessível

Ficha de Diagnóstico de Transportes Colectivos		
Nº	Localização	Fotos
1	Rua Luis de Camões	
Tipologia de Problemas	Caracterização	
Inexistência de acesso de nível a plataforma; inexistência de paragem reservada a autocarros.	<p>Esta paragem foi considerada como inacessível.</p> <p>A paragem identificada, não possui acessos à plataforma, como é visível nas imagens em anexo. Este facto condiciona o acesso a todos as pessoas, principalmente aquelas cuja mobilidade já é de si condicionada.</p> <p>A falta de sinalização de Paragem de Veículos de Transporte Colectivo de Passageiros (sinal de trânsito H20a), ou de sinal de proibido estacionar, pode facilitar o estacionamento nas baías de aproximação dos autocarros.</p>	



## Ficha de Diagnóstico de Transportes Colectivos

Nº	Localização	Fotos	
2	Rua Reinaldo dos Santos		
Tipologia de Problemas	Caracterização		
<p>Inexistência de acesso de nível a plataforma; inexistência de paragem reservada a autocarros.</p>	<p>Esta paragem foi classificada como inacessível.</p> <p>A paragem visível em anexo, não possui acessos à plataforma, como é visível nas imagens anexas. Este facto condiciona o acesso a todas as pessoas, principalmente aquelas cuja mobilidade já é de si condicionada.</p> <p>É de referir também que a partir desta paragem não é possível ter acesso aos veículos que aqui param, porque não existe espaço reservado à paragem do autocarro, está ocupado por estacionamento. Este facto impede o acesso de uma pessoa com mobilidade reduzida a um qualquer veículo que aqui efectue paragem.</p>		

## Ficha de Diagnóstico de Transportes Colectivos

Nº	Localização	Fotos
3	Travessa do Telhal	
Tipologia de Problemas	Caracterização	
<p>Existência de mobiliário urbano que impede o acesso às paragens; inexistência de paragem reservada a autocarros. Inexistência de plataforma de acesso aos veículos.</p>	<p>Esta paragem foi classificada como inacessível.</p> <p>Dada a existência de uma papeleira cujo design não é inclusivo, a sua localização, de forma suspensa, num candeeiro de iluminação pública é um obstáculo no acesso ao interior do abrigo, e aumenta o risco de acidentes, por exemplo a uma pessoa invisual que tente aceder ao interior do abrigo.</p>	

## Ficha de Diagnóstico de Transportes Colectivos

Nº	Localização	Fotos
4	Rua 1º de Dezembro	
Tipologia de Problemas	Caracterização	
Postilote sem informação acessível e sem plataforma de acesso	<p>Esta paragem foi classificada como inacessível, não possui informação de horários e percursos.</p> <p>A inexistência de plataforma de acesso ao veículo coloca em risco os utilizadores dos transportes públicos em questão, dificultando o acesso a pessoas com mobilidade reduzida.</p>	

Ficha de Diagnóstico de Transportes Colectivos

Nº	Localização	Fotos
5	Rua Serpa Pinto	
Tipologia de Problemas	Caracterização	
<p>Inexistência de acesso de nível a plataforma; inexistência de paragem reservada a autocarros.</p>	<p>Esta paragem foi classificada como inacessível.</p> <p>Para a inacessibilidade, pesa o facto de não existir plataforma de acesso, dado o desnível impedindo o acesso aos veículos, por parte de todos os utentes com mobilidade reduzida.</p>	

## Ficha de Diagnóstico de Transportes Colectivos

Nº	Localização	Fotos
6	Rua Serpa Pinto	
Tipologia de Problemas	Caracterização	
Inexistência de Paragem Reservada a Autocarros.	<p>Esta paragem foi classificada como inacessível.</p> <p>A partir desta paragem não é possível ter acesso aos veículos que aqui param, porque o espaço que está reservado à paragem do autocarro, está ocupado por estacionamento. Este facto impede o acesso de uma pessoa com mobilidade reduzida a um qualquer veículo que aqui efectue paragem.</p>	

## Ficha de Diagnóstico de Transportes Colectivos

Nº	Localização	Fotos
7	Rua António Lúcio Batista	
Tipologia de Problemas	Caracterização	
Inexistência de Paragem Reservada a Autocarros.	<p>Esta paragem foi classificada como inacessível.</p> <p>A partir desta paragem não é possível ter acesso aos veículos que aqui param, porque o espaço que está reservado à paragem do autocarro, está ocupado por estacionamento. Este facto impede o acesso de uma pessoa com mobilidade reduzida a um qualquer veículo que aqui efectue paragem.</p>	

### Ficha de Diagnóstico de Transportes Colectivos

Nº	Localização	Fotos
8	Rua Rua António Lúcio Batista	
Tipologia de Problemas	Caracterização	
<p>Inexistência de Paragem Reservada a Autocarros.</p>	<p>Esta paragem foi classificada como inacessível.</p> <p>Esta paragem não possui sinalização de paragem reservada a autocarros. Assim, a partir desta paragem não é possível ter acesso aos veículos que aqui param, porque o espaço que está reservado à paragem do autocarro, está ocupado por estacionamento. Este facto impede o acesso de uma pessoa com mobilidade reduzida a um qualquer veículo que aqui efectue paragem.</p>	

**4.5. Fichas de sistematização de tipologias de problemas**

Estas fichas de sistematização, identificam a sistematização de problemas, associados às infra-estruturas classificadas como inacessíveis. Estas fichas, em conjunto, permitem uma análise imediata dos principais problemas da rede de transportes colectivos que operam em Vila Franca de Xira, e que foram alvo de análise.

Assim identificam-se quais os principais problemas encontrados nas infra-estruturas de apoio verificando-se:

- Predomina a falta de sinalização de Paragem Reservada a Autocarros, verificada nas 8 infra-estruturas analisadas;
- Verificou-se a inexistência de acesso de nível em 3 infra-estruturas;
- A existência de mobiliário urbano que impede o acesso ou possui design não inclusivo, foi verificada em 7 das 8 infra-estruturas analisadas.

Infra-estruturas de Apoio	1	2	3	4	5	6	7	8
Tipologias de problemas								
Relocalização de Abrigos e Postiletes								
Construção de Plataforma ou Acesso à mesma	X	X	X	X	X	X	X	X
Criação de Acessos ao Interior do Abrigo		X	X					X
Sinalização de Paragens Reservadas a Autocarro	X	X	X	X	X	X	X	X
Alteração do Design dos Abrigos								
Afixação da Informação sobre Serviços	X	X	X	X	X	X	X	X
Alteração do Design do Mobiliário Urbano		X	X	X	X	X	X	X

Figura 4.8. Fichas de sistematização de tipologias de problemas – Paragens





## COMUNICAÇÃO

### Acessibilidade em impressos – exemplos de intervenção

# 5

Em muitos aspectos, a problemática da deficiência reflecte a maturidade humana e cultural de uma comunidade” (Fonseca, 1980).

É comum associar a problemática da deficiência à criação de rampas e em geral às limitações relacionadas com a cadeira de rodas (Wagner, 1992) Porém hoje em dia a falta de acesso à informação pode ser ainda mais limitadora do exercício pleno da cidadania; e à medida que se progride na qualidade e diversidade de equipamentos e sobretudo na quantidade de serviços que dependem das Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC), maior se torna o fosso entre as pessoas que têm e as que não têm acesso à informação.

*“A informação tem uma característica que ultrapassa os estados físicos da matéria porque pode ser transformada de variadíssimas maneiras e para múltiplas formas com respostas adequadas para quem tem necessidades especiais. A informação pode ser considerada quase como algo imaterial com um potencial de transformação que aumentou exponencialmente com a utilização das Tecnologias de Informação.” (F. Godinho, 2004)*

Nesta perspectiva entende-se a importância estratégica da integração de requisitos de acesso à informação no planeamento e projectos de investimentos dedicados ao grande público.

É por tudo isto que consideramos essencial a integração desta matéria num capítulo próprio neste Plano de Promoção da Acessibilidade em Vila Franca de Xira.

## 5.1. INTRODUÇÃO

Este documento refere-se à análise da acessibilidade à informação em impressos da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira. Nesta etapa do trabalho pretendemos globalmente diagnosticar problemas para, consecutivamente, sugerir medidas a tomar no sentido de tornar “mais acessível” a informação prestada por estes meios ou seja, capaz de ser transmitida mais claramente e a mais pessoas.

Para além dos documentos impressos, assim designados por serem distribuídos nesse suporte, entendemos também abarcar nesta análise alguma informação mais relevante para a promoção da acessibilidade num sentido lato, disponibilizada na página Web da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, considerando a possibilidade de aquela ser descarregada e impressa pelos próprios utilizadores/cidadãos. Para este efeito, considerou-se como padrão a impressão em formato A4 a cores. Neste item distingue-se a informação impressa directamente a partir da página Web, daquela em que foi prevista uma versão para descarregar (p. ex. em formato “PDF”) e impressa posteriormente.

Entre outros dados implícitos na promoção do acesso à informação, entendemos que a identificação do emissor/promotor é essencial para que um cidadão possa obter informação adicional. Assim, incluímos neste estudo uma breve apreciação sobre o modo como a Câmara Municipal de Vila Franca de Xira aparece identificada – seu nome, logótipo e forma de contacto - e uma observação sintética acerca da coerência da comunicação da sua identidade entre os vários suportes/documentos. Por último, considerando que este trabalho integra objectivos de acessibilidade associada à mobilidade dos cidadãos, observámos a forma como é prestada a informação sobre transportes, a partir do site ou, se for o caso, em algum dos documentos impressos fornecidos.

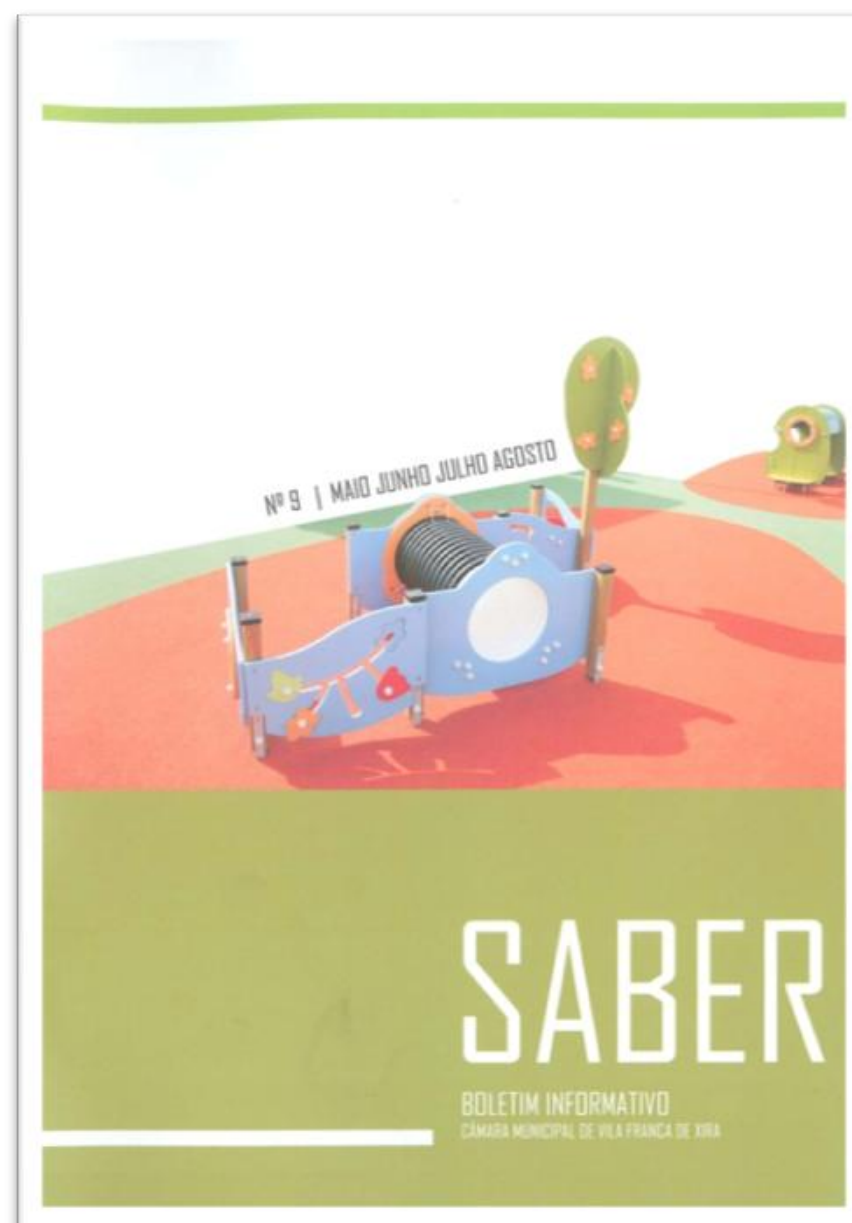


Figura 5.1. Boletim Informativo do Município de Vila Franca de Xira

## 5.2. Critérios de Análise

O estudo que se apresenta é composto por duas partes: uma relativa à observação geral da comunicação e identidade da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira e do modo como se apresenta em vários suportes, impressos e na Web (A) e outra referente à análise propriamente dita dos documentos impressos (B). Juntos consubstanciam um diagnóstico da acessibilidade à informação impressa prestada Câmara Municipal de Vila Franca de Xira.

Para sustentar a análise destes documentos criou-se uma “lista de verificação” baseada em várias fontes especializadas - particularmente a RNIB (Royal National Institute for the Blind) e o TRACE CENTER (Wisconsin University, USA). Estas listas consideram, sobretudo, os requisitos de pessoas com baixa visão como por exemplo as pessoas idosas ou outras em ambientes pouco iluminados. Embora sabendo disto, verifica-se que os resultados da aplicação desses critérios normalmente beneficiam muitas outras pessoas, já que a consideração daqueles requisitos se traduz geralmente pela clareza da organização e apresentação da informação.

Também se consideraram dois itens relativos à utilização de formulários, considerando aspectos como a falta de destreza na escrita manual, próprias de crianças, idosos ou pessoas com problemas motores. Por último deu-se importância à identificação do emissor e dos seus contactos – telefone e endereço Web – como recurso essencial para que qualquer pessoa possa saber onde/como obter mais informação.



Figura 5.2. Brasão da Cidade de Vila Franca de Xira

Não são considerados outros aspectos igualmente importantes para que a informação seja eficaz – como por exemplo os canais de acesso, conteúdos e sua organização /idioma, pois esta matéria não caberia numa análise transversal como esta.

Assim, esta lista é composta por 21 critérios de apreciação da acessibilidade à informação impressa e contém, no final, uma avaliação da percentagem de itens (de entre os aplicáveis em cada caso) que satisfazem os requisitos de acessibilidade à informação impressa. Esta quantificação permite uma rápida avaliação de cada um e do conjunto dos documentos. Por outro lado poderá contribuir para avaliar a evolução do design dos mesmos documentos ou prever as consequências de determinada solução para a acessibilidade à informação, antes mesmo de se produzirem novos documentos.

A apreciação que se apresenta incide sobre dez tipologias de impressos, a saber:

- 1 -Folheto promocional
- 2 - Papel de carta
- 3 - Cartão-de-visita (presidência/vereação)
- 4 - Publicação periódica (tipo boletim)
- 5 - Folheto promocional / serviços
- 6 - Impresso com formulário
- 7 - Agenda /programação cultural
- 8 – Impressão A4 de documento em PDF, disponibilizado no site
- 9 - Impressão A4 directa do site (contactos)
- 10 - Informação sobre Transportes Públicos - impressa ou no site (não foi fornecida ou encontrada)



Figura 5.3. Brasão da Cidade de Vila Franca de Xira - retirado de vários documentos analisados

### 5.3. Análise - PARTE A

Conforme se pode ler na página Web do próprio município, a Câmara Municipal de Vila Franca de Xira é identificada por um brasão assim constituído: “Escudo de vermelho, torre de prata acompanhada de duas flores-de-lis de ouro. Coroa mural de prata de cinco torres. Listel branco, com a legenda a negro: “CIDADE DE VILA FRANCA DE XIRA”.

Na maior parte dos documentos analisados, é este o símbolo gráfico que está associado à identificação do município.

Este aparece-nos a cores ou a preto e branco em vários documentos, sozinho (doc.s 1 e 8), ou acompanhado de inscrições com algumas variantes, tanto nos tipos de letra e formato, como no texto: “CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA”(doc. 2); “Câmara Municipal de Vila Franca de Xira” (doc 3), “MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA” (doc.6). (ver ilustrações ao lado).

Esta divergência fragiliza a imagem da instituição porquanto não mostra uma só personalidade e transparece alguma descoordenação na promoção da informação (sobretudo se compararmos com outros municípios que têm investido mais neste domínio). Estes desenhos constantes nos brasões tradicionais – cheios de detalhes multicolores – embora muito ricos de significado, são geralmente pouco funcionais considerando as suas aplicações mais comuns nos documentos, como por exemplo na identificação em cabeçalho dos impressos municipais e em rodapés de folhetos promocionais, entre muitas outras.

Esses problemas advêm da reprodução de pouca qualidade e da redução do seu tamanho, de tal modo que deixam de se distinguir e de se entender o significado dos detalhes do desenho.

Assim, em vez de símbolos importantes, aqueles tornam-se em manchas informes com um contorno em tudo semelhante às armas de muitas outras instituições. Nestes casos a imagem da instituição “Câmara Municipal de Vila Franca de Xira” não se distingue da de outras instituições que se apresentem apenas com base nos seus respectivos “brasões”.

Esta observação não pretende significar que a única solução para a melhoria da identidade da C. M. Vila Franca de Xira passe pela substituição desse importante símbolo, mas tão só pretende alertar para a necessidade de se actualizar e adequar o seu desenho às condições e aplicações actuais. Num dos documentos estudados (doc 7- ilustrado ao lado) também encontramos um outro desenho associado à assinatura do município. Tal como se apresenta este desenho - sem limites e com pouca força gráfica - esta solução também não parece constituir uma boa alternativa para o reforço da identidade deste município, mas pode abrir possibilidades e outros caminhos a explorar na actualização da imagem do município, do design do logótipo ou do próprio brasão de Vila Franca de Xira.

A diversidade de usos que hoje se faz dos símbolos municipais, desde aplicações na via pública – na identificação de arruamentos, na sinalização de obras, de monumentos - nos veículos municipais, em fardas... etc., exigem desenhos de percepção simples e de contornos bem definidos, passíveis de se entenderem quando aplicados a uma só cor, entre outros aspectos.

Verificamos por exemplo que o site da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira é encabeçado por uma imagem animada, que vai variando com o tempo. Em alguns casos, o mesmo brasão ali existente, a cores, fica dissimulado por entre as linhas e manchas dessas imagens, perdendo a sua função identificadora e simbólica.

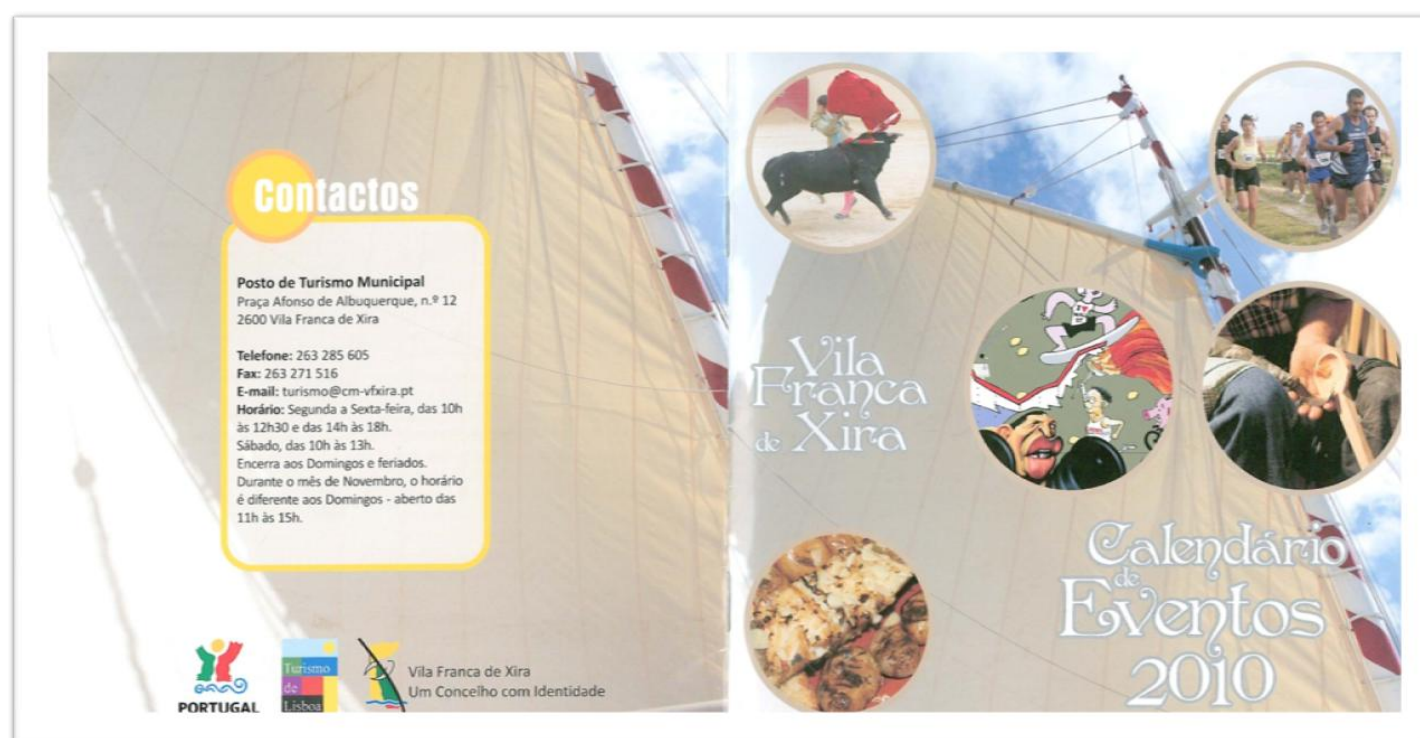


Figura 5.4. Capa do Calendário de Eventos de Vila Franca de Xira (doc.7).

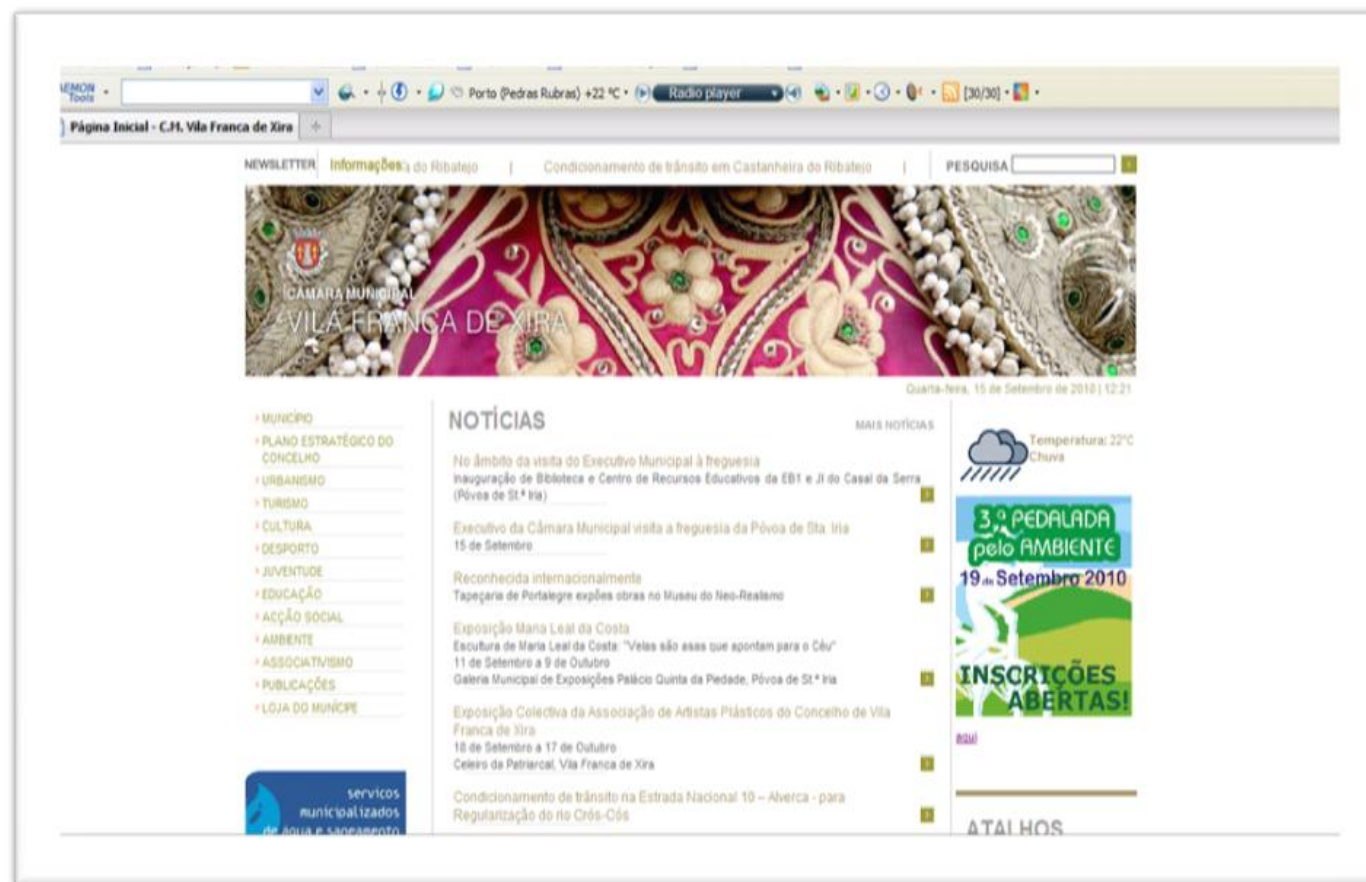


Figura 5.5. “Print screen” da pag web da cm vila franca de xira: o brasão está dissimulado nesta imagem do cabeçalho

Observamos a utilização de fontes de desenho complexo, contornadas e coloridas (capas do doc. 1 e doc 7) num “estilo” que, em geral, não converge para os objectivos deste trabalho.

As próprias palavras que identificam a câmara se tornam pouco legíveis.

Por outro lado aquele cabeçalho desaparece quando se desce em “scroll” na leitura da página, perdendo-se a referência da página onde nos encontramos.

O facto de o cabeçalho e respectiva identificação desaparecerem quando se faz uma “impressão directa” também é um dos aspectos a rever. (doc 9). Alguns documentos disponíveis em PDF (A3-catálogo do Boletim cultural CIRA) também aparecem neste site sem qualquer identificação do seu emissor.

Registamos como positivo o facto de que neste site podemos encontrar, em formato digital, inúmeros documentos informativos e formulários a usar para diversos procedimentos, medida de grande alcance na promoção do acesso à informação (sobretudo sendo combinada com a implementação de algumas medidas de garantia das condições de acessibilidade à Web preconizadas noutra secção deste documento).

(Não tivemos acesso a informação sobre transportes que pudesse constituir o documento 10, pelo que está omissa nesta análise.)

A publicação online “CREARE” da responsabilidade do pelouro da educação, e a colecção “Vila Franca de Xira, saber mais sobre” ilustram exemplos de utilização dos meios e da interacção disponibilizados neste suporte e que podem ser amplamente explorados em prol da causa da acessibilidade.



## 5.4. Análise - PARTE B

### 5.4.1. Itens da “lista de verificação”

Foram os seguintes os critérios de acessibilidade reunidos para a análise dos documentos impressos:

1. Uso de tipografia simples e clara
2. Tamanho da fonte do texto principal 12 a 14
3. Texto alinhado à esquerda
4. Texto principal na horizontal
5. As palavras não estão espalhadas nas linhas
6. Não tem frases grandes com maiúsculas
7. Não usa itálicos
8. Não usa sublinhados
9. Espaçamento entre linhas
10. Espaçamento entre parágrafos
11. Espaço suficiente entre colunas
12. Informação relevante não depende de diagramas ou cor
13. Bom contraste entre texto e fundo
14. Não tem texto colocado sobre uma imagem ou textura
15. Papel ou revestimento não brilhante
16. Espaço suficiente para preenchimento à mão
17. Itens bem identificados para preenchimento
18. Contactos evidenciados para informação – telefone
19. Contactos evidenciados para informação – pág. Web
20. Emissor (s) bem identificado(s)
21. Emissor / contactos em Braille

Reunidos em tabelas, foram contabilizados os resultados obtidos para cada um dos documentos que representa as categorias anteriormente estabelecidas.

No final de cada tabela podem observar-se o nº e percentagem de itens que responde a estes critérios.

De seguida apresentam-se as tabelas referenciadas aos documentos catalogados em anexo.

5.4.2 Tabelas da análise segundo os critérios da “lista de verificação”

Tipo de documento:	<b>Folheto promocional / eventos</b>	Doc nº	<b>1</b>
Descrição:	Informação ao pessoal -Julho 2010 - nº 115 (capa)		
	dimensões (23x21,5 cm) - 8 páginas - côr		
		<b>Sim</b>	<b>Não</b>
		<b>N/A</b>	
	Uso de tipografia simples e clara		1
	Tamanho da fonte do texto principal 12 a 14	1	
	Texto alinhado à esquerda		1
	Texto principal na horizontal	1	
	As palavras não estão espalhadas nas linhas	1	
	Não tem frases grandes com maiúsculas	1	
	Não usa itálicos	1	
	Não usa sublinhados	1	
	Espaçamento entre linhas	1	
	Espaçamento entre parágrafos		1
	Espaço suficiente entre colunas		1
	Informação relevante não depende de diagramas ou cor	1	
	Bom contraste entre texto e fundo	1	
	Não tem texto colocado sobre uma imagem ou textura		1
	Papel ou revestimento não brilhante	1	
	Espaço suficiente para preenchimento à mão		1
	Itens bem identificados para preenchimento		1
	Contactos evidenciados p/ informação - telefone		1
	Contactos evidenciados p/ informação - pag web		1
	Emissor(s) bem identificado(s)	1	
	Emissor / contactos em braille		1
	<b>total</b>	<b>11</b>	<b>6</b>
	<b>% relativamente aos itens aplicáveis</b>	<b>65%</b>	<b>35%</b>
Observações	Análise centrada na capa do documento. O interior é analisado no âmbito do Doc. 5.		



Figura 5.6 Folheto Promocional / Eventos

Tipo de documento:	<b>Papel de carta</b>		Doc nº	<b>2</b>
Identificação/título:	Carta sobre agenda 21 local			
Descrição:	dimensões A4 -1 páginas - cor			
		<b>Sim</b>	<b>Não</b>	<b>N/A</b>
	Uso de tipografia simples e clara	1		
	Tamanho da fonte do texto principal 12 a 14	1		
	Texto alinhado à esquerda		1	
	Texto principal na horizontal	1		
	As palavras não estão espalhadas nas linhas	1		
	Não tem frases grandes com maiúsculas		1	
	Não usa itálicos	1		
	Não usa sublinhados	1		
	Espaçamento entre linhas	1		
	Espaçamento entre parágrafos	1		
	Espaço suficiente entre colunas			1
	Informação relevante não depende de diagramas ou cor	1		
	Bom contraste entre texto e fundo	1		
	Não tem texto colocado sobre uma imagem ou textura	1		
	Papel ou revestimento não brilhante	1		
	Espaço suficiente para preenchimento à mão			1
	Itens bem identificados para preenchimento			1
	Contactos evidenciados p/ informação - telefone	1		
	Contactos evidenciados p/ informação - pag web	1		
	Emissor(s) bem identificado(s)	1		
	Emissor / contactos em braille		1	
	<b>total</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
	<b>% relativamente aos itens aplicáveis</b>	<b>83%</b>	<b>17%</b>	
Observações				

  
**CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA**  
 Observatório Local



Exmo. Sr.  
 Presidente da Direcção  
 Academia de Cultura de Vila Franca de Xira  
 AL Capitães de Abril, 14  
 Sub-Loja do Centro Comercial da Mina  
 2600-125 VILA FRANCA DE XIRA

Sua referência      Sua comunicação      Nossa referência      Of.  
 DEJDE.00OB.      72-26/04/2010  
 N.º: 4928/10

**Assunto:** AGENDA 21 LOCAL - DIVULGAÇÃO DA SESSÃO PARTICIPATIVA EM VILA FRANCA DE XIRA

A Câmara Municipal de Vila Franca de Xira está a desenvolver o processo da Agenda 21 Local no Concelho, que é um processo através do qual se pretende assegurar que o Concelho se desenvolve de forma sustentável, integrando as vertentes ambiental, sociocultural, económica e de boa governação, de forma a melhorar a qualidade de vida da população. Assenta numa forte participação pública, promovendo-se a discussão dos problemas e das soluções que permitirão atingir os objectivos de sustentabilidade exigidos.

Neste sentido, contamos com a participação da vossa instituição neste processo, quer participando nas sessões participativas públicas, nomeadamente na sessão que irá decorrer nas instalações da Junta de Freguesia de Vila Franca de Xira, no próximo dia 12 de Maio, pelas 21H00, bem como na sua divulgação.

Praça Bartolomeu Dias – Quinta da Mina n.ºs 7 e 9 - 2600-125 Vila Franca de Xira  
 Tel: 263 285 600 / Fax: 263 271 511 – E-mail: agenda21vfx@cm-vfxira.pt - Contribuinte N.º 506 614 913

Figura 5.7. Papel de Carta

Tipo de documento:	<b>Cartão de visita da presidência / vereação</b>	Doc nº	<b>3</b>
Identificação/título:	Cartão de visita de Vereador		
Descrição:	dimensões (5,5x9,5 cm) - cor		
		<b>Sim</b>	<b>Não</b>
			<b>N/A</b>
	Uso de tipografia simples e clara	1	
	Tamanho da fonte do texto principal 12 a 14		1
	Texto alinhado à esquerda		1
	Texto principal na horizontal	1	
	As palavras não estão espalhadas nas linhas	1	
	Não tem frases grandes com maiúsculas	1	
	Não usa itálicos		1
	Não usa sublinhados	1	
	Espaçamento entre linhas	1	
	Espaçamento entre parágrafos		1
	Espaço suficiente entre colunas		1
	Informação relevante não depende de diagramas ou cor	1	
	Bom contraste entre texto e fundo	1	
	Não tem texto colocado sobre uma imagem ou textura	1	
	Papel ou revestimento não brilhante	1	
	Espaço suficiente para preenchimento à mão		1
	Itens bem identificados para preenchimento		1
	Contactos evidenciados p/ informação - telefone	1	
	Contactos evidenciados p/ informação - pag web	1	
	Emissor(s) bem identificado(s)	1	
	Emissor / contactos em braille		1
	<b>total</b>	<b>13</b>	<b>4</b>
	<b>% relativamente aos itens aplicáveis</b>	<b>76%</b>	<b>24%</b>
Observações			



Figura 5.8. Cartão-de-visita da Presidência / vereação

Tipo de documento:	<b>Publicação periódica</b>	Doc nº	<b>4</b>
Identificação/título:	Boletim Informativo (Saber/Lazer)		
Descrição:	dimensões A4 -1 página dobrada - côr		
		<b>Sim</b>	<b>Não</b>
Uso de tipografia simples e clara		1	
Tamanho da fonte do texto principal 12 a 14			1
Texto alinhado à esquerda			1
Texto principal na horizontal		1	
As palavras não estão espalhadas nas linhas		1	
Não tem frases grandes com maiúsculas		1	
Não usa itálicos		1	
Não usa sublinhados		1	
Espaçamento entre linhas		1	
Espaçamento entre parágrafos			1
Espaço suficiente entre colunas			1
Informação relevante não depende de diagramas ou cor		1	
Bom contraste entre texto e fundo		1	
Não tem texto colocado sobre uma imagem ou textura			1
Papel ou revestimento não brilhante		1	
Espaço suficiente para preenchimento à mão			1
Itens bem identificados para preenchimento			1
Contactos evidenciados p/ informação - telefone		1	
Contactos evidenciados p/ informação - pag web		1	
Emissor(s) bem identificado(s)		1	
Emissor / contactos em braille			1
	<b>total</b>	<b>13</b>	<b>6</b>
	<b>% relativamente aos itens aplicáveis</b>	<b>68%</b>	<b>32%</b>
Observações	A análise incide sobretudo nas páginas 10 e 11 da área "Saber".		

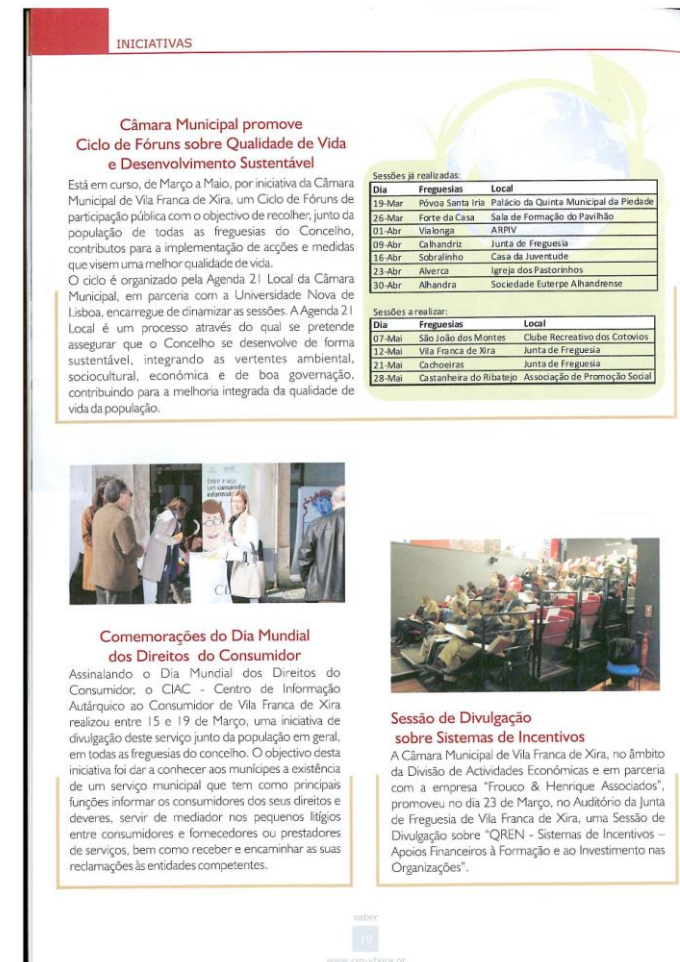



Figura 5.9. Publicação periódica

Tipo de documento:	<b>Folheto promocional / serviços</b>	Doc nº	<b>5</b>
Identificação/título:	Informação ao pessoal -Julho 2010 - nº 115 (página 2)		
Descrição:	dimensões (23x21,5 cm) - 8 páginas - côr		
		<b>Sim</b>	<b>Não</b>
Uso de tipografia simples e clara		1	
Tamanho da fonte do texto principal 12 a 14			1
Texto alinhado à esquerda			1
Texto principal na horizontal		1	
As palavras não estão espalhadas nas linhas		1	
Não tem frases grandes com maiúsculas		1	
Não usa itálicos			1
Não usa sublinhados			1
Espaçamento entre linhas		1	
Espaçamento entre parágrafos			1
Espaço suficiente entre colunas			1
Informação relevante não depende de diagramas ou cor		1	
Bom contraste entre texto e fundo		1	
Não tem texto colocado sobre uma imagem ou textura			1
Papel ou revestimento não brilhante		1	
Espaço suficiente para preenchimento à mão			1
Itens bem identificados para preenchimento			1
Contactos evidenciados p/ informação - telefone			1
Contactos evidenciados p/ informação - pag web			1
Emissor(s) bem identificado(s)		1	
Emissor / contactos em braille			1
	<b>total</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
	<b>% relativamente aos itens aplicáveis</b>	<b>47%</b>	<b>53%</b>
Observações	Sob o item "folheto promocional - serviços", não havendo outro documento relevante, entendeu-se considerar esta página do doc 1, por conter uma notícia relativa à inauguração do "Posto de atendimento SEF em Alverca do Ribatejo".		



Figura 5.10. Folheto Promocional/ Serviços

Tipo de documento:	<b>Impresso com formulário</b>	Doc nº	<b>6</b>
Identificação/título:	Requerimento "Cartão de vendedor ambulante"		
Descrição:	dimensões (A4) - 1 pag - p/b		
		<b>Sim</b>	<b>Não</b>
		<b>N/A</b>	
	Uso de tipografia simples e clara	1	
	Tamanho da fonte do texto principal 12 a 14		1
	Texto alinhado à esquerda		1
	Texto principal na horizontal	1	
	As palavras não estão espalhadas nas linhas		1
	Não tem frases grandes com maiúsculas		1
	Não usa itálicos	1	
	Não usa sublinhados	1	
	Espaçamento entre linhas	1	
	Espaçamento entre parágrafos		1
	Espaço suficiente entre colunas		1
	Informação relevante não depende de diagramas ou cor	1	
	Bom contraste entre texto e fundo	1	
	Não tem texto colocado sobre uma imagem ou textura	1	
	Papel ou revestimento não brilhante	1	
	Espaço suficiente para preenchimento à mão	1	
	Itens bem identificados para preenchimento		1
	Contactos evidenciados p/ informação - telefone		1
	Contactos evidenciados p/ informação - pag web		1
	Emissor(s) bem identificado(s)	1	
	Emissor / contactos em braille		1
	<b>total</b>	<b>11</b>	<b>8</b>
	<b>% relativamente aos itens aplicáveis</b>	<b>58%</b>	<b>42%</b>
Observações	A utilização de Notas a consultar na página seguinte pode dificultar o preenchimento.		



**Exmo(a). Senhor(a)**  
**Presidente da Câmara Municipal de**  
**Vila Franca de Xira**

**MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA**

**CARTÃO DE VENDEDOR AMBULANTE- REGULAMENTO MUNICIPAL Nº 1/95**

N.º DE CONTRIBUINTE \_\_\_\_\_

NOME: \_\_\_\_\_

MORADA \_\_\_\_\_

CÓDIGO POSTAL \_\_\_\_\_ FREGUESIA \_\_\_\_\_

TELEFONE \_\_\_\_\_ FAX \_\_\_\_\_ E-MAIL \_\_\_\_\_

B.I. NÚMERO \_\_\_\_\_ DATA EMISSÃO \_\_\_\_\_ ARQUIVO DE \_\_\_\_\_ VALIDADE \_\_\_\_\_

**OBJECTO DO REQUERIMENTO**

REQUER NOS TERMOS LEGAIS:

CONCESSÃO DO CARTÃO DE VENDEDOR AMBULANTE

LOCAIS DE VENDA (1): \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

JÁ POSSUIU CARTÃO? \_\_\_\_\_ Nº.: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ VALIDADE: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

RENOVAÇÃO DO CARTÃO DE VENDEDOR AMB. Nº. \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ VÁLIDO ATÉ: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

OUTRAS SITUAÇÕES: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

O REQUERENTE,

AOS \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ \_\_\_\_\_

**A PREENCHER PELOS SERVIÇOS**

APRESENTADO B.I. Nº \_\_\_\_\_ DE \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_, EMITIDO POR \_\_\_\_\_

O FUNCIONÁRIO, \_\_\_\_\_

Figura 5.11. Impresso com formulário

Tipo de documento:	<b>Agenda / programação cultural</b>	Doc nº	<b>7</b>
Identificação/título:	Calendário de Eventos 2010		
Descrição:	dimensões : 15 x 15cm - 12 pag- p/b		
		<b>Sim</b>	<b>Não</b>
			<b>N/A</b>
Uso de tipografia simples e clara	1		
Tamanho da fonte do texto principal 12 a 14		1	
Texto alinhado à esquerda		1	
Texto principal na horizontal	1		
As palavras não estão espalhadas nas linhas	1		
Não tem frases grandes com maiúsculas	1		
Não usa itálicos	1		
Não usa sublinhados	1		
Espaçamento entre linhas	1		
Espaçamento entre parágrafos	1		
Espaço suficiente entre colunas			1
Informação relevante não depende de diagramas ou cor	1		
Bom contraste entre texto e fundo	1		
Não tem texto colocado sobre uma imagem ou textura	1		
Papel ou revestimento não brilhante		1	
Espaço suficiente para preenchimento à mão			1
Itens bem identificados para preenchimento			1
Contactos evidenciados p/ informação - telefone	1		
Contactos evidenciados p/ informação - pag web	1		
Emissor(s) bem identificado(s)	1		
Emissor / contactos em braille		1	
	<b>total</b>	<b>14</b>	<b>4</b>
	<b>% relativamente aos itens aplicáveis</b>	<b>78%</b>	<b>22%</b>
Observações	Consideraram-se duas páginas centrais na análise e a informação na capa e contracapa para identificação e contactos. Neste documento a CM é associada a um logótipo/ desenho que não se encontrou em nenhum outro.		



Figuras 5.12. Agenda/Programação Cultural



Tipo de documento:	<b>Impressão A4 a partir de PDF do site da CM</b>	Doc nº	<b>8</b>
Identificação/título:	Comunicado - "Intervenção na arborização rodoviária"		
Descrição:	dimensões A4 - 1 páginas - cor		
		<b>Sim</b>	<b>Não</b>
		<b>N/A</b>	
	Uso de tipografia simples e clara	1	
	Tamanho da fonte do texto principal 12 a 14	1	
	Texto alinhado à esquerda		1
	Texto principal na horizontal	1	
	As palavras não estão espalhadas nas linhas	1	
	Não tem frases grandes com maiúsculas		1
	Não usa itálicos	1	
	Não usa sublinhados	1	
	Espaçamento entre linhas	1	
	Espaçamento entre parágrafos	1	
	Espaço suficiente entre colunas		1
	Informação relevante não depende de diagramas ou cor	1	
	Bom contraste entre texto e fundo	1	
	Não tem texto colocado sobre uma imagem ou textura		1
	Papel ou revestimento não brilhante		1
	Espaço suficiente para preenchimento à mão		1
	Itens bem identificados para preenchimento		1
	Contactos evidenciados p/ informação - telefone		1
	Contactos evidenciados p/ informação - pag web		1
	Emissor(s) bem identificado(s)	1	
	Emissor / contactos em braille		1
	<b>total</b>	<b>11</b>	<b>5</b>
	<b>% relativamente aos itens aplicáveis</b>	<b>69%</b>	<b>31%</b>
Observações			



## Comunicado

N.º 9/10

### INTERVENÇÃO NA ARBORIZAÇÃO RODOVIÁRIA FREGUESIA DE VILA FRANCA DE XIRA

A Câmara Municipal informa que a EP - Estradas de Portugal, SA irá proceder ao abate das árvores existentes na estrada EN10, aos quilómetros constantes do quadro abaixo, que se encontram secos e a prejudicar a segurança da via. É essencial a sua remoção para assegurar as condições de circulação na via pública, em salvaguarda de pessoas e bens.

Prevê-se que esta operação seja concluída até final do próximo mês de Julho.

Estamos a trabalhar para melhorar a qualidade de vida dos nossos Municípios.

**Quadro 1 - Abate**

Estrada	Km	Lado	N.º de árvores	Tipo de árvore
EN10	111+200	Direito	1	Choupo
EN10	112+500	Direito	1	Eucalipto
EN10	113+900	Direito	1	Eucalipto
EN10	116+300	Direito	1	Eucalipto
EN10	117+600	Esquerdo	1	Choupo

Solicitamos a melhor compreensão e colaboração de todos. Pedimos desculpas pelos incómodos causados.

Vila Franca de Xira, 5 de Julho de 2010

A Presidente da Câmara Municipal

- Maria da Luz Rosinha -

Câmara Municipal de Vila Franca de Xira

Figura 5.13. Comunicado/ImpressãoA4 a partir de PDF do site da CM

Contactos - C.M. Vila Franca de Xira

[http://www3.cm-vfxira.pt/PageGen.aspx?WMCM\\_PaginaId=32448](http://www3.cm-vfxira.pt/PageGen.aspx?WMCM_PaginaId=32448)

Tipo de documento:	<b>Impressão directa do site</b>			Doc nº	<b>9</b>
Identificação/título:	Página de "contactos" - impressão directa				
Descrição:	dimensões A4 - 1 página - côr				
		<b>Sim</b>	<b>Não</b>	<b>N/A</b>	
Uso de tipografia simples e clara	1				
Tamanho da fonte do texto principal 12 a 14			1		
Texto alinhado à esquerda	1				
Texto principal na horizontal	1				
As palavras não estão espalhadas nas linhas	1				
Não tem frases grandes com maiúsculas	1				
Não usa itálicos	1				
Não usa sublinhados	1				
Espaçamento entre linhas			1		
Espaçamento entre parágrafos	1				
Espaço suficiente entre colunas				1	
Informação relevante não depende de diagramas ou cor	1				
Bom contraste entre texto e fundo	1				
Não tem texto colocado sobre uma imagem ou textura	1				
Papel ou revestimento não brilhante				1	
Espaço suficiente para preenchimento à mão				1	
Itens bem identificados para preenchimento				1	
Contactos evidenciados p/ informação - telefone	1				
Contactos evidenciados p/ informação - pag web			1		
Emissor(s) bem identificado(s)	1				
Emissor / contactos em braille					1
	<b>total</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	
	<b>% relativamente aos itens aplicáveis</b>	<b>81%</b>	<b>19%</b>		
Observações	Este documento apresentou-se com 3 páginas, sendo que, apenas a segunda contém os conteúdos procurados, pelo que é nesta que se concentra a análise.				

MUNICÍPIO  
PLANO ESTRATÉGICO DO  
CONCELHO  
URBANISMO  
TURISMO  
CULTURA  
DESPORTO  
JUVENTUDE  
EDUCAÇÃO  
ACÇÃO SOCIAL  
AMBIENTE  
ASSOCIATIVISMO  
PUBLICAÇÕES  
LOJA DO MUNICÍPIO



## CONTACTOS

**Contacto Geral**

Praça Afonso de Albuquerque, nº 2  
2600-093 Vila Franca de Xira  
**Telefone:** 263 285 600

**Delegação da Câmara Municipal em Alverca**

Avenida Capitão Meleças, nº 38  
2615-096 Alverca do Ribatejo  
**Telefone:** 219 583 149/99  
**Fax:** 219 581 474  
**Horário:** 2ª a 6ª feira  
Atendimento: 9h-13h e 14h-17h  
PAC: 9h-13h e 14h-17h  
Tesourarias: 9h-13h e 14h-16h  
**E-mail:** del.alverca@cm-vfxira

**Delegação da Câmara Municipal no Palácio Quinta da Piedade, em Póvoa de Santa Iria**

Rua Padre Manuel Duarte  
2625 Póvoa de Santa Iria  
**Telefone:** 219 533 050  
**Fax:** 219 533 051  
**Horário:** 2ª a 6ª feira, 9h-13h e 14h-17h  
A tesouraria encerra às 16h  
**E-mail:** del.povoa@cm-vfxira

**Gabinete de Apoio à Presidência**

Praça Afonso de Albuquerque  
2600-093 Vila Franca de Xira  
**Telefone:** 263 280 480  
**Fax:** 263 276 002  
**E-mail:** presidencia@cm-vfxira.pt  
gap@cm-vfxira.pt

**Gabinete de Gestão de Informação e Relações Públicas**

Avenida Pedro Vitor, nº 5  
2600-221 Vila Franca de Xira  
**Telefone:** 263 285 600  
**Fax:** 263 276 229  
**E-mail:** ggirp@cm-vfxira.pt  
**Horário:** 2ª a 6ª feira, 9h-12h30 e 14h-17h30

**Assessoria de Imprensa**

**Telefone:** 263 285 600  
**Fax:** 263 280 493  
**E-mail:** gabimprensa@cm-vfxira.pt

**Gabinete da Qualidade**

Rua Dr. Vasco Moniz, nº 17 (Edifício Varandas da Lezíria)  
2600-273 Vila Franca de Xira  
**Telefone:** 263 285 600, ext. 2970  
**Fax:** 263 287 605  
**E-mail:** qualidade@cm-vfxira.pt

**Posto de Turismo Municipal**

Praça Afonso de Albuquerque, nº 12  
2600 Vila Franca de Xira  
**Telefone:** 263 285 605  
**Fax:** 263 271 516  
**E-mail:** turismo@cm-vfxira.pt  
**Horário:** 2ª a 6ª feira, 10h-12h30 e 14h-18h  
Sábado, 10h-13h  
Encerra ao Domingo e feriados.  
Durante o mês de Novembro, o horário é diferente ao Domingo - 11h-15h  
**Serviços:**  
• Informação sobre toda a actividade turística do Concelho, bem como feiras e eventos  
• Venda de bilhetes para Corridas/Espectáculos de Toiros (portualmente)

### 5.4.3 Resumo da análise

Reunindo os resultados de todos os documentos analisados obtemos o seguinte quadro:

Nesta tabela resumo, verificamos uma média de 70 % de respostas positivas nos itens aplicáveis, o que indicia níveis razoáveis de acessibilidade na generalidade dos documentos analisados.

Os valores mais baixos registam-se no documento 5, prejudicado sobretudo por questões simples de formatação de texto e que carece de alguns ajustes para facilitar o seu uso.

A maior incidência dos problemas aparece relacionada com o tamanho de letra usada e na formatação e justificação do texto.

Alguns documentos carecem de esclarecimento dos contactos e identificação do emissor.

Foram apontadas questões de estilo na utilização de fontes complexas e excessivamente decoradas que podem afectar a sua legibilidade.

### 5.5 Remate

No conjunto dos documentos observados podemos verificar que existe uma certa dispersão e incoerência no tratamento da imagem da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira. No nosso entender esta revela uma necessidade de intervenção na imagem gráfica e um trabalho de fundo no reforço da identidade corporativa deste município.

Doc nº	nº / % de itens aplicáveis positivos	nº / % de itens aplicáveis negativos
<b>1</b>	<b>11</b> <b>65%</b>	<b>6</b> <b>35%</b>
<b>2</b>	<b>15</b> <b>83%</b>	<b>3</b> <b>17%</b>
<b>3</b>	<b>13</b> <b>76%</b>	<b>5</b> <b>29%</b>
<b>4</b>	<b>13</b> <b>68%</b>	<b>6</b> <b>32%</b>
<b>5</b>	<b>9</b> <b>47%</b>	<b>10</b> <b>53%</b>
<b>6</b>	<b>11</b> <b>58%</b>	<b>8</b> <b>42%</b>
<b>7</b>	<b>14</b> <b>78%</b>	<b>4</b> <b>22%</b>
<b>8</b>	<b>11</b> <b>69%</b>	<b>5</b> <b>31%</b>
<b>9</b>	<b>13</b> <b>81%</b>	<b>3</b> <b>19%</b>

Figura 5. 15. Quadro do resumo da análise

Salientamos os aspectos positivos da página Web deste município pelo facto de no presente já disponibilizar inúmeros documentos úteis por esta via.

Os resultados da análise revelam valores razoáveis de acessibilidade à informação impressa. Porém, estes podem beneficiar muito de um trabalho mais assertivo na promoção de uma imagem e identidade deste concelho.

Alguns bons exemplos observados na página Web podem contribuir para ilustrar e motivar a promoção da acessibilidade à informação na Câmara Municipal de Vila Franca de Xira.

### 5.6 Referências

Cunha, Maria Paula Trigueiros – “A cidade à vista do Cego – informação, Mobilidade e Cidadania”, dissertação de Mestrado, FAUP/FEUP, Porto, 2000

Fonseca, Vitor (1980) - Reflexões Sobre A Educação Especial Em Portugal, Moraes editores, Lisboa, 1980

Godinho, F; Borba, A; Santos, C; Trigueiros, P. - Tecnologias sem barreiras no local de trabalho. Manual. Ed. UTAD, Vila Real, 2004

Wagner, J. M. (1992) - Accesibilidad al Medio Urbano para Discapacitados Visuales - Servicio de publicaciones del Colegio oficial de Arquitectos de Madrid, 1992

[www.tracecenter.wisc.edu](http://www.tracecenter.wisc.edu)

[www.rnib.org](http://www.rnib.org)

Município de

# Vila Franca de Xira

[www3.cm-vfxira.pt](http://www3.cm-vfxira.pt)

## Infoacessibilidade

6

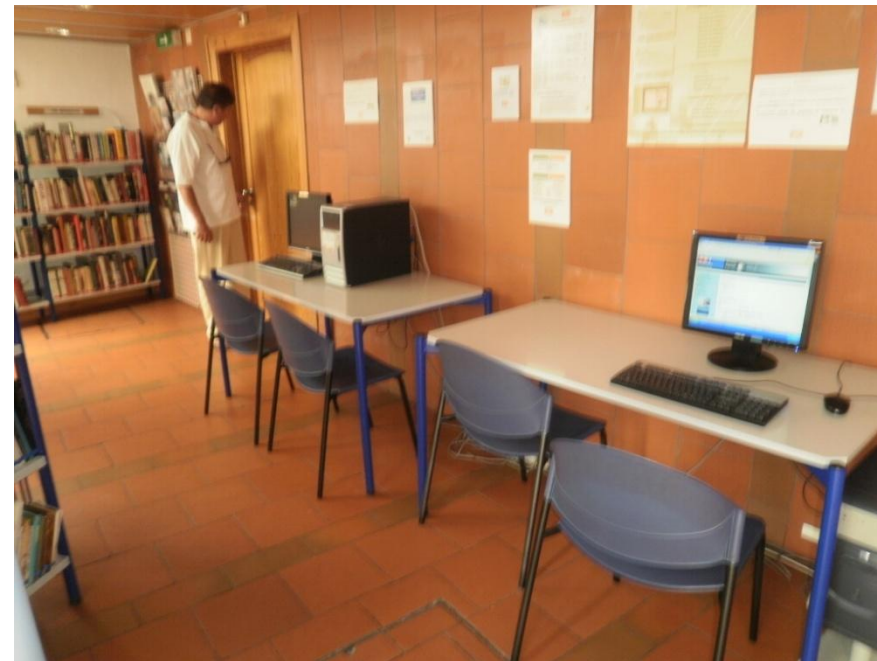
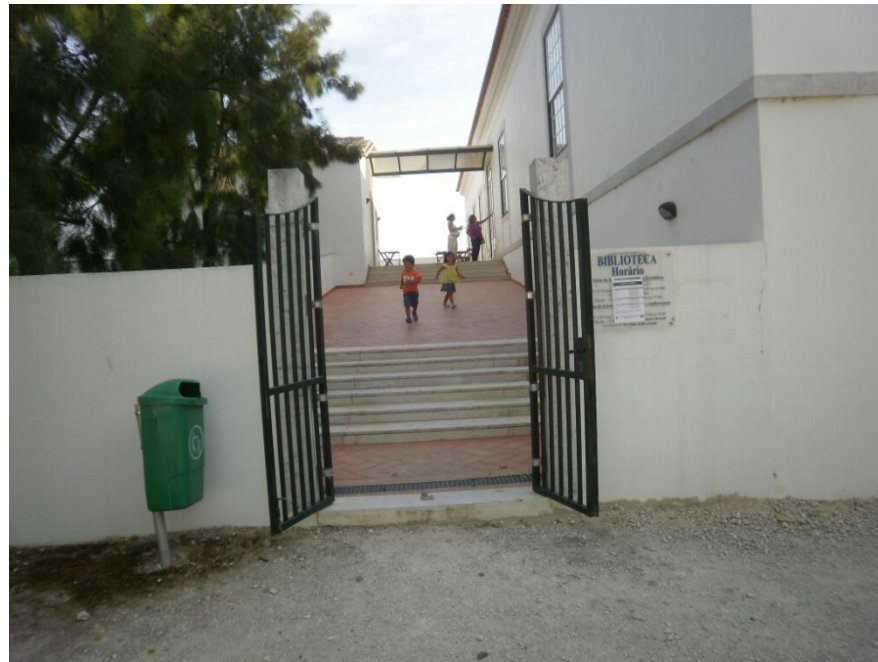


### 6.1. Introdução

A acessibilidade inclui também acesso sem barreiras à informação e esta encontra-se hoje mais do que nunca disponível na World Wide Web. O acesso à informação é um direito de todos e, para que seja uma realidade, o conteúdo das páginas Web, deve estar disponível em formatos alternativos ou deve ser complementado com informações auxiliares para que pessoas com as mais diversas limitações funcionais possam aceder ao conteúdo Web. Só assim conseguiremos uma sociedade inclusiva.

O termo acessibilidade significa permitir a pessoas com deficiência participar em diversas actividades que podem incluir o uso de certos produtos, serviços ou meios de informação. Porém, acessibilidade não se resume apenas a um melhor acesso de uma vasta gama de produtos ou serviços. Acessibilidade significa também a inclusão e extensão do uso destes mesmos produtos, serviços ou meios de comunicação a todas as pessoas. É também usado para descrever o grau em que o produto é acessível por tantas pessoas quanto possível. Acessibilidade é portanto uma capacidade de acesso a diversas funcionalidades e tirar partido dos seus benefícios.

Ao nível da Internet notou-se um enorme avanço relativamente à acessibilidade com a progressiva adopção das directrizes de acessibilidade a conteúdos Web do W3C - World Wide Web Consortium. O W3C é um consórcio internacional de empresas e organizações dedicadas às tecnologias de informação e comunicação que tem como objectivo de levar a Web ao seu potencial máximo, por meio de desenvolvimentos de protocolos comuns e directrizes que promovem a sua evolução. Em 1997 o W3C criou a Iniciativa para a Acessibilidade da Web (WAI – Web Accessibility Initiative) que produziu a primeira versão das directrizes de acessibilidade para conteúdos (WCAG 1.0 - Web Content Accessibility Guidelines) em Maio de 1999. A segunda versão destas directrizes foi aprovada pelo W3C em Dezembro de 2006. A adopção progressiva da segunda versão pelos governos da união Europeia é previsível que aconteça a curto prazo.



## 6.2. Metodologia

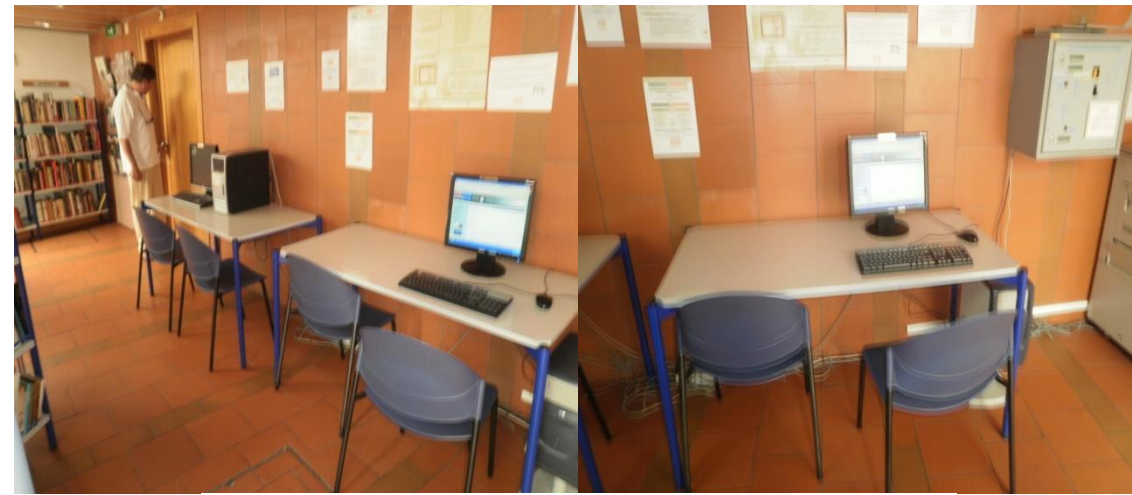
A metodologia de avaliação da acessibilidade digital da Biblioteca Municipal de Vila Franca de Xira, Biblioteca Municipal - Pólo de Alverca do Ribatejo, Biblioteca Municipal - Pólo de Forte da Casa, Biblioteca Municipal - Pólo da Quinta da Piedade e Espaço Internet de Vila Franca de Xira, consistiu na observação em loco dos recursos existentes e do meio envolvente, entrevistas com os responsáveis ou monitores e na análise e ponderação de quatro factores de avaliação: importância relativa, acessibilidade digital, capacitação dos monitores e necessidade de apoio externo.

Na escolha dos quatro factores de avaliação mencionados é considerado o seguinte:

1. **Importância Relativa.** Este factor não é muito relevante numa avaliação da acessibilidade dos espaços físicos dos edifícios mas tem alguma implicação na avaliação dos recursos tecnológicos e da acessibilidade de conteúdos que se podem considerar necessários e adequados para um determinado serviço. Quanto mais importante for o serviço e mais diversificada for a população servida maior será a importância (relativa) deste para pessoas com necessidades especiais e a necessidade de investimento em acessibilidade digital.
2. **Acessibilidade Digital.** Inclui a avaliação dos produtos de apoio para acesso à informação e às tecnologias disponíveis, bem como a acessibilidade de aplicações informáticas específicas e de conteúdos digitais.
3. **Capacitação dos Monitores.** A preparação dos monitores/animadores para atender pessoas com necessidades especiais e facilitar a utilização de tecnologias de acessibilidade é um factor determinante na qualidade da resposta que se pretende dar a esta população.
4. **A necessidade de apoio externo** irá ser tanto maior quanto maior for a diferença entre os recursos de acessibilidade instalados e a formação dos recursos humanos que o equipamento social dispõe.



ENTRADA DA BIBLIOTECA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA



SALA DO ÁTRIO



SALA PARA ADULTOS



### 6.3. Biblioteca Municipal de Vila Franca de Xira

Este Equipamento Social situa-se na Rua do Curral, nº8 no centro da Cidade.

O acesso ao edifício faz-se sem dificuldade, no entanto o espaço interior para circulação é reduzido, o que pode apresentar dificuldades a pessoas com mobilidade condicionada. A altura das mesas é adequada.

O serviço da Biblioteca distribui-se por dois pisos e dispõe de ascensor para facilitar ou permitir o acesso a pessoas com mobilidade reduzida.

No 1º piso encontra-se a sala para adultos e está equipada com 8 computadores com acesso à Internet. A sala infanto-juvenil está situada no piso inferior e dispõe de 6 computadores com acesso à Web. Existem ainda mais 3 computadores com acesso à Internet no átrio de entrada. O serviço conta com apoio de um monitor com formação em Informática para facilitar o uso destas tecnologias pelas pessoas. Notou-se que este possui alguns conhecimentos na área da Infoacessibilidade e está familiarizado com alguns Produtos de Apoio na área das TIC.

O serviço não dispõe de qualquer Produto de Apoio na área das TIC, além das disponibilizadas pelo Sistema Operativo Windows XP.

A Biblioteca não dispõe de obras em formatos alternativos, como Braille, áudio-livros ou livros em formato digital nem qualquer serviço especializado para pessoas com dificuldades de leitura, nem equipamento informático adaptado. Também não possui produtos de apoio à leitura de livros e informação em papel..

Foi relatado pelo responsável que é frequente a visita de utentes em cadeira de rodas.

#### 6.3.1. Importância Relativa

A natureza deste equipamento social, a localização geográfica (centro da Cidade) e o público que serve, justificam uma atenção prioritária em termos de investimento em acessibilidades electrónicas e apoio técnico.

#### 6.3.2. Acessibilidade Digital

O espaço não possui tecnologias de acessibilidade informática além das opções de acessibilidade fornecidas pelo Sistema Operativo Windows XP





ACESSO À SALA INFANTO-JUVENIL



SALA INFANTO-JUVENIL



ENTRADA DA BIBLIOTECA MUNICIPAL – PÓLO DE ALVERCA



TERMINAL PARA CONSULTA DE CATÁLOGO

### 6.3.3. Capacitação dos monitores

O serviço é apoiado por um monitor com formação em Informática que evidenciou alguns conhecimentos sobre acessibilidade digital e alguns Produtos de Apoio que podem não ser suficientes face às soluções que se venham a implementar neste Equipamento Social, mas demonstrou interesse em receber formação nesta área.

### 6.3.4. Necessidade de Apoio Externo

Sendo um equipamento social onde se poderão implementar algumas respostas de Acessibilidade Digital, poderá ser necessário suporte externo e apoio na área de tecnologias de acessibilidade. É necessário também prever o apoio à formação.

### 6.3.5. Avaliação Global

Importância Relativa	● ● ● ○ ○
Acessibilidade Digital	○ ○ ○ ○ ○
Capacitação dos Monitores	● ● ○ ○ ○
Necessidade de Apoio Externo	● ● ○ ○ ○

### 6.4. Biblioteca Municipal, Pólo de Alverca do Ribatejo

Este Equipamento Social situa-se Centro Comercial Parque no centro da Cidade.

O acesso ao edifício faz-se sem dificuldade e o espaço interior para circulação é amplo. A altura das mesas é adequada, o que permite uma boa aproximação aos terminais.

A Biblioteca está dividida em três salas:

- Adultos, com 4 computadores com acesso à Internet;
- Juvenil, com 2 computadores com acesso à Internet;
- Infantil, com 2 computadores com acesso à Internet.

Existe ainda um outro terminal no átrio de entrada para consulta do catálogo online.



SALA INFANTIL



SALA JUVENIL



LINHA BRAILLE



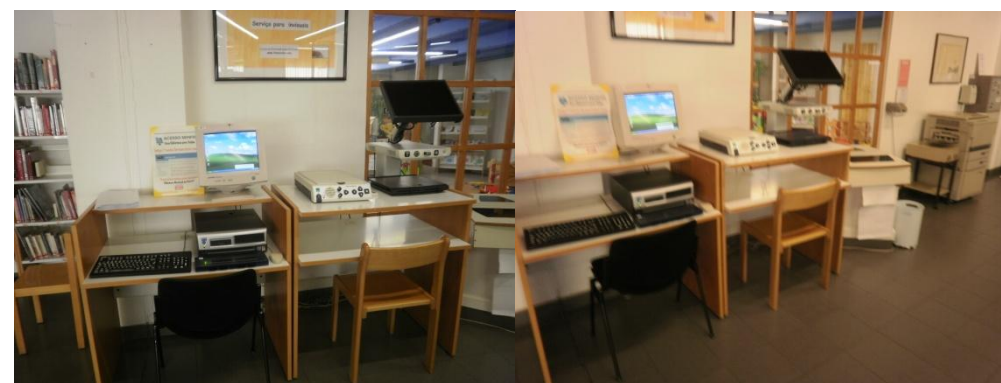
LEITOR AUTÓNOMO



TELELUPA



IMPRESSORA BRAILLE



COMPUTADOR ADAPTADO

O serviço conta com apoio de um monitor com formação em Informática para facilitar o uso destas tecnologias pelas pessoas. Notou-se que este possui alguns conhecimentos na área da Infoacessibilidade e está familiarizado com alguns Produtos de Apoio na área das TIC.

O serviço dispõe de um computador adaptado, para facilitar a utilização a pessoas com dificuldade de visão ou mesmo cegas. Este computador está equipado com:

- Linha Braille Telesoft
- Impressora Braille Index
- Leitor autónomo (Scanner com sintetizador de fala) Poet Compact
- Telelupa Smartview XTEND
- Conversor de Braille WinBraille
- Leitor de ecrã Windows-Eyes
- Ampliador de ecrã Zoom Text

A Biblioteca dispõe de poucas obras em Braille, mas não possui áudio-livros ou livros em formato digital.

Foi relatado pelo responsável que é frequente a visita de utentes cegos que utilizam estes serviços.

#### 6.4.1. Importância Relativa

A natureza deste equipamento social, a localização geográfica (centro da Cidade) e o público que serve, justificam uma atenção prioritária em termos de investimento em acessibilidades electrónicas e apoio técnico.

#### 6.4.2. Acessibilidade Digital

O espaço dispõe de um computador adaptado com linha Braille Telesoft, impressora Braille Index, Scanner com sintetizador de fala Poet Compact, telelupa Smartview XTEND, conversor de Braille WinBraille, leitor de ecrã Windows-Eyes e ampliador de ecrã Zoom Text

#### 6.4.3. Capacitação dos monitores

O serviço é apoiado por um monitor com formação em Informática que evidenciou alguns conhecimentos sobre acessibilidade digital e alguns Produtos de Apoio que estão instalados no espaço e demonstrou interesse em receber formação adicional nesta área.



SALA PARA ADULTOS DA BIBLIOTECA MUNICIPAL – PÓLO DE ALVERCA DO RIBATEJO

#### 6.4.4. Necessidade de Apoio Externo

Sendo um equipamento social onde estão implementadas algumas respostas de Acessibilidade Digital, poderá ser necessário suporte externo e apoio na área de tecnologias de acessibilidade. É necessário também prever o apoio à formação.

#### 6.4.5. Avaliação Global

Importância Relativa	● ● ● ○ ○
Acessibilidade Digital	● ● ● ○ ○
Capacitação dos Monitores	● ● ○ ○ ○
Necessidade de Apoio Externo	● ● ○ ○ ○



ENTRADA DA BIBLIOTECA MUNICIPAL – PÓLO DE FORTE DA CASA



ESPAÇO INTERIOR DA BIBLIOTECA MUNICIPAL – PÓLO DE FORTE DA CASA

#### 6.5. Biblioteca Municipal, Pólo de Forte da Casa

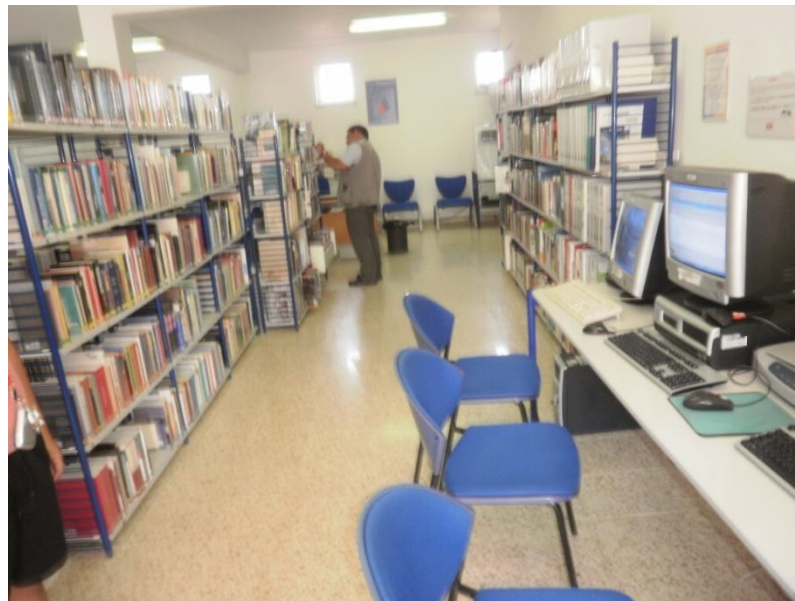
O Pólo da Biblioteca Municipal de Forte da Casa está situado no Bairro do PER, lojas 3 e 4.

Estando localizado num bairro social, é frequente a visita de moradores de todas as idades, mas a presença de jovens é predominante.

O acesso ao edifício faz-se através de uma entrada de dimensões reduzidas, no entanto o espaço interior para circulação é amplo ea altura das mesas é adequada.

O Espaço dispõe de 5 computadores (3 com acesso à Internet e 2 sem ligação à rede que são exclusivamente para jogos).

O serviço conta com apoio de dois monitores com formação em Informática para facilitar o uso destas tecnologias pelas pessoas. A Biblioteca não dispõe de qualquer Produto de Apoio na área das TIC, além das disponibilizadas pelo Sistema Operativo Windows XP. Não dispõe de obras em formatos alternativos, como Braille, áudio-livros ou livros em formato digital nem qualquer serviço especializado para pessoas com dificuldades de leitura, nem equipamento informático adaptado. Também não possui produtos de apoio à leitura de livros e informação em papel.



INTERIOR DA BIBLIOTECA MUNICIPAL – PÓLO DE FORTE DA CASA

Foi relatado pelo responsável que não há registo da visita de utentes com necessidades especiais.

**6.5.1.Importância Relativa**

A natureza deste equipamento social e a localização geográfica (bairro social), justificam a atenção em termos de investimento em acessibilidades electrónicas e apoio técnico, mas esta deve ser moderada tendo em conta a população servida.

**6.5.2. Acessibilidade Digital**

O espaço não possui tecnologias de acessibilidade informática além das opções de acessibilidade fornecidas pelo Sistema Operativo Windows XP

**6.5.3. Capacitação dos monitores**

O serviço é apoiado por dois monitores com formação em Informática mas evidenciaram poucos conhecimentos sobre acessibilidade digital e Produtos de Apoio na área das TIC.

**6.5.4. Necessidade de Apoio Externo**

Sendo um equipamento social onde se poderão implementar algumas respostas de Acessibilidade Digital, poderá ser necessário suporte externo e apoio na área de tecnologias de acessibilidade. É necessário também prever o apoio à formação.

**6.5.5.Avaliação Global**

Importância Relativa	● ● ○ ○ ○
Acessibilidade Digital	○ ○ ○ ○ ○
Capacitação dos Monitores	● ○ ○ ○ ○
Necessidade de Apoio Externo	● ● ○ ○ ○



ENTRADA PRINCIPAL DA BIBLIOTECA MUNICIPAL – PÓLO DA QUINTA DA PIEDADE



ACESSO AO PISO INFERIOR



PASSAGEM INTERIOR AO PISO SUPERIOR



SALA INFANTO-JUVENIL

## 6.6. Biblioteca Municipal, Pólo da Quinta da Piedade

O Pólo da Biblioteca Municipal da Quinta da Piedade está localizado no Palácio Municipal da Quinta da Piedade em Póvoa de Sta. Iria.

O serviço da Biblioteca distribui-se por dois pisos e, separa assim fisicamente, a sala para adultos e a sala infanto-juvenil.

No 1º piso encontra-se a sala para adultos e está equipada com 4 computadores com acesso à Internet. A sala infanto-juvenil está situada no piso inferior e dispõe também de 4 computadores com acesso à Web. O acesso ao edifício pode fazer-se pelo piso superior através de escadas exteriores, ou pelo piso inferior, directamente para a sala infanto-juvenil. Apesar desta entrada ser no rés-do-chão, a altura elevada da soleira na parte interior, pode apresentar dificuldade de acesso a pessoas com mobilidade condicionada. O espaço interior é amplo e a altura das mesas é adequada.

O serviço conta com apoio de oito monitores com formação em Técnicos de Biblioteca e Documentação. Notou-se que não possuem formação em Informática, principalmente em Infoacessibilidade.

O serviço não dispõe de qualquer Produto de Apoio na área das TIC, além das disponibilizadas pelo Sistema Operativo Windows XP.

A Biblioteca não dispõe de obras em formatos alternativos, como Braille, áudio-livros ou livros em formato digital nem qualquer serviço especializado para pessoas com dificuldades de leitura, nem equipamento informático adaptado. Também não possui produtos de apoio à leitura de livros e informação em papel.

Foi relatado pela responsável que pela proximidade da CERCI, é frequente a visita de utentes com necessidades especiais.

### 6.6.1. Importância Relativa

A natureza deste equipamento social, a localização geográfica e o público que serve, justificam uma atenção prioritária em termos de investimento em acessibilidades electrónicas e apoio técnico.

### 6.6.2. Acessibilidade Digital

O espaço não possui tecnologias de acessibilidade informática além das opções de acessibilidade fornecidas pelo Sistema Operativo Windows XP



SALA PARA ADULTOS



ENTRADA DO ESPAÇO INTERNET DE VILA FRANCA DE XIRA

### 6.6.3. Capacitação dos monitores

O serviço é apoiado por oito monitores com formação em Biblioteca e Documentação, não possuindo assim, formação em Informática, nem em acessibilidade digital.

### 6.6.4. Necessidade de Apoio Externo

Sendo um equipamento social onde se poderão implementar algumas respostas de Acessibilidade Digital, poderá ser necessário suporte externo e apoio na área de tecnologias de acessibilidade. É necessário também prever o apoio à formação.

### 6.6.5. Avaliação Global

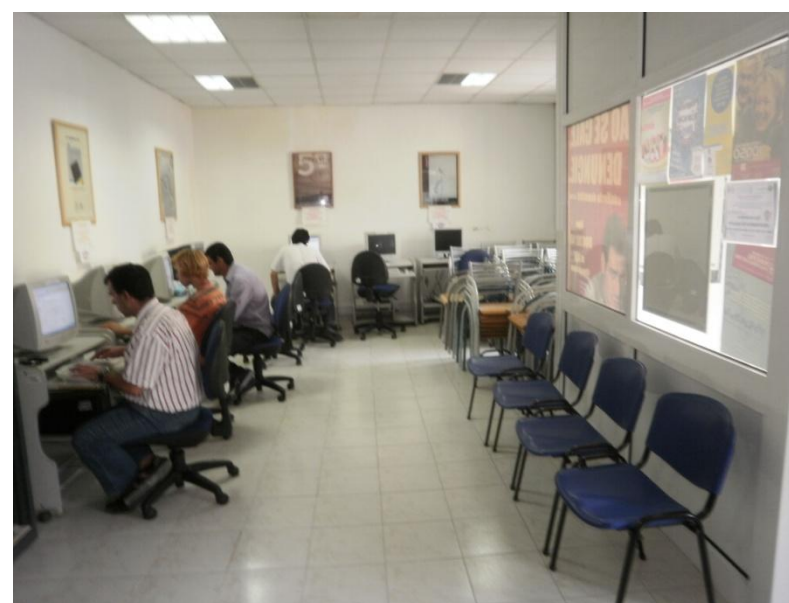
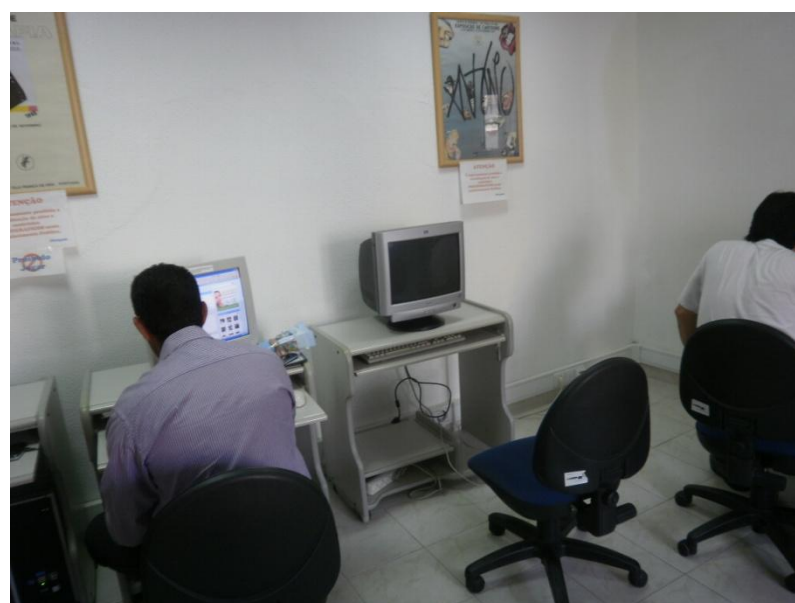
Importância Relativa	● ● ● ○ ○
Acessibilidade Digital	○ ○ ○ ○ ○
Capacitação dos Monitores	● ○ ○ ○ ○
Necessidade de Apoio Externo	● ● ● ○ ○

### 6.7. Espaço Internet de Vila Franca de Xira

O Espaço Internet de Vila Franca de Xira está localizado na Av. Pedro Vítor, nº 21 A.

O Espaço Internet é um local de acesso público onde se disponibiliza regularmente a utilização gratuita de computadores com acesso à Internet. O serviço conta com apoio de um monitor para facilitar o uso destas tecnologias pelas pessoas. Este possui formação em Técnico de Informática, mas demonstrou possuir pouca formação a nível de Acessibilidade Electrónica.

O acesso ao edifício não apresenta obstáculos. A circulação no interior do Espaço faz-se sem problemas mesmo para utentes em cadeira de rodas e a altura das mesas é adequada.



INTERIOR DO ESPAÇO INTERNET DE VILA FRANCA DE XIRA

O Espaço dispõe de 7 computadores com acesso à Internet equipados com Sistema Operativo Windows XP. Nenhum deles dispõe de Produtos de Apoio na área das TIC.

Foi relatado que é frequente a promoção de cursos de Informática no âmbito da Universidade Sénior. Este facto leva a grande afluência de idosos sendo um deles cego. O monitor relatou que é rara a visita de outros utentes com necessidades especiais.

### 6.7.1.Importância Relativa

Como espaço de acesso público localizado em local privilegiado e frequentado pela população em geral, a acessibilidade para pessoas com necessidades especiais é plenamente justificada.

### 6.7.2. Acessibilidade Digital

Este serviço não possui tecnologias de acessibilidade informática além das opções de acessibilidade fornecidas pelo Sistema Operativo Windows XP

### 6.7.3. Capacitação dos monitores

O monitor com formação em Informática evidenciou poucos conhecimentos sobre acessibilidade digital mas demonstrou interesse em receber formação nesta área.

### 6.7.4. Necessidade de Apoio Externo

Sendo um equipamento social onde se poderão implementar algumas soluções a nível de Info-Acessibilidade, poderá ser necessário suporte externo incluindo apoio nas áreas das necessidades educativas especiais e tecnologias de acessibilidade. É necessário também prever o apoio à formação.

### 6.7.5. Avaliação Global

Importância Relativa	● ● ● ○ ○
Acessibilidade Digital	○ ○ ○ ○ ○
Capacitação dos Monitores	● ○ ○ ○ ○
Necessidade de Apoio Externo	● ● ○ ○ ○

### 6.8. [www3.cm-vfxira.pt](http://www3.cm-vfxira.pt)

As directrizes de acessibilidade do W3C (WCAG 1.0) consistem numa lista de pontos de verificação que se encontram divididos em 3 prioridades: Prioridade 1, Prioridade 2 e Prioridade 3. Esta lista de 65 pontos de verificação dividida em 14 tipos diferentes, pode ser utilizada para verificar o grau de acessibilidade de uma página ou sitio Web. Assim, criou-se uma tabela onde consta cada um dos pontos de verificação e em cada ponto de verificação deve assinalar-se se esse mesmo ponto é “cumprido” (Sim), se não foi cumprido (Não) ou se não é aplicável (N.A). Na tabela, por uma questão de síntese, assinalou-se o número identificativo de cada directiva e uma pequena explicação para facilitar a sua compreensão, no entanto, para consulta mais detalhada, as directivas de acessibilidade estão disponíveis em <http://www.w3.org/TR/1999/WAI-WEBCONTENT-19990505/>.

Como já foi referido, os pontos de verificação, encontram-se distribuídos por três prioridades tendo em conta a respectiva importância e impacto em termos de acessibilidade:

Prioridade 1 - Pontos que os criadores de conteúdo Web **têm** absolutamente de satisfazer. Se o não fizerem, um ou mais grupos de utilizadores ficarão impossibilitados de aceder a informações contidas no documento. A satisfação deste tipo de pontos é um requisito básico para que determinados grupos possam aceder a documentos sediados na Web.

Prioridade 2 - Pontos que os criadores de conteúdos na Web **devem** satisfazer. Se não o fizerem, um ou mais grupos de utilizadores terão dificuldades em aceder a informações contidas no documento. A satisfação deste tipo de pontos traduzir-se-á na remoção de barreiras significativas ao acesso a documentos sediados na Web.

Prioridade 3 - Pontos que os criadores de conteúdos na Web **podem** satisfazer. Se não o fizerem, um ou mais grupos poderão deparar-se com algumas dificuldades em aceder a informações contidas nos documentos. A satisfação deste tipo de pontos irá melhorar o acesso a documentos sediados na Web.



### 6.8.1. Avaliação Global após verificação com a Ferramenta Automática HERA

Assim pode avaliar-se a conformidade do website em três níveis:

Nível de conformidade "A": foram satisfeitos todos os pontos de verificação de prioridade 1;

Nível de conformidade "AA": foram satisfeitos todos os pontos de verificação de prioridades 1 e 2;

Nível de conformidade "AAA": foram satisfeitos todos os pontos de verificação de prioridades 1, 2 e 3.














Para que a avaliação seja efectuada com rigor, aplicaram-se vários métodos de avaliação da acessibilidade de conteúdos Web.

Para tal, utilizou-se a ferramenta de avaliação automática online HERA para uma avaliação preliminar. O uso de ferramentas desta natureza não é suficiente para determinar a acessibilidade de um sítio Web, servindo apenas de auxiliar para os técnicos que produzem ou avaliam a acessibilidade de conteúdos Web. A ferramenta HERA está disponível no endereço: <http://www.sidar.org/hera/index.php.pt>

De seguida recorreu-se à Barra de Acessibilidade para Internet Explorer para verificar manualmente cada ponto das directrizes. Esta barra pode ser transferida do endereço: [http://www.wat-c.org/WAT/versions/pt/WAT\\_PT\\_1-2.exe](http://www.wat-c.org/WAT/versions/pt/WAT_PT_1-2.exe)

Foi também usado o leitor de ecrã Jaws 10.0 para testar cada portal. Pode ser realizado o download de uma versão de demonstração deste leitor de ecrã em: <http://www.freedomscientific.com/downloads/jaws/jaws-downloads.asp>.

Por fim, analisou-se a compatibilidade com outros browsers, nomeadamente o Opera e o Mozilla Firefox. As tabelas que resumem a avaliação identificam o número de regras bem e mal aplicadas e não a sua frequência.

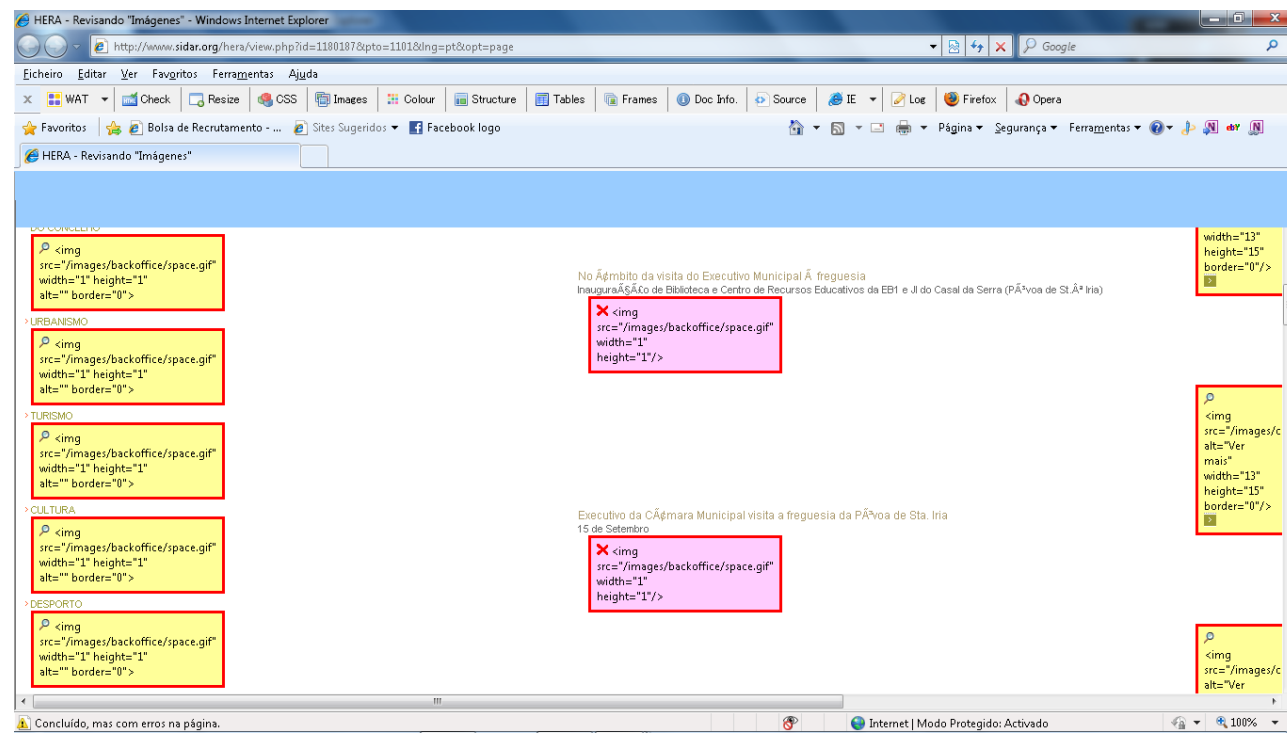
Prioridade	Verificar	Bem	Mal	N/A
	11 	--	2 	4 
	17 	--	11 	1 
	13 	1 	4 	1 

AVALIAÇÃO AUTOMÁTICA COM A FERRAMENTA HERA

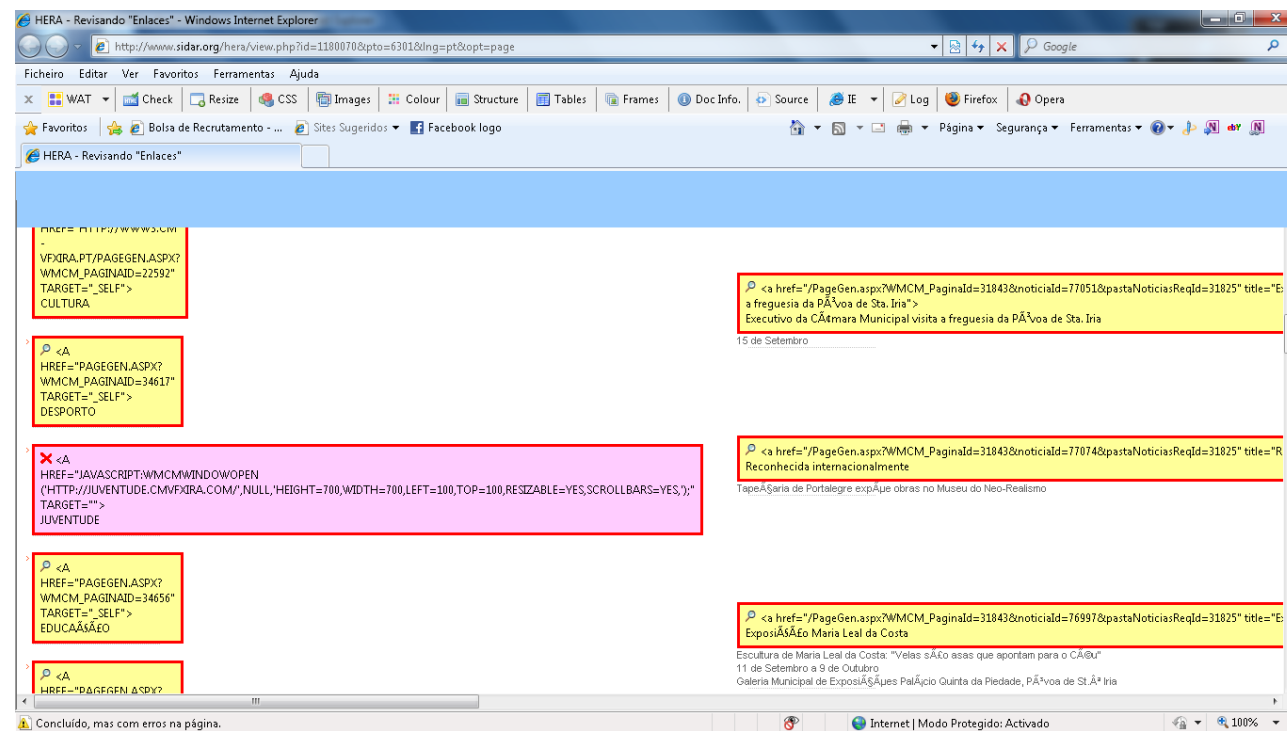
## Pontos de verificação de prioridade 1

Casos gerais (Prioridade 1)	Sim	Não	N. a.
<a href="#">1.1</a> Fornecer um equivalente de texto a cada elemento não textual (por ex., via "alt" ou "longdesc", ou no conteúdo do elemento). <i>Isto abrange:</i> imagens, representações gráficas de texto (incluindo símbolos), regiões de mapas de imagem, animações (por ex., GIF animados), applets e objectos programados, arte ASCII, <i>frames</i> , programas interpretáveis, imagens utilizados em listas como sinalizadores de pontos de enumeração, espaçadores, botões gráficos, sons (reproduzidos com ou sem interação do utilizador), ficheiros de áudio independentes, pistas áudio de vídeos e trechos de vídeo.		X	
<a href="#">2.1</a> Assegurar que todas as informações veiculadas estejam também disponíveis sem cor, por exemplo a partir do contexto ou de anotações.	X		
<a href="#">4.1</a> Identificar claramente quaisquer mudanças de língua no texto de um documento, bem como quaisquer equivalentes de texto (por ex., legendas).			X

**1.1** Fornecer um equivalente de texto a cada elemento não textual

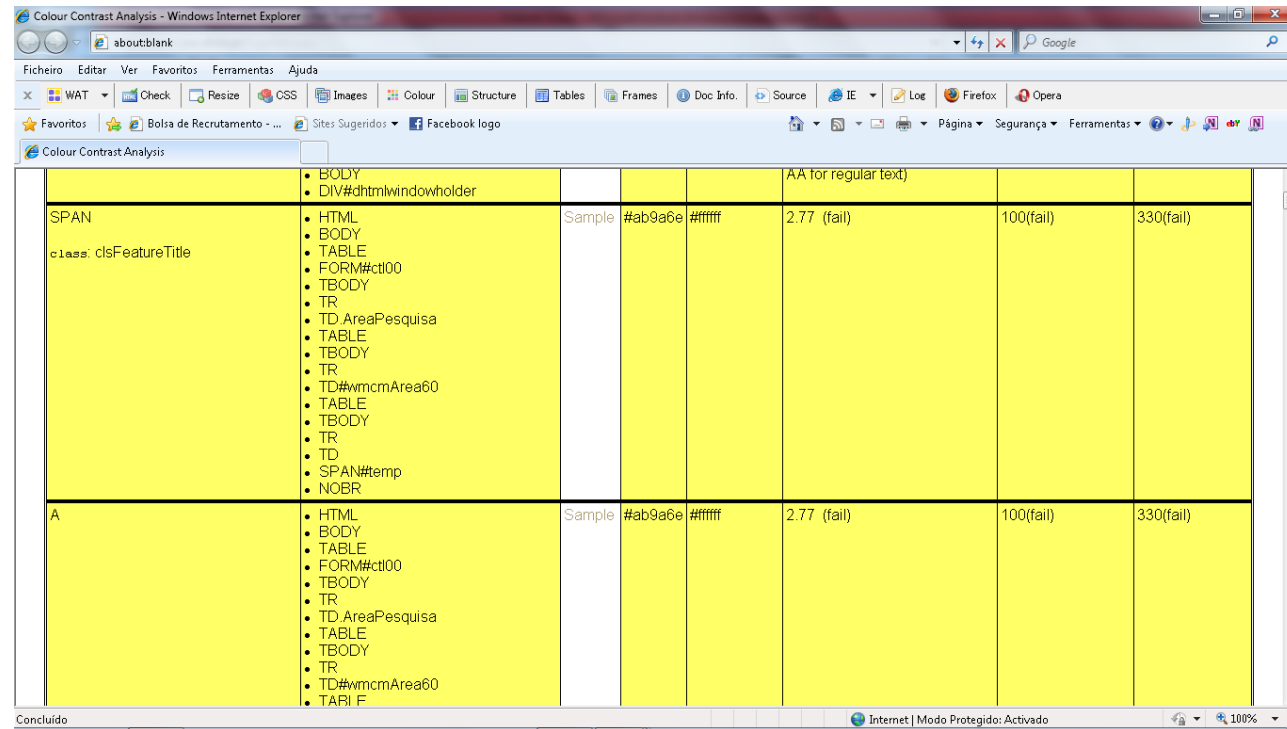


**6.3** Assegurar que todas as páginas possam ser utilizadas mesmo que os programas interpretáveis, applets ou outros objectos rogramados tenham sido desactivados ou não sejam suportados.

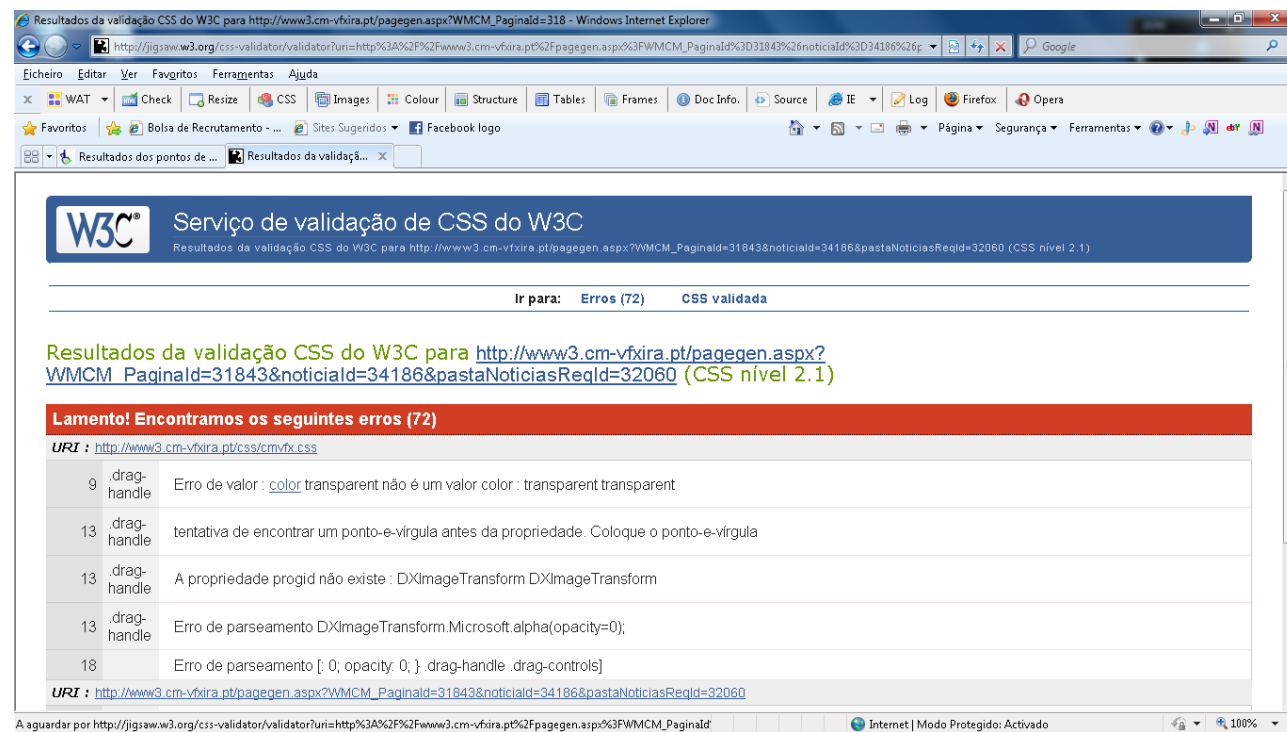


6.1 Organizar os documentos de maneira a que possam ser lidos sem recurso a folhas de estilo. Por exemplo, sempre que um documento em HTML seja apresentado sem as folhas de estilo que lhe estão associadas, deve ser possível lê-lo.	X		
6.2 Assegurar que os equivalentes de conteúdo dinâmico sejam actualizados sempre que esse conteúdo mude.			X
7.1 Evitar concepções que possam provocar intermitência do ecrã, até que os agentes do utilizador possibilitem o seu controlo.	X		
14.1 Utilizar a linguagem mais simples e clara possível, adequada ao conteúdo do sítio	X		
<b>Casos em que são utilizadas imagens e mapas de imagem (Prioridade 1)</b>	<b>Sim</b>	<b>Não</b>	<b>N. a.</b>
1.2 Fornecer ligações de texto, redundantes, relativamente a cada região activa de um mapa de imagem sediado no servidor.			X
9.1 Fornecer mapas de imagem sediados no cliente em vez de no servidor, excepto quando as regiões não possam ser definidas através de uma forma geométrica disponível.			X
<b>Casos em que são utilizadas tabelas (Prioridade 1)</b>	<b>Sim</b>	<b>Não</b>	<b>N. a.</b>
5.1 Em tabelas de dados, identificar os cabeçalhos de linha e de coluna.	X		
5.2 Em tabelas de dados com dois ou mais níveis lógicos de cabeçalho de linha ou de coluna, utilizar uma anotação para associar as células de dados às células de cabeçalho.	X		
<b>Casos em que são utilizadas frames (Prioridade 1)</b>	<b>Sim</b>	<b>Não</b>	<b>N. a.</b>
12.1 Dar, a cada frame, um título que facilite a identificação das frames e a navegação nelas.			X
<b>Casos em que são utilizados applets e programas interpretáveis (Prioridade 1)</b>	<b>Sim</b>	<b>Não</b>	<b>N. a.</b>
6.3 Assegurar que todas as páginas possam ser utilizadas mesmo que os programas interpretáveis, applets ou outros objectos programados tenham sido desactivados ou não sejam suportados. Se isto não for possível, fornecer informações equivalentes numa página alternativa, acessível.		X	

**2.2** Assegurar que a combinação de cores entre o fundo e o primeiro plano seja suficientemente contrastante



**3.2** Criar documentos passíveis de validação por gramáticas formais, publicadas

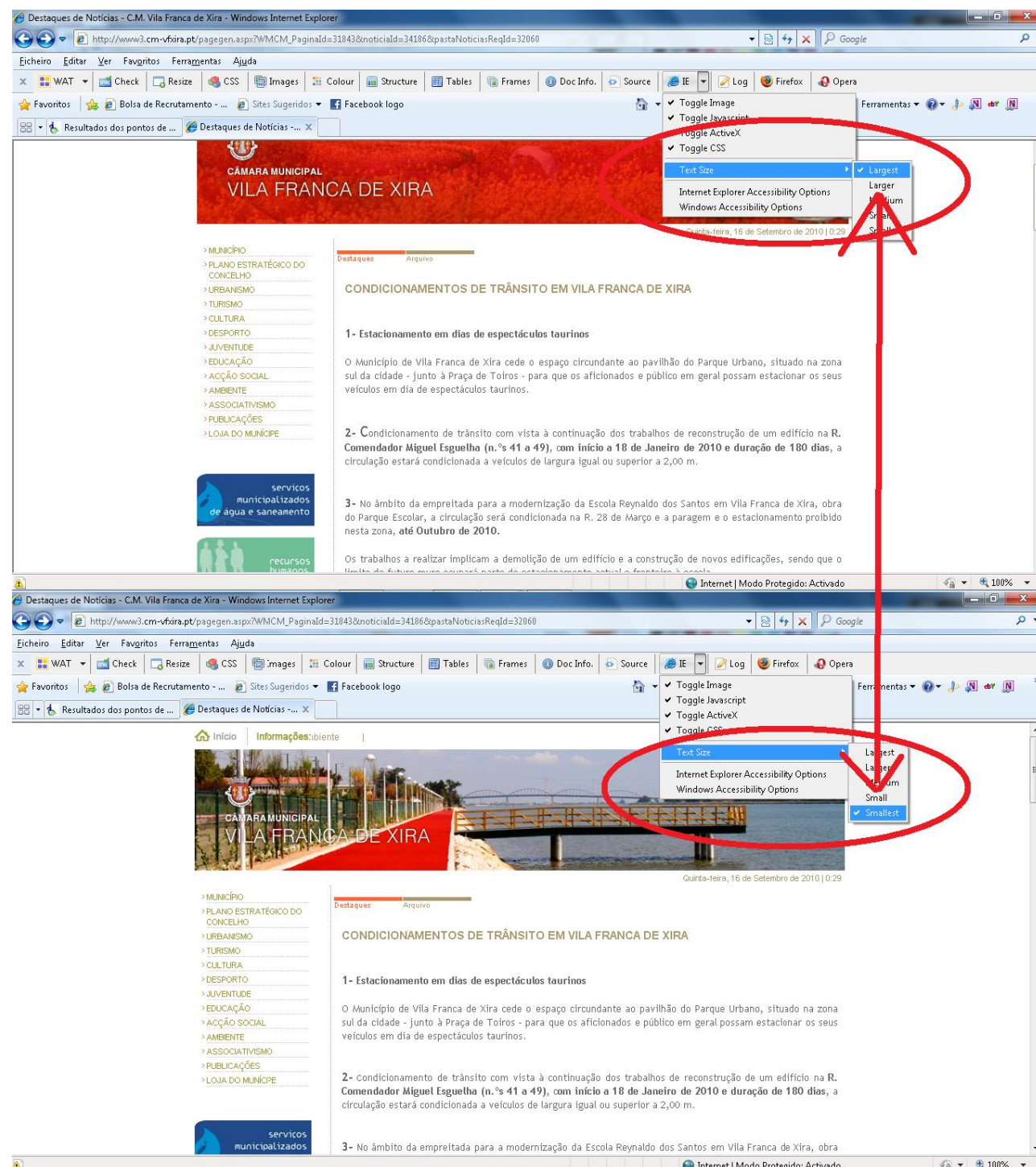


Casos gerais (Prioridade 2)	Sim	Não	N. a.
2.2 Assegurar que a combinação de cores entre o fundo e o primeiro plano seja suficientemente contrastante para poder ser vista por pessoas com cromo deficiências, bem como pelas que utilizam ecrãs monocromáticos. [Prioridade 2 para imagens; prioridade 3 para texto].		X	
3.1 Sempre que exista uma linguagem de anotação apropriada, utilizar anotações em vez de imagens para transmitir informações.	X		
3.2 Criar documentos passíveis de validação por gramáticas formais, publicadas.		X	
3.3 Utilizar folhas de estilo para controlar a paginação (disposição em página) e a apresentação.		X	
3.4 Utilizar unidades relativas, e não absolutas, nos valores dos atributos da linguagem de anotação e nos valores das propriedades das folhas de estilo.		X	
3.5 Utilizar elementos de cabeçalho indicativos da estrutura do documento e fazê-lo de acordo com as especificações.		X	
3.6 Anotar correctamente listas e pontos de enumeração em listas.	X		

**Pontos de verificação de prioridade 2**

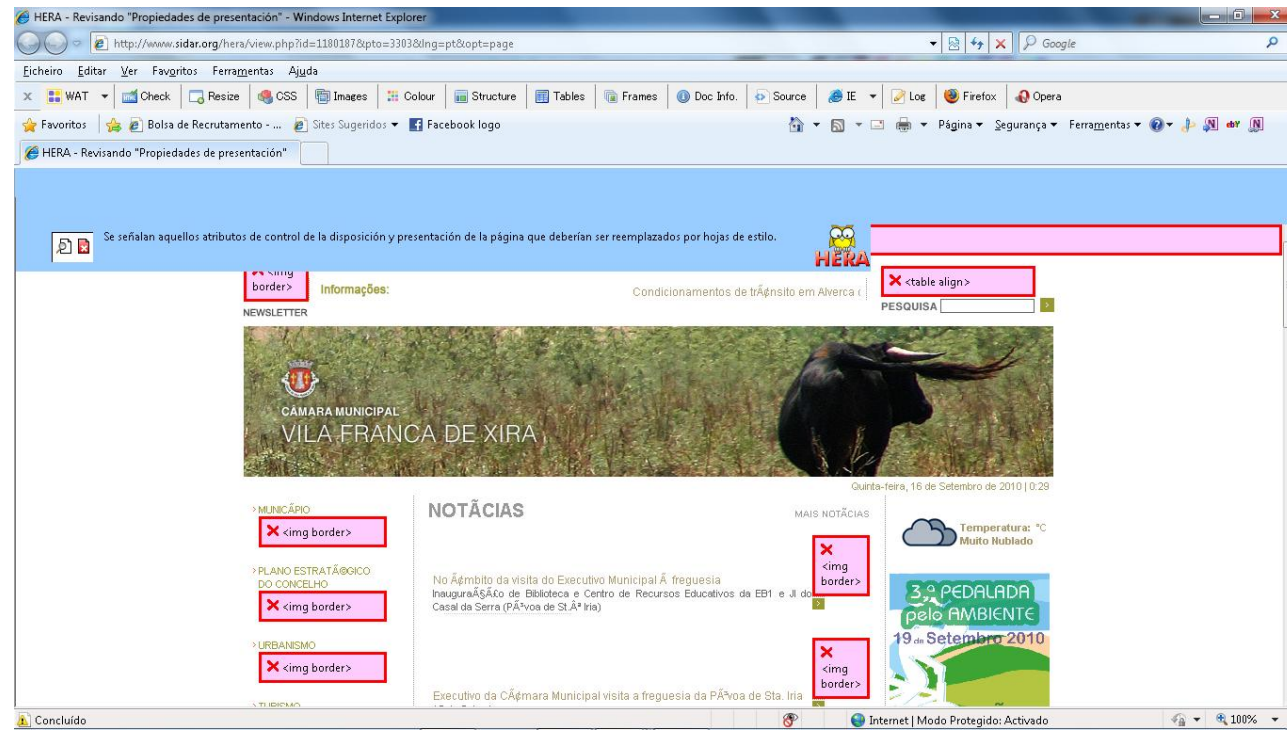
Casos em que são utilizados multimédia (Prioridade 1)	Sim	Não	N. a.
1.3 Fornecer uma descrição sonora das informações importantes veiculadas pelos trechos visuais das apresentações de multimédia, até que os agentes do utilizador consigam ler, automaticamente e em voz alta, o equivalente textual de um trecho visual.			X
1.4 Em apresentações de multimédia baseadas em tempo (por ex., um filme ou uma animação), sincronizar as alternativas equivalentes (por ex., legendas ou descrições sonoras dos trechos visuais) e a apresentação.			X
<b>E se, apesar de todos os esforços... (Prioridade 1)</b>	<b>Sim</b>	<b>Não</b>	<b>N. a.</b>
11.4 Se, apesar de todos os esforços, não for possível criar uma página acessível, fornecer uma ligação a uma página alternativa que: utilize tecnologias do W3C, seja acessível, contenha informações (ou funcionalidade) equivalentes e seja actualizada tão frequentemente como a página original, considerada inacessível.			X

**3.4** Utilizar unidades relativas, e não absolutas, nos valores dos atributos da linguagem de anotação e nos valores das propriedades das folhas de estilo

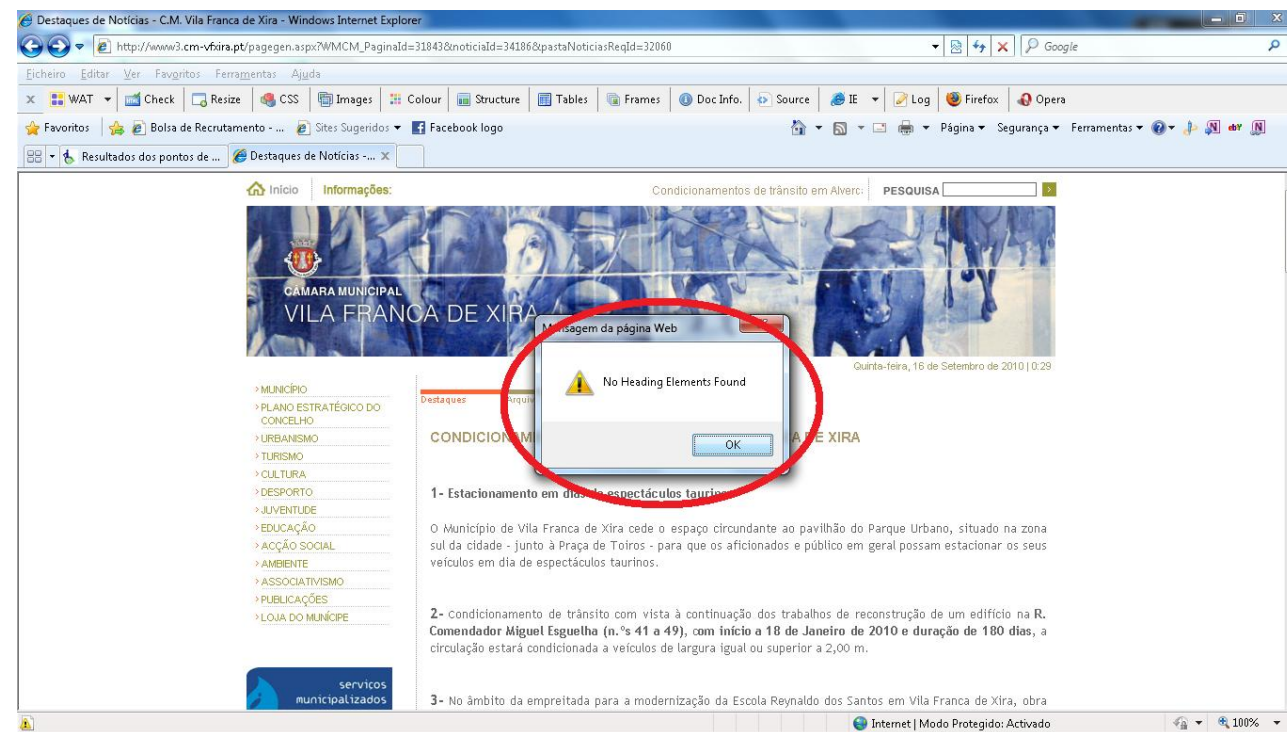


<a href="#">3.7</a> Anotar as citações. Não utilizar anotações de citações para efeitos de formatação como, por exemplo, o avanço de texto.	X		
<a href="#">6.5</a> Assegurar a acessibilidade do conteúdo dinâmico ou fornecer uma apresentação ou página alternativas.	X		
<a href="#">7.2</a> Evitar as situações que possam provar o piscar do conteúdo das páginas (isto é, alterar a apresentação a intervalos regulares, como o ligar e desligar), até que os agentes do utilizador permitam o controlo desse efeito.	X		
<a href="#">7.4</a> Não criar páginas de refrescamento automático periódico, até que os agentes do utilizador possibilitem parar o refrescamento.	X		
<a href="#">7.5</a> Não utilizar anotações para redireccionar páginas automaticamente, até que os agentes do utilizador possibilitem parar o redireccionamento automático. Em vez de utilizar anotações, configurar o servidor de maneira a que seja ele a executar os redireccionamentos.	X		
<a href="#">10.1</a> Não provocar o aparecimento de janelas de sobreposição ou outras, e não fazer com que a janela actual seja modificada sem que o utilizador seja disso informado, até que os agentes do utilizador tornem possível a desactivação de janelas secundárias.	X		
<a href="#">11.1</a> Utilizar tecnologias do W3C sempre que estejam disponíveis e sejam adequadas a uma determinada tarefa; utilizar as versões mais recentes, desde que suportadas.		X	
<a href="#">11.2</a> Evitar as funcionalidades desactualizadas de tecnologias do W3C.		X	
<a href="#">12.3</a> Dividir blocos de informação de grandes dimensões em grupos mais fáceis de gerir, sempre que venha a propósito.		X	
<a href="#">13.1</a> Identificar claramente o destino de cada ligação.	X		
<a href="#">13.2</a> Fornecer metadados para acrescentar informações semânticas a páginas ou sítios.	X		
<a href="#">13.3</a> Dar informações sobre a organização geral de um sítio (por ex., através de um mapa do sítio ou de um índice).	X		
<a href="#">13.4</a> Utilizar os mecanismos de navegação de maneira coerente e sistemática.	X		
<b>No caso de serem utilizadas tabelas (Prioridade 2)</b>	<b>Sim</b>	<b>Não</b>	<b>N. a.</b>
<a href="#">5.3</a> Não utilizar tabelas para efeitos de disposição em página, a não ser que a tabela continue a fazer sentido depois de passada a linhas. Se não for o caso, fornecer uma alternativa equivalente (que pode ser uma versão linearizada).	X		

**3.3 Utilizar folhas de estilo para controlar a paginação (disposição em página) e a apresentação**



**3.5 Utilizar elementos de cabeçalho indicativos da estrutura do documento e fazê-lo de acordo com as especificações**



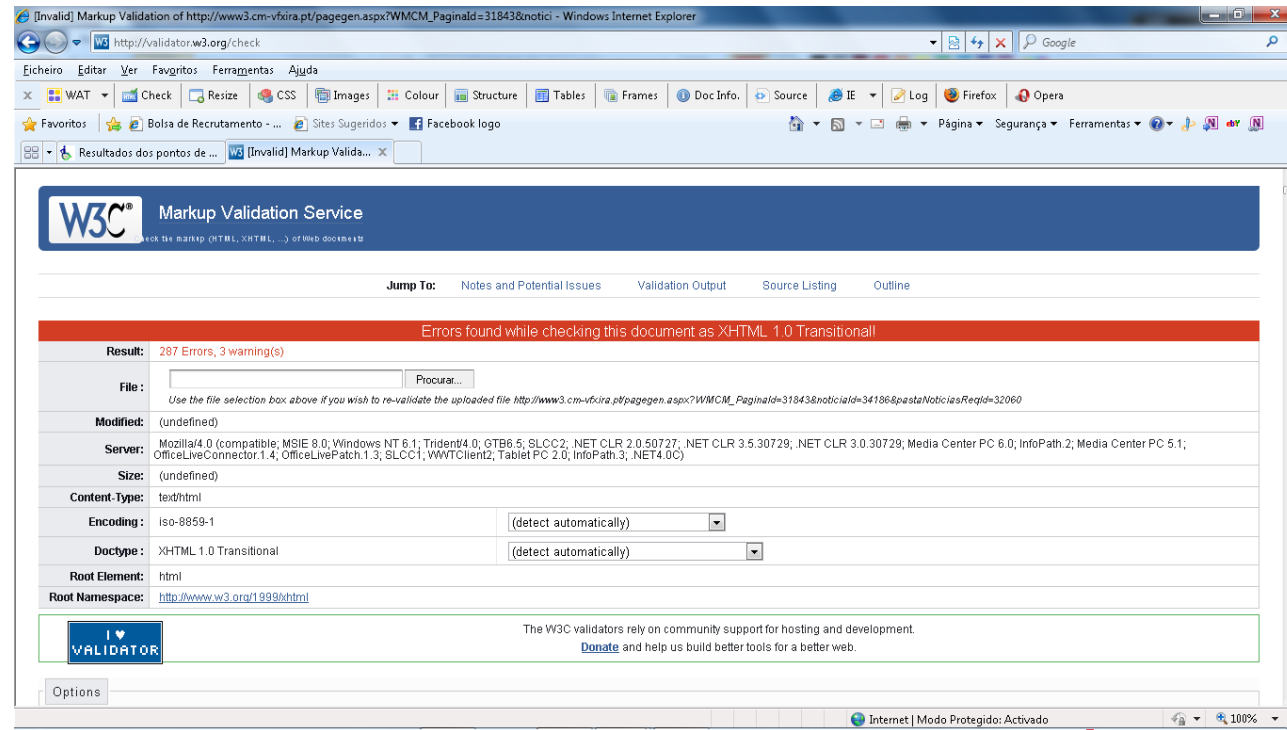
ENTREGA FINAL

5.4 Se for utilizada uma tabela para efeitos de disposição em página, não utilizar qualquer anotação estrutural para efeitos de formatação visual.	X		
<b>No caso de serem utilizadas frames (Prioridade 2)</b>	Sim	Não	N. a.
<b>Casos gerais (Prioridade 3)</b>	Sim	Não	N. a.
4.2 Especificar por extenso cada abreviatura ou acrónimo quando da sua primeira ocorrência num documento.	X		
4.3 Identificar a língua principal utilizada nos documentos.		X	
suportar associações explícitas entre rótulos e controlos de formulários.			
12.4 Associar explicitamente os rótulos aos respectivos controlos.		X	
<b>No caso de serem utilizados applets e programas interpretáveis (Prioridade 2)</b>	Sim	Não	N. a.
6.4 Em programas interpretáveis e applets, garantir que a resposta a acontecimentos seja independente do dispositivo de entrada.	X		
7.3 Evitar páginas contendo movimento, até que os agentes do utilizador possibilitem a imobilização do conteúdo.	X		
8.1 Criar elementos de programação, tais como programas interpretáveis e applets, directamente acessíveis pelas tecnologias de apoio ou com elas compatíveis (prioridade 1, no caso de a funcionalidade ser importante ou não apresentada noutra local; nos restantes casos, prioridade 2).			X
9.2 Assegurar que qualquer elemento dotado de interface própria funcione de modo independente de dispositivos.	X		
9.3 Em programas interpretáveis, especificar rotinas lógicas de resposta a acontecimentos, preferindo-as a rotinas dependentes de dispositivos.	X		

**Pontos de verificação de prioridade 3**

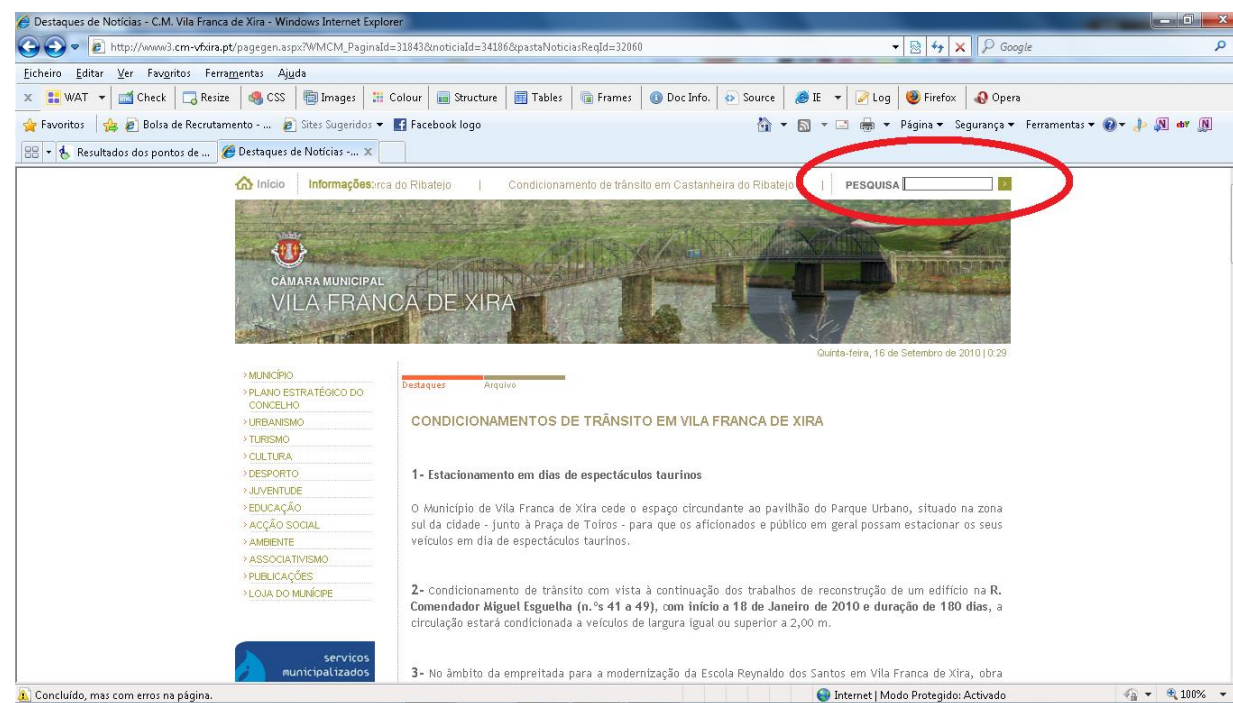
<b>Casos gerais (Prioridade 3)</b>	Sim	Não	N. a.
4.2 Especificar por extenso cada abreviatura ou acrónimo quando da sua primeira ocorrência num documento.	X		
4.3 Identificar a língua principal utilizada nos documentos.		X	

**11.2 Evitar as funcionalidades desactualizadas de tecnologias do W3C**



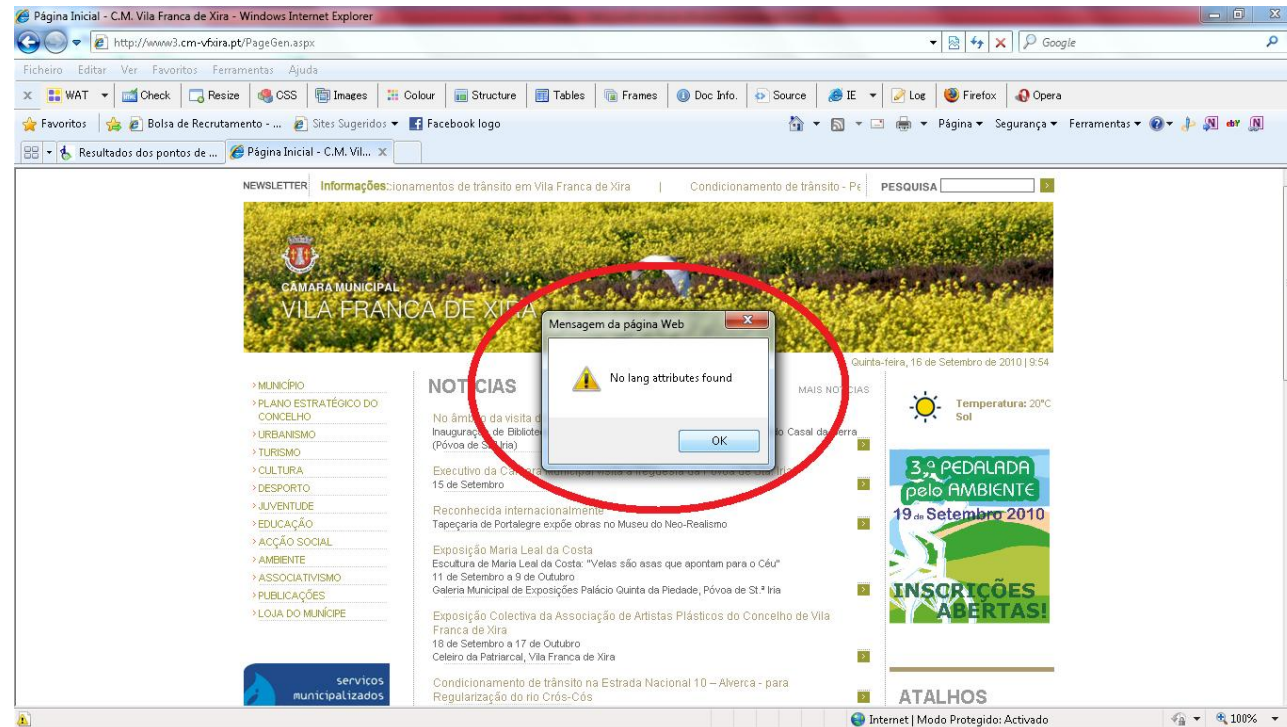
**12.3 Blocos de informação:** Não existe nenhum cabeçalho, nem parágrafos ou listas que permitam criar uma estrutura mínima na página

**10.2 Assegurar o correcto posicionamento de todos controlos de formulário que tenham rótulos implicitamente associados**

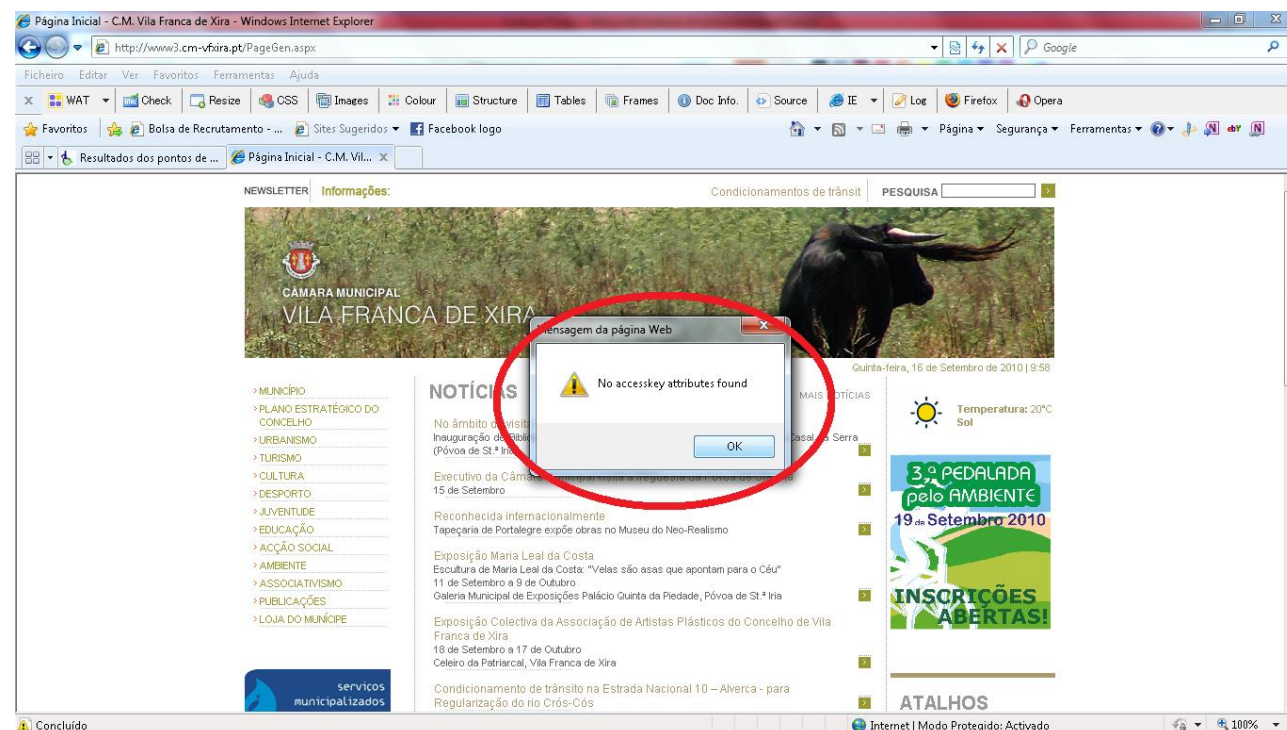


9.4 Criar uma sequência lógica de tabulação para percorrer ligações, controlos de formulários e objectos.	X		
9.5 Fornecer atalhos por teclado que apontem para ligações importantes (incluindo as que se situam nos mapas de imagem sediados no cliente), controlos de formulários e grupos de controlos de formulários.		X	
10.5 Inserir, entre ligações adjacentes, caracteres que não funcionem como ligação e sejam passíveis de impressão (com um espaço de abertura e outro de fecho), até que os agentes do utilizador (incluindo as tecnologias de apoio) reproduzam clara e distintamente as ligações adjacentes.	X		
11.3 Dar informações que possibilitem aos utilizadores receberem os documentos de acordo com as suas preferências (por ex., por língua ou por tipo de conteúdo).	X		
13.5 Proporcionar barras de navegação para destacar e dar acesso ao mecanismo de navegação.	X		
13.6 Agrupar ligações relacionadas entre si, identificar o grupo (em benefício dos agentes do utilizador), e, até que sejam os agentes a encarregar-se de tal função, fornecer um modo de contornar ou ignorar determinado grupo.	X		
13.7 Se forem fornecidas funções de pesquisa, activar diferentes tipos de pesquisas, de modo a corresponderem a diferentes níveis de competência e às preferências dos utilizadores.		X	
13.8 Colocar informações identificativas no início de cabeçalhos, parágrafos, listas, etc.	X		
13.9 Fornecer informações sobre colecções de documentos (isto é, documentos compostos por várias páginas).			X
13.10 Fornecer meios para ignorar inserções de arte ASCII com várias linhas.			X
14.2 Complementar o texto com apresentações gráficas ou sonoras sempre que elas facilitem a compreensão da página.			X
14.3 Criar um estilo de apresentação coerente e sistemático, ao longo das diferentes páginas.	X		

4.3 Identificar a língua principal utilizada nos documentos

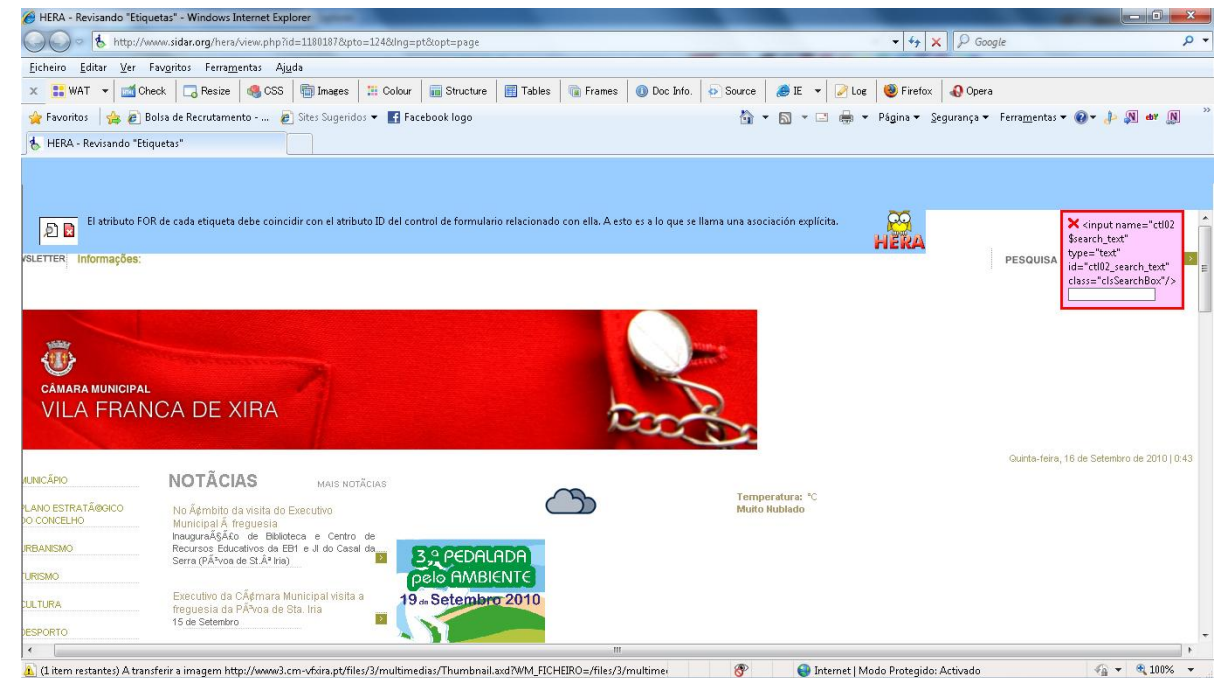


9.5 Fornecer atalhos por teclado que apontem para ligações importantes



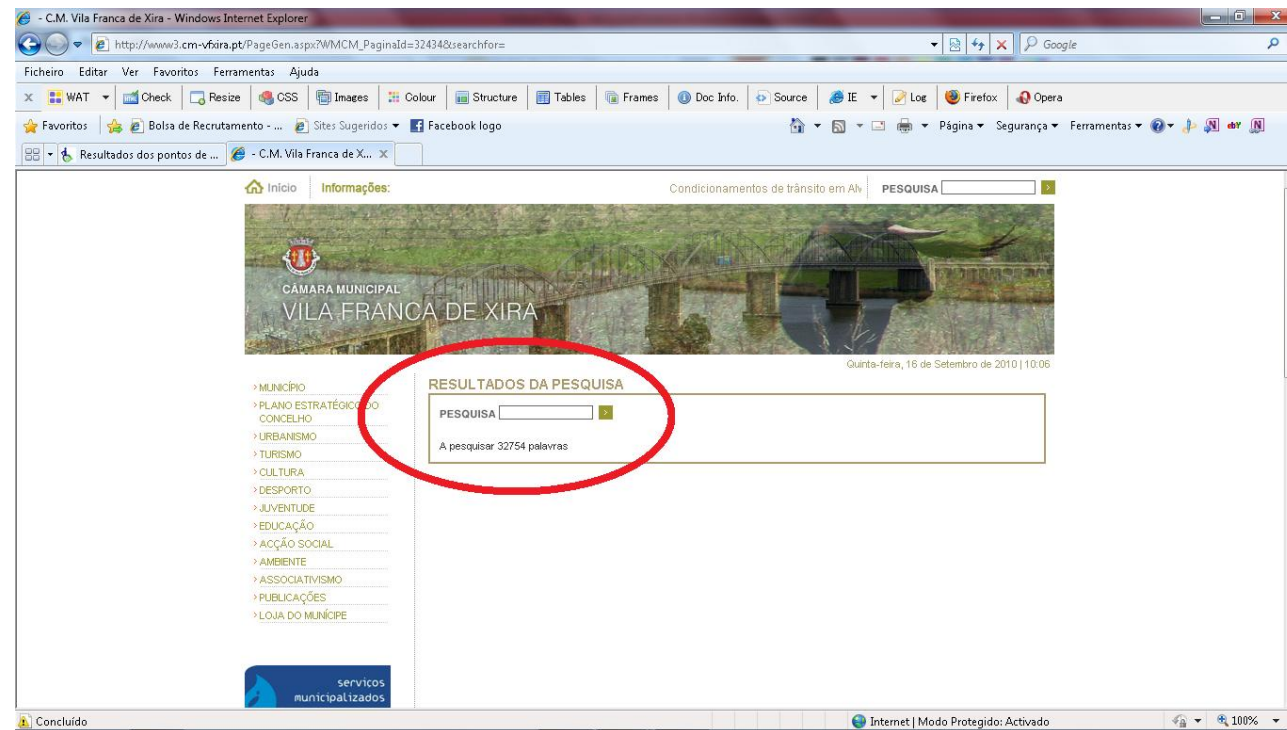
No caso de serem utilizadas imagens e mapas de imagem (Prioridade 3)	Sim	Não	N. a.
1.5 Fornecer ligações de texto redundantes para cada região activa dos mapas de imagem no cliente, até que os agentes do utilizador disponibilizem equivalentes textuais das ligações de mapas de imagem sediados no cliente.			X
No caso de serem utilizadas tabelas (Prioridade 3)	Sim	Não	N. a.
5.5 Fornecer resumos das tabelas.	X		
5.6 Fornecer abreviaturas para os rótulos de cabeçalho.	X		
10.3 Proporcionar uma alternativa de texto linear (na mesma ou noutra página) relativamente a todas as tabelas que apresentem o texto em colunas paralelas e com translineação, até que os agentes do utilizador (incluindo as tecnologias de apoio) reproduzam correctamente texto colocado lado a lado.	X		
No caso de serem utilizados formulários (Prioridade 3)	Sim	Não	N. a.
10.4 Incluir caracteres predefinidos de preenchimento nas caixas de edição e nas áreas de texto, até que os agentes do utilizador façam a gestão correcta dos controlos vazios.		X	

12.4 Associar explicitamente os rótulos aos respectivos controlos

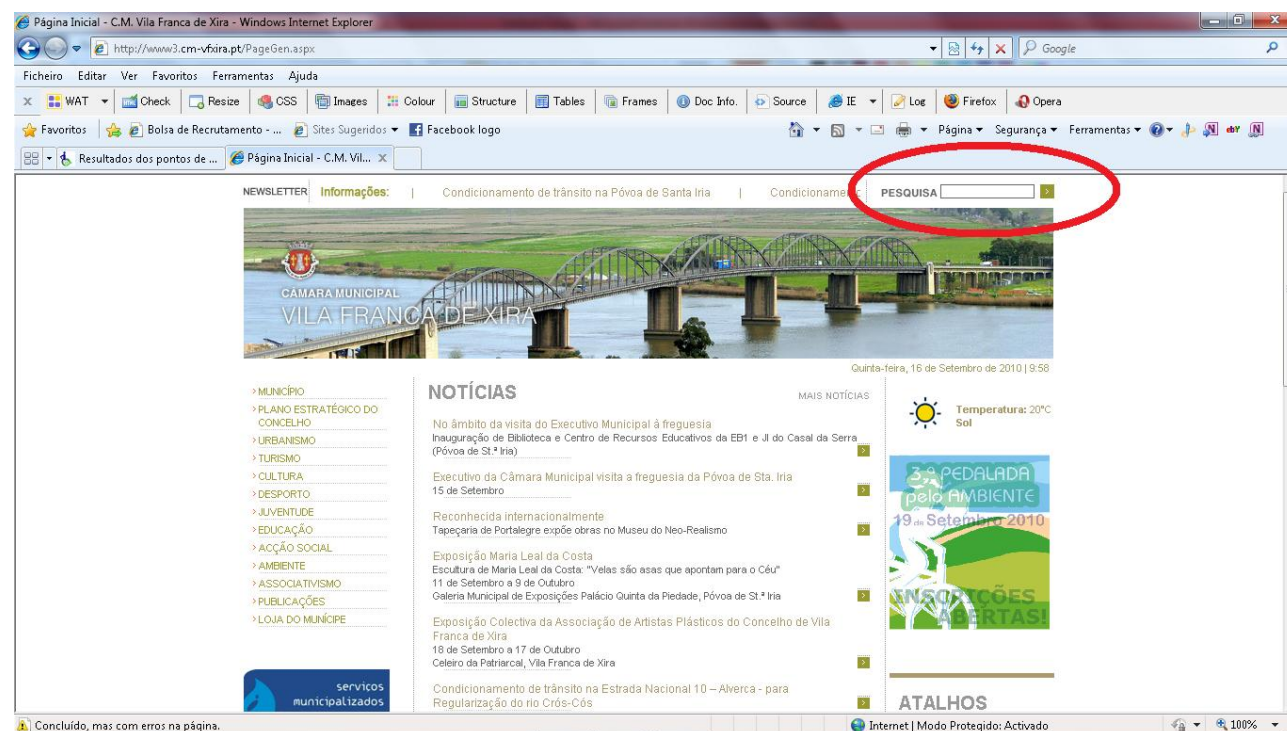




**13.7** Se forem fornecidas funções de pesquisa, activar diferentes tipos de pesquisas



**10.4** Incluir caracteres predefinidos de preenchimento nas caixas de edição e nas áreas de texto



**6.8.2. Avaliação Global após verificação manual**

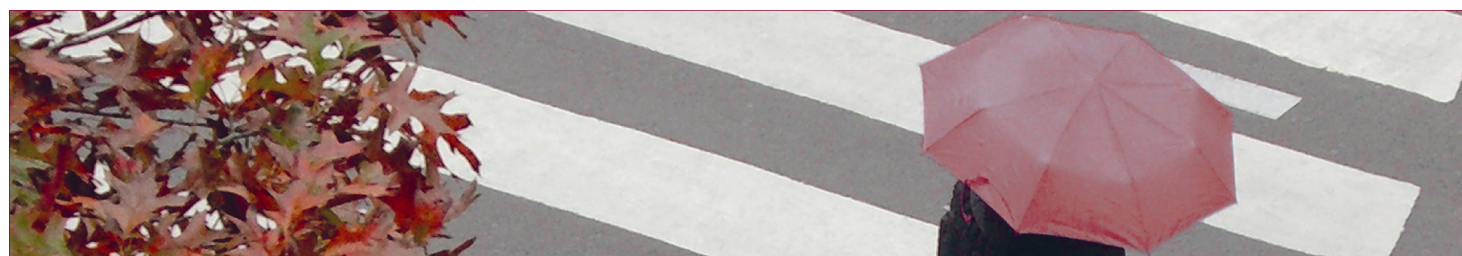
Resultados por nível de prioridade

Prioridade	Bem	Mal	N / A
<b>P1</b> WCAG 1.0	6 ✓	2 ✗	9
<b>P2</b> WCAG 1.0	18 ✓	10 ✗	1
<b>P3</b> WCAG 1.0	11 ✓	4 ✗	4

**6.8.3. Conclusões**

Depois de uma verificação exaustiva verificou-se que a maioria dos critérios presentes nas directrizes de acessibilidade do W3C é aplicada na generalidade do site avaliado. Contudo, para atingir o nível mínimo de acessibilidade (nível de conformidade A), as imagens devem incluir um texto alternativo ou um *title* para que um leitor de ecrã possa ler a descrição ou pelo menos o nome da imagem.

A avaliação realizada permite desde já fornecer uma noção aproximada do esforço necessário a realizar, para atingir cada um dos níveis de acessibilidade pretendidos e identificar os problemas a solucionar, incluindo nesse trabalho uma metodologia de avaliação semelhante à do presente relatório.



## Fase III – Versão Final do Estudo Plano Local de Promoção da Acessibilidade do Município de Vila Franca de Xira

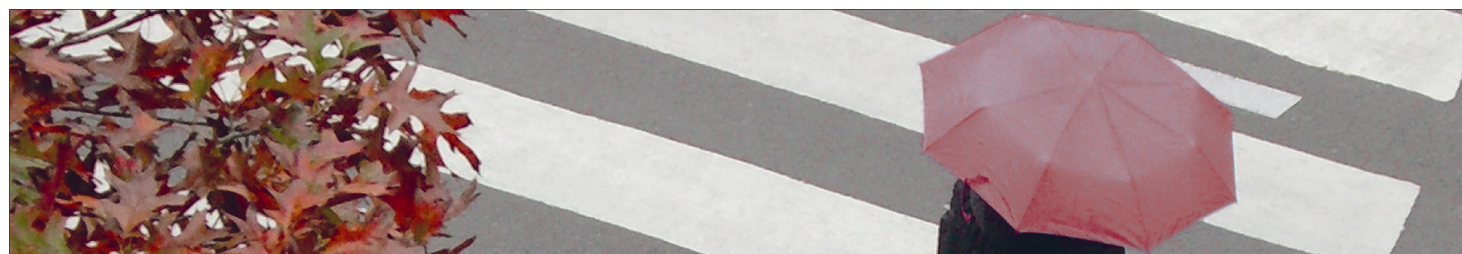
### Capítulo III – Propostas de Intervenção

1. Introdução
2. Espaço Público
3. Edificado

Caixa 2

Setembro 2010





## Fase III – Versão Final do Estudo Plano Local de Promoção da Acessibilidade do Município de Vila Franca de Xira

### Capítulo III – Propostas de Intervenção

4. Transportes
5. Comunicação
6. Infoacessibilidade
7. Programa de Acção



## Índice

## Capítulo III – Propostas de Intervenção

<b>1. Introdução</b>	<b>1</b>		
<b>2. Espaço Público</b>	<b>4</b>		
2.1. Introdução	5		
2.2. Estratégia	8		
2.3. Metodologia de abordagem	9		
2.4. Propostas de correcção às Condições de Acessibilidade em Espaço Público	14		
2.4.1. Soluções gerais por tipologia associadas à Rede de Percursos Acessíveis	14		
2.4.1.1. Papeleiras	19		
2.4.1.2. Pilaretes / Mecos / Floreiras	20		
2.4.1.3. Árvores e Caldeiras de árvores	21		
2.4.1.4. Degraus, Escadas e Rampas	23		
2.4.1.5. Candeeiros, Semáforos, Sinais de Trânsito	29		
2.4.1.6. Placas Toponímicas, poste com floreira e poste com bandeira	30		
2.4.1.7. Obstáculos comerciais	31		
2.4.1.8. MUIPIs	32		
2.4.1.9. Esplanadas	33		
2.4.1.10. Gradeamentos, vedações e tapumes	34		
2.4.1.11. Marcos do correio e Parcometros	35		
2.4.1.12. Bocas-de-incêndio e armários de infra-estruturas	36		
2.4.1.13. Abrigos, quiosques, telefones e WCs no espaço público	37		
2.4.1.14. Contentores	39		
2.4.1.15. Cicloparques	40		
2.4.1.16. Iluminação de festas e romarias e painéis de divulgação de eventos	41		
2.4.1.17. Bancos	42		
2.4.1.18. Estacionamento para pessoas mobilidade condicionada	43		
2.4.2. Soluções específicas Passagens de Peões	45		
2.4.2.1. Rebaixamentos tipo 01	48		
2.4.2.2. Rebaixamentos tipo 02	49		
2.4.2.3. Rebaixamentos tipo 03	50		
2.4.2.4. Rebaixamentos tipo 04	51		
2.4.3. Perfis Tipo de Rua	52		
2.4.3.1. Ruas com perfil médio inferior a 5,15m	53		
2.4.3.2. Ruas com perfil médio entre a 5,15m e 5,40m	54		
2.4.3.3. Ruas com perfil médio entre 5,40m e 8,40m	55		
2.4.3.4. Ruas com perfil médio entre 8,40m e 9,60m	56		
2.4.3.5. Ruas com perfil médio superior a 9,60m	57		
2.4.3.6. Cruzamentos e entroncamentos	61		
2.4.3.7. Conclusões	62		
2.5. Soluções específicas de acessibilidade da área-plano	63		
2.5.1. Ruas Estratégicas em Estudo	64		
2.6. Boas práticas de acessibilidade em Vila Franca de Xira	84		
<b>3. Edificado</b>	<b>85</b>		
3.1. Metodologia de Abordagem	86		
3.2. Propostas de sistematização e correcção do edificado	87		
3.2.1. Acesso ao edifício	88		
3.2.1.1. Soleiras / Degraus	88		
3.2.1.2. Portas	89		
3.2.1.3. Escadas	91		
3.2.1.4. Rampas	93		

3.2.1.5. Estacionamento	95	3.3.17. Núcleo Museológico de Arte Sacra da Igreja do Mártir Santo São Sebastião	
3.2.2. Distribuição do edifício	96	Vila Franca de Xira	166
3.2.2.1. Soleiras / Degraus	96	3.3.18. Museu do Neo-Realismo de Vila Franca de Xira	169
3.2.2.2. Portas	96	3.3.19. Museu Municipal de Vila Franca de Xira	172
3.2.2.3. Acessos Horizontais	97	3.3.20. Pateo da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira	175
3.2.2.4. Acessos Verticais – Escadas	103	3.3.21. Comando PSP Vila Franca de Xira	179
3.2.2.5. Acessos Verticais – Rampas	103	3.3.22. Quinta da Mina	182
3.2.2.6. Acessos Verticais – Ascensores	104	3.3.23. Segurança Social de Vila Franca de Xira	185
3.2.2.7. Acessos Verticais – Plataformas elevatórias	105	3.3.24. Tribunal 1º Juízo Cível de Vila Franca de Xira – edifício em obras	188
3.2.3. Funcionalidade do Edifício	106	3.3.25. Tribunal de Família, Menores e Comarca de Vila Franca de Xira	191
3.2.3.1. Áreas de atendimento	106	3.3.26. Tribunal do Trabalho	194
3.2.3.2. Instalações Sanitárias	107	3.3.27. Varandas da Lezírias	197
3.2.3.3. Equipamentos com usos específicos	114		
3.2.3.4. Sinalética	116	<b>4. Transportes</b>	<b>200</b>
3.2.4. Espaço Exterior Privado	117	4.1. Introdução	201
3.3. Fichas de sistematização e correcção do edificado	118	4.2. Metodologia	203
3.3.1. Atendimento SMAS, Vila Franca de Xira	119	4.3. Caracterização Geral das Tipologias de Intervenção	208
3.3.2. Biblioteca Municipal de Vila Franca de Xira	122	4.3.1. Frota dos Operadores de Transportes Colectivos Rodoviários	214
3.3.3. Bombeiros Voluntários de Vila Franca de Xira	125	4.4. Serviços de Táxi	217
3.3.4. Câmara Municipal de Vila Franca de Xira (Paços do Concelho)	128	4.5. Paragens de Transporte Colectivo Rodoviário	219
3.3.5. Casa da Juventude de Vila Franca de Xira	131	4.6. Conclusões	227
3.3.6. Casa Museu Mário Coelho	134		
3.3.7. Centro de Emprego de Vila Franca de Xira	136	<b>5. Comunicação</b>	<b>228</b>
3.3.8. Centro de Saúde de Vila Franca de Xira	139	5.1. Introdução	229
3.3.9. DPGQU Norte – Departamento de Planeamento Gestão e Qualificação Urbana do Norte	142	5.2. Metodologia de intervenção	230
3.3.10. DPGQU Sul – Departamento de Planeamento Gestão e Qualificação Urbana Sul	145	5.3. Sugestões relacionadas com a imagem e logótipo da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira	232
3.3.11. Edifício DHSAS – Departamento de Habitando, Saúde e Acção Social de Vila Franca de Xira	148	5.4. Algumas regras práticas	234
3.3.12. Edifício Dr. Manuel Arriaga	151	5.5. Sugestões de Intervenção	237
3.3.13. Estação de Comboios de Vila Franca de Xira	154		
3.3.14. Finanças Vila Franca de Xira	157	<b>6. Info-acessibilidade</b>	<b>248</b>
3.3.15. Hospital Vila Franca de Xira	160	6.1. Web	249
3.3.16. Junta de Freguesia de Vila Franca de Xira	163	6.2. Espaços Públicos de Acesso à Internet	252
		6.2.1. Biblioteca Municipal de Vila Franca de Xira	252

6.2.2. Biblioteca Municipal, Pólo de Alverca do Ribatejo	254	7.4.3. Transportes Colectivos	324
6.2.3. Biblioteca Municipal, Pólo de Forte da Casa	256	7.4.4. Comunicação em Documentos Impressos	330
6.2.4. Biblioteca Municipal, Pólo da Quinta da Piedade	257	7.4.5. Infoacessibilidade	336
6.2.5. Espaço Internet de Vila Franca de Xira	259		
6.3. Centros de recursos recomendados para apoio	260	7.5. Monitorização do Programa de Acção	342
6.4. Empresas fornecedoras de produtos de apoio (Ajudas Técnicas)	260		
<b>7. Programa de Acção</b>	<b>261</b>		
7.1. Introdução	262		
7.2. Estrutura de implementação do Programa de Acção	265		
7.2.1. Organização do Programa de Acção	265		
7.2.2. Estrutura do Programa de Acção	267		
7.2.3. Implementação do Programa de Acção	268		
7.3. Orientação estratégica para os sectores específicos da acessibilidade	269		
7.3.1. Espaço Público	270		
7.3.2. Edificado	271		
7.3.3. Transportes	272		
7.3.4. Comunicação	273		
7.3.5. Infoacessibilidade	274		
7.4. Fichas de Intervenção para sectores específicos de Acessibilidade	275		
7.4.1. Espaço Publico	275		
7.4.1.1. Desenho Urbano	277		
7.4.1.2. Obras de adaptação pontual	281		
7.4.1.3. Remoção de Obstáculos / relocalização de elementos urbanos	294		
7.4.1.4. Intervenções Mistas	307		
7.4.2. Edificado	312		



## Introdução ao Tema



**«A cidade é a rua, o lugar (...). A cidade do desejo não é a cidade ideal, utópica e especulativa, mas a cidade que se quer e reclama, repleta de conhecimento quotidiano e de mistério, de segurança e de encontro, de liberdades prováveis e transgressões possíveis, com direito à mobilidade.»**

Borja, Jordi (2002)

**«A nossa cidade só fará sentido quando todos a percorrermos livremente, cada um com as suas diferenças de capacidade de mobilidade.»**

Teles, Paula (2006), Os Territórios (sociais) da Mobilidade

Falar de mobilidade é compreender as novas realidades sociais. Não é possível falar de mobilidade sem perceber as suas relações com o território e com as estruturas sociais.

De acordo com *Os Territórios (Sociais) da Mobilidade* (Teles, Paula 2005), as actuais reflexões conduzem ao conhecimento e valorização de novos padrões de mobilidade, que não podem ser ignorados aquando dos projectos de planeamento urbanístico e da mobilidade, uma vez que, essa ignorância pode causar *territórios excluídos*.

É baseado nestes pressupostos de territórios de inclusão, sociedades livres e sociedades democráticas que a m.pt® está a desenvolver o **Plano Local de Promoção da Acessibilidade para o Município de Vila Franca de Xira**.



A decisão da Câmara Municipal Vila Franca de Xira em Integrar a 1ª Geração de Planos de Promoção da Acessibilidade, projecto-piloto a ser desenvolvido apenas em cerca de 30 autarquias portuguesas, denota as preocupações deste município por esta matéria, de resto, como já nos habituou a iniciativas deste âmbito.

Este novo passo em torno do planeamento das condições da acessibilidade, com objectivos claros no traçado de um caminho por uma sociedade mais livre, democrática e inclusiva, terá como reflexo fundamental a melhoria da qualidade de vida de todos os cidadãos que vivem e trabalham na cidade e, ainda, dos inúmeros turistas que visitam o município.

O presente documento integra os estudos efectuados ao nível das propostas de intervenção em cinco áreas temáticas, a saber: Espaço Público, Edificado, Transportes, Comunicação e Infoacessibilidade.

O documento encontra-se estruturado em seis pontos, sendo eles:

**1.Introdução;**

**2.Espaço Público**, onde se apresentam as propostas e soluções-tipo a adoptar em matéria de Acessibilidade para Todos;

**3.Edificado**, a definição das soluções de acessibilidade aos equipamentos analisados no âmbito do presente Plano;

**4.Transportes**, são apresentadas propostas de intervenção para a melhoria das condições de acessibilidade dos transportes rodoviários colectivos presentes na área-plano;

**5.Comunicação**, onde se descrevem tipologias de soluções a adoptar para a melhoria da acessibilidade no material de comunicação utilizado pela Câmara Municipal;

**6.Infoacessibilidade**, propostas de melhoria da acessibilidade à informação que se encontra disponível nos portais de internet institucionais definidos pela Câmara Municipal e ainda a melhoria das condições de acessibilidade de alguns postos informáticos.

**7.Programa de Acção**, constitui o resultado dos estudos e propostas desenvolvidos no âmbito do Plano Local de Promoção da Acessibilidade, culminando na obtenção de um Programa de Acção. O seu objectivo final, está assim, ligado à operacionalização do plano.

**Peças Desenhadas**

A parte escrita que agora se apresenta é complementada e não dispensa a consulta das peças desenhadas.



## ESPAÇO PÚBLICO

# 2

## Introdução

# 2.1.



Figura 2.1. Área de Intervenção do Plano Local de Promoção da Acessibilidade de Vila Franca de Xira.

Como forma de fomentar a aplicação do DL 163/2006 de 8 de Agosto, desenvolveu-se um documento sistémico, que explica de forma clara e concisa um conjunto de situações e a melhor forma de as resolver. Enquadra os princípios de design universal e a legislação nacional referida na presente fase do Plano Local de Promoção da Acessibilidade de Vila Franca de Xira como orientação para a resolução dos problemas mais comuns das nossas vilas e cidades.

Além do exposto, desenvolveram-se soluções que pretendem apoiar e completar as estratégias de intervenção no espaço público, definidas pelo município. Estes aspectos são ainda ilustrados para que o seu entendimento seja o mais correcto e claro possível.

A análise desenvolvida debruça-se sobre a generalidade das barreiras existentes no espaço público que foram segmentadas em barreiras fixas e móveis. Como referido na primeira fase do estudo, por barreiras fixas entendem-se as barreiras urbanísticas e arquitectónicas, enquanto as barreiras móveis correspondem ao tipo de objectos que mudam indefinidamente de posição e local e podem traduzir-se em exemplos como automóveis parados em cima dos passeios, esplanadas

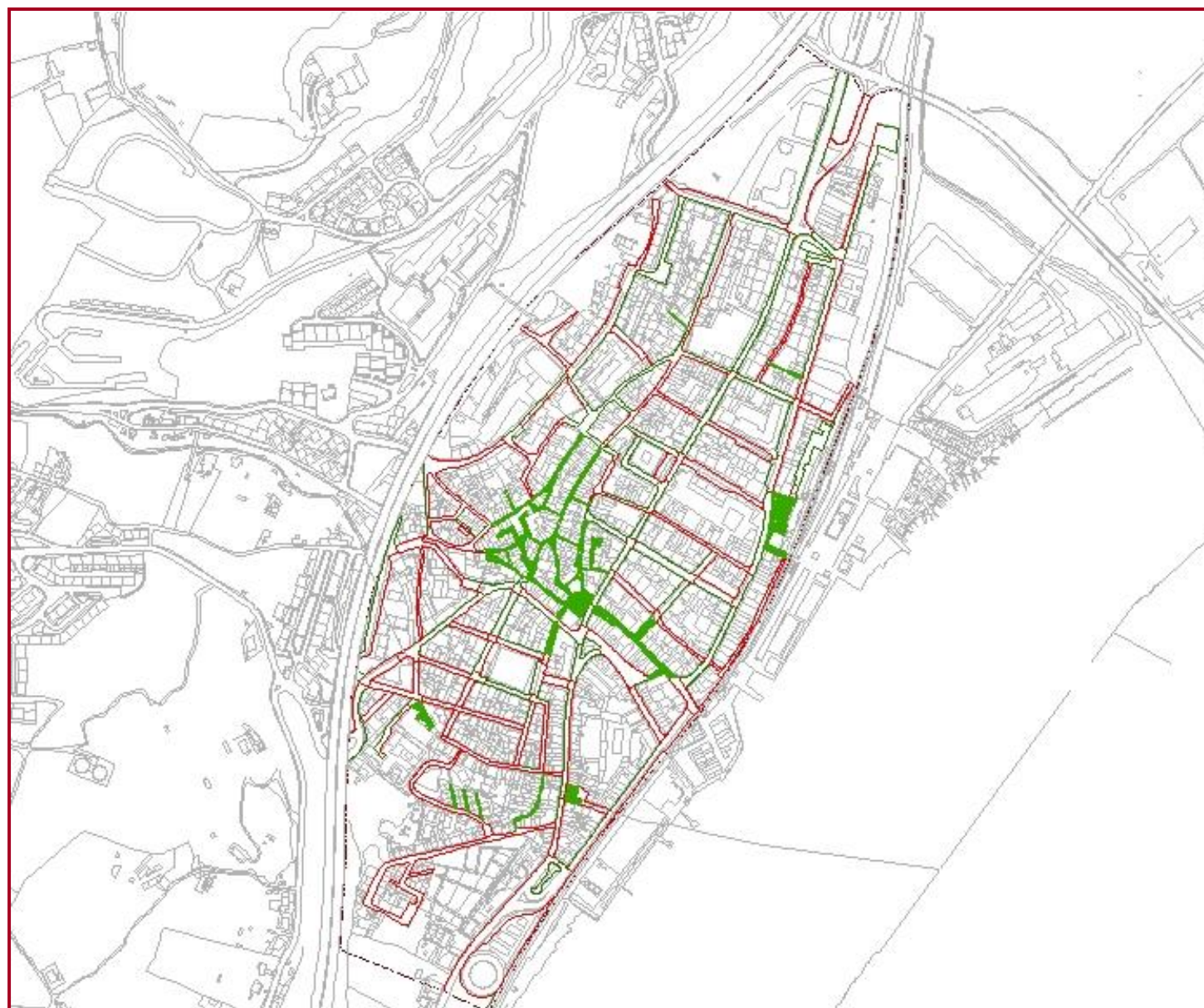


Figura 2.2. Rede de Percursos Acessíveis/Inacessíveis na Área de Intervenção do Plano Local de Promoção da Acessibilidade.

desordenadas ou mercadorias a ocupar espaço de circulação nos passeios. As barreiras móveis apresentam-se como as mais complexas tendo em conta a constante variação da sua localização. Esta característica dificulta o reconhecimento por parte das pessoas portadoras de deficiência ou incapacidades, na habitação ao percurso. Simultaneamente, e caso haja vontade por parte da sociedade civil, são as mais fáceis de remover.

Seguindo estes pressupostos, o documento apresentado estrutura o ponto dedicado ao espaço público da seguinte forma:

- . Apresentação da estratégia e metodologia de abordagem utilizadas;
- . Abordagem sobre as questões relacionadas com as soluções generalistas para a eliminação de barreiras no espaço público, englobando soluções gerais por tipologia associadas à Rede de Percursos Acessíveis, soluções específicas de passagens de peões e, por fim, os princípios de intervenção, resultantes da experiência adquirida em matéria de acessibilidade, que permitiram obter soluções com recurso a desenhos de perfis-tipo de rua.

Não são, como é evidente, receitas cuja aplicabilidade resolve instantaneamente todos os problemas. Trata-se de importantes ajudas que devem ser entendidas à luz da especificidade inerente a cada local em conformidade com os conceitos de circulação e trânsito em vigor ou propostos, e, ainda, com os conceitos que se entendem mais interessantes do ponto de vista do



Figura 2.3. Vistas Gerais de Vila Franca de Xira.

desenho urbano capaz de permitir uma relação integrada entre a mobilidade de todos os cidadãos e a arquitectura local.

Desta forma, apresentam-se as soluções mais urgentes a adoptar para os espaços analisados, bem como, são desenvolvidos exercícios de adaptação dos desenhos de perfil-tipo de rua a espaços da área específica em análise através de técnicas de fotomontagem e através de planta de soluções no espaço público (peças desenhadas em anexo).

São, ainda, apresentados exemplos de boas práticas de Acessibilidade e Mobilidade para Todos adoptados no espaço público de Vila Franca de Xira.

O presente documento foi elaborado com a pretensão de constituir uma base sólida e uma importante ajuda para o incremento das medidas necessárias à requalificação das nossas vilas e cidades sob o prisma da Acessibilidade e Mobilidade para Todos.

## Estratégia 2.2.

As orientações propostas para a área objecto de estudo baseiam-se no pressuposto da construção de uma rede de percursos pedonais acessíveis que proporcionem o acesso seguro e confortável dos cidadãos a todos os pontos relevantes da estrutura activa de Vila Franca de Xira.

Deste modo, organizaram-se duas fases de trabalho distintas correspondentes à definição de soluções gerais para a eliminação de barreiras no espaço público e ao desenvolvimento das soluções específicas para cada uma das áreas definidas, através de propostas de desenho urbano, adequadas a cada um dos percursos pedonais.

Pretende-se orientar o município para as soluções de acessibilidade, para que se contribua de forma significativa para a construção de um território totalmente acessível, num futuro próximo.

## Metodologia de abordagem

# 2.3.

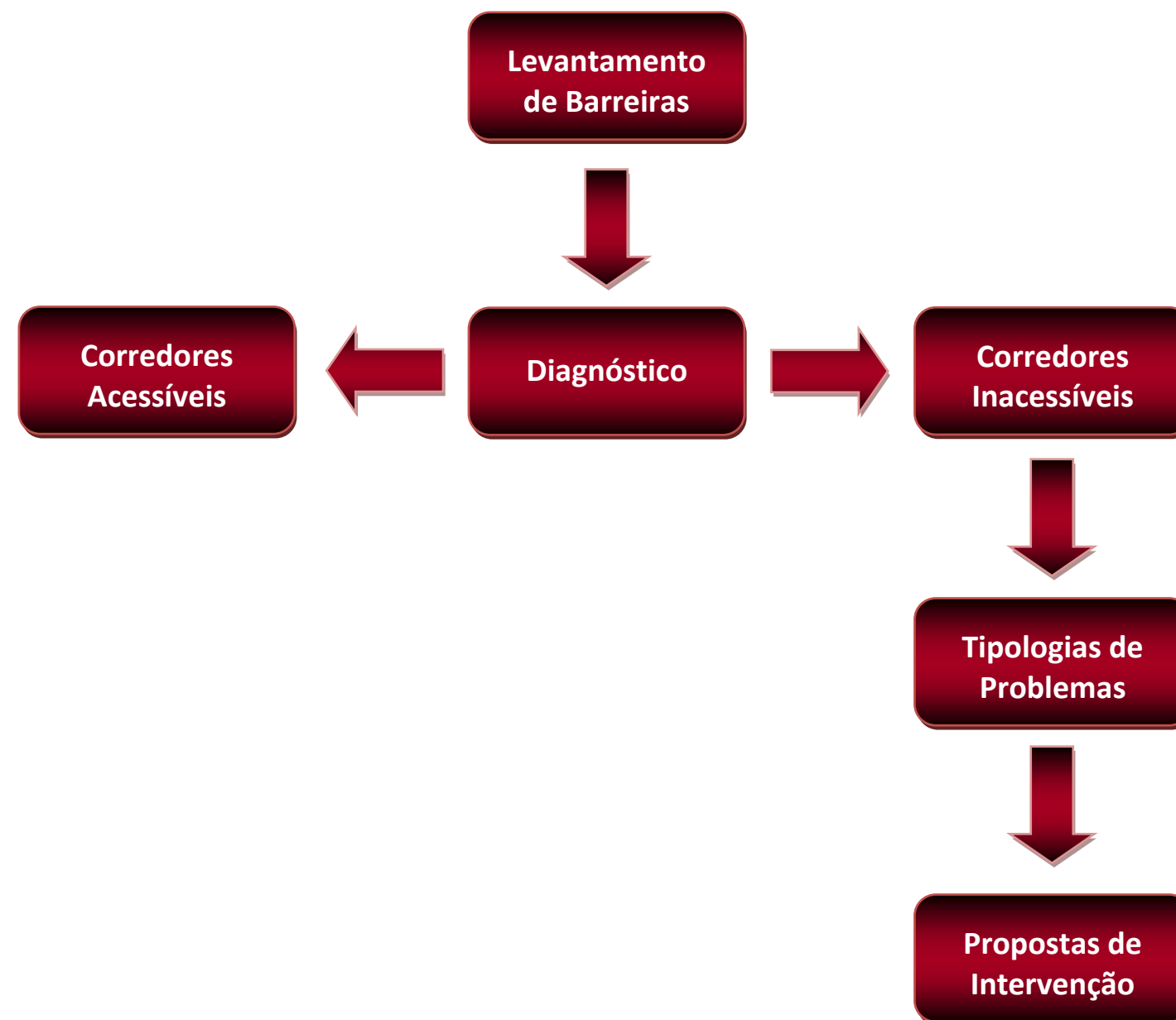


Figura 2.4. Metodologia de abordagem.

O estudo desenvolvido na primeira fase de elaboração do Plano Local de Promoção da Acessibilidade do Município de Vila Franca de Xira, permitiu identificar as tipologias de barreiras presentes na área de intervenção definida, que, conseqüentemente, conduziu à análise das condições de acessibilidade e mobilidade no espaço público.

A identificação dos problemas de acessibilidade recorrentes no espaço público conduziu à ponderação e estudo das melhores soluções a adoptar para o território alvo de estudo.

**Simbologia apresentada na cartografia**

Considerando a metodologia adoptada anteriormente aquando da identificação das barreiras e problemas de acessibilidade, apresentam-se, agora, em planta, as propostas de intervenção no espaço público, agrupadas em quatro tipologias:

**A – Obras de Intervenção Pontual:** Entende-se como sendo a remoção de barreiras que, pela sua dimensão de implantação no espaço público, e/ou pela ligação a infra-estruturas de água, electricidade, gás ou telecomunicações, necessitam de pequenas empreitadas;

**B – Relocalização ou Remoção de Barreiras:** Entende-se como as acções em que as barreiras presentes no espaço público são removidas de forma simples, sem obra, usando os recursos existentes nas autarquias;

**C – Intervenções Mistas:** considera-se uma terceira classificação de intervenções no espaço público, uma vez que existem obstáculos que poderão ser englobados em qualquer uma das categorias anteriores, pela multiplicidade de tipologias existente, por exemplo, a existência de contentores do lixo, poderá implicar pequena obra se falarmos de um molok, ou, apenas relocalização/remoção se falarmos de um contentor convencional.

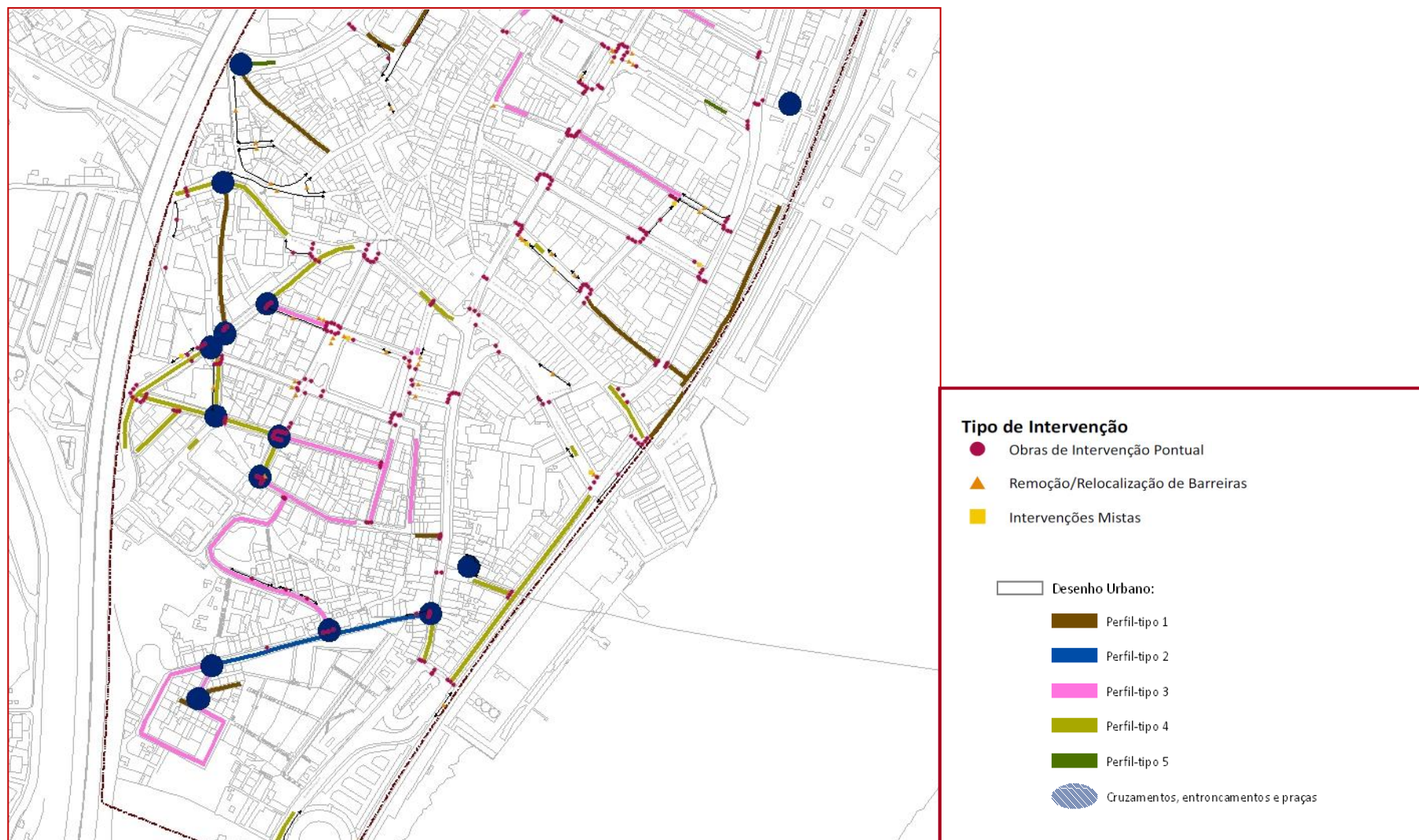
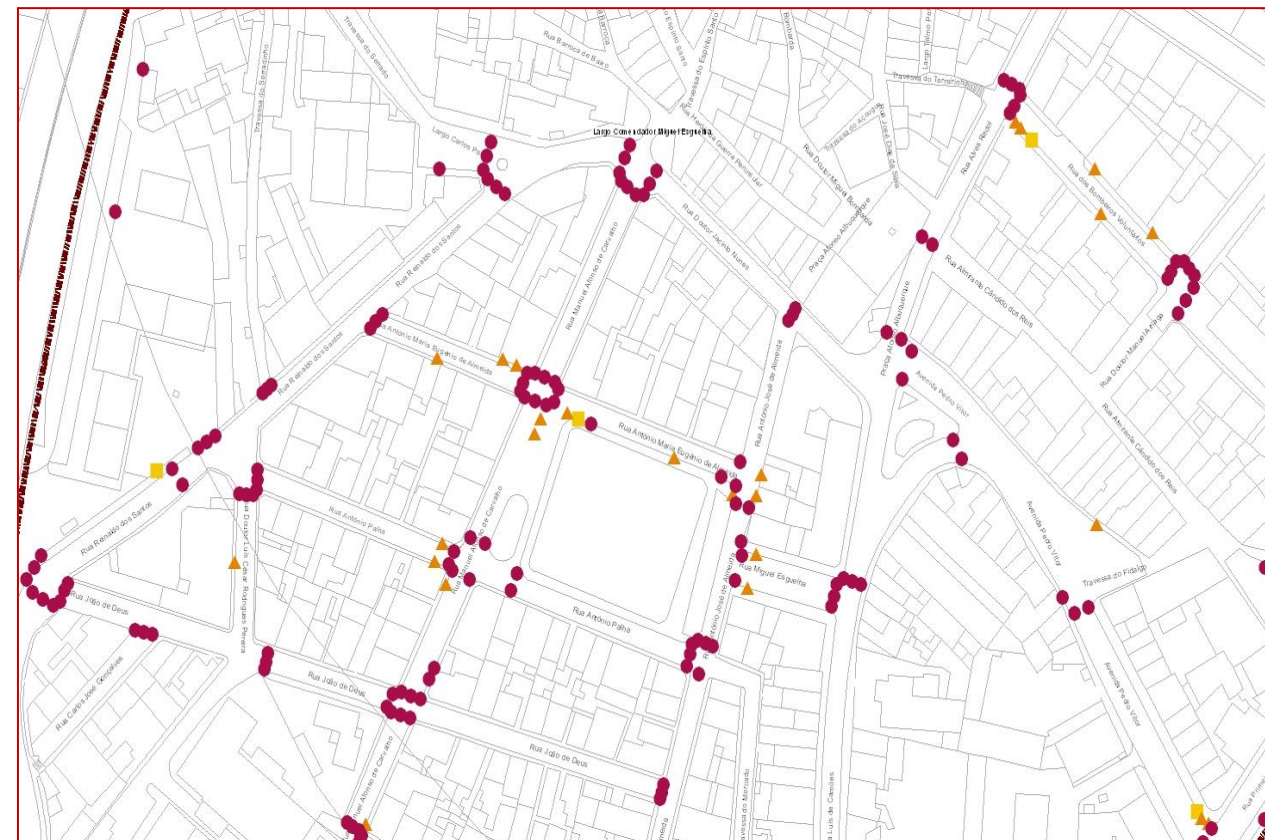


Figura 2.5. Simbologia utilizada na Planta de Tipologias de Intervenção



Imagem Proposta	Imagem Diagnóstico	Designação
■	🚶	Abrigo de Transportes Públicos
■	♻️	Contentor do Lixo
■	✉️	Marco do Correio
■	🚫	MUPI
■	🗺️	Quiosque
▲	🚩	Bandeira
▲	🏏	Bola, Prumo ou Meco
▲	🌳	Caldeira de Arvore
▲	🚲	Cicloparque
▲	🚗	Estacionamento Abusivo no Passeio
▲	🌸	Floreira
▲	🌳	Gradeamento
▲	🗺️	Gradeamento com Publicidade
▲	🕯️	Iluminação de Festas e Romarias
▲	🚧	Obra ou Tapume
▲	🚫	Obstáculo Comercial
▲	🗺️	Papeleira
▲	🗺️	Placa Toponímica
▲	🌳	Poste com Floreira
▲	🚶	Sinal de Trânsito
●	⚡	Armário (EDP, Gás, ...) (1)
●	🌳	Árvore
●	🚒	Boca-de-incêndio (2)
●	📞	Cabina Telefónica (3)
●	💡	Candeiro de Iluminação Pública
●	🚶	Degrau, Escada ou Rampa
●	🅇	Parquímetro
●	🚶	Passadeira (Ausência ou pintura degradada)
●	🚶	Passadeira a Terminar em Estacionamento
●	🚶	Passadeira Mal Dimensionada
●	🚶	Pavimento Degradado
●	🚶	Rebaixamento de Passeio
●	🚶	Semáforo

Figura 2.6. Tipos de Intervenção associados às barreiras em Espaço Público.



**Tipo de Intervenção**

- Obras de Intervenção Pontual
- ▲ Remoção/Relocalização de Barreiras
- Intervenções Mistas

Figura 2.7. Tipologia de Proposta de Intervenção.

As propostas de intervenção apresentadas são identificadas na Planta de Tipologias de Intervenção e na Planta Síntese através de três cores distintas, tal como apresentado na legenda da Figura 2.6 e 2.7, e que representa a classificação atribuída a cada uma das tipologias de barreiras usualmente encontradas no espaço público.

A Figura 2.8 constitui um extracto da Planta de Tipologias de Intervenção – Planta 01 das Peças Desenhadas – onde é possível perceber quais os locais que deverão ter lugar a relocalização/remoção de barreiras e/ou a intervenção através de pequena obra.

**D - Desenho Urbano**

A quarta tipologia de proposta apresentada – Desenho Urbano – aplica-se a dois problemas específicos, identificados no momento de levantamento do estado da acessibilidade no espaço público, que são:

- Extensões significativas de ausência de passeio;
- Passeios subdimensionados.

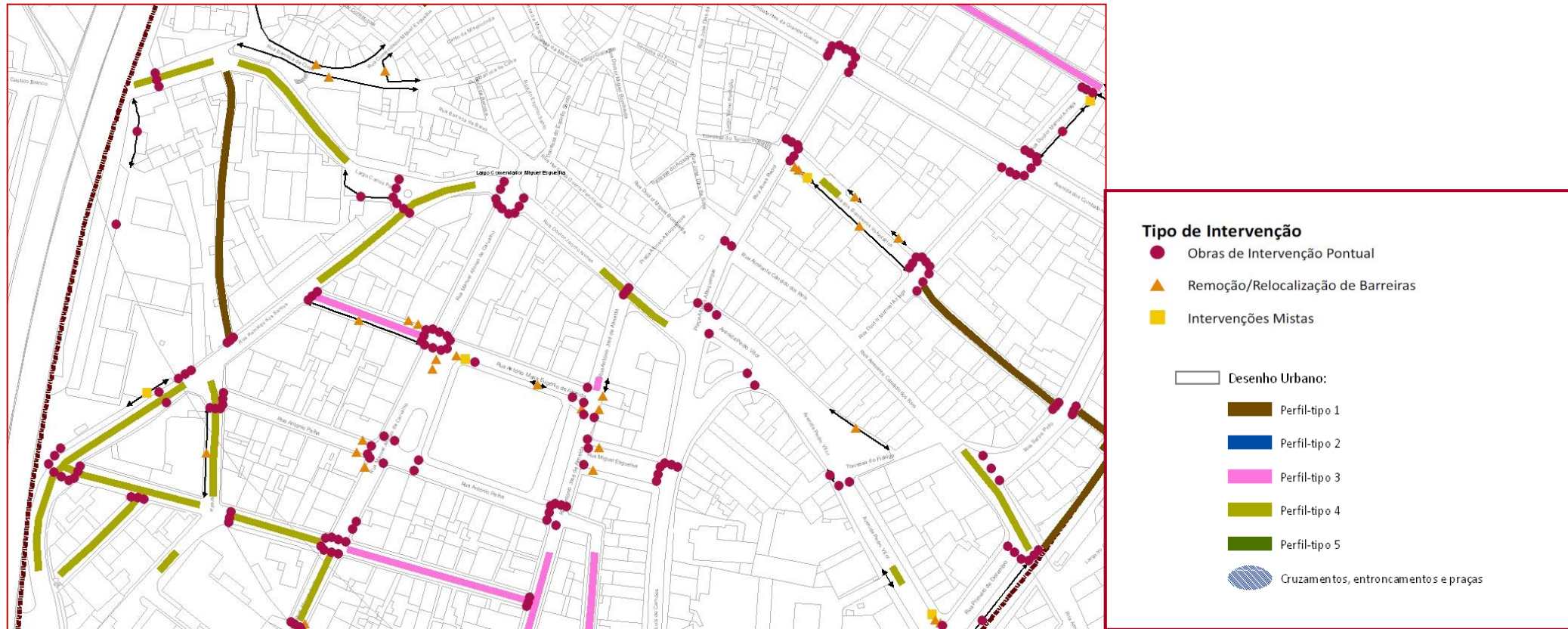


Figura 2.8. Extracto da Planta de Tipologias de Intervenção (1).

Trata-se de um tipo de intervenção que implica o desenho dos arruamentos dados os dois factores acima descritos.

Como tal, as propostas definidas desdobram-se em cinco modelos de perfis definidos com base nos parâmetros de largura dos arruamentos, apoiados num dossier de Perfis-Tipo, apresentado no ponto 2.4.3 - Perfis-Tipo de rua.

Assim sendo, os cinco perfis obtidos correspondem aos seguintes parâmetros de via:

- **Perfil-tipo 1:** Proposta para arruamentos de largura inferior a 5,15 metros;
- **Perfil-tipo 2:** Proposta para arruamentos de largura entre 5,15 metros e 5,40 metros;
- **Perfil-tipo 3:** Proposta para arruamentos de largura entre 5,40 metros e 8,40 metros;
- **Perfil-tipo 4:** Proposta para arruamentos de largura entre 8,40 metros e 9,60 metros;
- **Perfil-tipo 5:** Proposta para arruamentos de largura superior a 9,60 metros.

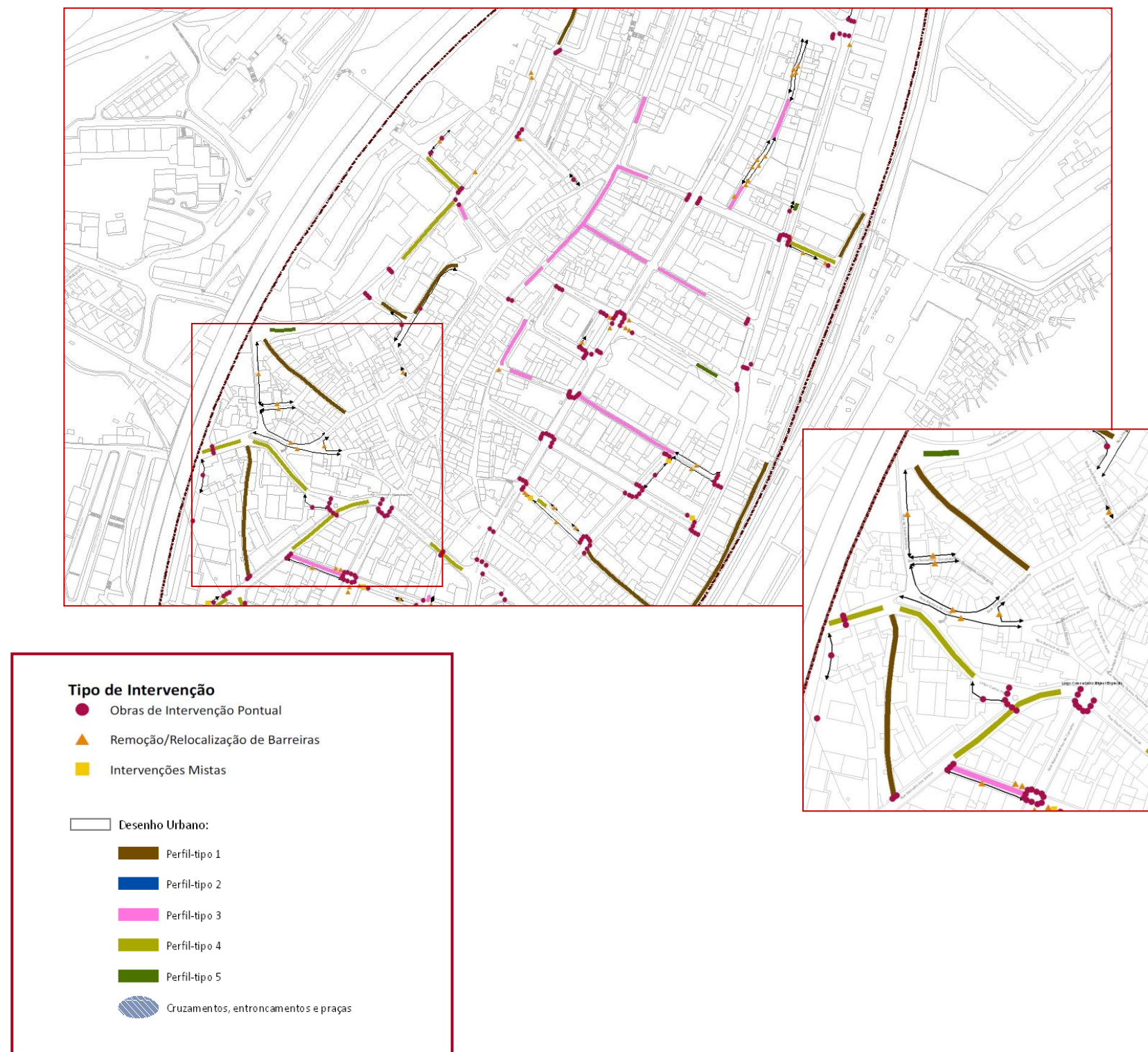


Figura 2.9. Extracto da Planta de Tipologias de Intervenção (2).

Refira-se que relativamente às vias de largura superior a 9,60 metros foram desenvolvidos três modelos opcionais de perfis (sub-modelos) complementares que podem ser conjugados segundo as intenções da autarquia para os arruamentos em questão:

- Passeios de 1,20m ou 1,50m;
- Faixas de Infra-estruturas;
- Separadores Centrais;
- Faixas de estacionamento.

Os cruzamentos são representados por uma trama específica, uma vez que, estas áreas de confluência, por apresentarem geometria variada, impossibilitam a continuidade ou junção dos Perfis-Tipo. Como tal, deverá ser desenvolvida uma solução diferenciada para cada caso em concreto.

Os desenhos apresentados nesta fase foram desenvolvidos pela equipa da m.pt® com o intuito de ilustrar, não somente, a legislação em vigor em matéria de Acessibilidade e Mobilidade para Todos, mas também recomendações que visam a sua melhor aplicação e a melhoria da qualidade do ambiente urbano.

## 2.4. PROPOSTAS GERAIS DE CORRECÇÃO ÀS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE EM ESPAÇO PÚBLICO

### 2.4.1. SOLUÇÕES GERAIS ASSOCIADAS À REDE DE PERCURSOS ACESSÍVEIS – – PASSEIOS, PERCURSO ACESSÍVEL E CORREDOR DE INFRA-ESTRUTURAS

#### PROBLEMA

Do ponto de vista da Acessibilidade e Mobilidade para Todos, os passeios têm essencialmente quatro problemas principais que se assumem como barreiras graves e muito comuns à mobilidade e acessibilidade pedonal:

- A sua inexistência;
- O seu estado de degradação/irregularidade;
- O seu subdimensionamento;
- A má colocação de uma imensa variedade de mobiliário urbano.

Todos estes aspectos se revelam causadores de desconforto e insegurança à circulação pedonal impossibilitando a mobilidade da generalidade dos peões.

Os passeios são importantes, constituem a essência do conforto e segurança de circulação pedonal e a base sobre a qual se desenvolvem acções múltiplas e onde pontuam os vários elementos de mobiliário urbano.

**Vermelho** | Problema  
**Verde** | Boas práticas

Pavimento degradado e irregular



Imagem 01

Passeio deteriorado e mal dimensionado



Imagem 02

Canal de circulação pedonal seguro e confortável

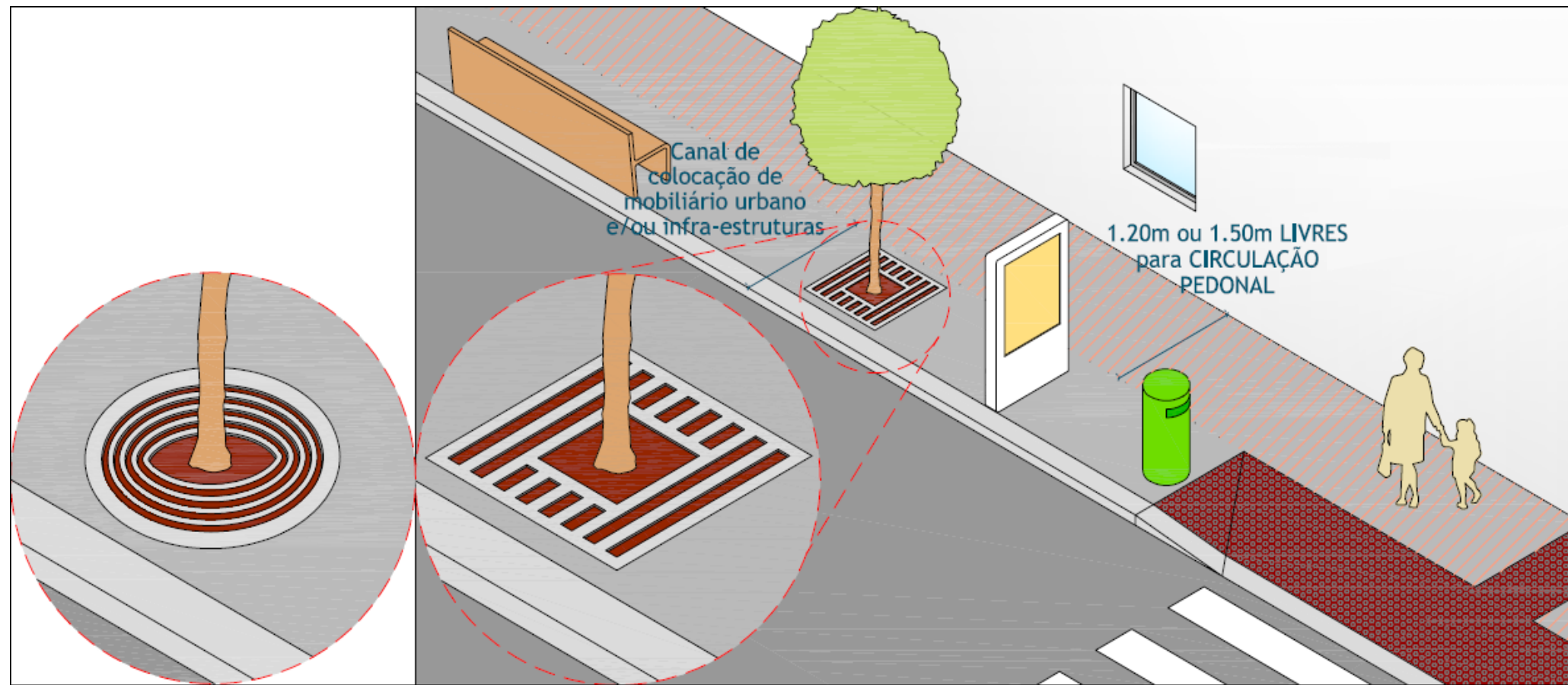


Imagem 03

Percurso acessível em rua partilhada



Imagem 04



**Imagem 05** | Passeio correctamente dimensionado e organizado. A sua estrutura contempla dois canais distintos – um para circulação pedonal e outro para infra-estruturas.

Os canais referidos ao longo deste capítulo, possibilitam a correcta colocação de uma variedade múltipla de peças de mobiliário urbano, de infra-estruturas e de opções de desenho urbano. Na imagem acima, estão contemplados alguns desses elementos e na imagem da página seguinte os restantes, sendo vasto o leque que pode fazer parte desta forma de criar/organizar passeios capazes de satisfazer as necessidades de circulação e mobilidade actuais. Vejamos, na Imagem 05, o canal de infra-estruturas surge aliado ao desenho de rebaixamento do passeio para a passeadeira. A partir deste ponto temos a colocação de papeleira, mupi, árvore com caldeira e banco. Salienta-se aqui, como se percebe pela ilustração, a chamada de atenção para as caldeiras das árvores. Quando as mesmas são do género apresentado as aberturas devem sempre estar colocadas de forma perpendicular ao passeio, sendo que o espaço entre elementos deve ser inferior a 0,02m, aspecto também obrigatório quando as caldeiras são em formato circular, conforme exemplo apresentado, evitando desta maneira que cadeiras de rodas, bengalas e outros elementos fiquem presos às grelhas.

Nas ilustrações apresentadas de corredores de infra-estruturas são vários os elementos colocados – a título de exemplo – como floreiras, candeeiros de iluminação pública, contentores do lixo, sinais de trânsito, papeleiras, árvores, obstáculos comerciais e armários tipo EDP. Este leque de elementos é diversificado, sendo que aqui poderiam perfeitamente ser colocados semáforos (ver esquema de rebaixamento de passeio Tipo 1), abrigos de transportes públicos, pilaretes, marcos do correio, bocas-de-incêndio, cicloparques, etc. De facto, são inúmeras as possibilidades que este esquema de passeios permite em termos de desenho urbano, aliado ao facto de abarcar e enquadrar todo o tipo de mobiliário e elementos de infra-estruturas, conseguindo deste modo cumprir perfeitamente o seu propósito e maximizando a correcta utilização dos vários elementos já amiúde referidos.

## SOLUÇÃO

A criação de passeios devidamente dimensionados e organizados é possível de várias formas, no entanto deve passar pela criação de um corredor livre (percurso acessível) de, pelo menos, 1,20m ou 1,50m (em função da hierarquia da via) e pela colocação do mobiliário urbano no que se designa de “corredor de infra-estruturas” conforme demonstram os desenhos tipo apresentados.

Como se pode ver no exemplo (Imagem 05) apresentado ao lado – tido por nós como a solução mais adequada – propõe-se a criação de um passeio de dimensões adequadas (e legais) capaz de contemplar dois “canais distintos”.

O canal mais afastado das vias de circulação automóvel – eventualmente mais próximo das construções, caso existam – é estritamente dedicado à circulação pedonal sendo que o canal mais próximo da rua serve para a colocação de todo o mobiliário urbano, de sinalização, de árvores, a que designamos de “corredor de infra-estruturas”.

Refira-se, nesta ilustração, a título de exemplo a existência de duas possíveis barreiras que facilmente deixam de o ser. O obstáculo comercial e a papelreira são de facto modelos de um tipo de possível barreira específico, uma vez que muitas vezes são obstáculos móveis que facilmente podem ser colocados dentro do canal dedicado aos peões constituindo-se, assim, uma barreira. Deste modo e raciocinando de forma inversa, podemos perceber que muitas das barreiras das nossas cidades eliminam-se de forma rápida e sem custos, e ainda mais se forem corrigidas logo de início.

Por fim, um outro aspecto muito importante, que merece destaque na ilustração, a altura dos elementos. São várias as peças de mobiliário colocadas a uma altura inferior à legal (2,40m). Esta altura deve, pois, ser salvaguardada, uma vez que – sobretudo no caso dos sinais de trânsito e toldos - são muitos os acidentes inerentes a esse facto.

Abordaremos, de seguida estas barreiras de forma mais específica, focando-nos, contudo, nos esquemas da presente página e da página anterior, de forma a focar o seu encaixe nos referidos canais de infra-estruturas.

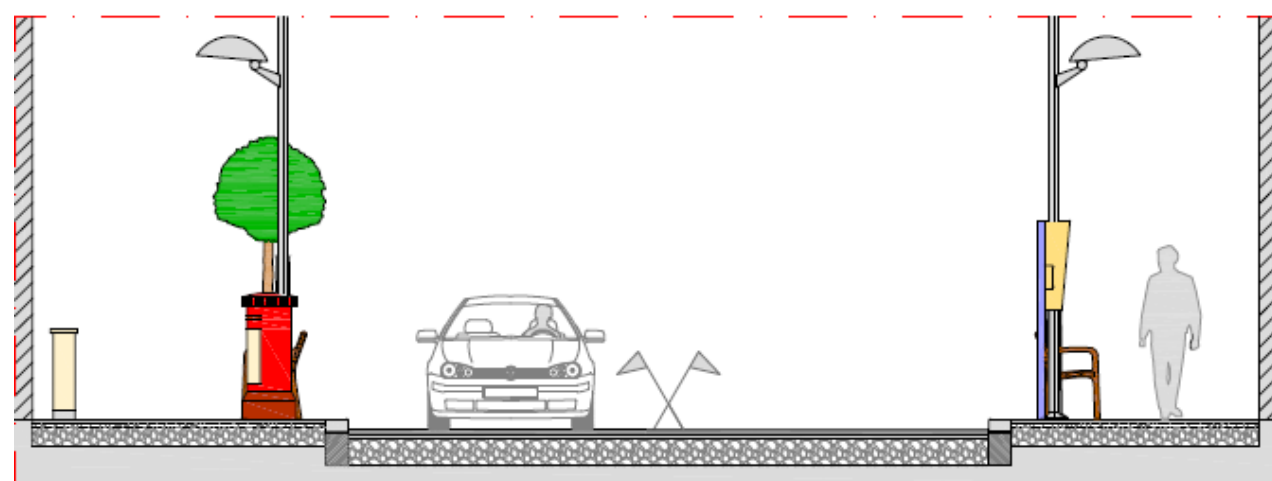
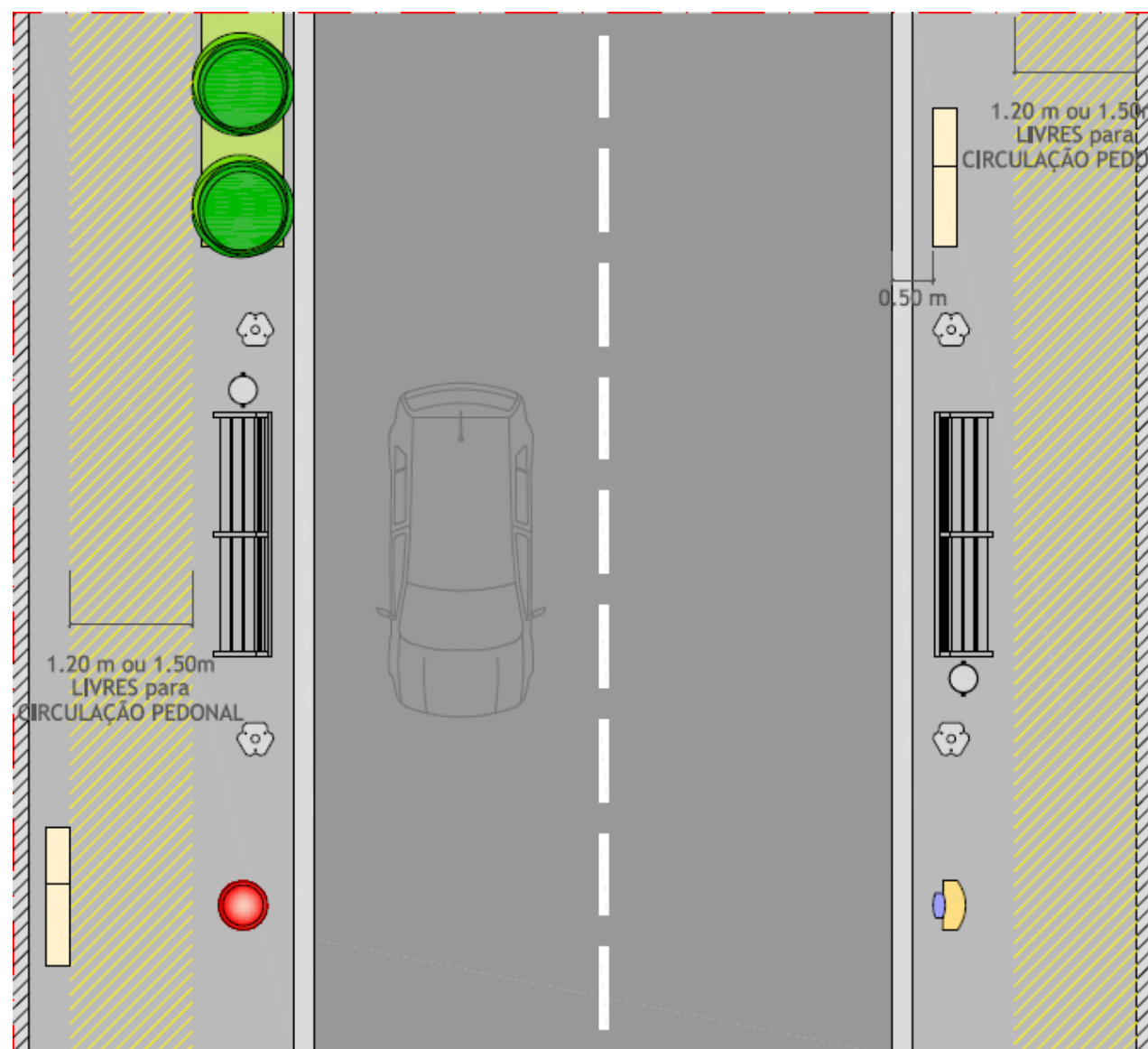


Imagem 06 | Passeio correctamente dimensionado e organizado. A sua estrutura contempla dois canais distintos – um para circulação pedonal e outro para infra-estruturas.

Esta opção tem uma série de vantagens consideráveis para além da óbvia e ambicionada criação de um percurso acessível desimpedido de barreiras arquitectónicas. Permite a circulação pedonal próxima das construções existentes, aspecto de grande relevo para cegos e amblíopes. Com a disposição das infra-estruturas num canal próprio entre peões e automóveis, cria uma barreira física e psicológica importante para a segurança dos peões, torna mais fácil e económica a manutenção dos passeios e das referidas infra-estruturas, entre outras.

De salientar ainda um outro aspecto. Ao abrigo da nova legislação no âmbito da acessibilidade e mobilidade (DL 163/2006, de 8 de Agosto) o percurso acessível, salvo pontuais e breves excepções consiste num canal livre de 1,20m ou 1,50m, consoante a hierarquia da via.

Contudo, sempre que possível, recomenda-se a utilização de valores superiores de forma a permitir a criação dos dois referidos canais de forma confortável e capaz de se adaptar a novas realidades e paradigmas ao nível do desenho urbano que, aos poucos, se têm vindo a impor.



**Imagem 07** | Percurso acessível entre corredores de infra-estruturas, à esquerda e Corredor de infra-estruturas único separado do percurso acessível. Cruzamento das propostas ilustradas nas Imagens 2 e 1, respectivamente.

Uma outra solução (Imagem 06), também eficaz, tem a ver com a definição do referido corredor de circulação pedonal livre ao longo do passeio e entre dois canais distintos de colocação de mobiliário urbano e outro tipo de infra-estruturas.

Esta opção pode-se revelar a mais adequada – por vezes inevitável – quando se pretende aplicar os princípios da solução anterior, mas já existem uma série de infra-estruturas colocadas ao longo do passeio junto aos edifícios (por exemplo, armários de electricidade, gás ou telecomunicações).

Com a ajuda da Imagem 07, cuja planta esquematiza e agrupa o referido a propósito das Imagens 05 e 06, abordamos de forma mais incisiva, a problemática relativa a cada um dos elementos enquadrando-os no(s) referido(s) corredor(es) de infra-estruturas.

Seguidamente, apresentam-se exemplos de situações de execução de boas práticas, no percurso pedonal, em matéria de Acessibilidade para Todos.



Imagem 08



Imagem 09

As **Imagens 08 a 11** ilustram, da melhor forma, a materialização dos referidos corredores de infra-estruturas.



Imagem 10



Imagem 11

Assim, nesta opção temos a vantagem de conseguir o cumprimento de todas as normas legais e de grande parte dos princípios de desenho inclusivo, evitando intervenções eventualmente morosas e/ou economicamente proibitivas.

No entanto, perde-se a possibilidade de deixar para circulação pedonal a faixa junto aos edifícios, e as infra-estruturas dispõem-se de forma mais dispersa, aspectos que, comparativamente à solução anterior, tornam esta opção menos intuitiva.

Pode, contudo, ser uma solução em áreas mais consolidadas das nossas cidades em função do seu crescimento mais espontâneo e, conseqüentemente, menos organizado.

**Verde** | Boas práticas



**2.4.1.1. Papeleiras**

Em matéria de acessibilidade, as papeleiras têm como problema principal a sua incorrecta localização, uma vez que são frequentemente colocadas no canal de circulação. São várias as papeleiras colocadas de forma suspensa que, para além de mal localizadas, são mais difíceis de detectar pelas ponteiras das bengalas dos peões cegos.

Por outro lado, outra questão fundamental é o seu design não inclusivo.

Devem pois possuir um design compacto, sem arestas, sem afunilamentos junto ao piso e estar localizados no que previamente definimos de corredor de infra-estruturas.



**Vermelho** | Problema  
**Verde** | Boas práticas

**2.4.1.2. Pilaretes, Mecos e Floreiras**



Elementos como pilaretes, bolas, prumos, mecos e/ou grades e floreiras (utilizadas muitas vezes como pilaretes), são muito frequentes nas nossas vilas e cidades, sendo altamente condicionadores da mobilidade e acessibilidade. São elementos que aparecem, muitas vezes, em zonas manifestamente de circulação pedonal, como nos passeios ou nos acessos às passadeiras, criando situações de grande incómodo para todos os peões.

Assim, estes elementos devem ser evitados e, quando tal não for possível, devem estar localizados fora do corredor de circulação pedonal e, ainda, ter um design inclusivo. Meramente a título indicativo, o pilarete que recomendamos é aquele que tem o formato próximo da Imagem 17, ou seja, largo na base e mais estreito no topo (contrário à forma da perna humana) garantindo uma melhor segurança pedonal.

**Vermelho** | Problema  
**Verde** | Boas práticas

**2.4.1.3. Árvores e Caldeiras de árvores****Árvores que impedem a circulação pedonal**

Imagem 21

**Árvore e mobiliário urbano mal localizados.**

Imagem 22

**Árvore localizada no passeio junto à passadeira**

Imagem 23

Associadas às árvores temos, essencialmente, duas situações, em matéria de acessibilidade, – árvores e caldeiras de árvores - que têm inerentes um conjunto de problemas. As árvores são por si só um problema devido à sua localização, o que não se resolve com a colocação das referidas caldeiras. Nos casos em que a árvore ocupa o passeio impedindo a circulação pedonal, a forma de intervir passa por diferentes possibilidades. Sempre que possível deve proceder-se ao alargamento do passeio de forma a garantir um espaço canal de circulação pedonal. Quando não for possível este alargamento, deve averiguar-se a possibilidade de realocação da árvore ou de outros elementos que possam estar a impedir a existência de um corredor pedonal para libertar o passeio. Caso não exista mais nenhuma alternativa viável propõe-se a remoção da árvore, na sequência das reflexões sobre a funcionalidade dos passeios – permitir a mobilidade pedonal. Os passeios são as plataformas para os peões, os canteiros e caldeiras, as plataformas para as árvores.

**Vermelho** | Problema  
**Verde** | Boas práticas



A propósito de caldeiras de árvores, são vários os problemas que lhes estão associados, nomeadamente a incorrecta localização, a falta de grelhas ou separador de protecção, ou ainda a danificação de pavimento envolvente, muitas vezes pelo crescimento abrupto da própria árvore e raízes que se desenvolvem à superfície danificando os passeios.

Assim, propõem-se três soluções diferentes:

- Grelhas de protecção (conforme ilustração e respectivas especificações);
- Resinas compactadas, desde que a superfície das resinas seja totalmente nivelada com a cota do pavimento envolvente e se encontre em bom estado de conservação);
- Separadores, tipo muretes, com um mínimo de 0,30m de altura, de forma a serem facilmente detectáveis e que podem servir também como bancos de descanso.

A localização ideal, como elemento integrante do corredor de infra-estruturas – que pode ser um corredor arbóreo e/ou ajardinado que contem os restantes elementos – é fora do canal de circulação, nunca impedindo a largura mínima de 1,20m ou 1,50m, em função da hierarquização da via rodoviária adjacente. Percebe-se assim que as árvores só devem ser colocadas nos passeios quando estes tenham dimensão que permita cumprir com a sua principal função que é garantir a circulação pedonal de forma segura e confortável sendo, nesses casos, colocadas preferencialmente de forma alinhada ou em canteiros de terra contínuos. Quando tal não se verificar devem ser colocadas em caldeiras de acordo com o especificado anteriormente.

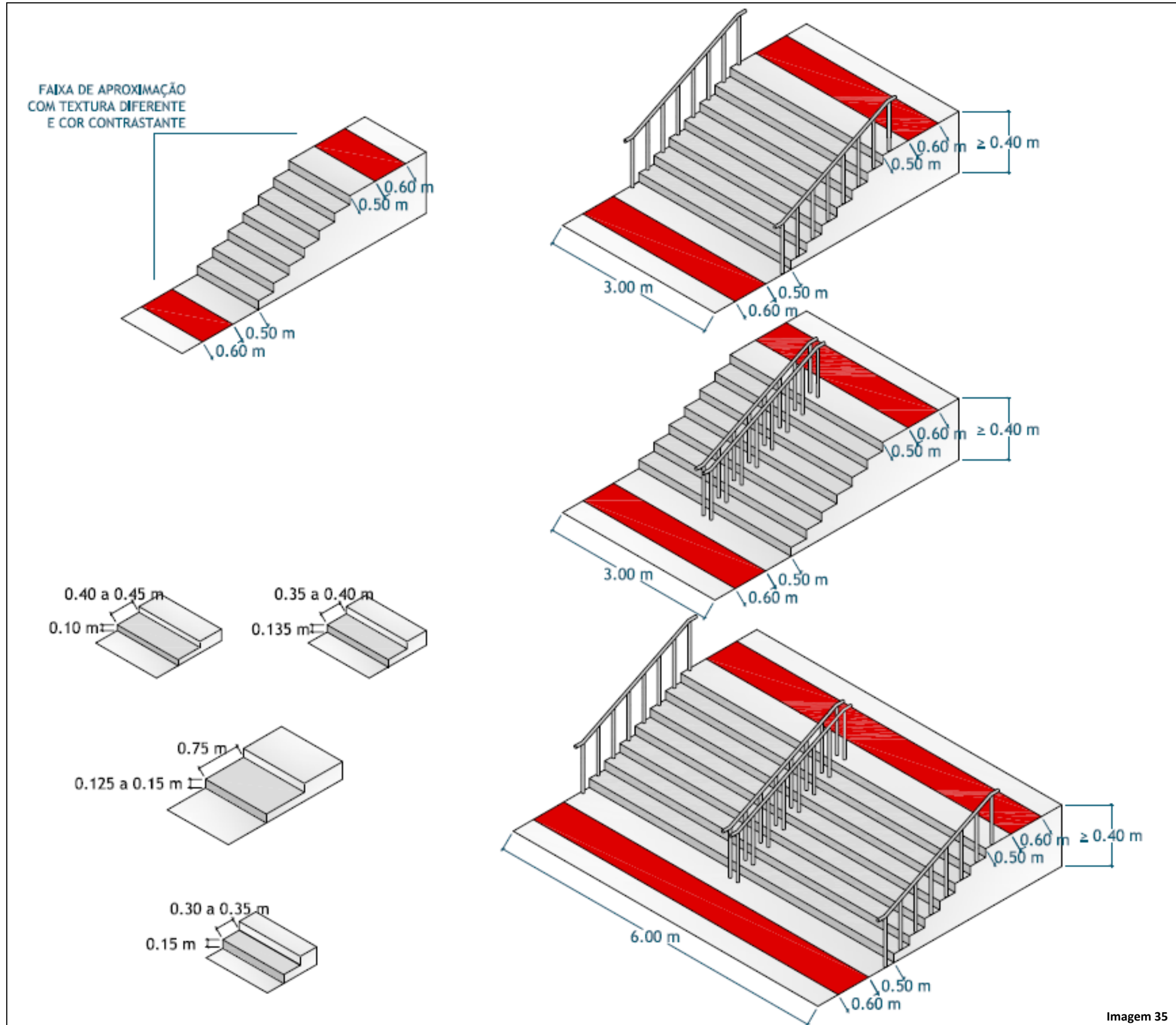
**2.4.1.4. Degraus, Escadas e Rampas**



Nas vilas e cidades portuguesas são várias as situações em que, por um motivo ou outro, a mobilidade é impedida por degraus, escadas e/ou rampas mal posicionadas, mal dimensionadas ou não assinaladas, sendo este também um facto que se aplica no acesso aos edifícios (e como uma rampa mal dimensionada se constitui um obstáculo idêntico a um degrau, o mesmo se aplica às rampas).

Deste modo, é fundamental garantir alternativas para utilizadores com mobilidade condicionada. Quando a utilização de escadas/degraus for inevitável, é imperativo que cumpram com as especificações legais referidas no DL 163/2006, de 8 de Agosto. Nas imagens ao lado, e nas cinco imagens seguintes exemplifica-se o referido a este propósito na supracitada legislação, nomeadamente nas Secções 1.3, 1.5 e 2.5.

**Vermelho** | Problema  
**Verde** | Boas práticas



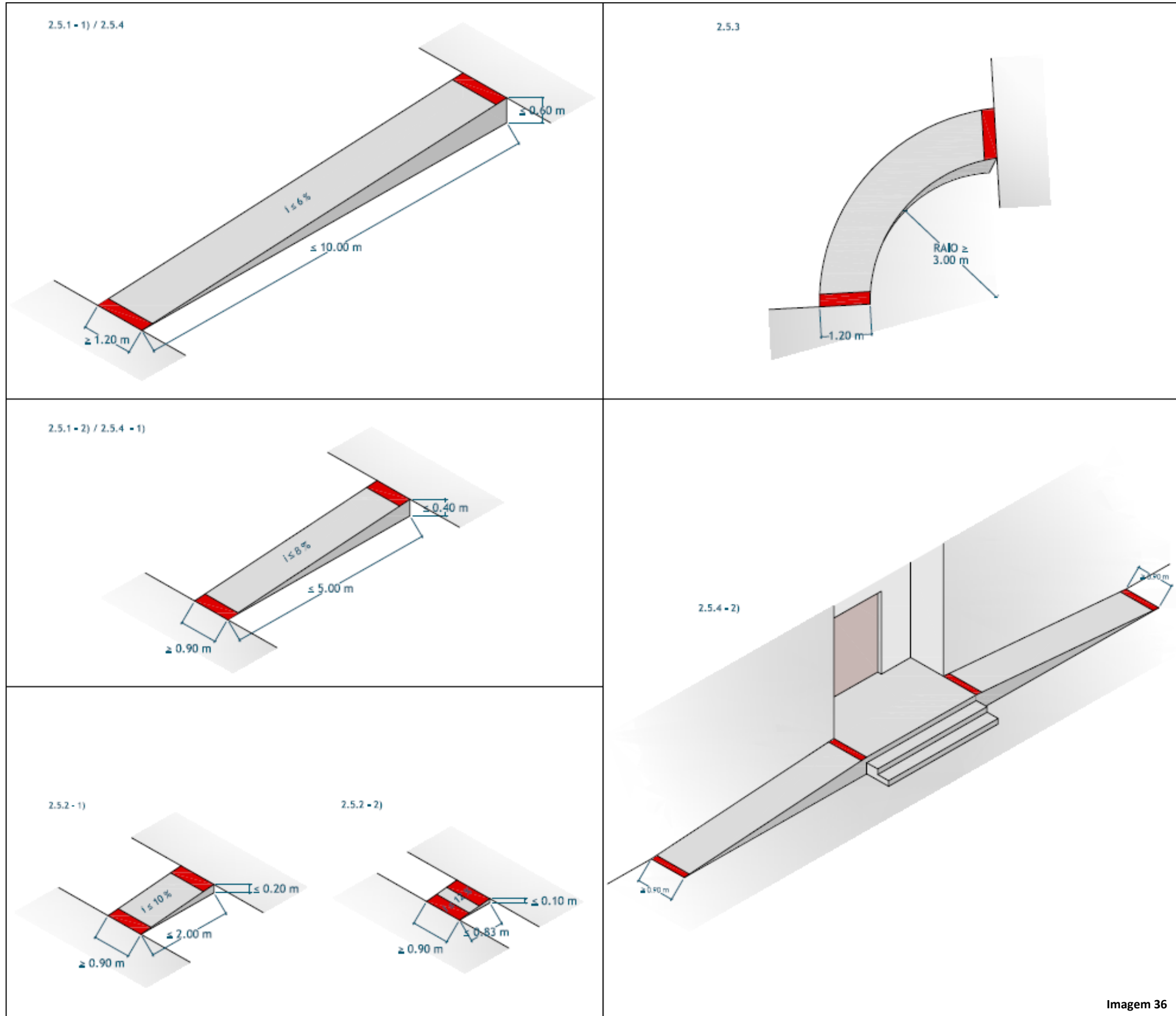
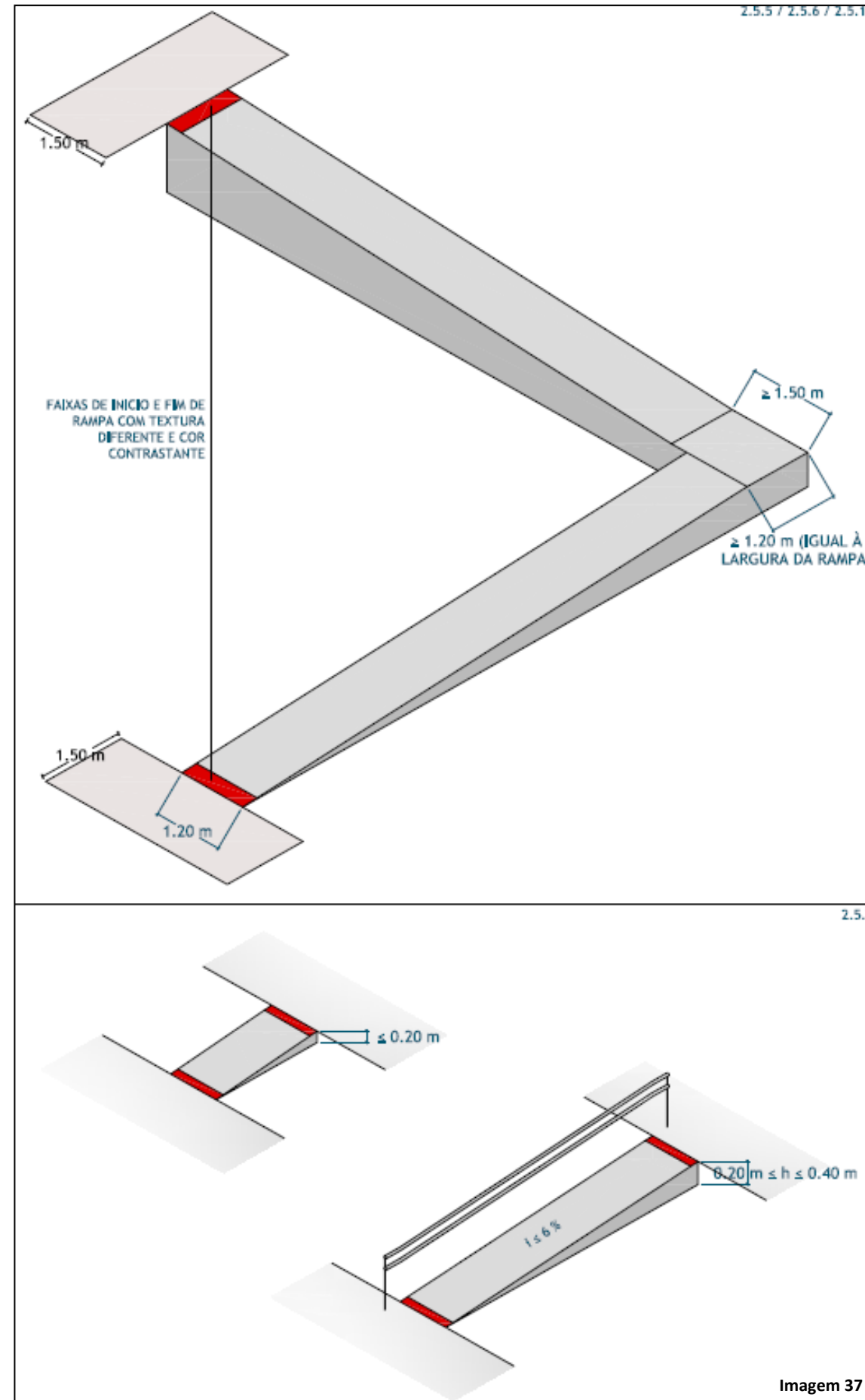


Imagem 36





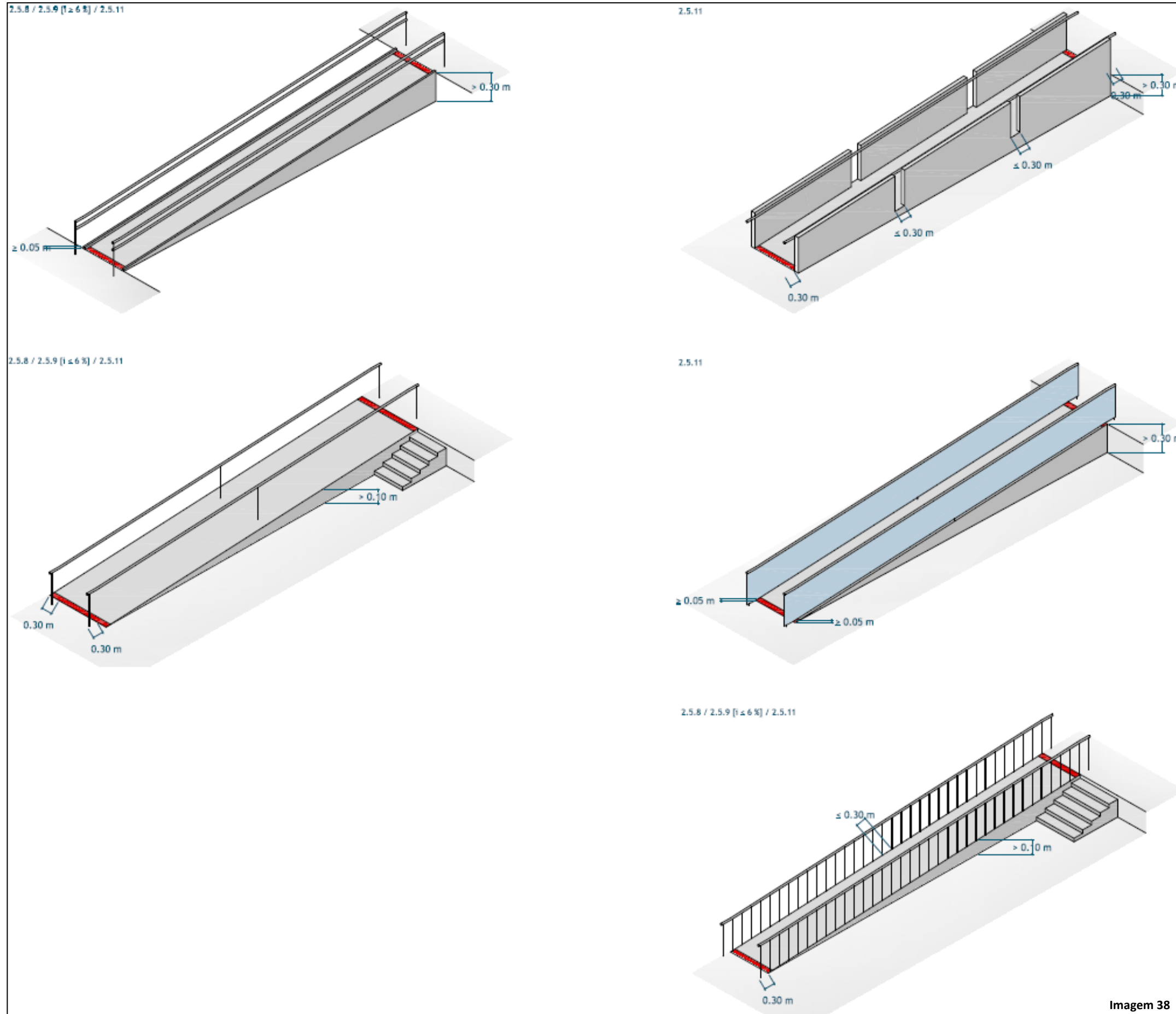


Imagem 38

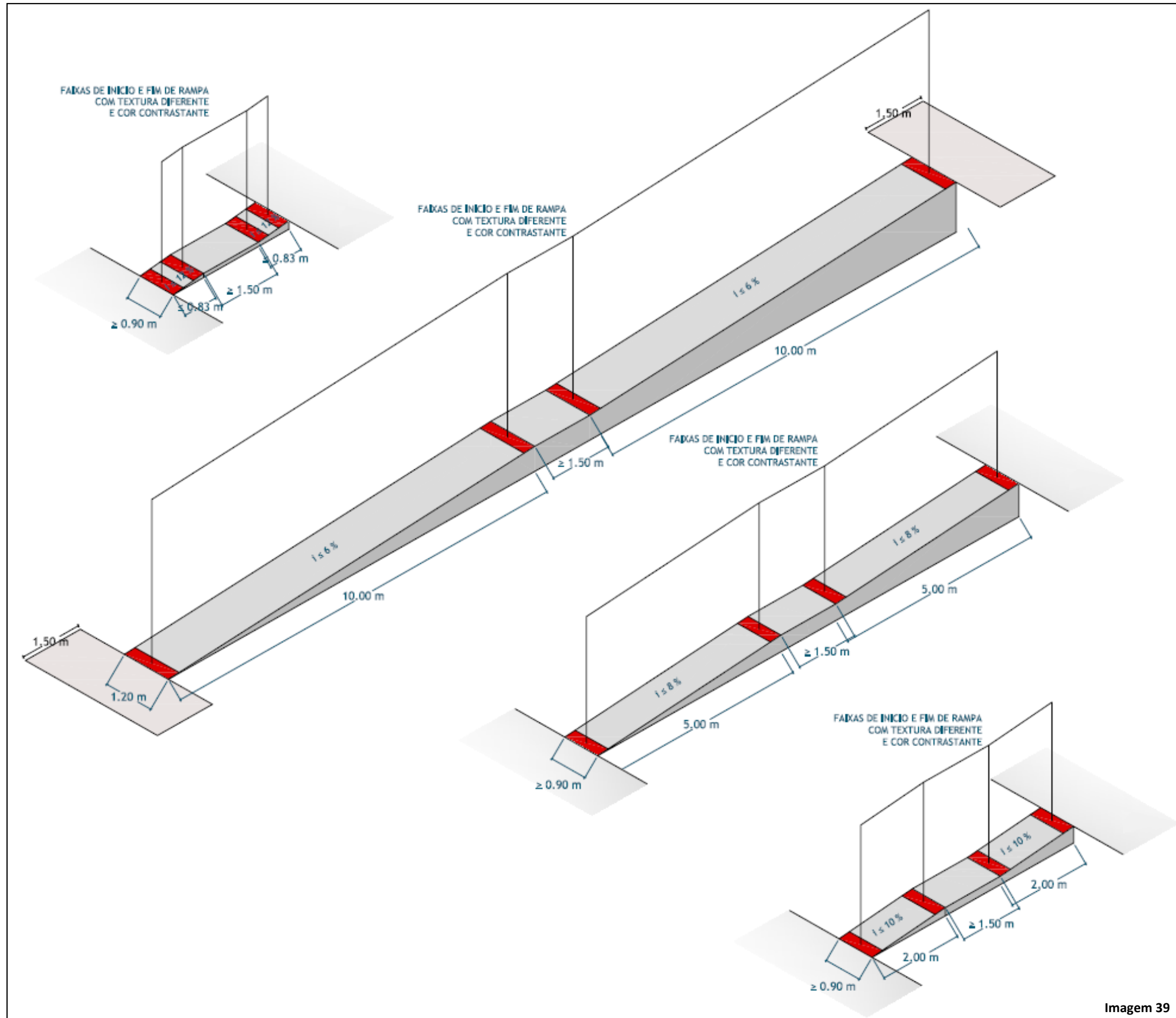


Imagem 39

**2.4.1.5. Candeeiros, Semáforos, Sinais de trânsito**

**Semáforo a obstruir o canal de circulação**



Imagem 40

**Candeeiros nas fachadas a 2.40m de altura**



Imagem 41

**Sinal fixo na fachada a mais de 2.40m de altura**



Imagem 42

**Sinal mal colocado e demasiado baixo**



Imagem 43

**Candeeiro fora do canal de circulação pedonal**



Imagem 45

**Altura mínima de colocação de sinalização**

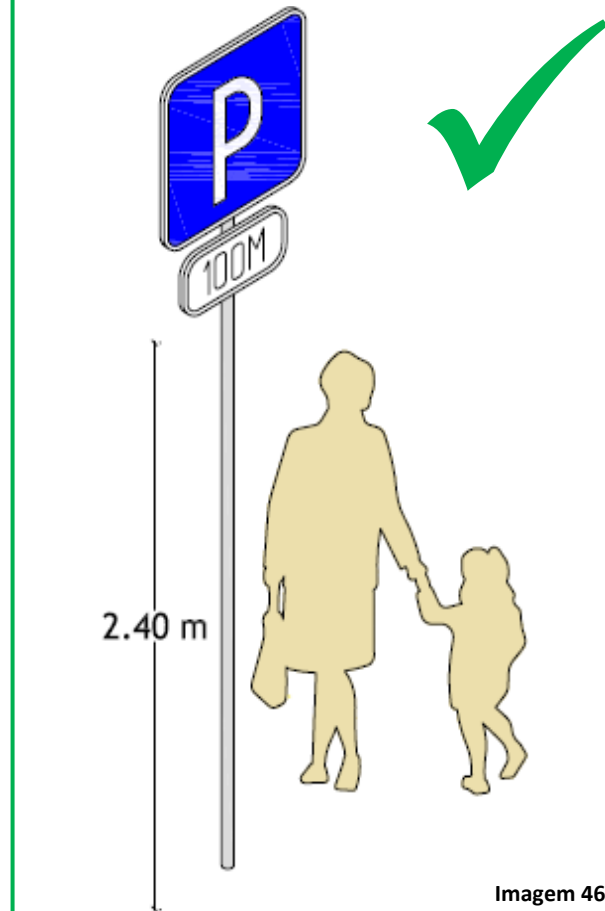


Imagem 46

**Candeeiro a impedir a circulação pedonal**



Imagem 44

Tratam-se, também, de elementos condicionadores da circulação pedonal. De facto, encontramos-os muitas vezes localizados no meio dos passeios. A localização ideal para estes elementos deve seguir as mesmas regras básicas do restante mobiliário urbano. Estas peças devem posicionar-se sempre fora do canal de circulação pedonal e nunca nas zonas de acesso a passadeiras. Devem ser inseridos no canal de infra-estruturas ou em ilhas adjacentes ao canal de circulação. Quando o perfil da rua não tem dimensões suficientes para comportar estes canais, sugere-se a solução de suspender os candeeiros nas fachadas, libertando-se assim o passeio para a circulação pedonal e garantindo-se a iluminação pública. Quanto aos semáforos e sinais o princípio é o mesmo, salientando-se que a sua localização concilia a desobstrução do canal de circulação e a sua proximidade à estrada, para que tenham mais visibilidade por parte dos automobilistas. Como boa prática, para orientação de peões cegos, o semáforo deve ter um sinal sonoro ou botoneira vibratória. A altura destes elementos não deve ser inferior a 2,40m.

**Vermelho** | Problema  
**Verde** | Boas práticas

### 2.4.1.6. Placas Toponímicas, Poste com floreira e Poste com bandeira



Recomenda-se, como boa prática, a inscrição, nas placas toponímicas, dos nomes da rua em Braille. Esta opção permite que cegos ou amblíopes também possam ter acesso à informação que estes elementos transmitem. De referir que, nestas situações, as placas toponímicas devem estar localizadas a uma altura que permita a leitura do Braille.

Os problemas associados são, na generalidade, os referidos no ponto 4.4.1.5. A localização incorrecta é o caso mais recorrente, pois estes elementos assumem-se como obstáculos por se localizarem dentro do corredor que devia ser exclusivo à circulação pedonal (corredor acessível).

Outro problema associado a estas peças de mobiliário urbano tem a ver com a altura a que estes elementos são colocados. De facto, por terem elementos salientes ou projectados sobre o espaço de circulação, a sua colocação a uma altura inferior a 2,40m conduz à ocorrência frequente de acidentes. Por fim, o design que muitas vezes se caracteriza por apresentar arestas vivas em vez de se caracterizar pela suavidade de formas que minimizem o risco de acidentes que ocorrem de forma amiúde com cegos e amblíopes, pessoas distraídas ou outras pessoas com impossibilidades de locomoção. Impõe-se, assim, que estes elementos se localizem fora do corredor de circulação acessível, para que se verifiquem os princípios do design inclusivo e, no caso das placas toponímicas, aconselha-se a que estas se localizem, preferencialmente e se possível, nas fachadas dos edifícios, evitando-se a colocação de mais um elemento na via pública.

**Vermelho** | Problema  
**Verde** | Boas práticas

### 2.4.1.7. Obstáculos comerciais

Elementos arrumados na via



Imagem 53

Banca de frutas e legumes a impedir a circulação pedonal



Imagem 54

Obstáculos comerciais que se tornam barreiras



Imagem 55

São inúmeros os obstáculos comerciais que, sobretudo nas nossas cidades, condicionam a mobilidade pedonal. Muitas das vezes estes obstáculos são barreiras móveis, colocados apenas em determinadas horas do dia, e, como tal, barreiras que – com bom senso – facilmente se podem evitar.

De facto, estas barreiras “móveis” são facilmente reconhecidas por todos nós, uma vez que na maior parte das situações são estruturas para colocação de jornais ou revistas, caixas com fruta e legumes, mostruários de roupa e vestuário, ou, simplesmente, uma esplanada.

Impõe-se, nestes casos, a consciencialização cívica para estes aspectos, de forma a que a sua colocação seja feita fora do percurso acessível. Refira-se ainda que este tipo de barreiras é outro dos que deve estar contemplado em regulamentos municipais, complementados por fiscalização frequente, de forma a garantirem os canais de circulação obrigatórios.

**Vermelho** | Problema  
**Verde** | Boas práticas

**2.4.1.8. MUIs****Mupi incorrectamente localizado e com mau design**

Imagem 56

**Mupi com localização e design correctos**

Imagem 57

Os MUIs, como elementos orientadores ou publicitários, povoam muitos passeios das nossas cidades, facto inerente ao conceito da sua função principal.

No entanto, a sua localização nem sempre é a mais indicada. Neste sentido, devem localizar-se fora do canal de circulação, ou seja, nos corredores de infra-estruturas sempre que possível.

O seu design, ao contrário do que mais se verifica, deve ter uma largura homogénea, ser compacto e não ter arestas vivas. Estes aspectos são fundamentais para que os cegos os consigam detectar com as ponteiros das suas bengalas, o que não acontece quando o design do MUI é “recortado” na sua base.

De resto, muitos deles conseguem ser particularmente inseguros à vivência de crianças no espaço público.

**Vermelho** | Problema  
**Verde** | Boas práticas

**2.4.1.9. Esplanadas**

As esplanadas são elementos que geralmente se dispõem no espaço público sem critério, o que é particularmente grave, em função da dimensão considerável que as esplanadas costumam ter quando comparadas com a generalidade das peças de mobiliário urbano e com o modo como as mesmas vão alterando a sua disposição em função de várias situações (o clima, disposição solar, a forma como os utilizadores as dispõem, etc.).

Assim, impõe-se que se localizem em espaços adequados fora do percurso acessível. Este aspecto é conseguido com a criação de regulamentos municipais de ocupação do espaço público, complementados com fiscalização municipal e, muitas das vezes com elementos de desenho urbano capazes de balizar o seu espaço. Por outro lado, as peças que constituem a esplanada devem possuir um design suave sem elementos agressivos para minimizar acidentes que possam acontecer, sobretudo pela alteração que a morfologia da esplanada vai sofrendo ao longo dos períodos de utilização, pois um utilizador pode deslocar uma cadeira para uma zona onde não estava, interferindo com o canal de circulação e tornando-a um risco potencial para determinados utilizadores do espaço público.

**Esplanada fora do espaço de circulação pedonal**

Imagem 58

**Esplanada que ocupa o espaço de circulação pedonal**

Imagem 59

**Esplanada fora do espaço de circulação pedonal**

Imagem 60

**Vermelho** | Problema  
**Verde** | Boas práticas

**2.4.1.10. Gradeamentos, Vedações e Tapumes**

Estas barreiras ocupam nos passeios os lugares destinados à circulação pedonal. São um tipo de barreira peculiar porque, na generalidade dos casos, são barreiras móveis e/ou temporárias, e a implementação na via pública é realizada de forma despreocupada. Impõe-se, assim, que se tenha o mesmo tipo de preocupação comparativamente a outras barreiras, independentemente da sua maior ou menor permanência no espaço público, dado que podem ser um obstáculo tão ou mais intransponível como outro qualquer. Os gradeamentos, vedações e tapumes (ou andaimes) devem estar colocados de forma a não interferir com os corredores de circulação pedonais, devendo ainda ser garantida (sobretudo no caso das obras) a protecção e a segurança das pessoas. Devem ser garantidas alternativas cómodas, seguras e acessíveis quando estes elementos ocupem os passeios. Refira-se que os regulamentos municipais devem ser rigorosos e completados por sistemas eficazes de fiscalização, designadamente das obras particulares. De referir ainda que muitas das vezes, associada a esta problemática, se enquadra todo o tipo de sinalização temporária (fiscalização de obra) que também não garante estas condições.



**Vermelho** | Problema  
**Verde** | Boas práticas



**2.4.1.11. Marcos do correio e Parcómetros**

Os marcos do correio e os parcómetros constituem-se como elementos inevitáveis nas nossas cidades devido à função a que se destinam. Esse mesmo facto leva a que tenham de estar em locais de proximidade relativamente aos utilizadores. No entanto, o que muitas vezes se verifica é que estes elementos são colocados no canal de circulação pedonal, assumindo-se como um problema à mobilidade.

É assim imperativo que estes elementos estejam localizados fora do percurso acessível, preferencialmente e sempre que possível, no já mencionado corredor de infra-estruturas.

Estes elementos devem ainda estar desenhados com os princípios do design inclusivo, sem elementos pontiagudos ou arestas vivas e estar colocados a uma altura adequada de modo a poderem ser utilizados por pessoas em cadeira de rodas.

**Vermelho** | Problema  
**Verde** | Boas práticas

**2.4.1.12. Bocas-de-incêndio e Armários de infra-estruturas**



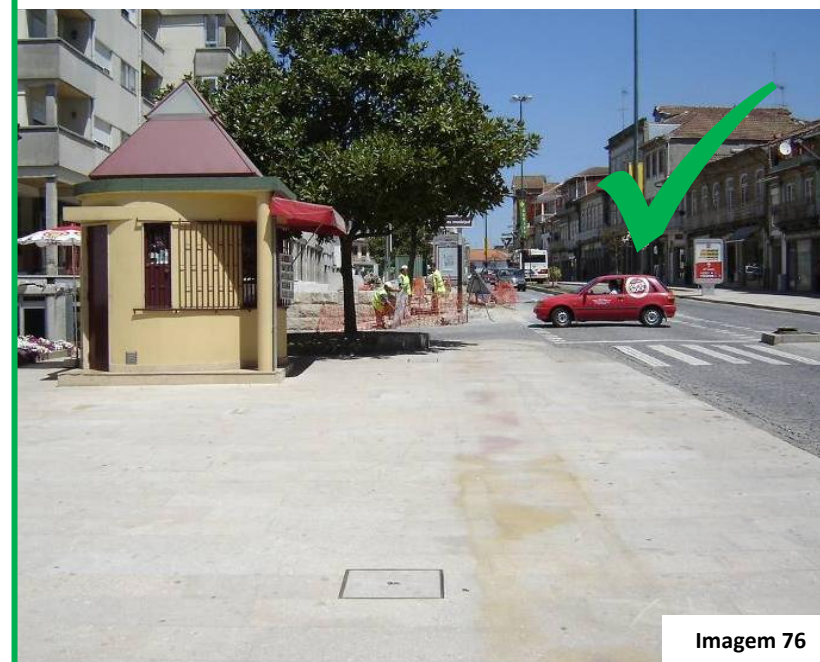
Relativamente a este tipo de equipamento, apenas o alerta para a sua colocação nos definidos corredores de infra-estruturas, de forma a facilitar o seu uso sempre que necessário e, principalmente, a evitar que se constituam como mais uma barreira à circulação. Muitas das vezes encontram-se “soltos” pelos passeios.

A propósito dos armários das infra-estruturas, salienta-se precisamente o que foi referido relativamente às bocas-de-incêndio, com a agravante de estes equipamentos terem geralmente grandes dimensões, ocupando uma parte substancial dos passeios, muitas vezes reduzidos demais para abarcarem tais elementos.

Inclusive, há situações de autênticas hiper-ilhas de armários o que, para além de obstruírem significativamente os percursos pedonais, provocam um aspecto visual muito negativo na imagem das vilas e cidades.

Surge, assim, a necessidade de uma melhor gestão destes equipamentos no espaço público.

**Vermelho** | Problema  
**Verde** | Boas práticas

**2.4.1.13. Abrigos, Quiosques, Telefones e WCs no espaço público****Abrigo que ocupa toda a largura do passeio****Abrigo cujo design permite um percurso confortável****Quiosque mal localizado e com toldo demasiado baixo****Quiosque fora do canal acessível**

O conjunto de barreiras descritas neste ponto, constitui-se como grupo de obstáculos muito específico em função das suas características em termos de utilidade e dimensão. Sendo elementos de envergadura considerável, de acordo com a função que desempenham, estas peças de mobiliário urbano requerem especial atenção sobretudo em relação à sua localização, uma vez que ocupam facilmente toda a largura de um passeio. Deste modo, impõe-se que os mesmos se localizem em áreas capazes de os suportar, junto ao corredor de circulação, mas não impedindo a circulação pedonal segura e confortável.

Sempre que o perfil da rua o permita, os abrigos devem estar inseridos nos canais de infra-estruturas facilitando o acesso das pessoas aos transportes. Sempre que o passeio tenha dimensões que não permitam a localização dos abrigos nos referidos corredores, devem ser previstos abrigos com um design adequado – em forma de L invertido – para que os seus painéis laterais não interfiram com a circulação pedonal. O acesso aos mesmos não deve possuir degraus.

**Vermelho** | Problema  
**Verde** | Boas práticas



Nos quiosques, além do espaço a reservar ao percurso pedonal, deve ter-se em atenção que os seus toldos estejam a uma altura mínima do solo de 2,40m.

Quanto às cabines telefónicas, o design – inclusivo – das mesmas deve prever a sua utilização por pessoas com mobilidade condicionada, devendo evitar-se ainda os “orelhões” cujas abas são particularmente perigosas para invisuais e distraídos. Deve-se optar pela sua localização em locais resguardados, para garantir uma maior privacidade no acto do telefonema e, simultaneamente, em zonas de fluxos consideráveis de pessoas.

As instalações sanitárias no espaço público devem cumprir com o especificado na legislação em vigor (DL 163/2006) em termos de características e dimensões, sendo fundamental garantir que o seu acesso desde os corredores de circulação acessíveis é feito de forma adequada. A identificação e utilização destas instalações deve ser realizada de forma confortável e intuitiva.

**Vermelho** | Problema  
**Verde** | Boas práticas

**2.4.1.14. Contentores**

No mesmo seguimento do que tem sido abordado, verificam-se varias situações em que os contentores de lixo ocupam espaço urbano claramente retirado aos peões. Nesse sentido, uma vez mais, propõe-se a sua localização ao longo dos canais dedicados a infra-estruturas, de forma a permitir a existência de um percurso acessível e a facilitar a sua limpeza e recolha de resíduos pelos veículos próprios, uma vez que estão mais próximos da rua.

De referir, inclusive, que alguns contentores ou ilhas ecológicas localizam-se ao longo dos passeios com acesso através de degraus dificultando, ainda mais, a utilização por parte de quem possui mobilidade reduzida.

Como tal, estes elementos urbanos deverão possuir um design inclusivo, de forma a facilitar o acesso e a sua utilização.

Como complemento ao design e ao seu carácter inclusivo, deve exigir-se sempre que os contentores tenham indicações em Braille, um aspecto praticamente que não tem implicações em termos económicos na aquisição dos mesmos e que se revela extremamente útil para cegos e amblíopes.

**Contentor a obstruir completamente o passeio**

Imagem 81

**Ilhas ecológicas localizadas fora dos canais de circulação pedonal**

Imagem 82

Imagem 83

**Vermelho** | Problema  
**Verde** | Boas práticas

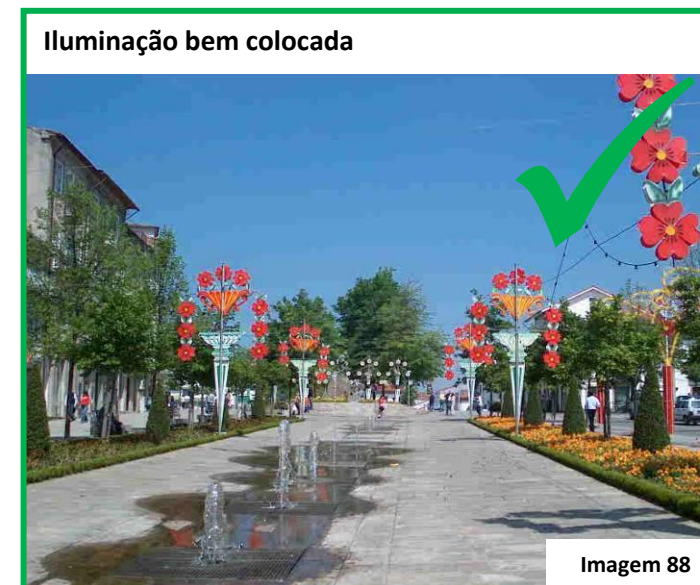
**2.4.1.15. Cicloparques**

As nossas vilas e cidades, ao contrário de algumas cidades europeias, só começam agora a implementar a cultura da bicicleta. Contudo, esta nova atitude, traz consigo elementos de mobiliário urbano específicos, como são os cicloparques. De facto, para que essa referida cultura se imponha é obrigatório que estes elementos façam parte da estrutura das ciclovias da cidade.

Assim, a localização destes suportes deve obedecer aos princípios já referidos relativamente às restantes barreiras, ou seja, estar fora do passeio não interferindo com o corredor mínimo livre.

O design também deve ser o mais inclusivo possível de forma a minimizar eventuais lesões por motivos de choque.

**Verde** | Boas práticas

**2.4.1.16. Iluminação de festas e romarias e Painéis de divulgação de eventos**

Mesmo que a sua ocorrência seja sazonal ou periódica, é muito frequente a colocação de elementos de iluminação relacionada com festas e romarias bem como de elementos de publicidade e divulgação de eventos ao longo dos canais de circulação. Este tipo particular de elementos assumem-se como obstáculos à circulação e mobilidade pedonal sobretudo por se localizarem nos canais de circulação e por possuírem um design agressivo e peças pontiagudas projectadas sobre esses mesmos canais.

Deste modo, impõe-se que a localização destes elementos seja alvo de avaliação cuidada para que a sua colocação não interfira com o percurso acessível e o seu design não coloque em risco quem circula ao longo dos passeios.

De resto, um melhor planeamento na localização destes elementos poderá, também, evitar possíveis danos nos pavimentos, face a normais agressões aquando a sua fixação no chão. Muitas vezes, o estado de degradação do espaço público é bem notável quando se retiram estas iluminações. Refira-se ainda que, relativamente a estes elementos, a altura mínima a que os mesmos devem ser colocados sobre os passeios é de 2,40m.

**Vermelho** | Problema  
**Verde** | Boas práticas

**2.4.1.17. Bancos**

A existência de mobiliário urbano destinado ao descanso e/ou observação dos espaços da cidade, assume-se fundamental no conforto do espaço público, constituindo-se como elementos significativos e integrantes do percurso acessível.

Exemplificando com o caso das pessoas mais idosas, cada vez mais numerosas, em função do aumento constante da esperança média de vida, impõe-se equipar as cidades com elementos de mobiliário que permitam, por exemplo, a pausa frequente entre percursos de forma estável e confortável.

Sendo este apenas um exemplo entre muitos, entende-se a importância deste tipo de mobiliário.

Em suma, a sua localização deve ser repetida ao longo dos percursos pedonais e não deve obstruir esses mesmos canais acessíveis. Estes devem ainda ser ergonómicos, simples, de fácil manutenção e de grande resistência.

Por fim, devem ser instalados, sempre que possível, nos referidos corredores de infra-estruturas, permitindo alinhamentos no desenho urbano.

**Bancos localizados de forma errada**

Imagem 89

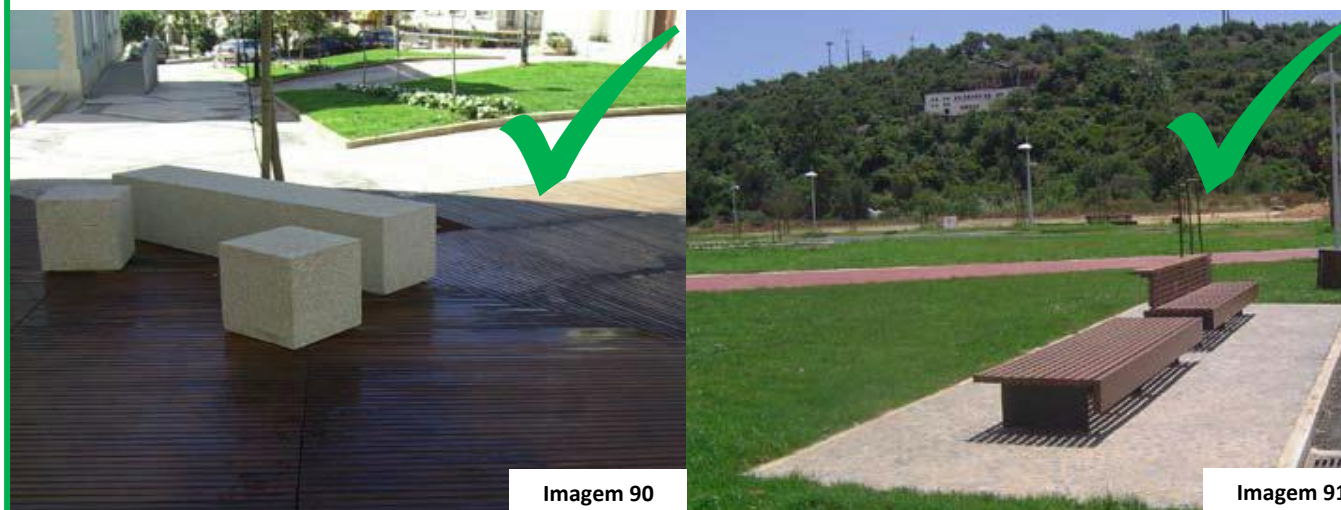
**Bancos (áreas de descanso) localizados junto aos canais de circulação sem impedir o percurso acessível**

Imagem 90

Imagem 91

**Vermelho** | Problema  
**Verde** | Boas práticas



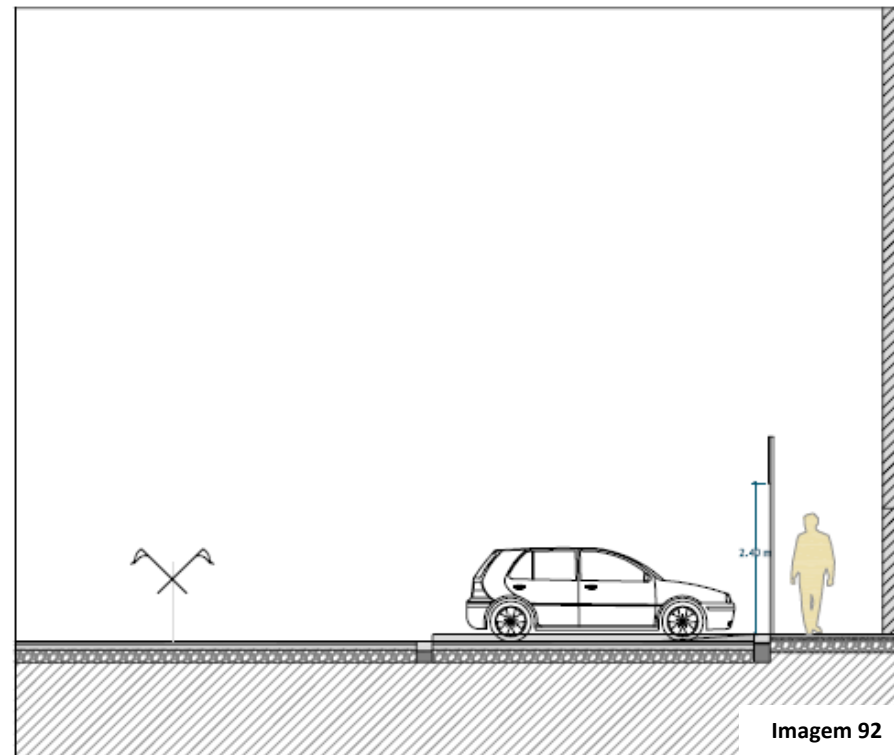
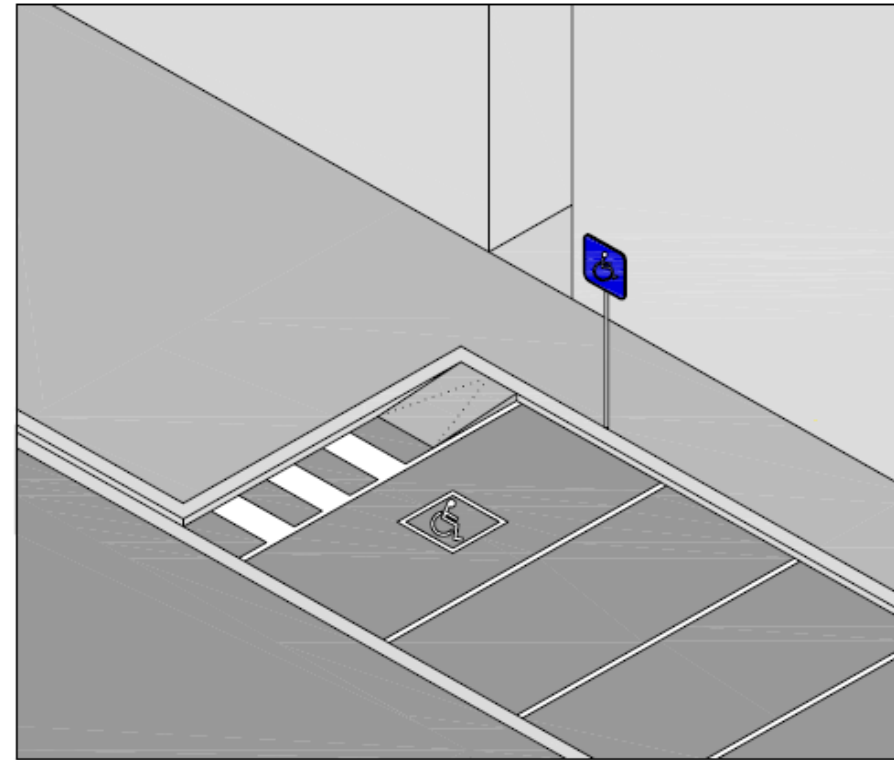
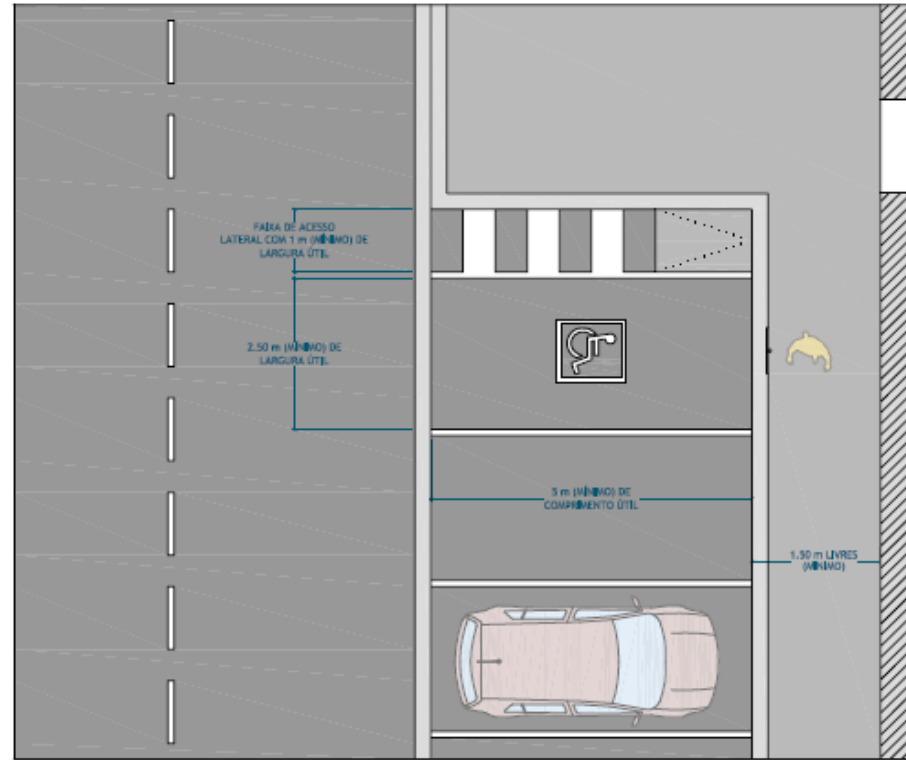
**2.4.1.18. Estacionamento para pessoas com mobilidade condicionada**

Imagem 92

Por fim, num documento deste tipo não podíamos deixar de fazer referência a algo que se assume de muita importância na forma como as pessoas com mobilidade condicionada vivem nas cidades: os lugares de estacionamento que lhes estão reservados.

Sabendo-se que, em muitas das situações é impossível definir percursos acessíveis que percorram e liguem todos os espaços fundamentais das cidades, o acesso automóvel é a única forma de garantir esse acesso.

Como tal, é fundamental a existência de lugares destinados a pessoas com mobilidade reduzida, distribuídos criteriosamente pela cidade. Começa, felizmente, a ser uma constante a existência de lugares de estacionamento reservado a pessoas com mobilidade condicionada, contudo, nem sempre esses estacionamentos possuem as características necessárias à forma de melhor servir os seus utilizadores. Conforme ilustrado na Imagem 92, estes lugares devem possuir as seguintes características:



Imagem 93

- Ter uma dimensão mínima de 2,50m de largura por 5,00m de comprimento; possuir uma faixa de acesso lateral com, pelo menos, 1,00m de largura; contemplar uma rampa para o passeio, sempre que necessário; e estar devidamente sinalizados e identificados, com sinal modelo H1a com placa adicional modelo M11d e pintura do sinal universal de acessibilidade no seu centro, em cor contrastante, e com dimensões de 1,00m por 1,00m.

Só assim estes lugares cumprem, da melhor forma, o propósito a que se designam (ver Imagem 93, ao lado).

As rampas de acesso ao passeio deverão ter em atenção as características expostas na lei relativamente a largura, inclinação, cor e textura, tal como explicitado no ponto 4.4.1.4. do presente capítulo.

## 2.4.2. SOLUÇÕES ESPECÍFICAS DE PASSAGENS DE PEÕES

### PROBLEMA

Do ponto de vista da Acessibilidade e Mobilidade para Todos, o leque de problemas associados às passeadeiras podem ser inúmeros.

Começa na sua ausência em muitos locais onde se impõe haver uma passeadeira. Este facto, motiva elevada insegurança e desconforto aos peões que circulam no espaço urbano.

Outro problema, decorre de situações em que as pinturas de passeadeiras se encontram em mau estado de conservação.

Contudo, o maior dos problemas relacionados com as passeadeiras tem a ver com a ausência de rebaixamentos dos passeios para a passeadeira, dificultando a acessibilidade a estas.

A ausência de rebaixamentos nos passeios para aceder às passeadeiras é uma das barreiras mais frequentes nas nossas cidades e vilas impedindo a acessibilidade a peões com mobilidade condicionada, uma vez que nos casos de falta de rebaixamento se torna uma barreira intransponível, sucedendo o mesmo quando o rebaixamento é mal feito (por exemplo, utilização de guias de encosto).

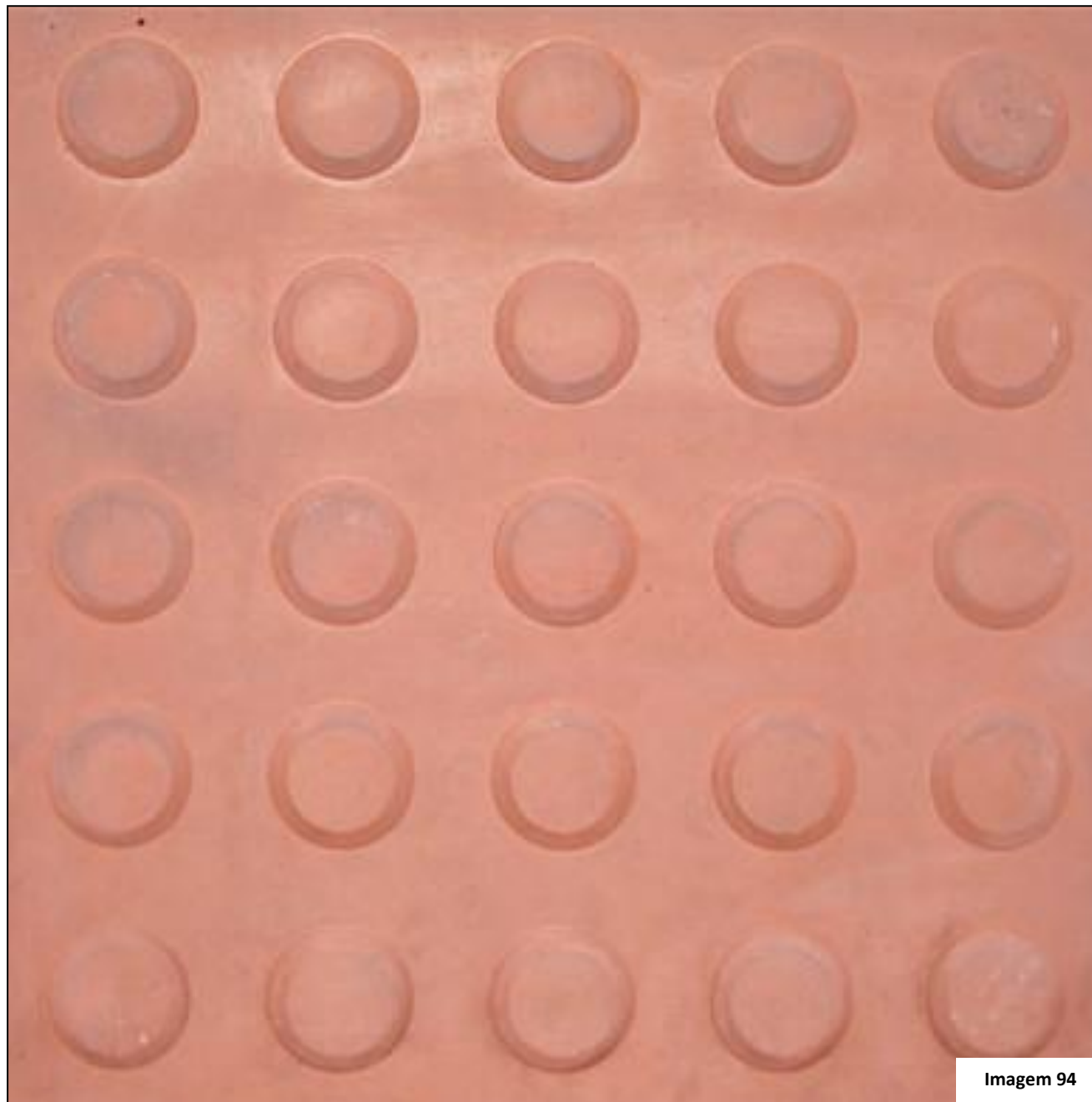


Imagem 94

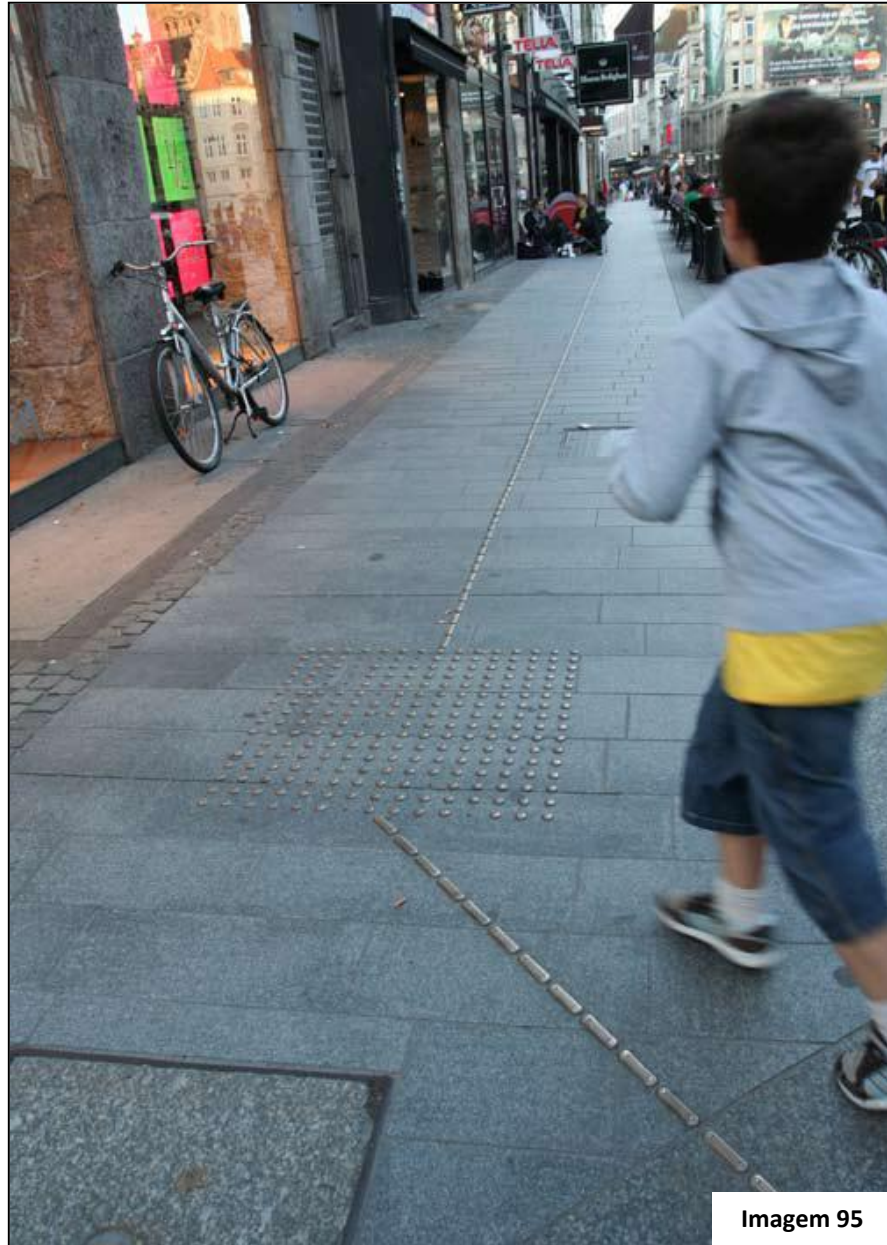


Imagem 95



Imagem 96

Em países com maiores preocupações a nível do desenho do espaço público acessível, são frequentemente utilizados elementos tácteis (metálicos ou cerâmicos como ilustram as imagens) que definem uma linha orientadora de cegos ao longo do percurso acessível. Esta linha é particularmente útil e eficaz quando bem relacionada com as guias orientadoras de atravessamento das passagens de peões.

Um mau rebaixamento – que não cumpre as especificações legais – funciona como um degrau. Outro aspecto negativo que se verifica, tem a ver com o facto de o rebaixamento não acompanhar toda a extensão da passadeira, o que, por um lado, gera situações de perigo principalmente para os cegos, e, por outro lado, impede a total fluidez no acesso a toda a extensão da passadeira, diminuindo o caudal de atravessamento de peões/segundo.

Impõe-se também, como está exemplificado no rebaixamento Tipo 01, a existência de sinalização sonora e luminosa nos semáforos, pormenores estes essenciais para a orientação de peões cegos, surdos e/ou mais distraídos.

Por fim, uma situação muito comum nas nossas cidades: passadeiras que terminam em estacionamento, causando desconforto e impedindo pessoas com mobilidade condicionada de fazer o atravessamento e causando situações de conflito entre automóveis e peões, uma vez que frequentemente as saídas de automóveis de estacionamentos são feitas sobre as passadeiras – na maior parte dos casos em marcha atrás, o que reduz ainda mais a visibilidade do automobilista em relação aos peões que atravessam.

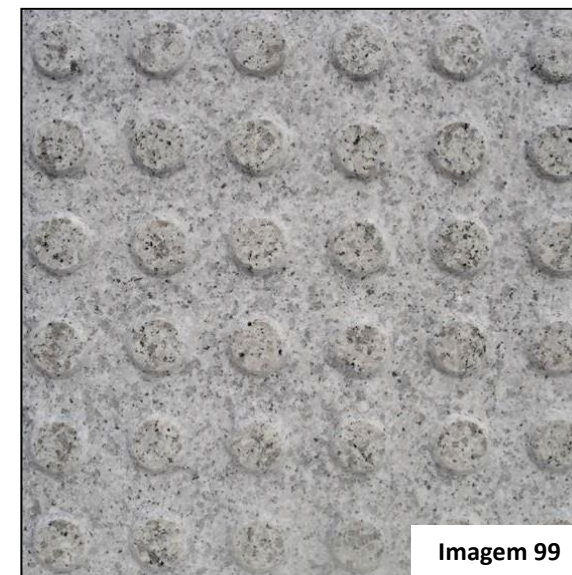
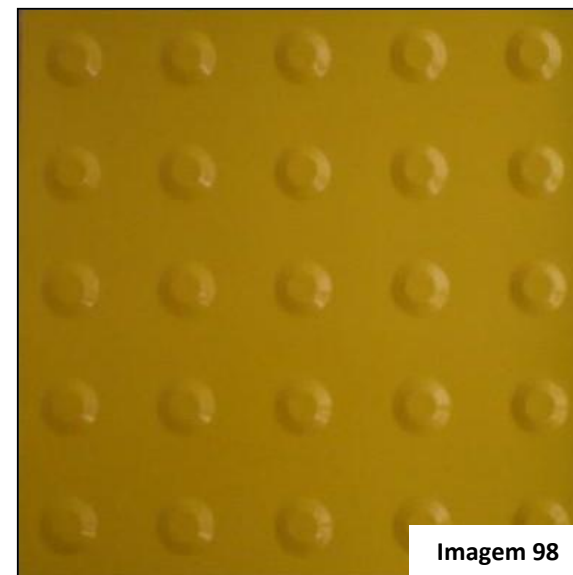
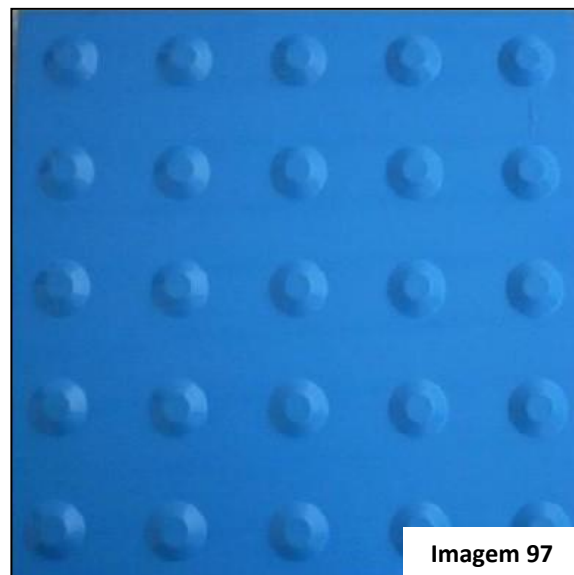
**SOLUÇÃO**

Apresentamos quatro situações que cobrem a generalidade das questões de rebaixamentos de passeadeiras. De salientar, em primeiro lugar, três aspectos:

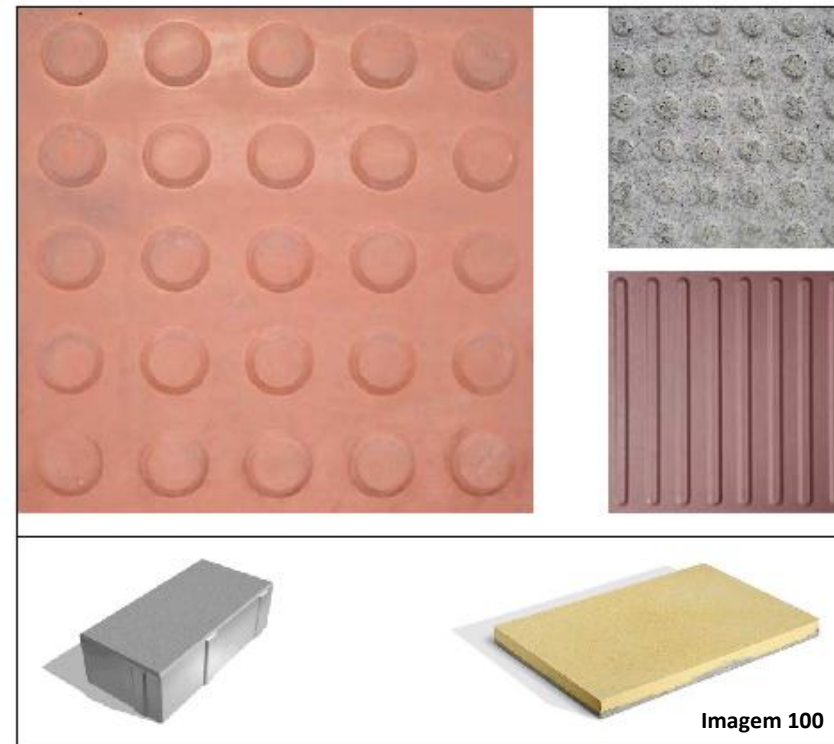
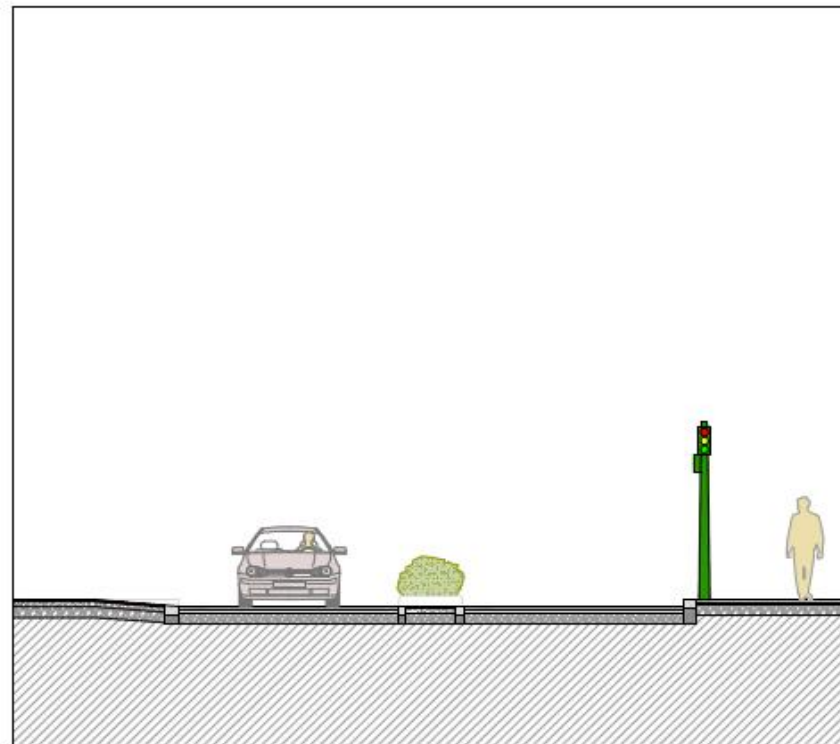
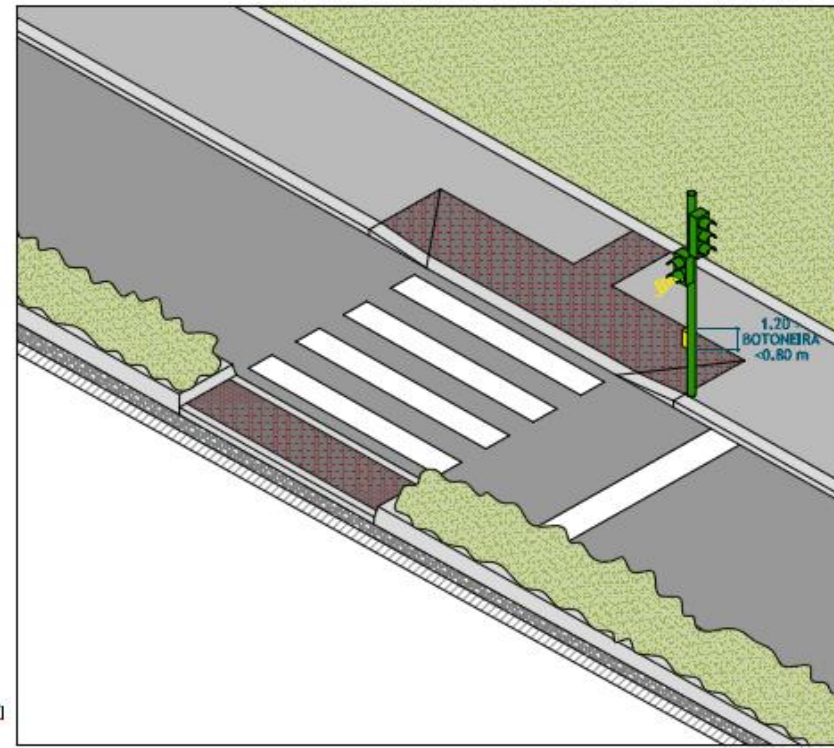
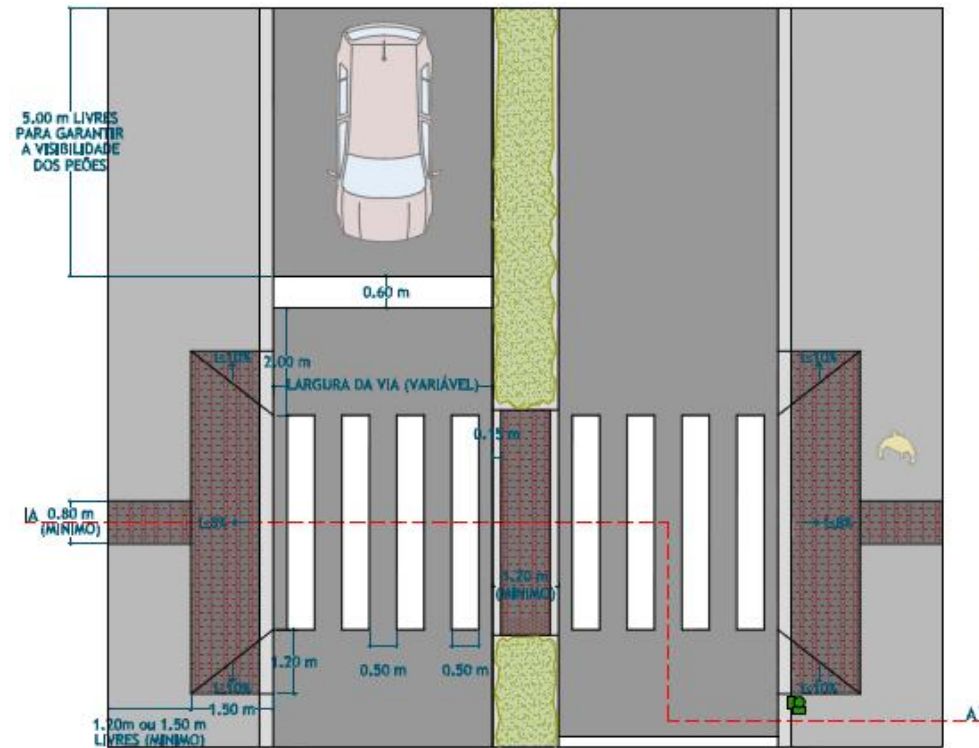
- Que a passeadeira tenha uma largura mínima compreendida entre 4,00m ou 5,00m;
- Que o lancil, ao longo da largura da passeadeira tenha uma altura igual ou inferior a 0,02m;
- E que a zebra seja sempre de cor branca sobre fundo em cor contrastante.

Impõe-se que a manutenção e conservação da zebra e do contraste com o fundo sejam aspecto de constante preocupação.

Refira-se ainda que, cada exemplo apresenta imagens de materiais recomendados para os passeios (estável, durável, firme e contínuo) e para as guias de indicação de passeadeira e atravessamento. Nestes últimos casos apresentam-se várias opções para mostrar a variedade existente no mercado, contudo sugere-se (indicação da ACAPO) a utilização de pavimento pitonado de cor bordeaux.



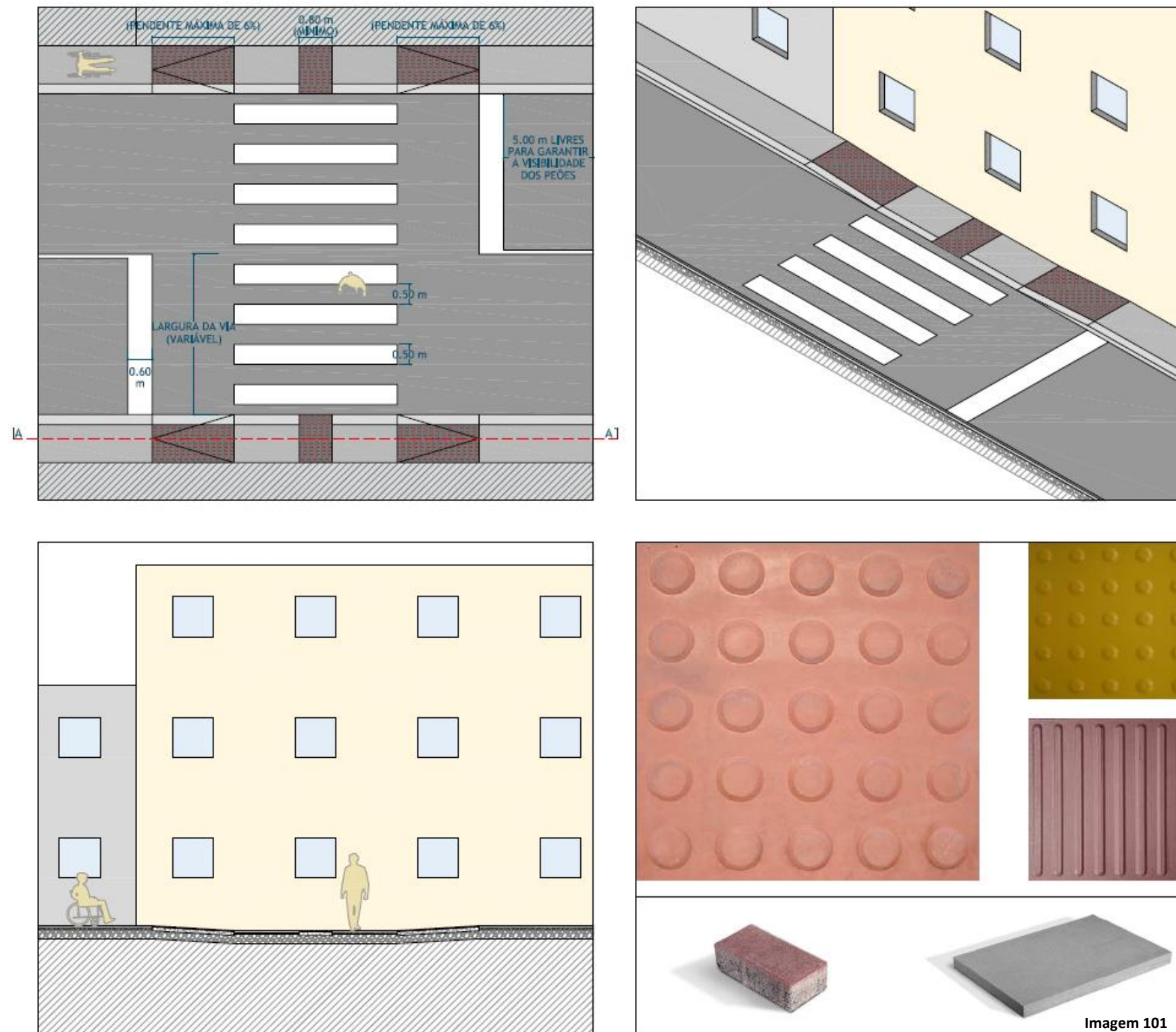
### 2.4.2.1. Rebaixamentos Tipo 01



Em situações de existência de passeios com largura igual ou superior a 3,00m, o rebaixamento deve ter uma inclinação inferior a 8% na direcção da passagem de peões e 10% na direcção na direcção do lancil do passeio ou caminho de peões, de forma a estabelecer uma concordância entre o nível do pavimento do passeio e o nível do pavimento da faixa de rodagem. Para orientação de peões cegos deve existir uma guia desde a fachada dos edifícios até ao rebaixamento, com pelo menos, 0,80 m de largura. O rebaixamento não deve interferir com o canal de circulação pedonal, nem ser obstruído com mobiliário urbano ou outros obstáculos. No rebaixamento deverá existir uma faixa, que acompanhe toda a extensão da passadeira e respectivo rebaixamento.

A ilustração ao lado mostra que o canal de circulação pedonal deve ser sempre desimpedido quer em largura (pelo menos 1,20 m ou 1,50 m) como em altura (2,40 m). A largura mínima de 0,80 m para a guia de indicação de aproximação de passadeira é justificada pela largura média do passo humano ( $\pm 0,71$  m) sendo assim garantido que a guia é sempre pisada e nunca passará despercebida.

### 2.4.2.2. Rebaixamentos Tipo 02



A morfologia da grande maioria das cidades e vilas portuguesas, já consolidadas, impede muitas vezes a colocação de passeadeiras e rebaixamentos conforme o exemplo anterior – Tipo 01.

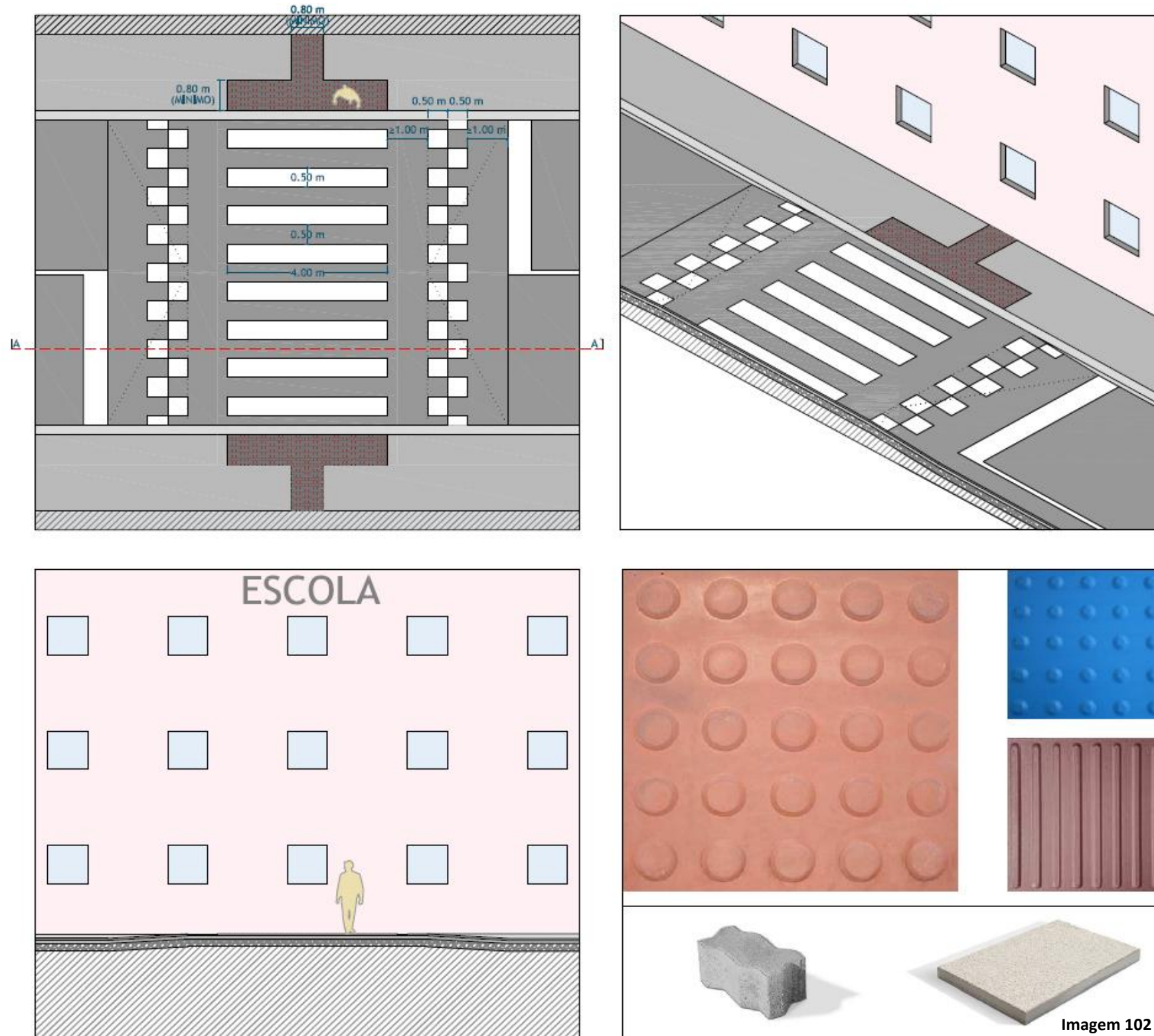
Nessas situações, em que os passeios têm uma largura inferior à necessária para a existência de canal de circulação e rebaixamento, sugere-se que o rebaixamento seja feito em toda a largura do passeio conforme a ilustração.

Nestes casos, impõe-se que os rampeamentos tenham uma inclinação não superior a 6% na direcção da circulação pedonal.

Saliente-se o facto de, na zona rebaixada, o desnível ser igual ou inferior a 0,02m relativamente à rua, sendo preferencialmente à mesma cota. Para orientação de peões cegos nos rebaixamentos deve ser utilizado o pavimento tátil, preferencialmente pitonado e em cor bordeaux, atravessando o passeio de forma perpendicular até à passadeira uma guia com, pelo menos, 0.80 m de largura no mesmo material e cor.

Imagem 101

### 2.4.2.3. Rebaixamentos Tipo 03



Pontualmente e em função de algumas especificidades (como por exemplo a proximidade de uma escola) surge a necessidade de criação de passeiras sobrelevadas, em que aliamos a passeira à existência de uma “lomba” redutora de velocidade. Nestas situações, o atravessamento deve ser nivelado com a cota do lancil e do passeio.

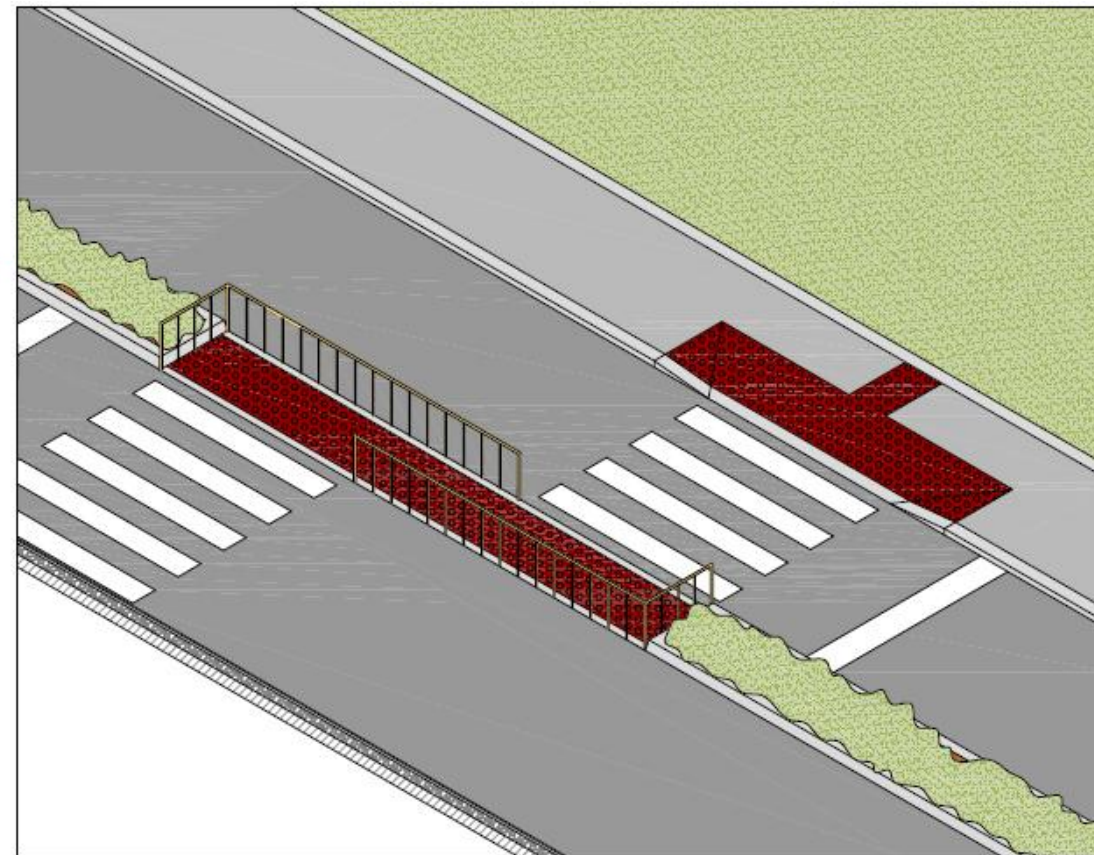
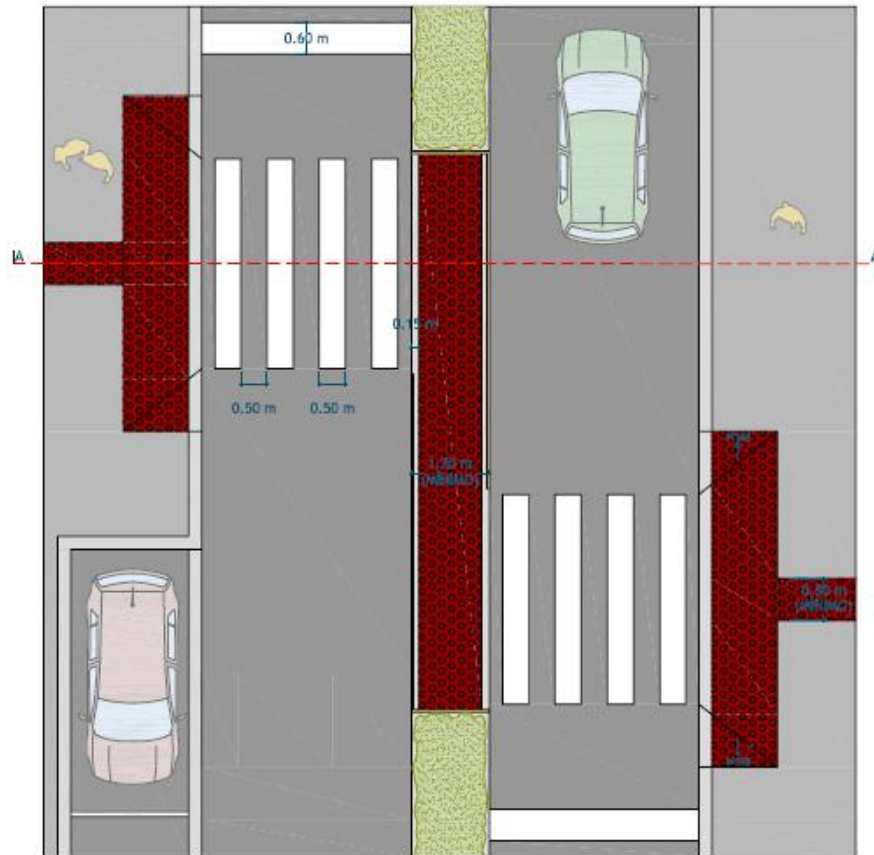
A orientação de peões cegos mantém-se, com a criação do T da seguinte forma e de acordo com o já verificado nos exemplos anteriores: deve existir uma guia, em material de textura e cor contrastante, desde o lado mais afastado do passeio em relação à passeira com, pelo menos, 0,80 m de largura e uma faixa ao longo da largura da passeira no mesmo material e cor e com os mesmos 0,80m de largura (estes elementos criam o T previamente referido).

A aproximação à passeira não deve interferir com o canal de circulação pedonal, nem ser obstruído com mobiliário urbano ou outros obstáculos. O material referido, deve ser, mais uma vez, pavimento pitonado de cor bordeaux ou outra cor contrastante.

**OBS:** A sobrelevação referida deve ser feita de acordo com o Despacho DGV 109/2004 - Norma Técnica da 4.ª Situação.



### 2.4.2.4. Rebaixamentos Tipo 04



Para evitar situações, como as referidas previamente, em que as passadeiras começam/terminam em locais que impedem o seu atravessamento e/ou colocam em causa a segurança dos peões, propõe-se a criação de passadeiras desfasadas conforme a ilustração da Imagem 103. Nestas situações o rebaixamento no passeio pode ser feito de acordo com um dos rebaixamentos Tipo anteriores. No entanto, impõe-se sempre a existência de um separador central onde os peões realizam esse desfasamento. O separador central não deve possuir menos de 1,20 m de profundidade, aconselhando-se mesmo que tenha 1,50 m a fim de proporcionar maior conforto e segurança, por exemplo, às pessoas que se desloquem em cadeiras de rodas com acompanhante, ou carrinhos de bebés.

Alerta-se, também, para a necessidade do separador central acompanhar toda a extensão da passadeira, ou seja, nunca deve ser menor do que esta. É ainda necessário, nestes casos, a existência de grades que impeçam o atravessamento errado, nomeadamente por crianças. De referir que o aqui especificado para os separadores centrais, com exceção da parte das grades, se aplica à existência de todos os separadores e não só aos da passadeira desfasada.

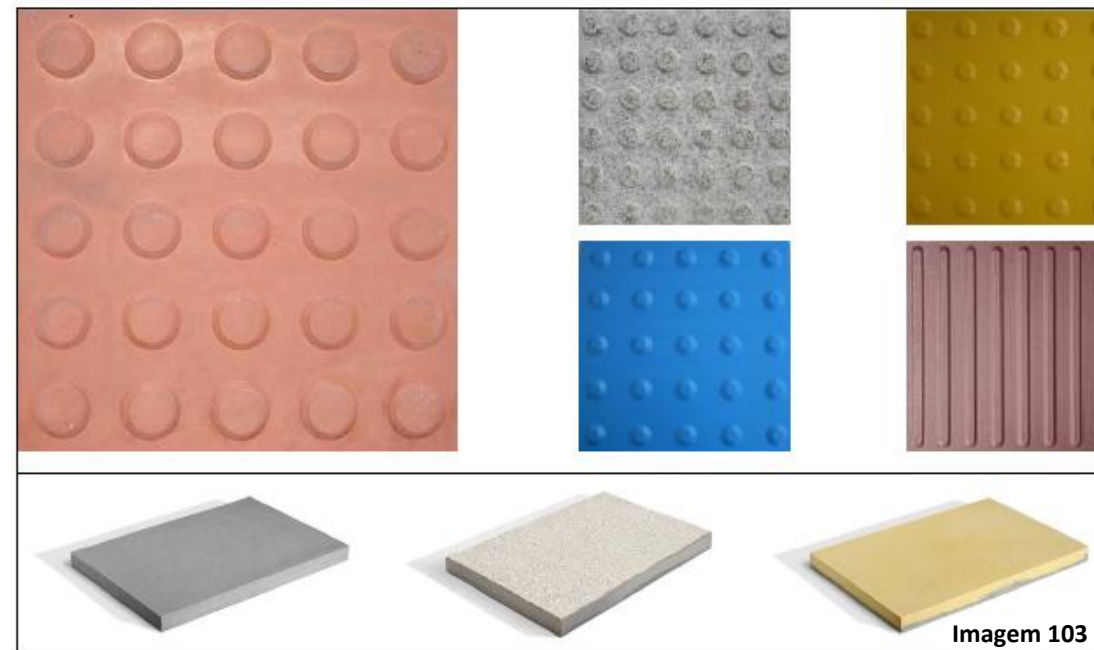
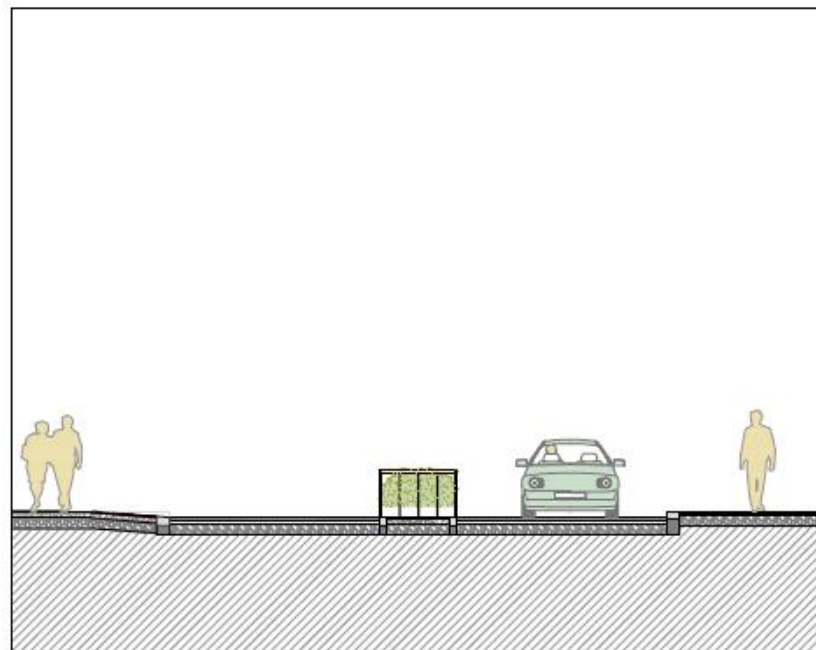


Imagem 103

### 2.4.3. PERFIS TIPO DE RUA

#### ENQUADRAMENTO

A evolução natural da sociedade leva a alterações significativas na morfologia das nossas vilas e cidades, reflectindo-se claramente nos seus canais de circulação.

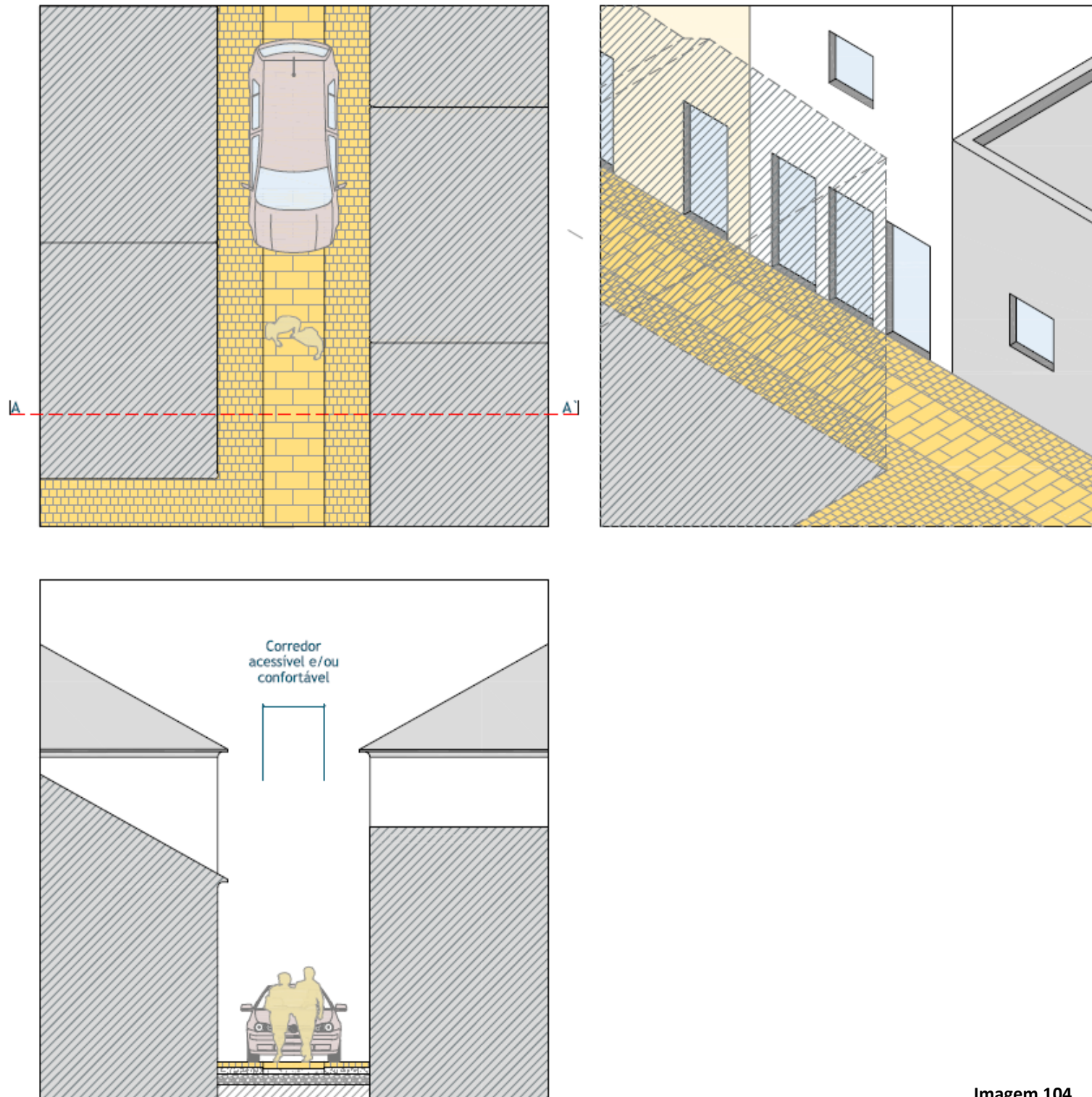
Vários são os paradigmas que definem e ordenam o desenho urbano, ou seja, as cidades vão sofrendo inevitáveis mutações na sua forma. Contudo, em função da idade e do modo como se estruturaram muitas das nossas cidades, a morfologia que hoje apresentam não se coaduna com um dos principais paradigmas da sociedade dos nossos dias, nomeadamente a Acessibilidade e Mobilidade para Todos.

Assim, no presente documento, propomos a adopção de cinco Perfis-tipo definidos de acordo com os princípios e normas legais em vigor, capazes de se adaptar às nossas vilas e cidades. De salientar, o facto de serem, como se refere, Perfis-tipo. A sua adopção obriga, como é evidente, à interpretação à luz da dimensão da rua onde se vai intervir, ponderando as especificidades no desenho de cada rua, de forma a manter o percurso acessível.

Estes Perfis-tipo são balizados por intervalos de dimensões, explicados junto de cada um dos desenhos respectivos.

## PERFIL 1

## 2.4.3.1. Ruas com perfil inferior a 5,15m



São várias as ruas, nas nossas vilas e cidades, cujo perfil médio se situa abaixo dos 5,15m de largura, designadamente nas zonas mais antigas dos núcleos urbanos.

Um perfil com estas dimensões não permite a existência de passeios com as dimensões mínimas, de 1,20m, estabelecidas por lei.

Assim sendo, para esta tipologia de rua a solução passa por uma situação de partilha da rua nivelada entre peão e automóvel. Neste caso, o peão tem prioridade em toda a extensão da rua e pode circular no centro da mesma.

Relativamente à estereotomia do pavimento, a proposta apresentada remete para a que mais facilita, visualmente, os propósitos da Acessibilidade e Mobilidade para Todos.

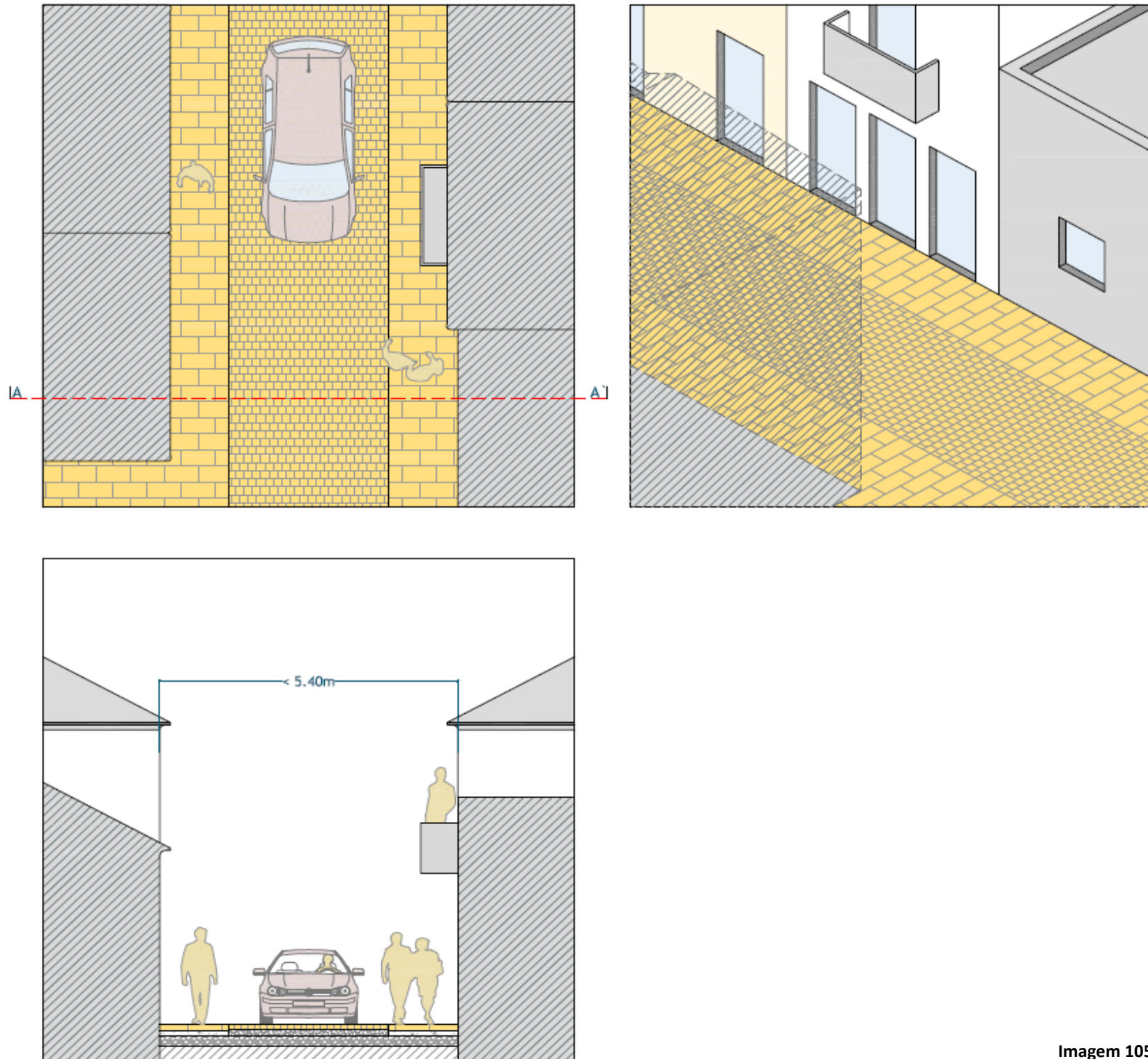
Contudo tanto a estereotomia, como a escolha do material para os pavimentos, deve resultar das necessidades e especificidades de cada situação.

Na imagem apresentada, a rua partilhada tem o desenho da faixa de circulação pedonal, ao centro da via, e em material diferenciado e mais confortável.

Imagem 104

## PERFIL 2

## 2.4.3.2. Ruas com perfil entre 5,15m e 5,40m



Utilizando a medida de referência deste ponto, torna-se importante explicar o porquê desta definição. Assim, considerando-se as medidas entre os 2,75m e os 3,00m para a circulação automóvel e os 1,20m a medida mínima para um passeio de dimensões legais e confortáveis, temos  $1,20\text{m} + 2,75\text{m} + 1,20\text{m} = 5,15\text{m}$  e  $1,20\text{m} + 3,00\text{m} + 1,20\text{m} = 5,40\text{m}$  para ruas de um sentido de trânsito e passeios de ambos os lados.

Como tal, em ruas cujo perfil é inferior a este valor e uma vez que não faz sentido existir passeio apenas de um dos lados, julga-se como sensata, a opção do Perfil-tipo 1

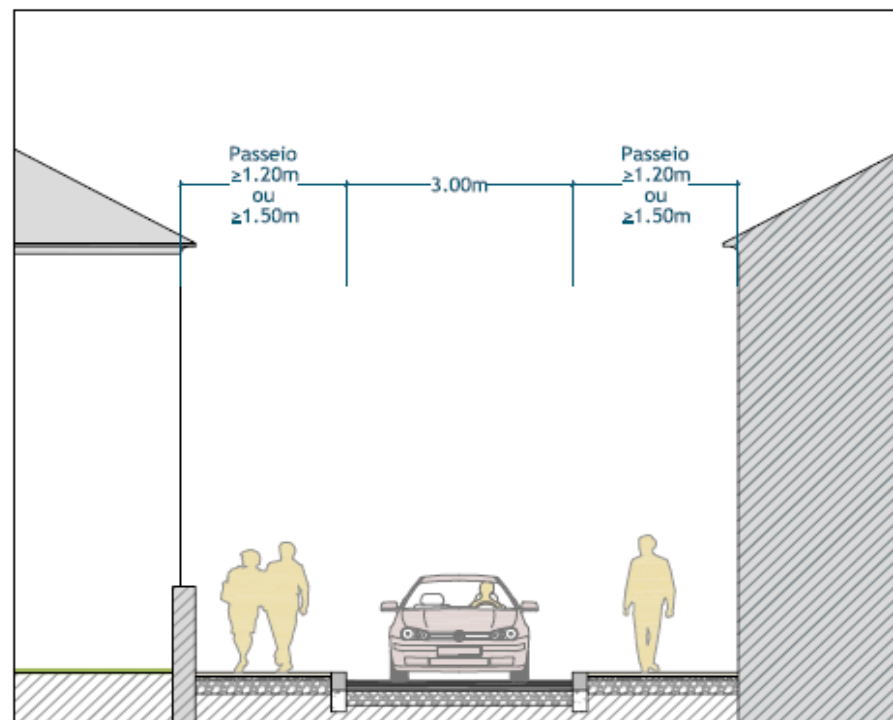
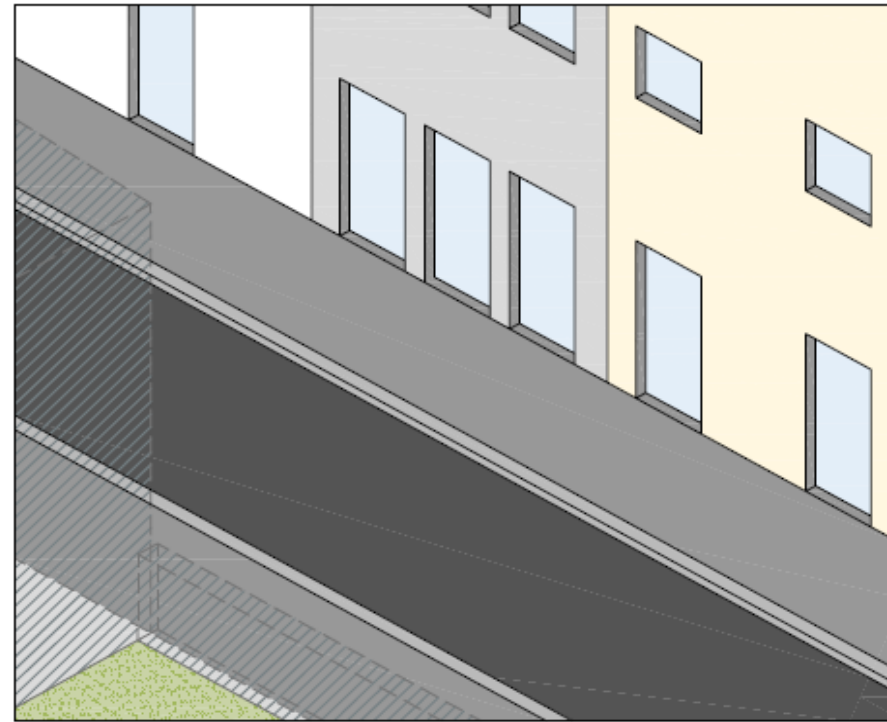
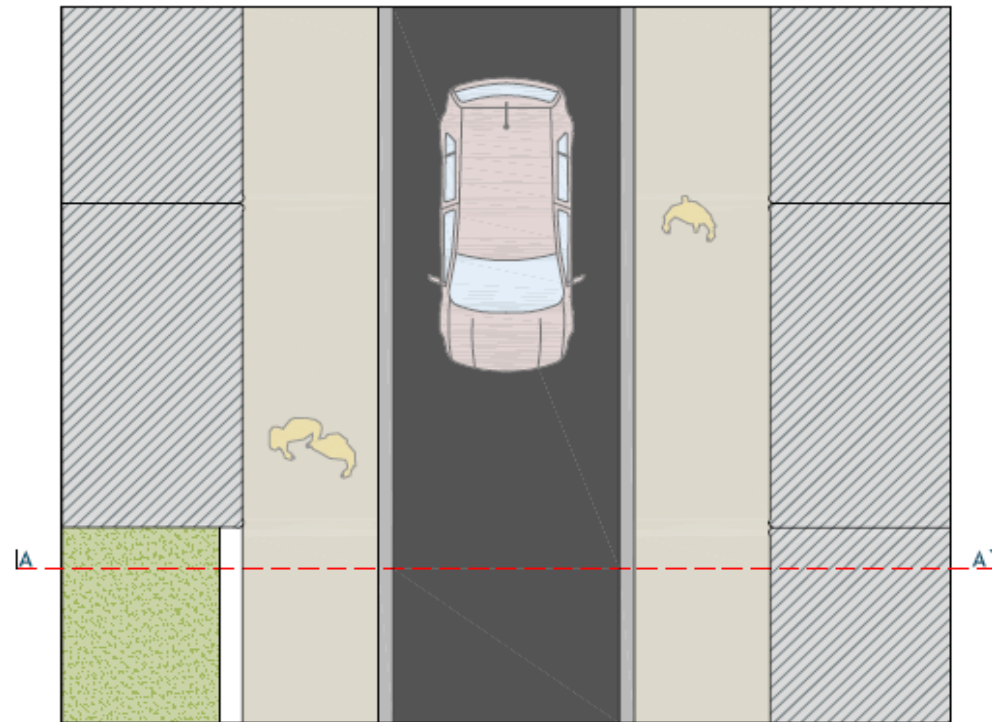
Neste segundo Perfil-tipo (Imagem 105), em que a dimensão média da rua se aproxima das medidas referidas, optamos por definir corredores laterais de pelo menos 1,20m de largura, em material confortável para circulação pedonal. Apesar do nivelamento do pavimento que se propõe também para este perfil, é feita a diferenciação entre as áreas de circulação automóvel e o fluxo pedonal, através da utilização de materiais distintos.

Refira-se, mais uma vez que, nestas situações, as ruas deverão ter um carácter partilhado com prioridade ao peão.

Imagem 105

PERFIL 3

2.4.3.3. Ruas com perfil médio entre a 5,40m e 8,40m



A medida 5,40m como mínima surge pelo referido no ponto anterior, os 8,40m de dimensão máxima, prendem-se com o facto de ser esta a medida tida por nós como mínima para se ter passeios de ambos os lados (1,20m + 1,20m) e dois corredores de circulação automóvel (3,00m + 3,00m). Percebe-se, deste modo e em função destes dois pontos (ruas com perfil médio inferior a 5,40m e ruas com perfil médio entre 5,40m e 8,40m) que a nossa opção se centra sempre no conforto e segurança do peão, não prejudicando a função que a rua tem relativamente ao automóvel.

Imagem 106

No seguimento da introdução feita no ponto anterior, constatamos também que muitas são as ruas que possuem um perfil onde circulam automóveis em ambos os sentidos, sacrificando-se para isso a mobilidade pedonal, uma vez que os passeios ficam com dimensões exíguas.

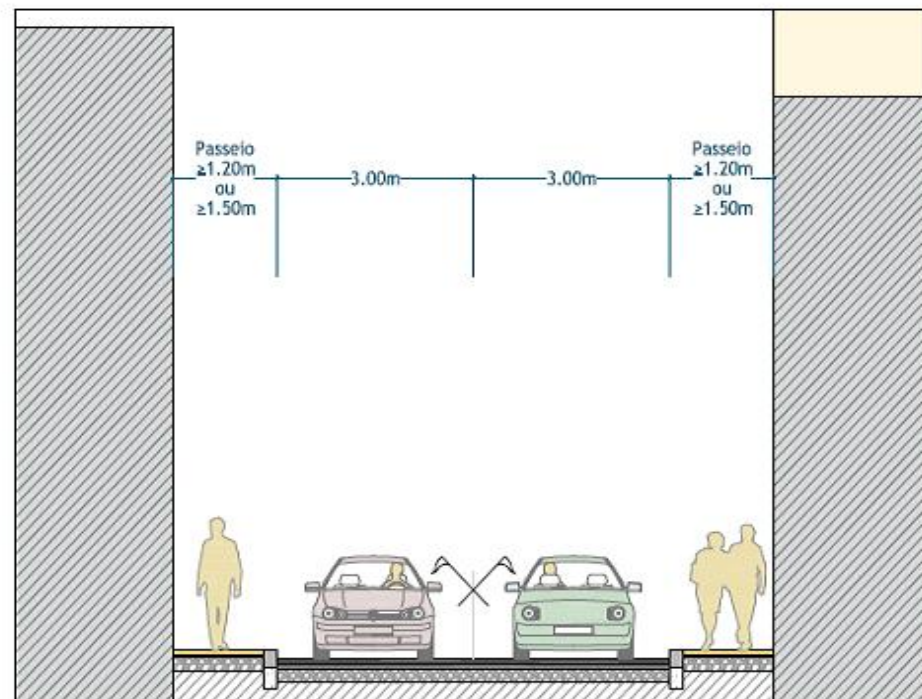
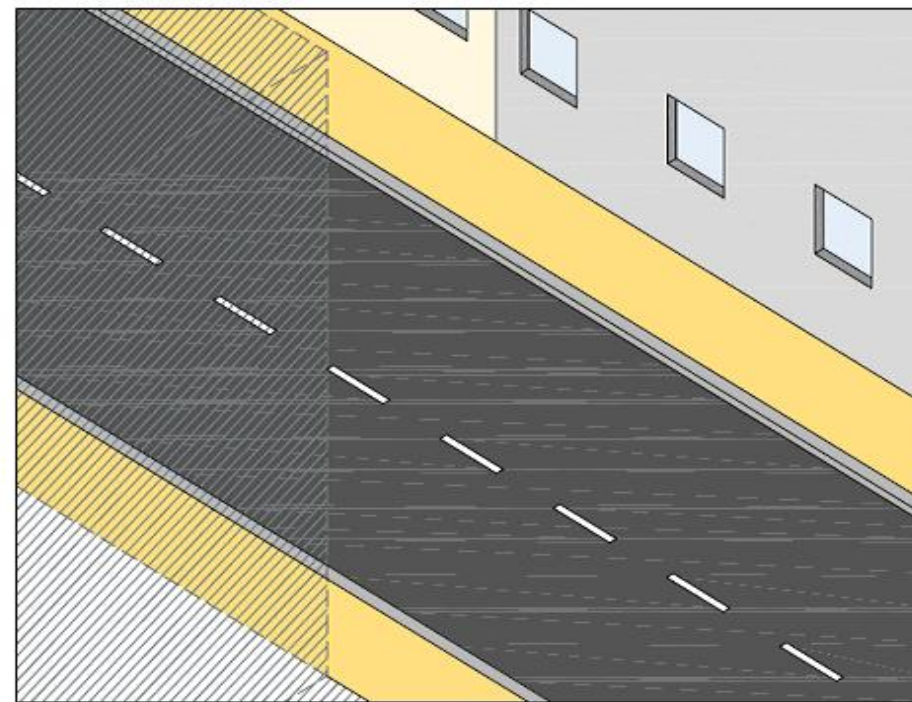
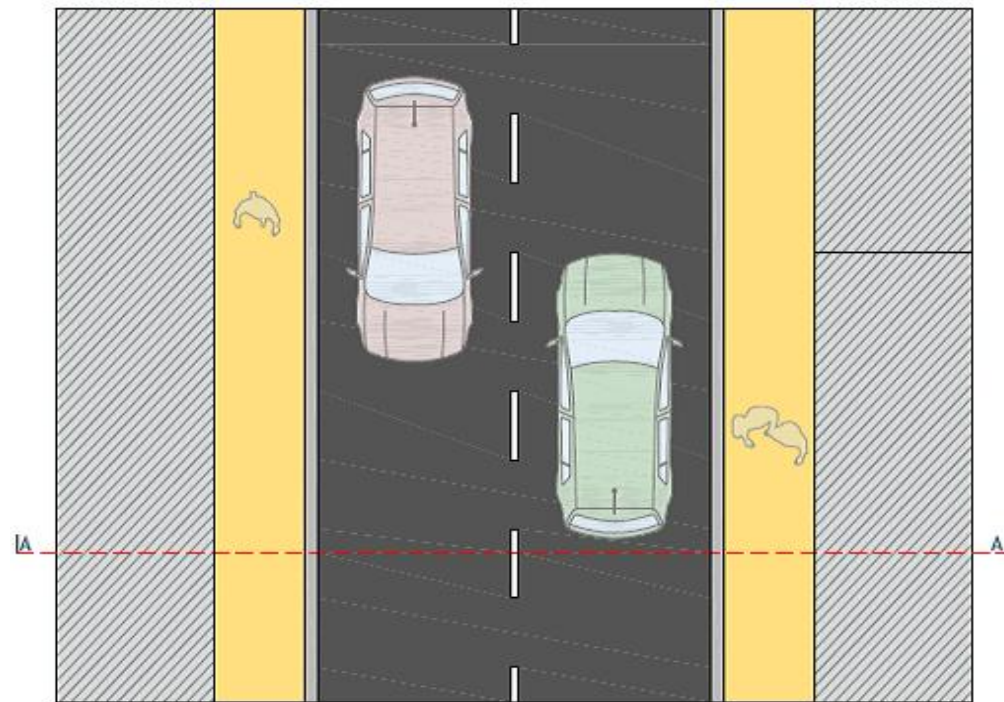
Assim, para ruas com perfil médio compreendido entre 5,40m e 8,40m propomos a reformulação deste, estruturando a rua com apenas um sentido automóvel, passando a denominar esta tipologia de ruas de Perfil 3.

Os sentidos automóveis são aspectos que manter-se-ão caso estes já se verifiquem ou a alterar quando as ruas sejam de dois sentidos, reformulando-se, também, os sentidos das ruas envolventes - se necessário - a fim de potenciar a fluidez de tráfego.

É, contudo, ponto assente que os passeios devem existir sempre que possível e a existir devem dar uma resposta total ao seu propósito de servir os peões, independentemente da sua maior ou menor capacidade de mobilidade.

PERFIL 4

2.4.3.4. Ruas com perfil médio entre 8,40m e 9,60m



Passeio 1,20m + Faixa de rodagem 3,00m + Ilha central 1,20m + Faixa de rodagem 3,00m + Passeio 1,20 m = 9,60m.

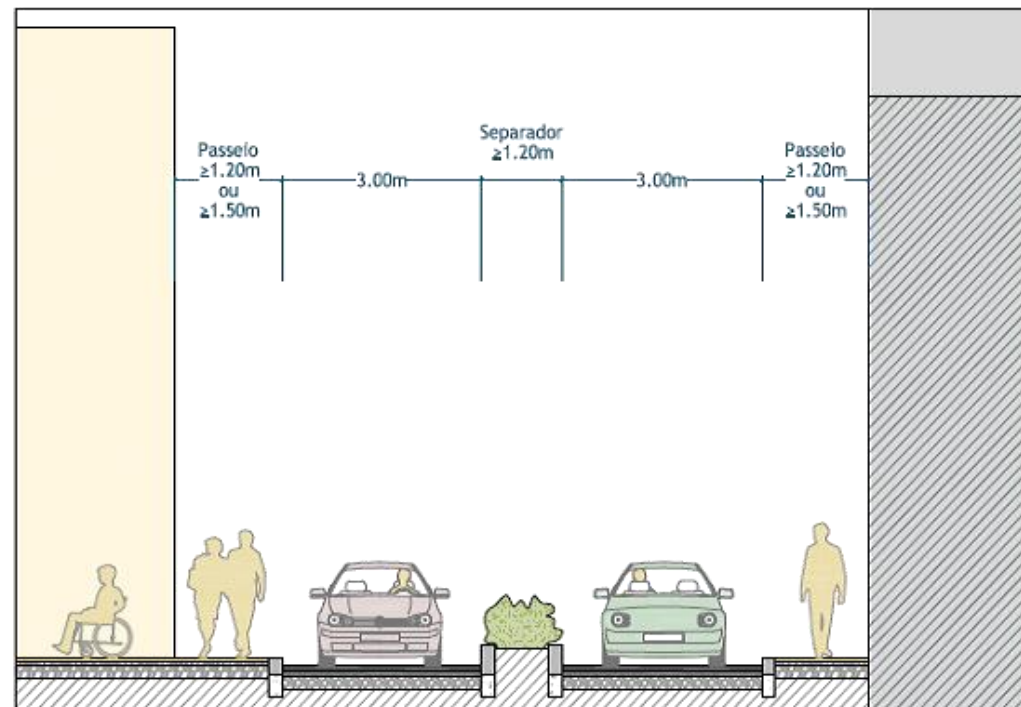
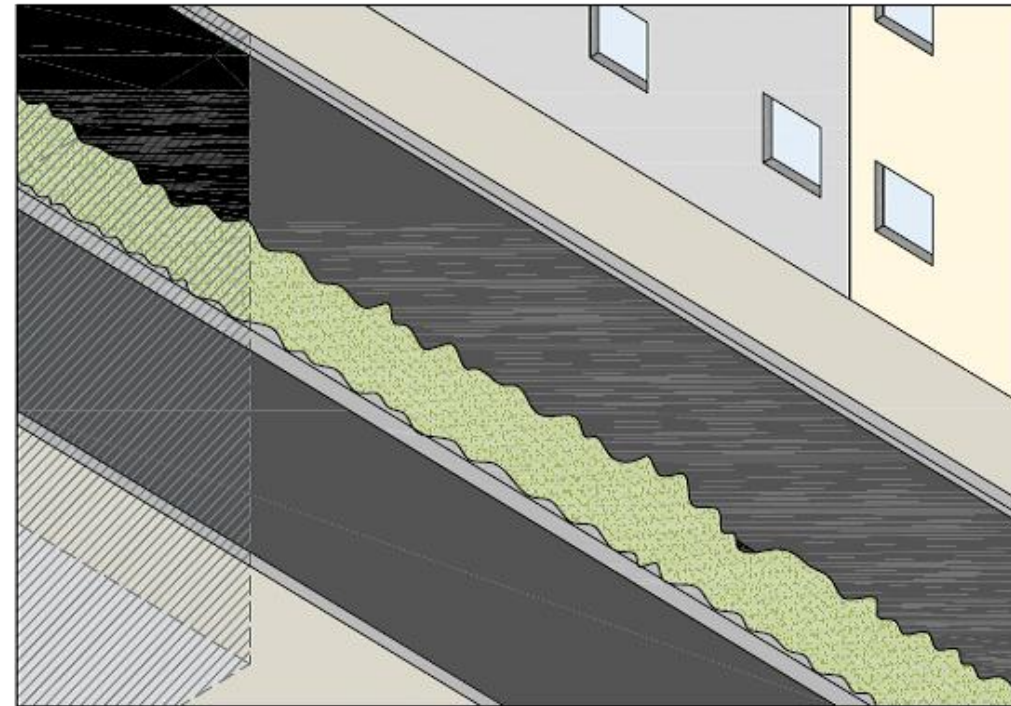
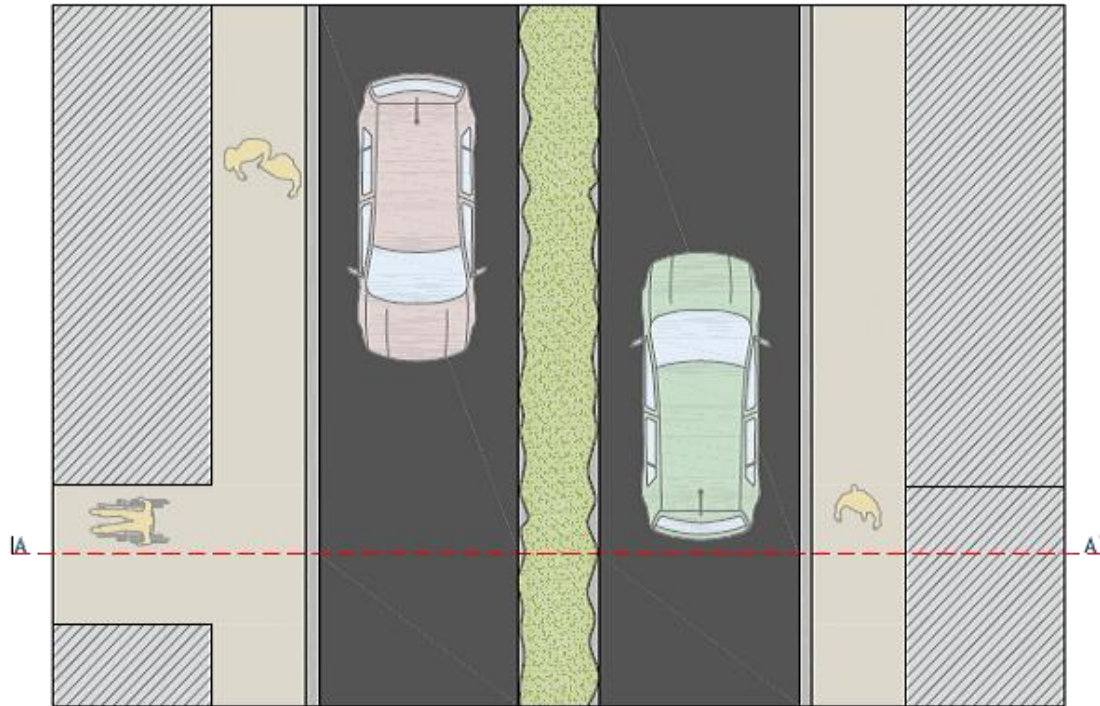
Nas ruas cujo perfil médio se situa no intervalo imediatamente acima referido, surge a possibilidade de concretizar o que foi mencionado no ponto anterior, ou seja, existir, de forma confortável a possibilidade de ter passeios de ambos os lados, possuindo também duas faixas de rodagem de 3,00m (Imagem 107), sendo que se mantivermos este valor e o perfil se aproximar dos 9,60m é-nos permitido ter passeios com dimensões superiores aos mínimos. A partir dos 9,60m existem várias possibilidades, no entanto este valor de referência surge devido ao facto de somarmos aos 8,40m (atrás explicados) mais 1,20m de largura mínima de uma possível ilha central.

A referência à ilha central surge do enquadramento que esta merece na legislação específica de Acessibilidade e Mobilidade para Todos e, pelo facto, de ser uma opção constante nas ruas centrais e mais recentes de muitas das nossas cidades. Assim, imaginando a possibilidade de ilha – abordada e ilustrada anteriormente – ser contemplada, o valor de 9,60m estabelece o mínimo do intervalo deste Perfil-tipo.

Imagem 107

PERFIL 5

2.4.3.5. Ruas com perfil médio superior a 9,60m



Esta imagem, que contempla um corredor separador central, remete – como é referido no texto lateral, uma vez que a ilustração aí presente mostra, de forma clara e objectiva o dimensionamento das zonas em que estes corredores são atravessados.

Ver secção 1.6 | Capítulo I | DL 163/2006, de 8 de Agosto.

Sendo o valor 9,60m o valor referência máximo dos perfis mencionados anteriormente, onde se contemplam todas as situações mais frequentes, resulta assim um valor marco a partir do qual os elementos se estruturam e desenvolvem de forma tranquila, no que diz respeito ao bom desenho urbano.

De facto, a partir de 9,60m as possibilidades são imensas, uma vez que são inúmeras as opções em termos de desenho urbano sendo ainda que – mediante o perfil médio destas ruas – se podem conciliar soluções. Assim, apresentamos de seguida três possibilidades, exemplificando possibilidades de intervenção.

Estas soluções podem, como se referiu atrás, estruturar-se em conjunto.

A primeira possibilidade (Imagem 108) surge como ilustração ao que é referido no fim do ponto anterior, rua de dois sentidos com passeios de ambos os lados e ilha central. Uma referência, a propósito de ilhas centrais.

Imagem 108

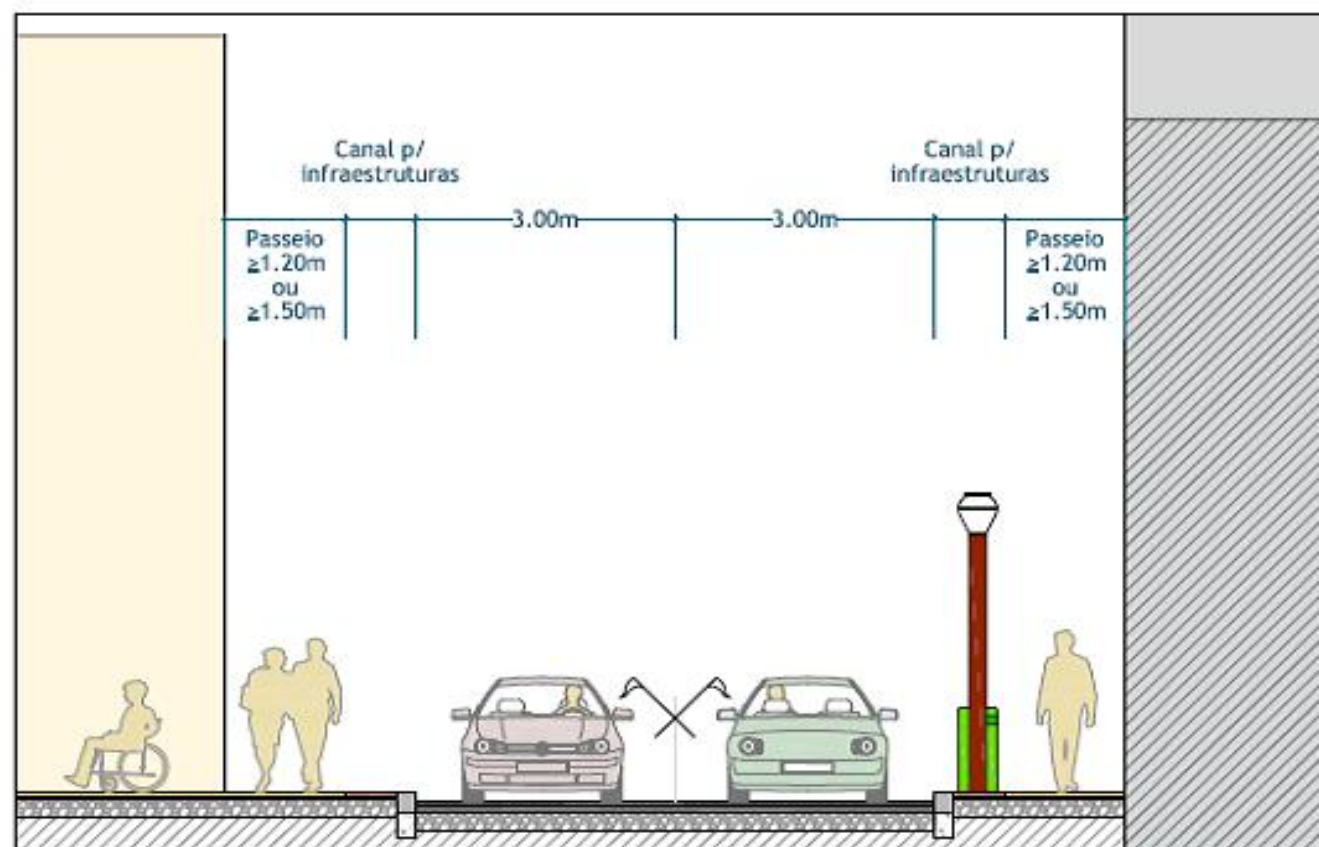


Imagem 109

A segunda possibilidade que se apresenta é a que consideramos melhor no âmbito de tudo o que já referimos.

Como se pode constatar nas Imagens 109/110, esta opção permite a criação de corredores de infraestruturas “separados” dos canais de circulação pedonal o que acarreta um conjunto significativo de benefícios e permite a resolução, da melhor forma possível, de muitos problemas no âmbito da acessibilidade e mobilidade.

Nesta mesma imagem, a opção estética passou – sobretudo devido ao seu carácter exemplificativo – por definir o chamado “corredor de infra-estruturas” em material e/ou cor diferente para se perceber a distinção entre canal de infra-estruturas e mobiliário do canal de circulação pedonal. Para além das peças referidas, o efeito barreira que estes corredores têm entre o automóvel e o peão acentua-se quando o mesmo comporta um significativo corredor verde ou arbóreo, facto assinalado em muitas cidades nórdicas.



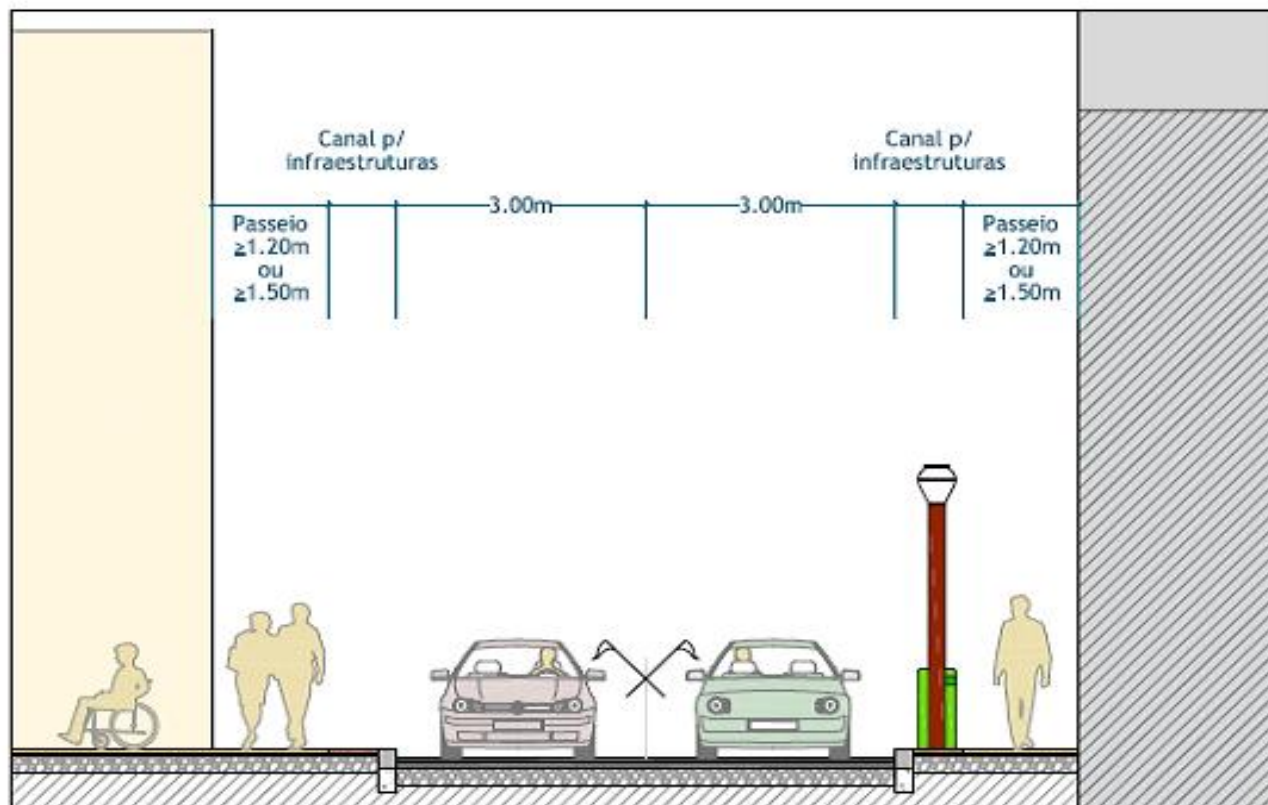
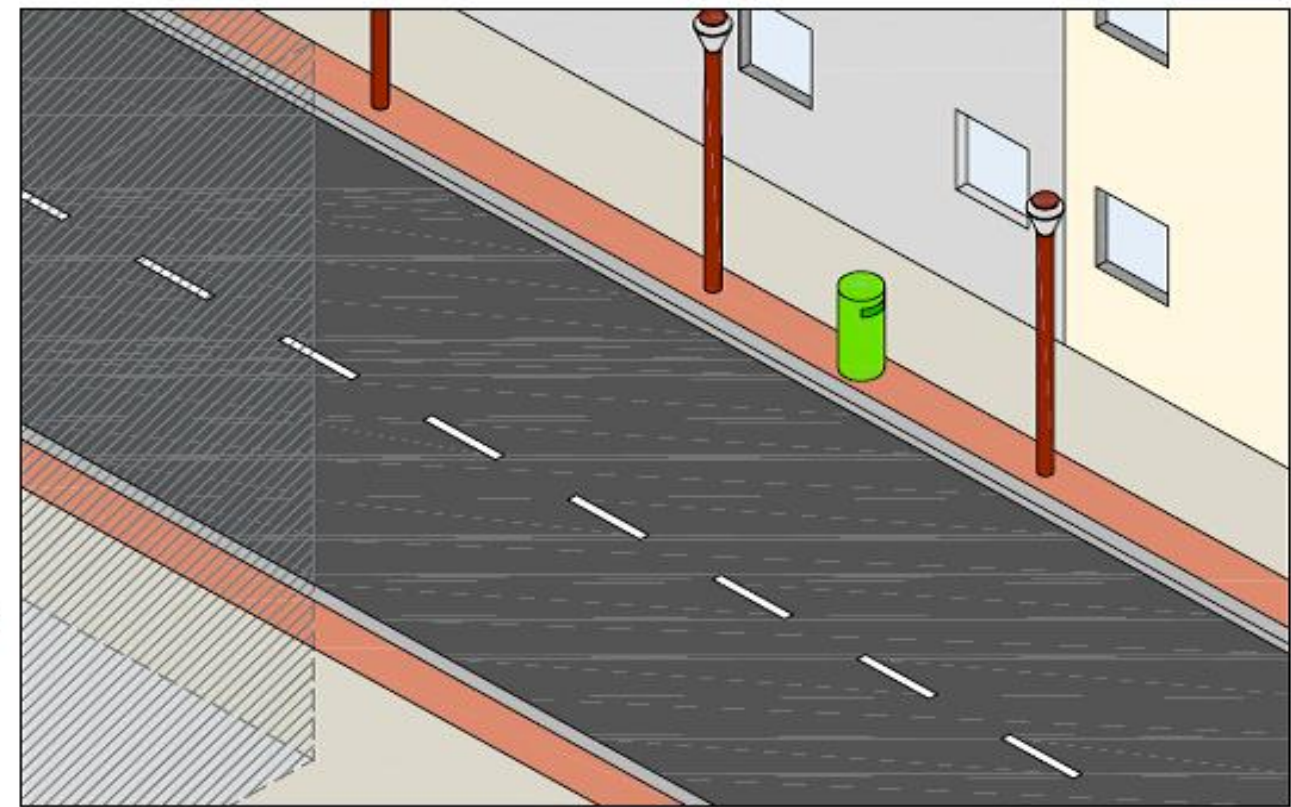
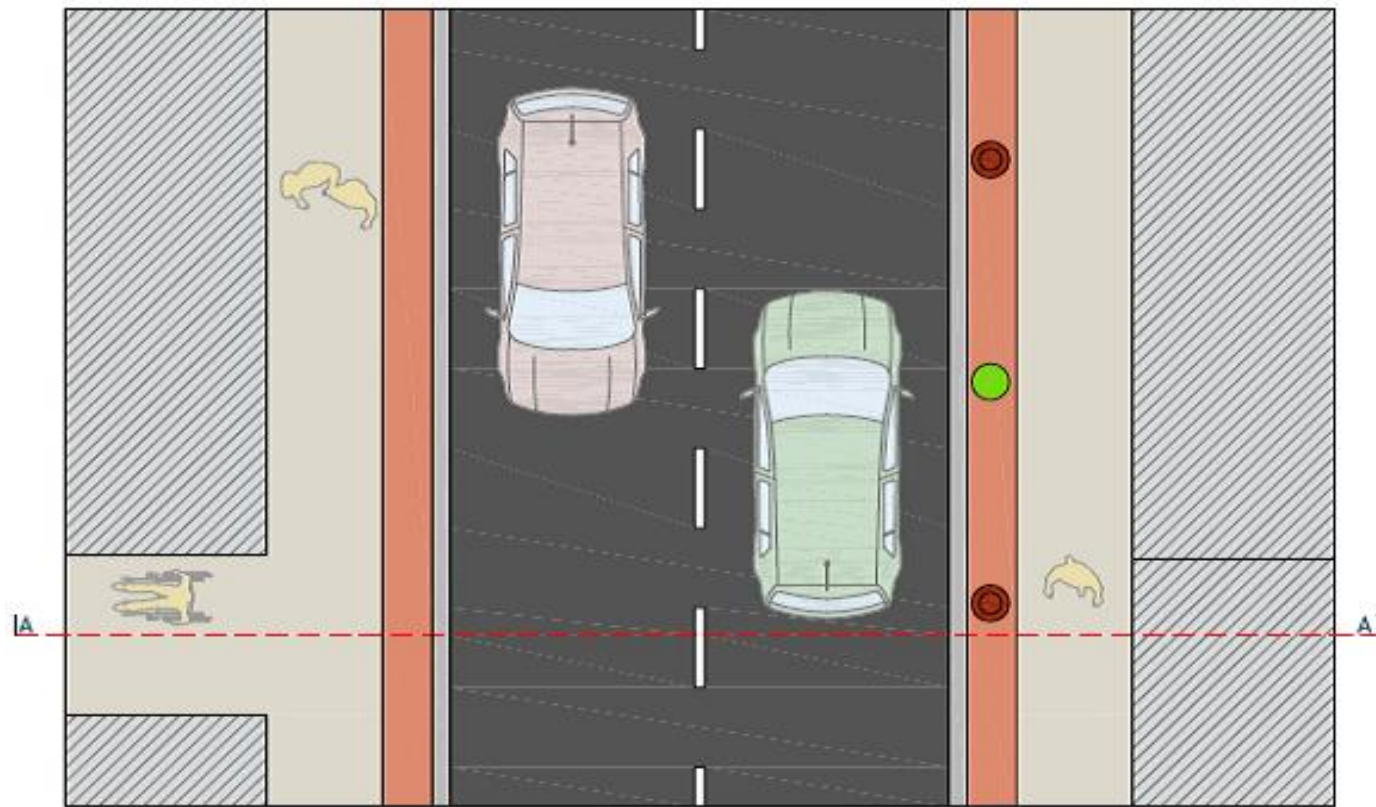
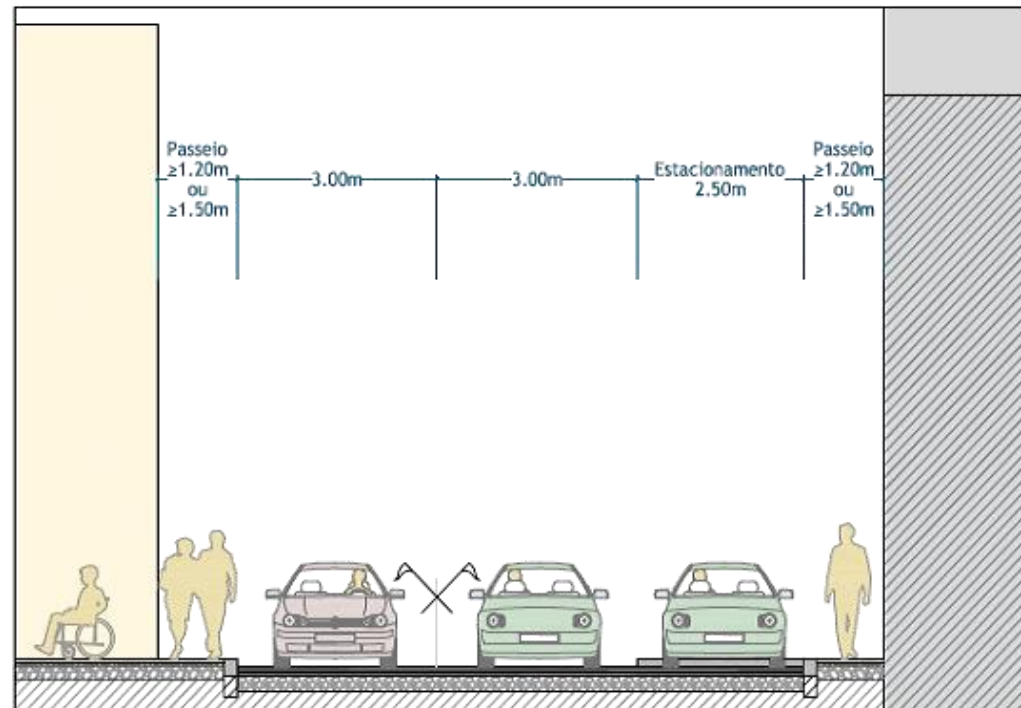
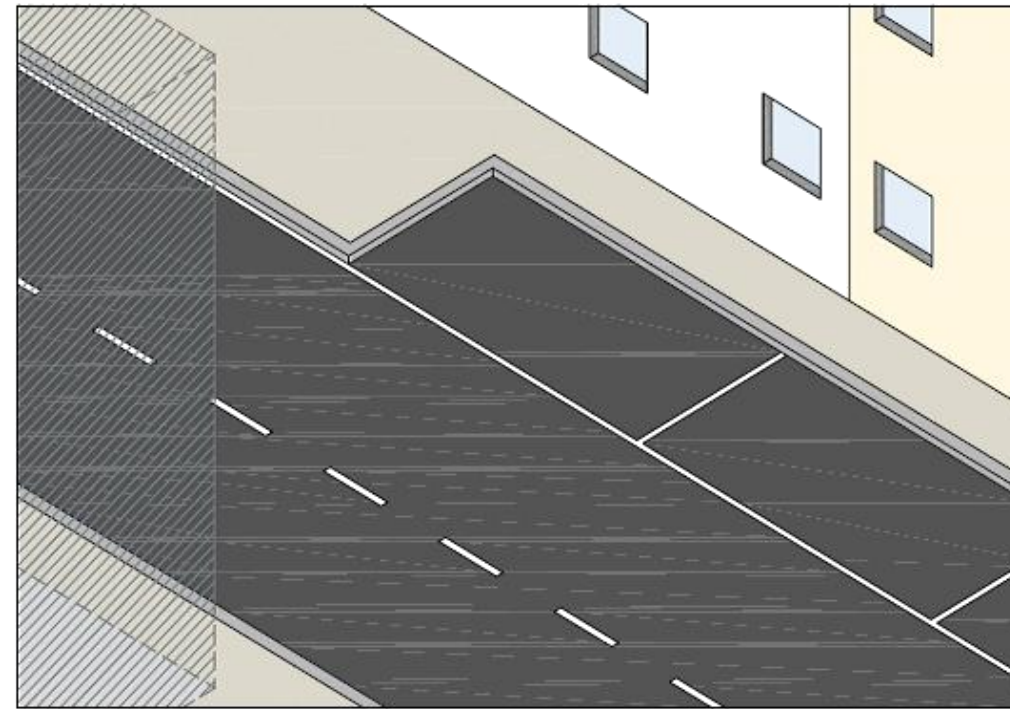
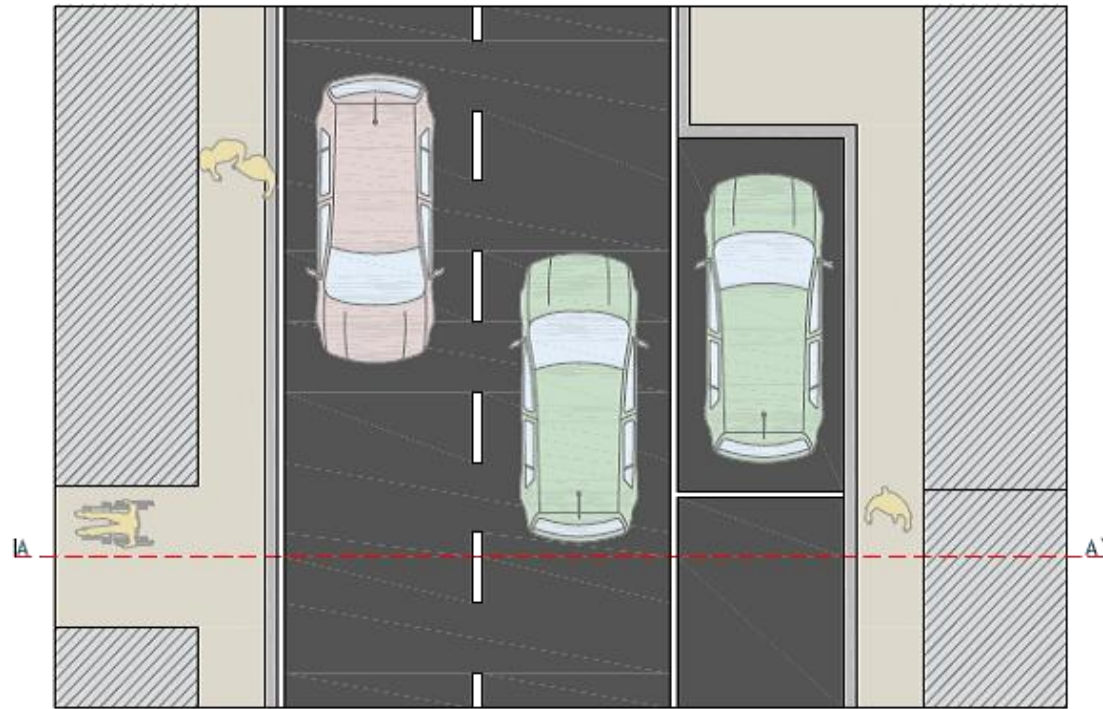


Imagem 110



O último exemplo de Perfil-tipo, para ruas com largura média superior a 9,60m, apresenta uma solução diferente em que, para além da dupla faixa de circulação viária e dos passeios de ambos os lados, temos uma baía de estacionamento. Esta possibilidade remete-nos, devido a este facto, para um perfil de rua médio superior ao das duas possibilidades apresentadas anteriormente, uma vez que a zona destinada ao estacionamento ocupa uma largura – eventualmente – superior aos canais de infra-estruturas ou ao corredor separador central, sugerindo-se para os lugares de estacionamento (como foi referido anteriormente) uma largura de 2,50m por 5,00m, o que para além de ser confortável, permite que os estacionamentos destinados a pessoas com mobilidade condicionada possam integrar-se perfeitamente com os restantes.

Deste modo, temos representado ao longo das últimas páginas um conjunto de Perfis-tipo capazes de responder à generalidade das situações presentes nas ruas das vilas e cidades portuguesas. A sua adaptação à realidade não é sobre o princípio de receita que se aplica de forma instantânea a qualquer situação. Deve antes ser vista e interpretada como uma matriz orientadora que alerta para situações que temos e devemos considerar no desenho do espaço público, nomeadamente em elementos que, inevitavelmente, são definidores da forma como vivemos e percorremos as cidades, como são efectivamente as ruas. As ilustrações que se apresentam devem ser entendidas à luz da especificidade e particularidade de cada local, seja em termos técnicos, estéticos e/ou construtivos.

A finalizar esta sequência de Perfis-tipo, a chamada de atenção para um ponto tratado de seguida, os cruzamentos e entroncamentos, e a referência – uma vez mais – ao facto de as propostas apresentadas neste último ponto (ruas com perfil médio superior a 9,60m) serem uma amostra simbólica do que ruas com esta dimensão permitem fazer. De facto, as três possibilidades apresentadas poderiam perfeitamente coexistir numa única rua, caso a sua dimensão o permitisse.

Imagem 111

**2.4.3.6. Cruzamentos e Entroncamentos**

Imagem 112

Apesar de estarem inerentes a um conjunto significativo de condicionantes, as ruas, enquanto canais de circulação pedonal e/ou viária, permitem, como vimos, o desenvolvimento de uma série de Perfis-tipo. Contudo, esses “espaços canal” não se organizam nem se desenvolvem por troços independentes. Na realidade, eles estruturam a cidade pelo facto de se unirem, formando uma rede contínua. Assim, esses mesmos pontos de união são algo cuja sensibilidade não permite encaixá-los na metodologia de intervenção que aqui apresentámos. Como é evidente, pontos que se assumem como cruzamentos ou entroncamentos (Imagem 112) são pontos cuja intervenção só pode ser feita em função de um leque de especificidades que a condicionam a todos os níveis, destacando-se desde logo a sua geometria.

Deste modo, situações deste género implicam o desenvolvimento de propostas assentes em bases mais rigorosas e em estudos significativamente mais aprofundados no detalhe do desenho urbano, para que a solução encontrada seja a mais correcta e funcional possível, a todos os níveis.

#### 2.4.4. CONCLUSÕES

Ao longo deste volume desenvolvemos o que consideramos ser um importante auxiliar de intervenção nas nossas vilas e cidades de forma a concretizar, convenientemente, as melhores práticas no âmbito da Acessibilidade e Mobilidade para Todos. Não apresentamos aqui, como já foi referido e repetido, nenhuma “poção mágica” que pode ser aplicada em série e que resolve facilmente qualquer situação pois, como se sabe, em urbanismo e desenho urbano, receitas não existem. Existem, isso sim, princípios e normas que devem ser aplicados em função da realidade e da peculiaridade de cada local. O cruzamento das explicações, escritas e desenhadas, aqui apresentadas, com os levantamentos de cada local são, do nosso ponto de vista, as ferramentas necessárias à elaboração de soluções que serão capazes de tornar significativamente melhores as nossas vilas e cidades.

De facto, se conseguirmos oferecer a vila ou a cidade (ou os pontos fundamentais da sua estrutura activa) a todos os seus utilizadores – efectivos e/ou potenciais – estamos a garantir vilas e cidades com mais e melhor qualidade de vida. O que é, seguramente, o garante de mais-valias económicas e, principalmente, sociais.

## 2.5. SOLUÇÕES ESPECÍFICAS DA ÁREA-PLANO



Figura 2.10. Área de Intervenção do Plano Local de Promoção da Acessibilidade de Vila Franca de Xira.

A área objecto de estudo do Plano Local de Promoção da Acessibilidade, apresentada na Figura 2.10, corresponde à cidade de Vila Franca de Xira.

Caracteriza-se pela presença de uma malha urbana consolidada no centro histórico e vias de distribuição constituída por tipologias de alojamentos que oscilam entre zonas de habitação colectiva e habitação unifamiliar, onde o comércio e serviços se encontram normalmente instalados no centro da cidade e áreas em fase de consolidação urbanística.

As abordagens de análise e diagnóstico da temática da Acessibilidade para Todos no espaço público, aplicadas na fase de estudo anterior, permitiram distinguir as barreiras existentes na via pública - arquitectónicas, urbanísticas e/ou móveis - e os seus padrões de distribuição.

Concluída a fase de diagnóstico, onde foram isoladas as áreas territoriais que apresentam problemas homogéneos, as ruas estratégicas em estudo foram sujeitas a uma análise pormenorizada e aprofundada, através da qual se obtiveram as soluções e propostas que seguidamente se apresentam.

## 2.5.1. RUAS ESTRATÉGICAS EM ESTUDO



Figura 2.11. Vista Geral dos arruamentos em análise.

A cidade de Vila Franca de Xira apresenta características particulares que lhe conferem uma identidade muito própria.

Para que o estado da acessibilidade na cidade de Vila Franca de Xira melhore e influencie directamente a qualidade do ambiente urbano, as soluções que de seguida se apresentam, envolvem ruas estratégicas que contêm um conjunto de problemas de acessibilidade específicos e que, à luz do presente estudo, merecem uma atenção especial, seja pela urgente resolução das questões identificadas, seja pela sua homogeneidade.

Na primeira fase do estudo, seguindo as ruas estratégicas distinguidas, foi possível proceder a uma análise mais pormenorizada e aprofundada das mesmas e entender e dar a conhecer os seus principais problemas em matéria de Acessibilidade para Todos.

Tendo em conta os problemas encontrados em cada uma das ruas, os mais notórios, principalmente a nível de ausência ou falta da dimensão legislada de passeios, encontram-se nos seguintes arruamentos.

As propostas, dirigidas à totalidade do território analisado remetem para soluções de acessibilidade, pretendendo constituir um factor determinante na melhoria da qualidade do ambiente urbano da cidade de Vila Franca de Xira.

## INTERVENÇÕES PREVISTAS

Tendo em conta as problemáticas existentes na malha urbana da cidade de Vila Franca de Xira, identificadas no momento de análise da acessibilidade, as propostas apresentadas em esboço de adaptação das soluções de acessibilidade, remetem para a redefinição da tipologia dos arruamentos, com a criação de uma rede contínua de percursos pedonais acessíveis e confortáveis, conduzindo, desta forma, à melhoria da qualidade dos espaços públicos desta cidade.

As problemáticas com maior incidência na Acessibilidade e Mobilidade de Todos na cidade de Vila Franca de Xira, estão relacionadas essencialmente com a ausência de passeios e de passagens de peões e adaptação das passeadeiras existentes. Deste modo a cidade necessita alterações de desenho urbano, essencialmente no que diz respeito à construção de passeios e passeadeiras regulamentares.

Além destes elementos que asseguram a continuidade dos percursos acessíveis no espaço público da cidade, são igualmente consideradas acções de realocação de elementos de sinalização de trânsito, iluminação pública, semáforos ou mobiliário urbano. Os trabalhos referidos implicam, por vezes, que a intervenção seja acompanhada de uma pequena obra, nomeadamente a regularização do pavimento nos locais onde é feita a remoção do objecto.

Para os arruamentos onde foi identificada ausência de passeio e/ou falta da dimensão legislada dos mesmos, estudou-se o Perfil-Tipo de rua adequado, para orientação da entidade pública na resolução dos problemas da acessibilidade, podendo a mesma adoptar e/ou adaptar as soluções às ruas em causa, como apresentado nos quadros que se seguem.

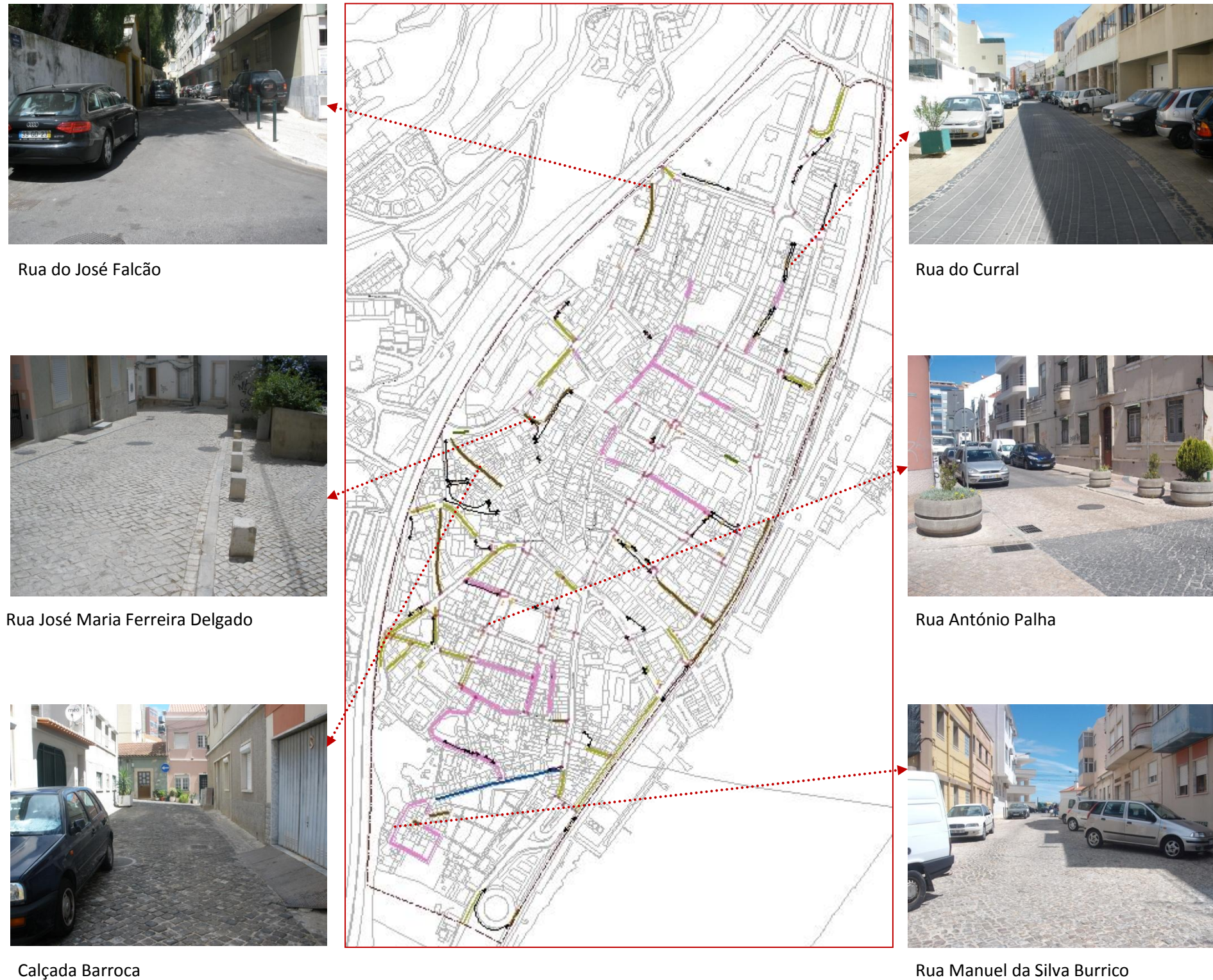
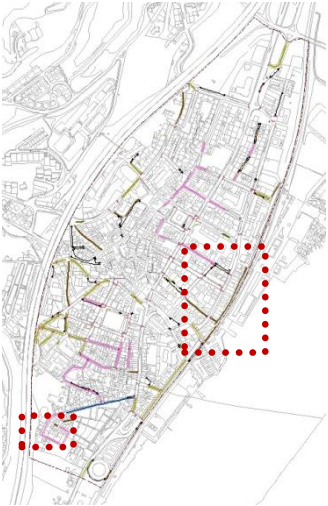
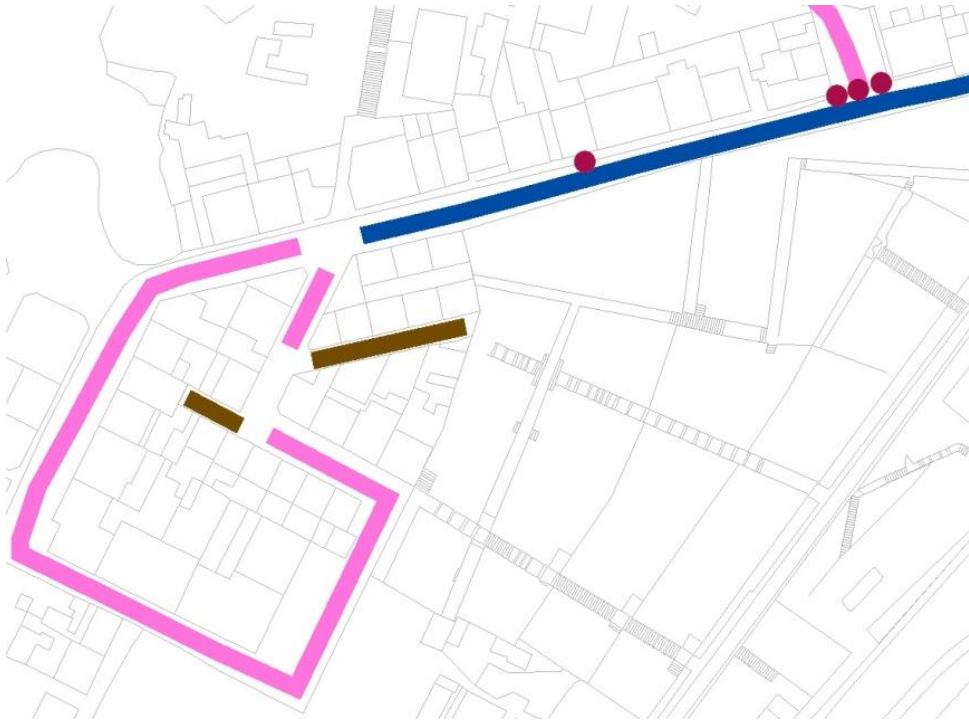






Figura 2.12. Localização e identificação dos arruamentos com a proposta de perfil de rua tipificado (3).


Soluções de Acessibilidade e Mobilidade Para Todos - Cidade de Vila Franca de Xira

Localização	Situação actual – Ruas de Perfil inferior a 5,15 metros	
	<p><b>Rua António Félix</b></p>  	<p><b>Rua da Praia</b></p>  
<p><b>Problemas identificados</b></p>		
<p>Ausência de passeios;</p>		
<p>Utilização de pavimento irregular (cubo e paralelepípedo de granito), o qual não é confortável, e faixa de pavimento liso com largura não regulamentar.</p>		



Soluções tipo a adoptar	Esquiço de adaptação de soluções de acessibilidade	
<p>Construção de faixa central, com largura mínima de 1,20 metros, em pavimento confortável e anti-derrapante, contínua e acessível.</p>	<p><b>PERFIL-TIPO 1 - RUAS COM PERFIL INFERIOR a 5,15m</b></p> 	
<p>Obras de regularização do pavimento, com material confortável para circulação pedonal;</p>		
<p>Colocação de sinalética de rua com prioridade ao peão, localizada de preferência nas fachadas ou nos corredores/ilhas de infra-estruturas criados para o efeito, com altura superior a 2,40m.</p>		

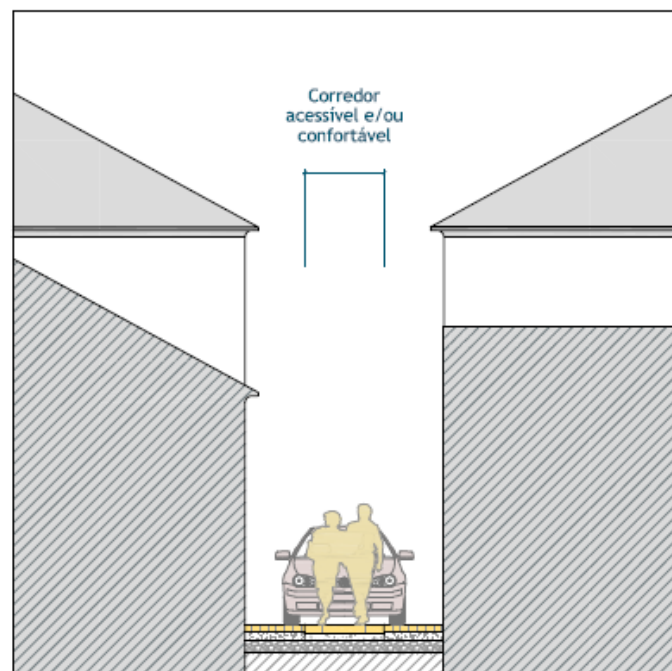
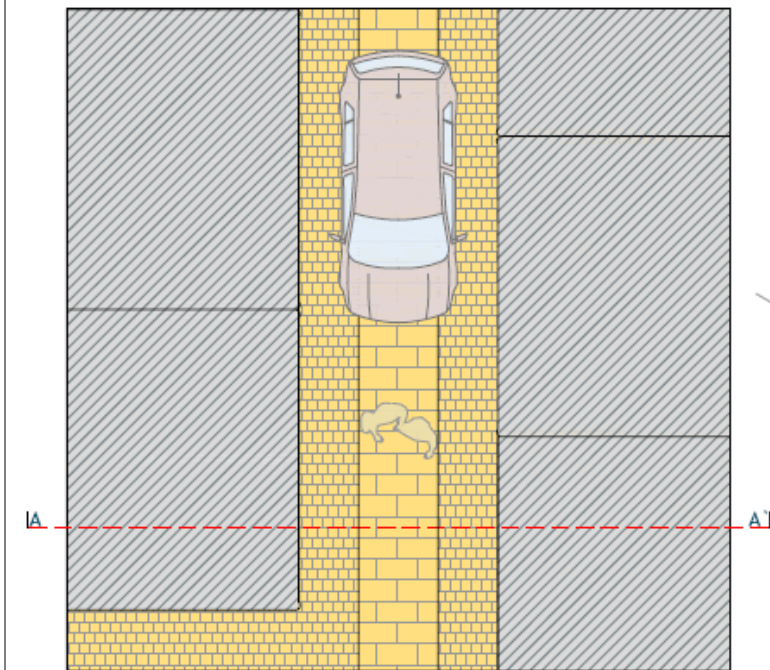
<p><b>Localização</b></p>	<p><b>Situação actual – Ruas de Perfil entre a 5,15m e 5,40 metros.</b></p>
	<p><b>Calçada da Costa Branca</b></p> 
<p><b>Problemas identificados</b></p>	
<p>Ausência de passeios;</p>	
<p>Subdimensionamento de passeios, de acordo com o estabelecido no DL 163/2006;</p>	
<p>Utilização de pavimento irregular (cubo de granito), o qual não é confortável;</p>	
<p>Presença de escadas não regulamentares.</p>	

Soluções tipo a adotar	Esquízo de adaptação de soluções de acessibilidade
<p>Construção de faixas com uma largura mínima de 1,20 metros, de pavimento confortável e acessível;</p>	<p><b>PERFIL TIPO 2 - RUAS COM PERFIL MÉDIO ENTRE 5,15m e 5,40 metros</b></p> 
<p>Sendo pertinente que a rua tenha os dois sentidos de trânsito, devido à importância que esta acarreta, propõem-se uma solução de via partilhada com prioridade ao peão, devendo o percurso acessível, ser construído de ambos os lados da via num material confortável;</p>	
<p>Colocação de sinalética de rua com prioridade ao peão, localizada de preferência nas fachadas ou nos corredores/ilhas de infra-estruturas criados para o efeito, com altura superior a 2,40m;</p>	
<p>Obras de regularização do pavimento, com material confortável para circulação pedonal;</p>	
<p>Colocação de corrimãos nas escadarias presentes, bem como, assegurar um percurso alternativo com inclinações máximas de 6%, em pavimento regular, confortável e acessível.</p>	

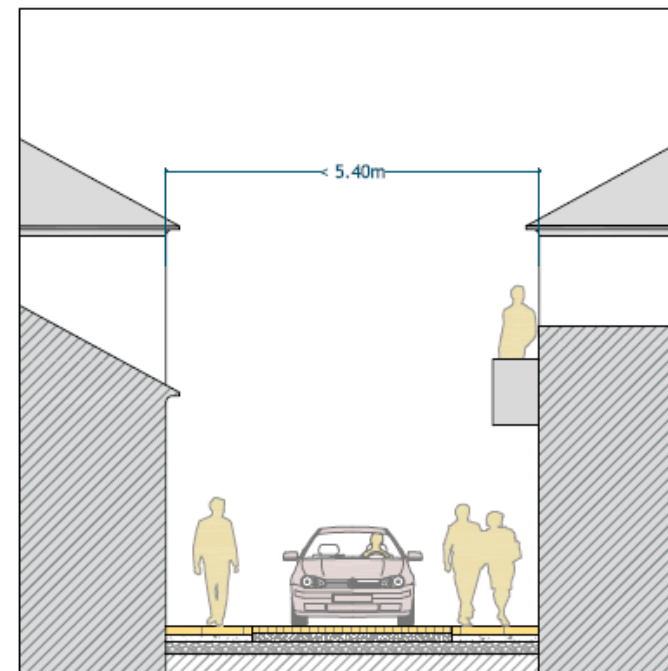
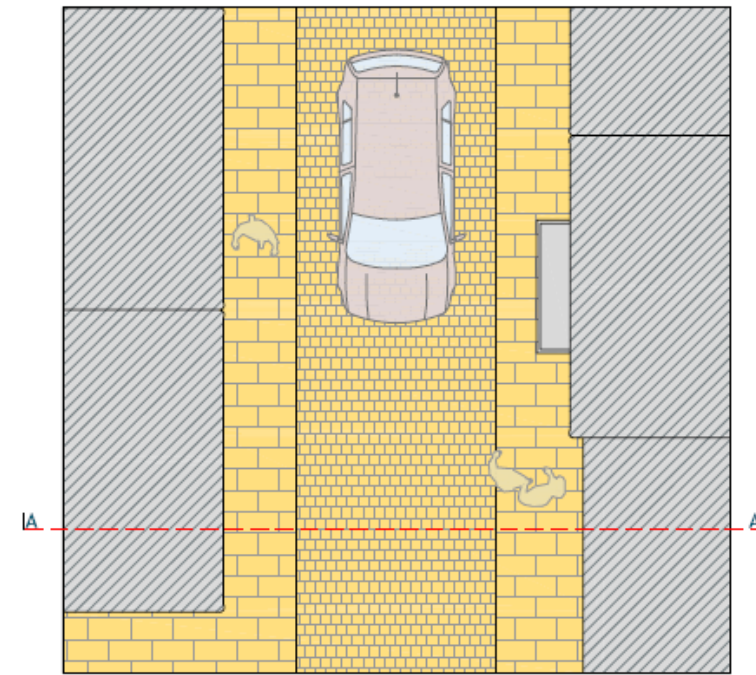
**Desenho dos perfis-tipo adaptáveis aos arruamentos supra mencionados**

**Soluções de acessibilidade**

Perfil-tipo 1: Largura da via inferior a 5,15m



Perfil-tipo 2: Largura da via entre 5,15m e 5,40m

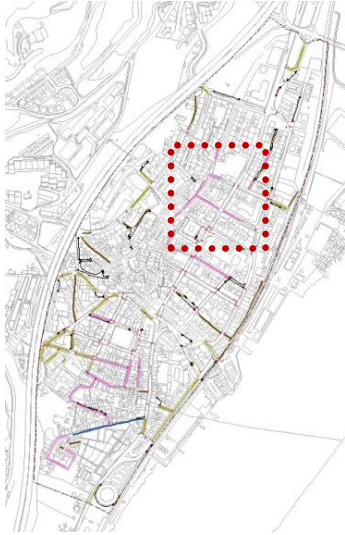
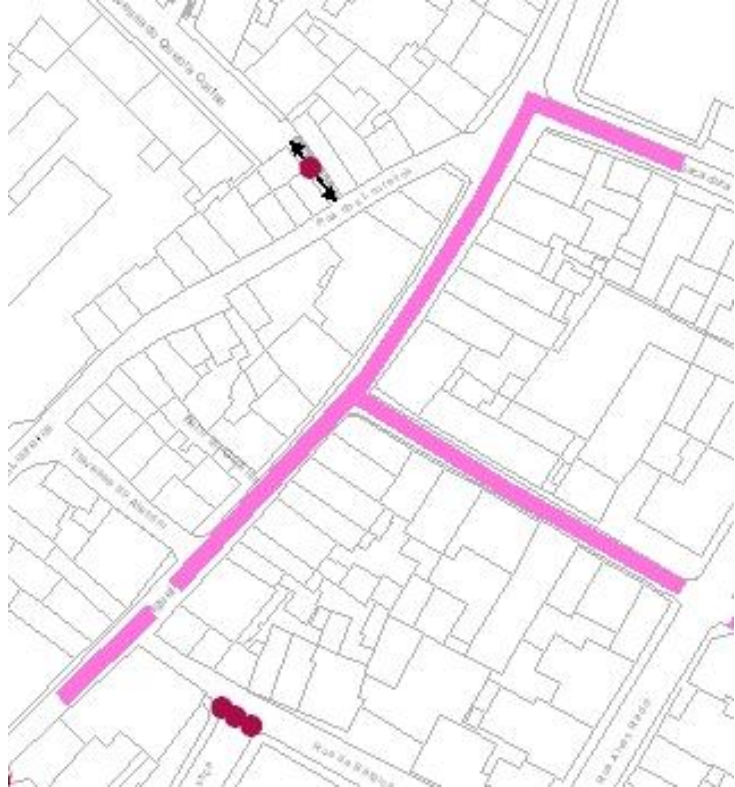
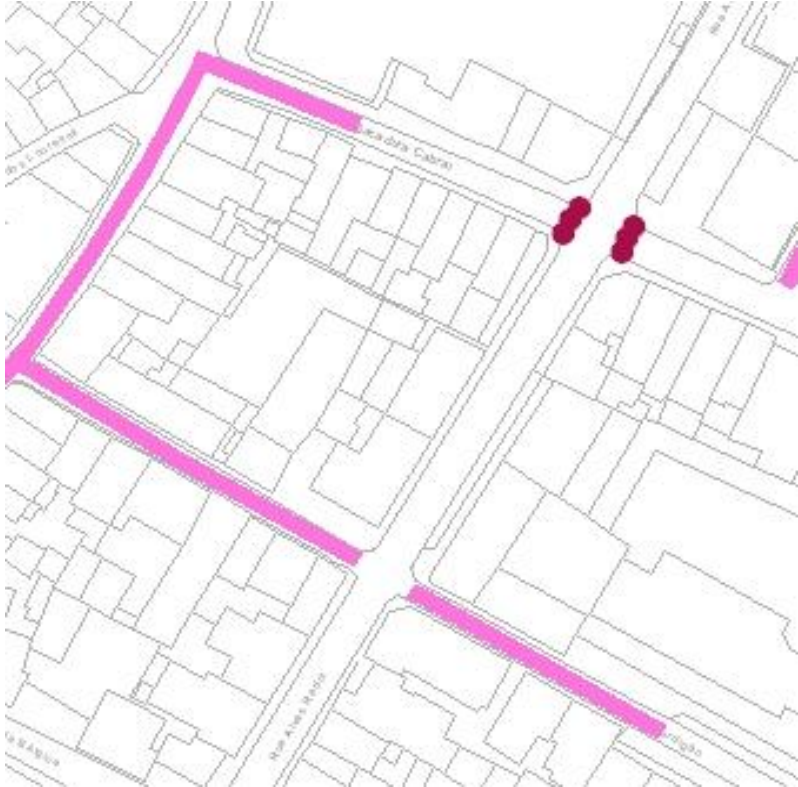




Aquando o levantamento das condições de acessibilidade de Vila Franca de Xira, registou-se que o Centro Urbano, concentra uma importante área de comércio, serviços e habitações, constitui um dos principais pontos de interesse da cidade.

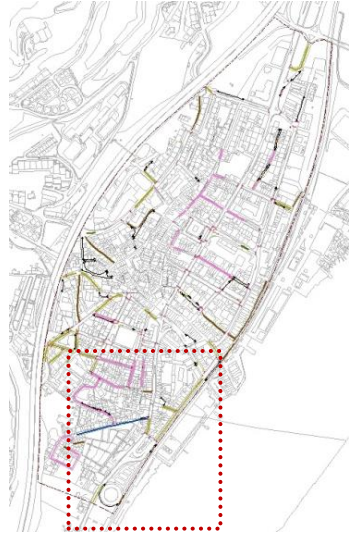
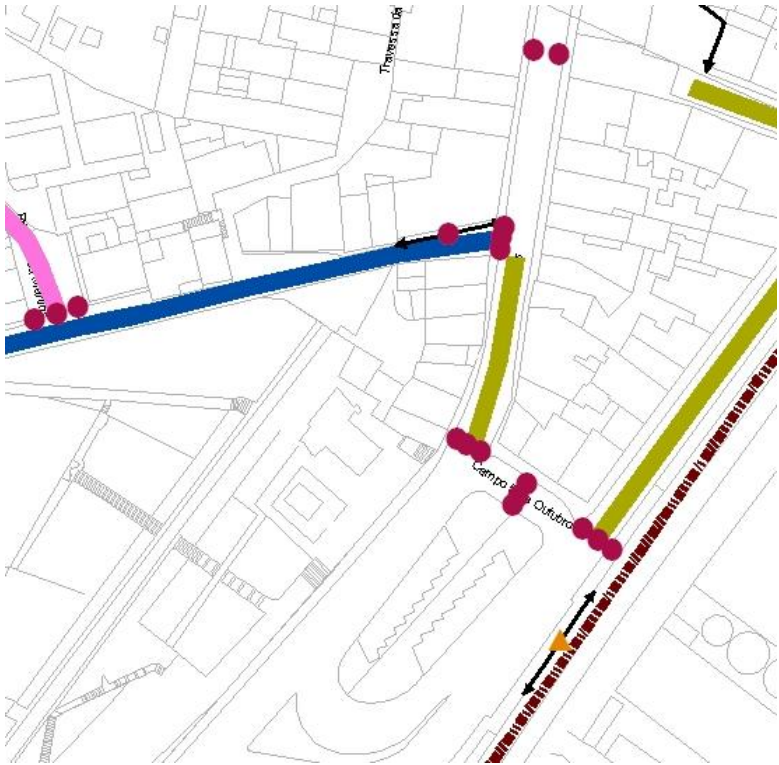
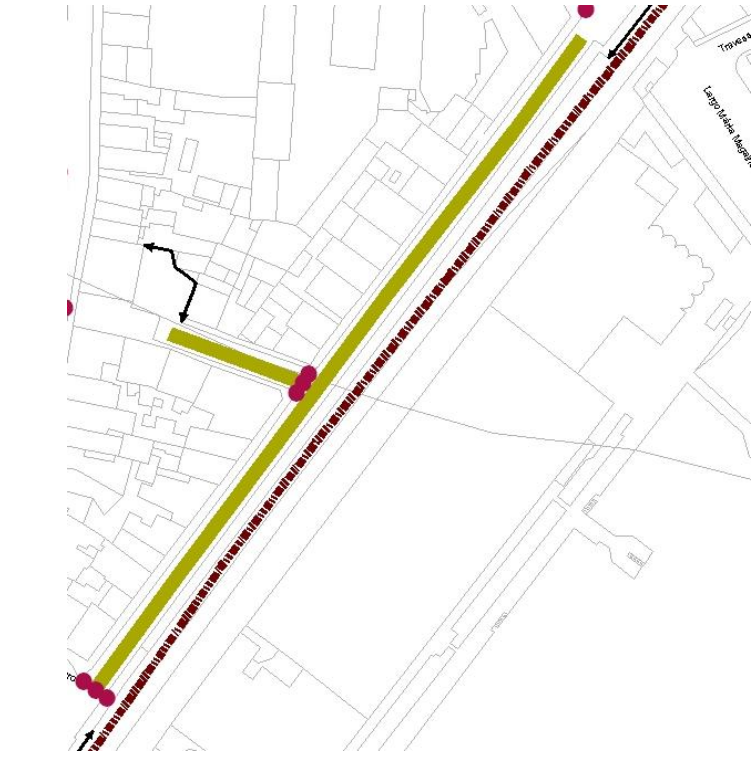


A C.M. de Vila Franca de Xira, poderá ter em conta as várias soluções de acessibilidade e adaptar ou adoptar as propostas de desenho do espaço urbano apresentadas. As imagens adjacentes mostram alguns exemplos de soluções possíveis, nomeadamente, no espaço livre conseguido para o canal de circulação pedonal.

A Calçada da Costa Branca, sendo um acesso principal e único para os moradores, foi necessário atribuir um Perfil 2, permitindo assim a deslocação dos automóveis nos dois sentidos de trânsito.

A C.M. de Vila Franca de Xira, poderá ter em conta as várias soluções de acessibilidade e adaptar ou adoptar as propostas de desenho do espaço urbano apresentadas. As imagens adjacentes mostram alguns exemplos de soluções possíveis, nomeadamente, no espaço livre conseguido para o canal de circulação pedonal.

<p><b>Localização</b></p>	<p><b>Situação actual – Ruas de Perfil entre 5,40m e 8,40m.</b></p>	
	<p><b>Rua Doutor Miguel Bombarda</b></p> 	<p><b>Rua Noel Perdigão</b></p> 
<p><b>Problemas identificados</b></p>		
<p>Ausência de passeios;</p>		
<p>Subdimensionamento de passeios, de acordo com o estabelecido no DL 163/2006;</p>		
<p>Ausência de passagens de peões;</p>		
<p>Ausência ou má execução de rebaixamentos nos passeios para acesso às passagens de peões;</p>		

Soluções tipo a adotar	Esquízo de adaptação de soluções de acessibilidade	
<p>Construção de passeios de ambos os lados da via, contínuos, confortáveis e acessíveis;</p>	<p><b>PERFIL TIPO 3 – RUAS COM PERFIL ENTRE a 5,40m e 8,40m.</b></p>	
<p>Execução de passeadeiras e pequenas obras de rebaixamento de passeios para acesso às passagens de peões existentes;</p>		
<p>Obras de regularização do pavimento;</p>		

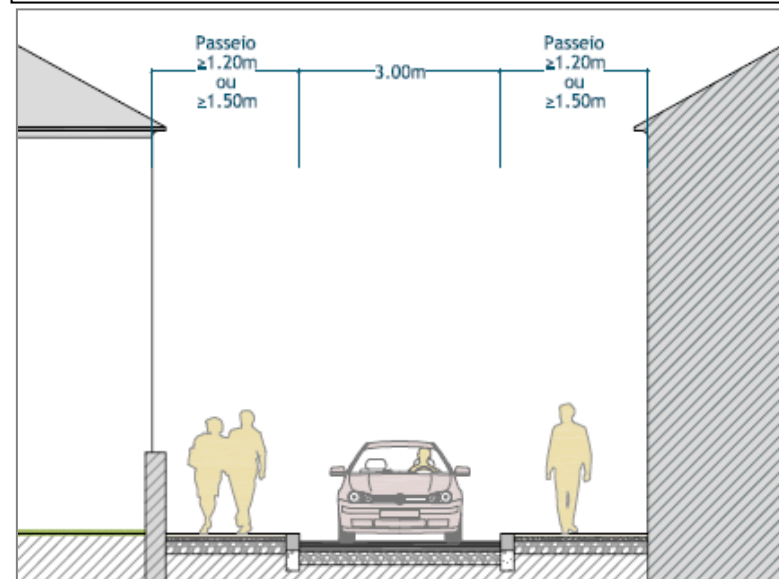
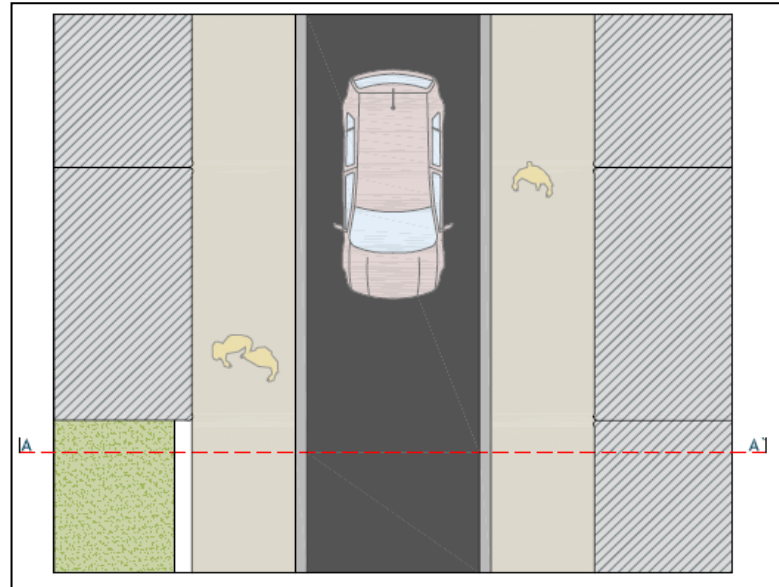
Localização	Situação actual – Ruas de Perfil entre 8,40m e 9,60m.	
	<p><b>Estrada Nacional 10</b></p>  <p><b>Rua 1.º de Dezembro</b></p> 	
<p><b>Problemas identificados</b></p>		
<p>Ausência de passeios;</p>	 	
<p>Subdimensionamento de passeios, de acordo com o estabelecido no DL 163/2006;</p>		
<p>Ausência de passagens de peões, bem como, passadeiras mal dimensionadas;</p>		
<p>Ausência ou má execução de rebaixamentos nos passeios para acesso às passagens de peões.</p>		

Soluções tipo a adoptar	Esquízo de adaptação de soluções de acessibilidade	
<p>Construção de passeios com largura regulamentar (1,20m-1,50m), contínuos, confortáveis e acessíveis;</p>	<p><b>PERFIL TIPO 4 - RUAS COM PERFIL ENTRE a 8,40m e 9,60m.</b></p> 	
<p>Execução de passeadeiras e pequenas obras de rebaixamento de passeios para acesso às passagens de peões, cumprindo as especificações da DL 163/2006;</p>	<p><b>PERFIL TIPO 4 - RUAS COM PERFIL ENTRE a 8,40m e 9,60m.</b></p> 	
<p>Execução de passeadeiras e pequenas obras de rebaixamento de passeios para acesso às passagens de peões existentes;</p>		

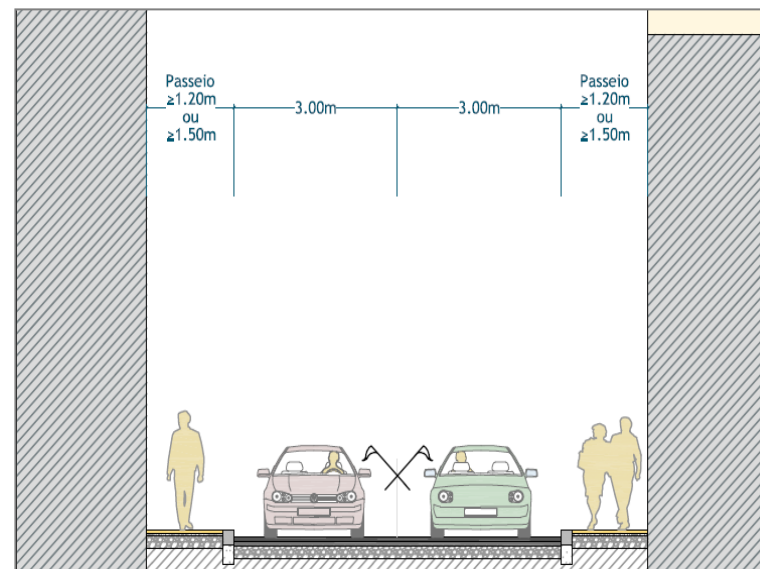
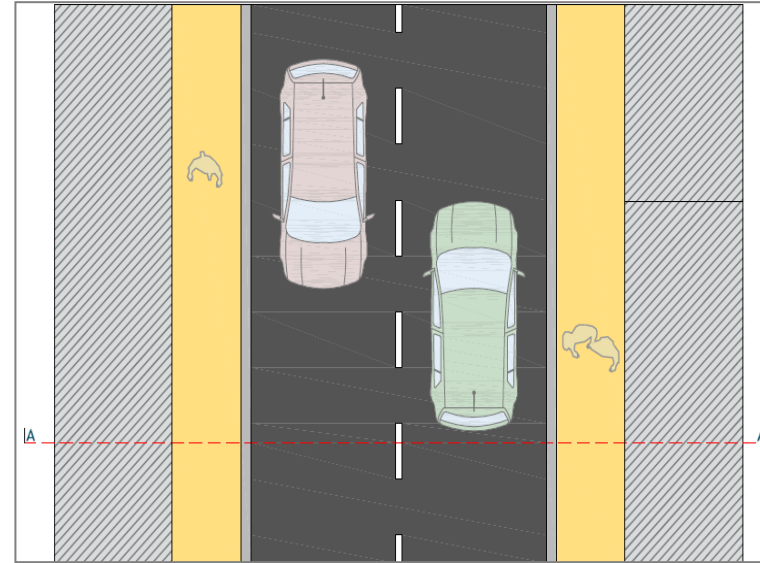


**Desenhos dos arruamentos de perfil-tipo 3 e 4**

Perfil-tipo 3: Largura da via entre 5,40 e 8,40 metros



Perfil tipo 4 - largura da rua entre 8,40m e 9,60 m






**Soluções de acessibilidade**

Conforme referido anteriormente, no levantamento das condições de acessibilidade da cidade de Vila Franca de Xira, algumas estradas de acesso e distribuição, entre importantes áreas habitacionais periféricas e o centro urbano detentor de serviços e equipamentos, têm problemas de acessibilidade relacionados especialmente com a ausência de passeios e subdimensionamento dos passeios existentes, uma vez que as ruas identificadas não atingem a largura mínima legalmente exigida: 1,20m ou 1,50m, conforme a hierarquia da via.

Para se obterem ruas com Acessibilidade e Mobilidade para Todos, deverá ser assegurado, nas vias estruturantes analisadas, um percurso pedonal livre de obstáculos que permita que a circulação de peões se proceda de forma segura e confortável.

Como exemplo para a obtenção de passeios correctamente dimensionados e organizados, representam-se nestas imagens, soluções para vias de perfil-tipo 3 ou 4, as quais a C.M. de Vila Franca de Xira, poderá ter em conta para a resolução dos problemas encontrados.

Localização	Situação actual - Ruas de Perfil superior a 9,60m.
	<p data-bbox="1032 436 1231 472"><b>Rua da Bélgica</b></p>  
<p data-bbox="373 976 655 1012"><b>Problemas identificados</b></p>	
<p data-bbox="373 1138 626 1173">Ausência de passeios;</p>	
<p data-bbox="373 1402 744 1438">Ausência de passagens de peões;</p>	
<p data-bbox="373 1703 1003 1780">Ausência ou má execução de rebaixamentos nos passeios para acesso às passagens de peões.</p>	