

Versão Final do Estudo

Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade Município de Vila Franca de Xira

Capítulo I - Introdução

Capítulo II - Levantamento e Diagnóstico

Setembro de 2010



Versão Final do Estudo

Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade Município de Vila Franca de Xira

Capítulo III - Propostas de Intervenção

Capítulo IV - Sistemas de Informação Geográfica

Setembro de 2010

Índice Geral

Equipa Técnica			
Preâmbulo			
Capítulo I – Introdução			
1. Introdução	1		
2. Âmbito do Projecto	6		
2.1 Objectivo do Projecto	7		
2.2 Metodologia	8		
3. Enquadramento Conceptual em Matéria de Acessibilidade e Mobilidade Para Todos	9		
A. Os Novos Paradigmas da Mobilidade Urbana nas Cidades Contemporâneas	10		
B. Desenhar Cidades Para Todos, uma obrigação	13		
C. A Mobilidade e Acessibilidade Para Todos, um desafio	16		
D. O Papel das Autarquias e da Sociedade Civil	18		
4. Legislação	25		
Capítulo II – Levantamento e Diagnóstico			
1. Introdução	2		
2. Espaço Público	5		
2.1. Área de Intervenção	6		
2.2. Diagnóstico das barreiras à acessibilidade e mobilidade para Todos	8		
2.2.1. Diagnóstico por Tipologia de Barreira	8		
2.2.2. Quadros Resumo das Barreiras	21		
2.2.3. Análise dos Percursos Acessíveis	22		
3. Edificado			42
3.1. Introdução			43
3.2. Metodologia de Abordagem			44
3.3. Análise das Condições do Edificado			45
Administração			46
3.3.1. Delegação da Câmara Municipal de Alverca			47
3.3.2. Delegação da Póvoa de Santa Iria			50
3.3.3. G.N.R Castanheira do Ribatejo			53
3.3.4. G.N.R Vialonga			56
3.3.5. Junta de Freguesia de Alhandra			59
3.3.6. Junta de Freguesia de Alverca			62
3.3.7. Junta de Freguesia de Castanheira do Ribatejo			65
3.3.8. Junta de Freguesia de Forte da Casa			68
3.3.9. Junta de Freguesia de Póvoa de Santa Iria			71
3.3.10. Junta de Freguesia de São João dos Montes			74
3.3.11. Junta de Freguesia de Sobralinho			77
3.3.12. Junta de Freguesia de Vialonga			80
3.3.13. Ninho de Empresas de Vialonga			83
3.3.14. P.S.P. de Alverca			86
Cultura			
3.3.15. Biblioteca de Alverca do Ribatejo			90
3.3.16. Biblioteca da Castanheira do Ribatejo			93
3.3.17. Biblioteca Municipal Forte da Casa			96
3.3.18. Biblioteca Póvoa de Santa Iria			99
3.3.19. Museu de Alhandra – Casa Dr. Sousa Martins			102
3.3.20. Museu de Alverca			105

Ensino	108	5.4. Análise – PARTE B	191
3.3.21 Centro de Formação de Alverca	109	5.4.1. Itens da “lista de verificação” e Metodologia de Análise	191
Saúde	112	5.4.2. Tabelas da análise	192
3.3.22 Centro de Saúde de Alhandra	113	5.4.3. Resumo da Análise	201
3.3.23 Centro de Saúde de Alverca	116	5.5. Remate	202
3.3.24 Centro de Saúde de Castanheira do Ribatejo	119	5.6 Referências	202
3.3.25 Centro de Saúde de Póvoa de Santa Iria	122		
Social	125	6. Infoacessibilidade	203
3.3.26 Casa da Juventude de Alverca	126	6.1. Introdução	204
3.3.27 Casa da Juventude de Forte da Casa	129	6.2. Metodologia da Avaliação	205
3.3.28 Casa da Juventude de Póvoa de Santa Iria	132	6.3. Biblioteca Municipal de Vila Franca de Xira	206
3.3.29 Casa da Juventude de Vialonga	135	6.3.1. Importância Relativa	206
3.3.30 Casa da Juventude de Sobralinho	138	6.3.2. Acessibilidade Digital	206
3.3.31 Centro Comunitário de Alverca	141	6.3.3. Capacitação dos monitores	207
3.3.32 Centro Comunitário de Povos	144	6.3.4. Necessidade de apoio externo	207
3.3.33 Gabinete Local de acção social de Castanheiro do Ribatejo	147	6.3.5. Avaliação Global	207
3.3.34 Gabinete Local de Póvoa de Santa Iria	150	6.4. Biblioteca Municipal, Pólo de Alverca do Ribatejo	207
Serviços	153	6.4.1. Importância Relativa	208
3.3.35 Bombeiros Voluntários de Alhandra	154	6.4.2. Acessibilidade Digital	208
3.3.36 Bombeiros Voluntários de Alverca	157	6.4.3. Capacitação dos monitores	208
3.3.37 Bombeiros Voluntários de Vialonga	160	6.4.4. Necessidade de apoio externo	209
		6.4.5. Avaliação Global	209
4. Transportes	163	6.5. Biblioteca Municipal, Pólo de Forte da Casa	209
4.1. Introdução	164	6.5.1. Importância Relativa	210
4.2. Metodologia	165	6.5.2. Acessibilidade Digital	210
4.3. Esquema de Rede de Transportes Colectivos	167	6.5.3. Capacitação dos monitores	210
4.4. Diagnóstico da Acessibilidade	168	6.5.4. Necessidade de apoio externo	210
4.4.1. Infra-estruturas de apoio	169	6.5.5. Avaliação Global	210
4.4.2. Transportes Colectivos nas Áreas Específicas	171	6.6. Biblioteca Municipal, Pólo da Quinta da Piedade	211
4.5. Fichas de sistematização de tipologias de problemas	181	6.6.1. Importância Relativa	211
		6.6.2. Acessibilidade Digital	211
5. Comunicação	183	6.6.3. Capacitação dos monitores	212
5.1. Introdução	185	6.6.4. Necessidade de apoio externo	212
5.2. Critérios da análise	186	6.6.5. Avaliação Global	212
5.3. Análise – PARTE A	188		

6.7. Espaço Internet de Vila Franca de Xira	212	2.4.1.12. Bocas-de-incêndio e armários de infra-estruturas	40
6.7.1. Importância Relativa	213	2.4.1.13. Abrigos, quiosques, telefones e WCs no espaço público	41
6.7.2. Acessibilidade Digital	213	2.4.1.14. Contentores	43
6.7.3. Capacitação dos monitores	213	2.4.1.15. Cicloparques	44
6.7.4. Necessidade de apoio externo	213	2.4.1.16. Iluminação de festas e romarias e painéis de divulgação de eventos	45
6.7.5. Avaliação Global	213	2.4.1.17. Bancos	46
6.8. www3.cm-vfxira.pt	214	2.4.1.18. Estacionamento para pessoas mobilidade condicionada	47
6.8.1. Avaliação Global após verificação com a Ferramenta Automática HERA	215	2.4.2. Soluções específicas Passagens de Peões	49
6.8.2. Avaliação Global após verificação manual	223	2.4.2.1. Rebaixamentos tipo 01	52
6.8.3. Conclusões	223	2.4.2.2. Rebaixamentos tipo 02	53
		2.4.2.3. Rebaixamentos tipo 03	54
		2.4.2.4. Rebaixamentos tipo 04	55
		2.4.3. Perfis Tipo de Rua	56
		2.4.3.1. Ruas com perfil médio inferior a 5,15m	57
		2.4.3.2. Ruas com perfil médio entre a 5,15m e 5,40m	58
		2.4.3.3. Ruas com perfil médio entre 5,40m e 8,40m	59
		2.4.3.4. Ruas com perfil médio entre 8,40m e 9,60m	60
		2.4.3.5. Ruas com perfil médio superior a 9,60m	61
		2.4.3.6. Cruzamentos e entroncamentos	65
		2.4.3.7. Conclusões	66
		2.5. Soluções específicas de acessibilidade da área-plano	67
		2.5.1. Ruas Estratégicas em Estudo	68
		2.5.1.1 Freguesias analisadas no âmbito do PMPA de Vila Franca de Xira	69
		1 – Alhandra	70
		2 – Alverca do Ribatejo	81
		3 – Cachoeiras	88
		4 – Calhandriz	95
		5 – Castanheira do Ribatejo	100
		6 – Forte da Casa	110
		7 – Póvoa de Santa Iria	122
		8 – São João dos Montes	133
		9 – Sobralinho	140
		10 – Vialonga	151
		2.6. Boas práticas de acessibilidade em Vila Franca de Xira	160

Capítulo III – Propostas de Intervenção

1. Introdução

2

2. Espaço Público

8

2.1. Introdução

9

2.2. Estratégia

12

2.3. Metodologia de abordagem

13

2.4. Propostas Gerais de correcção às Condições de Acessibilidade em Espaço Público

18

2.4.1. Soluções gerais por tipologia associadas à Rede de Percursos Acessíveis

18

2.4.1.1. Papeleiras

23

2.4.1.2. Pilaretes / Mecos / Floreiras

24

2.4.1.3. Árvores e Caldeiras de árvores

25

2.4.1.4. Degraus, Escadas e Rampas

27

2.4.1.5. Candeeiros, Semáforos, Sinais de Trânsito

33

2.4.1.6. Placas Toponímicas, poste com floreira e poste com bandeira

34

2.4.1.7. Obstáculos comerciais

35

2.4.1.8. MUPIs

36

2.4.1.9. Esplanadas

37

2.4.1.10. Gradeamentos, vedações e tapumes

38

2.4.1.11. Marcos do correio e Parcómetros

39

3. Edificado	161		
3.1. Metodologia de Abordagem	162		
3.2. Propostas de sistematização e correcção do edificado	163		
3.2.1. Acesso ao edifício	164		
3.2.1.1. Soleiras / Degraus	164		
3.2.1.2. Portas	165		
3.2.1.3. Escadas	167		
3.2.1.4. Rampas	169		
3.2.1.5. Estacionamento	171		
3.2.2. Distribuição do edifício	172		
3.2.2.1. Soleiras / Degraus	172		
3.2.2.2. Portas	172		
3.2.2.3. Acessos Horizontais	173		
3.2.2.4. Acessos Verticais – Escadas	179		
3.2.2.5. Acessos Verticais – Rampas	179		
3.2.2.6. Acessos Verticais – Ascensores	180		
3.2.2.7. Acessos Verticais – Plataformas elevatórias	181		
3.2.3. Funcionalidade do Edifício	182		
3.2.3.1. Áreas de atendimento	182		
3.2.3.2. Instalações Sanitárias	183		
3.2.3.3. Equipamentos com usos específicos	190		
3.2.3.4. Sinalética	192		
3.2.4. Espaço Exterior Privado	193		
3.3. Fichas de sistematização e correcção do edificado	194		
Administração	195		
3.3.1. Delegação da Câmara Municipal de Alverca	196		
3.3.2. Delegação da Póvoa de Santa Iria	199		
3.3.3. G.N.R Castanheira do Ribatejo	202		
3.3.4. G.N.R Vialonga	205		
3.3.5. Junta de Freguesia de Alhandra	208		
3.3.6. Junta de Freguesia de Alverca	211		
3.3.7. Junta de Freguesia de Castanheira do Ribatejo	214		
3.3.8. Junta de Freguesia de Forte da Casa	217		
3.3.9. Junta de Freguesia de Póvoa de Santa Iria	220		
3.3.10. Junta de Freguesia de São João dos Montes	223		
3.3.11. Junta de Freguesia de Sobralinho	226		
3.3.12. Junta de Freguesia de Vialonga	229		
3.3.13. Ninho de Empresas de Vialonga	232		
3.3.14. P.S.P. de Alverca	235		
Cultura	238		
3.3.15. Biblioteca de Castanheira do Ribatejo	239		
3.3.16. Biblioteca da Póvoa de Santa Iria	242		
3.3.17. Biblioteca Alverca do Ribatejo	245		
3.3.18. Biblioteca Municipal Forte da Casa	248		
3.3.19. Museu de Alhandra – Casa Dr. Sousa Martins	251		
3.3.20. Museu de Alverca	254		
Ensino	257		
3.3.21. Centro de Formação de Alverca	258		
Serviços	262		
3.3.22. Bombeiros Voluntários de Alhandra	263		
3.3.23. Bombeiros Voluntários de Alverca	266		
3.3.24. Bombeiros Voluntários de Vialonga	269		
Social	272		
3.3.25. Casa da Juventude de Alverca	273		
3.3.26. Casa da Juventude de Forte da Casa	276		
3.3.27. Casa da Juventude de Póvoa de Santa Iria	279		
3.3.28. Casa da Juventude de Vialonga	282		
3.3.29. Casa da Juventude de Sobralinho	285		
3.3.30. Centro Comunitário de Alverca	288		
3.3.31. Centro Comunitário de Povos	291		
3.3.32. Gabinete Local de acção social de Castanheiro do Ribatejo	294		
3.3.33. Gabinete Local de Póvoa de Santa Iria	297		
Saúde	300		
3.3.34. Centro de Saúde de Póvoa de Santa Iria	301		
3.3.35. Centro de Saúde de Alhandra	304		
3.3.36. Centro de Saúde de Alverca	307		

3.3.37 Centro de Saúde de Castanheira do Ribatejo	310		
4. Transportes	313	7. Programa de Acção	378
4.1. Introdução	314	7.1. Introdução	379
4.2. Metodologia	316	7.2. Estrutura de implementação do Programa de Acção	382
4.3. Caracterização Geral das Tipologias de Intervenção	321	7.2.1. Organização do Programa de Acção	382
4.3.1. Infra-estruturas de transportes colectivos	321	7.2.2. Estrutura do Programa de Acção	384
4.3.2. Frota dos operadores de transportes colectivos rodoviários	328	7.2.3. Implementação do Programa de Acção	385
4.4. Serviços de Táxi	333	7.3. Orientação estratégica para os sectores específicos da acessibilidade	386
4.5. Tipologias de problemas nas Infra-estruturas de transportes colectivos	336	7.3.1. Espaço Público	387
4.6. Conclusões	344	7.3.2. Edificado	388
5. Comunicação	345	7.3.3. Transportes	389
5.1. Introdução	346	7.3.4. Comunicação	390
5.2. Metodologia de intervenção	347	7.3.5. Infoacessibilidade	391
5.3. Sugestões relacionadas com a imagem e logótipo da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira	349	7.4. Fichas de Intervenção para sectores específicos de Acessibilidade	392
5.4. Algumas regras práticas	351	7.4.1. Espaço Público	392
5.5. Sugestões de Intervenção	354	7.4.1.1. Desenho Urbano	394
6. Info-acessibilidade	365	7.4.1.2. Obras de adaptação pontual	398
6.1. Web	366	7.4.1.3. Remoção de Obstáculos / relocalização de elementos urbanos	410
6.2. Espaços Públicos de Acesso à Internet	369	7.4.1.4. Intervenções Mistas	424
6.2.1. Biblioteca Municipal de Vila Franca de Xira	369	7.4.2. Edificado	429
6.2.2. Biblioteca Municipal, Pólo de Alverca do Ribatejo	371	7.4.3. Transportes Colectivos	433
6.2.3. Biblioteca Municipal, Pólo de Forte da Casa	373	7.4.4. Comunicação em Documentos Impressos	439
6.2.4. Biblioteca Municipal, Pólo da Quinta da Piedade	374	7.4.5. Infoacessibilidade	445
6.2.5. Espaço Internet de Vila Franca de Xira	376	7.5. Monitorização do Programa de Acção	451
6.3. Centros de recursos recomendados para apoio	377		
6.4. Empresas fornecedoras de produtos de apoio (Ajudas Técnicas)	377		

Capítulo IV – Sistemas de Informação Geográfica

1. Procedimentos de Análise	2
Identificação das soluções a adoptar no território analisado – georreferenciação das intervenções	4
Tecnologia SIG	4
2. Estimativas orçamentais para a remoção de barreiras	7
2.1 Alhandra	8
2.2 Alverca do Ribatejo	9
2.3 Cachoeira	10
2.4 Calhandriz	11
2.5 Castanheira do Ribatejo	12
2.6 Forte da Casa	13
2.7 Póvoa de Santa Iria	14
2.8 São João dos Montes	15
2.9 Sobralinho	16
2.10 Vialonga	17
2.11 Estimativa Orçamental Global	18

PEÇAS DESENHADAS**Peças Desenhadas – Cap II**

1. Planta de Condições da Acessibilidade de Espaço Público (EP01-EP17)
2. Planta de Condições da Acessibilidade de Transportes (TPO1- TP17)

Peças Desenhadas – Cap III

- 2.Planta Tipologias de Intervenção para o Espaço Público (EP01-EP10)
- 3.Propostas de Intervenção para os Transportes (2TP01-2TP10)
4. Planta Síntese (EP01-EP10)

Equipa Técnica

Coordenação Global

Paula Teles, Eng.ª

Coordenação Estratégica

Pedro Silva, Dr.

Coordenação Sectorial

Arquitectura – Álvaro Andrade, Arq.^{to}

Comunicação – Paula Trigueiros, Arq.^{ta}

Espaço Público – Pedro Silva, Dr.

Formação/Comunicação Externa – Adelino Ribeiro, Dr.

Info-acessibilidade – Francisco Godinho, Eng.º

Transportes – Paula Teles, Eng.ª

Coordenação Operacional

Ana Silva, Arq.^{ta} Pais.

Jorge Gorito, Geog.

Equipa Técnica

Ana Moura, Eng.ª Geog. | Adriana Sá, Geog.

Carla Alves, Geog. | Catarina Marinho, Geog.

Conceição Teixeira, Geog. | Daniela Teixeira, Arq.^{ta}

Eduarda Leal, Geog. | Fátima Pinto, Geog.

Joana Pereira, Geog. | João Reis, Arq.^{to}

Marcelo Altieri, Arq.^{to} | Marlene Andrade, Geog.

Rui Rocha, Geog. | Raquel Colaço, Arq.^{ta} Pais.

Raquel Oliveira, Arq.^{ta} | Raquel Pereira, Arq.^{ta}

Raúl Cardoso, Arq.^{to} | Soraia Pereira, Arq.^{ta}

PREÂMBULO

A Câmara Municipal de Vila Franca de Xira avança com a elaboração do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade, com uma nova estratégia em torno do planeamento urbano, juntando a esse processo a visão da acessibilidade nos núcleos urbanos do município.

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

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

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

O documento estrutura-se em quatro capítulos e peças desenhadas:

- . **Capítulo I:** Introdução
- . **Capítulo II:** Levantamento e Diagnóstico
- . **Capítulo III:** Propostas de Intervenção
- . **Capítulo IV:** Sistemas de Informação Geográfica
- . **Peças Desenhadas**

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

A m.pt®, está a desenvolver o Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade para o município de Vila Franca de Xira, e vem formalmente apresentar a fase final do referido trabalho que constitui o resultado dos estudos e propostas desenvolvidos.

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

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



Versão Final do Estudo

Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade
Município de Vila Franca de Xira

Capítulo I

1. Enquadramento Conceptual
2. Âmbito do Projecto
3. Legislação



Capítulo I – Introdução

1. Introdução	1
2. Âmbito do Projecto	6
2.1 Objectivo do Projecto	7
2.2 Metodologia	8
3. Enquadramento Conceptual em Matéria de Acessibilidade e Mobilidade Para Todos	9
A. Os Novos Paradigmas da Mobilidade Urbana nas Cidades Contemporâneas	10
B. Desenhar Cidades Para Todos, uma obrigação	13
C. A Mobilidade e Acessibilidade Para Todos, um desafio	16
D. O Papel das Autarquias e da Sociedade Civil	18
4. Legislação	25



CAPÍTULO I

INTRODUÇÃO

«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.

A m.pt[®], empresa que está a desenvolver o Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade no Município de Vila Franca de Xira, vem formalmente apresentar estudo prévio deste trabalho: Levantamento, Análise e Diagnóstico.

Assim, o trabalho composto por peças escritas e desenhadas sobre o diagnóstico das condições de acessibilidade das áreas urbanas, espaços edificados e demais temas sectoriais proposto, é apresentado com os seguintes temas:

Caixa 1 – Capítulo I: Introdução

- Capítulo II: Levantamento e Diagnóstico

Caixa 2 – Capítulo III: Propostas de Intervenção

Caixa 3 – Capítulo IV: Sistemas de Informação Geográfica

Breve História do Município¹

Os mais antigos vestígios de ocupação humana deste território datam do Paleolítico Inferior. À época da fundação da nacionalidade existiam duas povoações, Vila Franca e Xira, dando mais tarde origem ao topónimo do concelho. A designação de Vila Franca de Xira será comum na documentação a partir do século XIV. Quando D. Manuel I atribuiu foral a Vila Franca, Povos e Castanheira, o concelho de Vila Franca de Xira tinha uma configuração bastante distinta da actual, uma vez que as freguesias que o compõem nos dias de hoje, eram à data, municípios autónomos, e outras estavam anexas a outras terras.

Com as Invasões Francesas do início do século XIX, a localização estratégica da área foi posta em relevo devido ao início da construção no concelho, do sistema defensivo que ficaria conhecido por Linhas de Torres Vedras.

Ainda no século XIX teve início a reforma administrativa que deu origem ao actual concelho. Em 1836, foi extinto o concelho de Povos e no ano seguinte desapareceu o de Castanheira. Em 1855, a reforma fez extinguir os municípios de Alhandra e de Alverca, passando Vila Franca de Xira a integrar toda esta área administrativa. Em 1886, com a extinção do concelho de Olivais, a freguesia de Vialonga passou para o de Vila Franca. Por último, em 1926, a freguesia de Póvoa de Santa Iria foi também anexa, alargando para sul a área do município.

Figura 1.1. Locais que consolidaram a história das freguesias do concelho de Vila Franca de Xira.

¹ BASTOS, Helder *et al*, *Histórias das Freguesias e Concelhos de Portugal*, Vol 19, pp 42, 2004

ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO

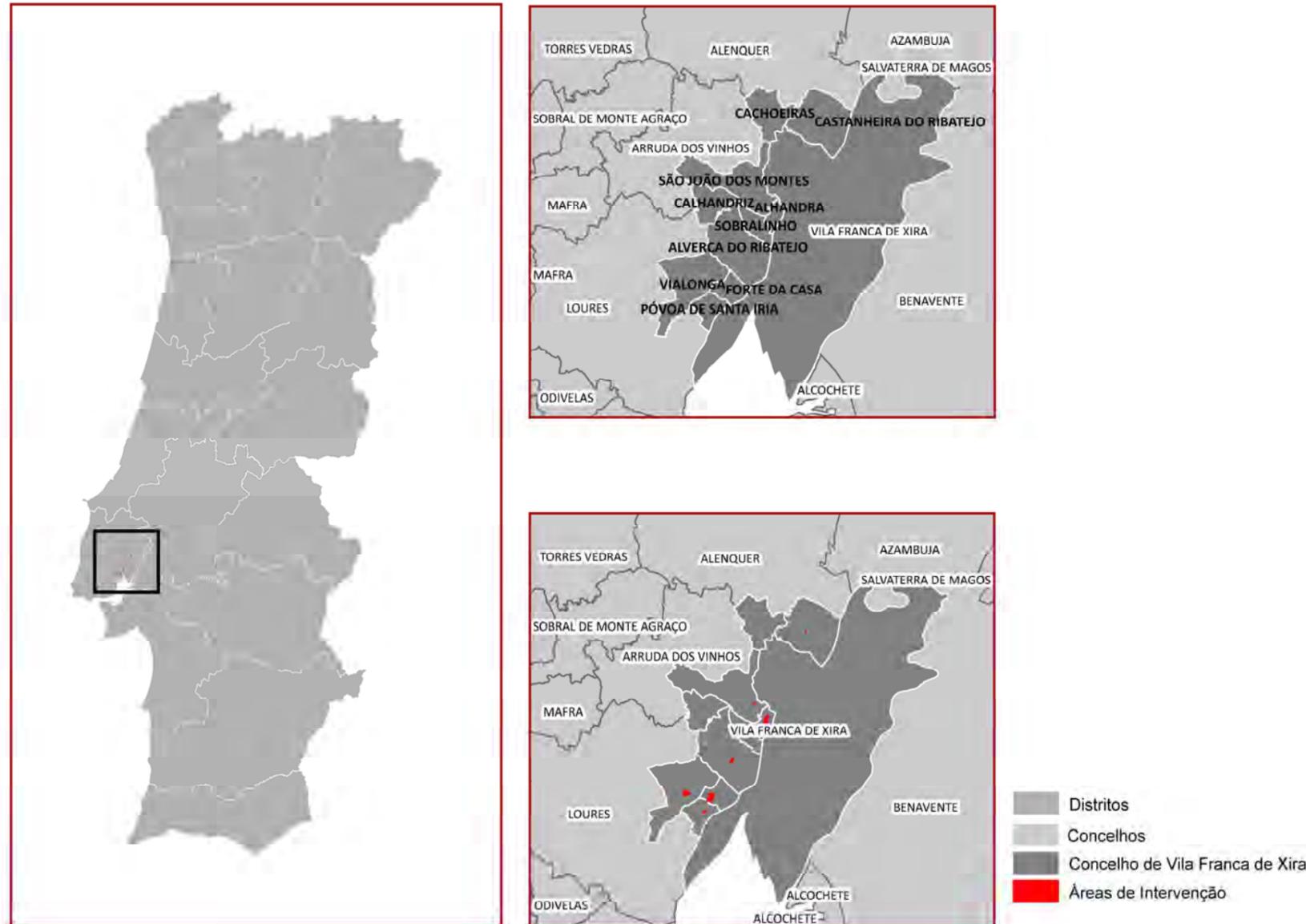


Figura 1.2.

Enquadramento Geográfico do Município de Vila Franca de Xira.

O Concelho de Vila Franca de Xira fica situado no Distrito de Lisboa, situada no Ribatejo, conta com 11 freguesias inseridas na sua malha urbana com aproximadamente 295.6 km². A população residente ronda as 128 000 pessoas.

Este concelho faz fronteira com os municípios de Alenquer, Salvaterra de Magos, Benavente, Loures e Arruda dos Vinhos.

Com uma gastronomia variada e com tradições nomeadamente no âmbito da tauromaquia, o Concelho é historicamente rico, como o testemunham os seus museus, igrejas e vários edifícios de valor histórico.

¹ BASTOS, Hélder *et al*, Histórias das Freguesias e Concelhos de Portugal, Vol 19, pp 42, 2004

As imagens adjacentes identificam-se as freguesias de Vila Franca de Xira em estudo:

- Alhandra
- Alverca do Ribatejo
- Cachoeiras
- Calhandriz
- Castanheira do Ribatejo
- Forte da Casa
- Póvoa de Santa Iria
- São João dos Montes
- Sobralinho
- Vialonga



Figura 1.3. Freguesias de Vila Franca de Xira em estudo.



ÂMBITO DO PROJECTO 2

Em Portugal, o trabalho desenvolvido na última década permite concluir que a acessibilidade para Todos só se conquista quando o município consegue planear, concertadamente, as suas prioridades e intervenções. Se um dos princípios da acessibilidade para todos é garantir o percurso acessível e a eliminação de barreiras de forma pontual não garante essa continuidade, significa que, simultaneamente, é necessário agir em conformidade com as maiores necessidades e prioridades dos seus utentes, razão pela qual a inclusão da análise demográfica e sociológica é um factor determinante para o sucesso do Plano. Por outro lado, a necessidade urgente de se pensar de forma estratégica, evitando as tradicionais medidas avulso.

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

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

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



Figura 2.1. Principais pilares da metodologia para a elaboração do Plano Local de Promoção da Acessibilidade

2.1. Objectivo do Projecto

O Município de Vila Franca de Xira enfrenta, assim, mais um desafio onde poderá reforçar a política de acessibilidade, alterando mentalidades, educando os cidadãos, e, conseqüentemente, abrindo caminho a uma nova perspectiva do espaço urbano público e privado enquanto espaço integrador.

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

A decisão de elaboração do estudo para a totalidade do município constitui uma excelente decisão face ao contexto central deste território à escala regional e nacional, nomeadamente a importância da função que desempenha do ponto de vista turístico e ainda à significativa e importante imagem arquitectónica no contexto do espaço público.

2.2. Metodologia

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

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

Assim, a metodologia proposta assenta em 4 pilares principais que são a **Governância, a Participação, o Conhecimento e Sensibilização, e os Estudos**. Esta metodologia estratégica, que assenta nos quatro pilares principais, debruça-se sobre as seguintes cinco áreas temáticas fundamentais em matéria de Acessibilidade para Todos: **Espaço Público, Edificado, Transportes, Comunicação e Design e Infoacessibilidade**.

Os estudos de Acessibilidade para Todos, a desenvolver para a área de intervenção que seguidamente se apresenta, e posterior elaboração do Plano Municipal deverão ser orientados para que a autarquia possa desenvolver um Plano Operativo, à escala concelhia.

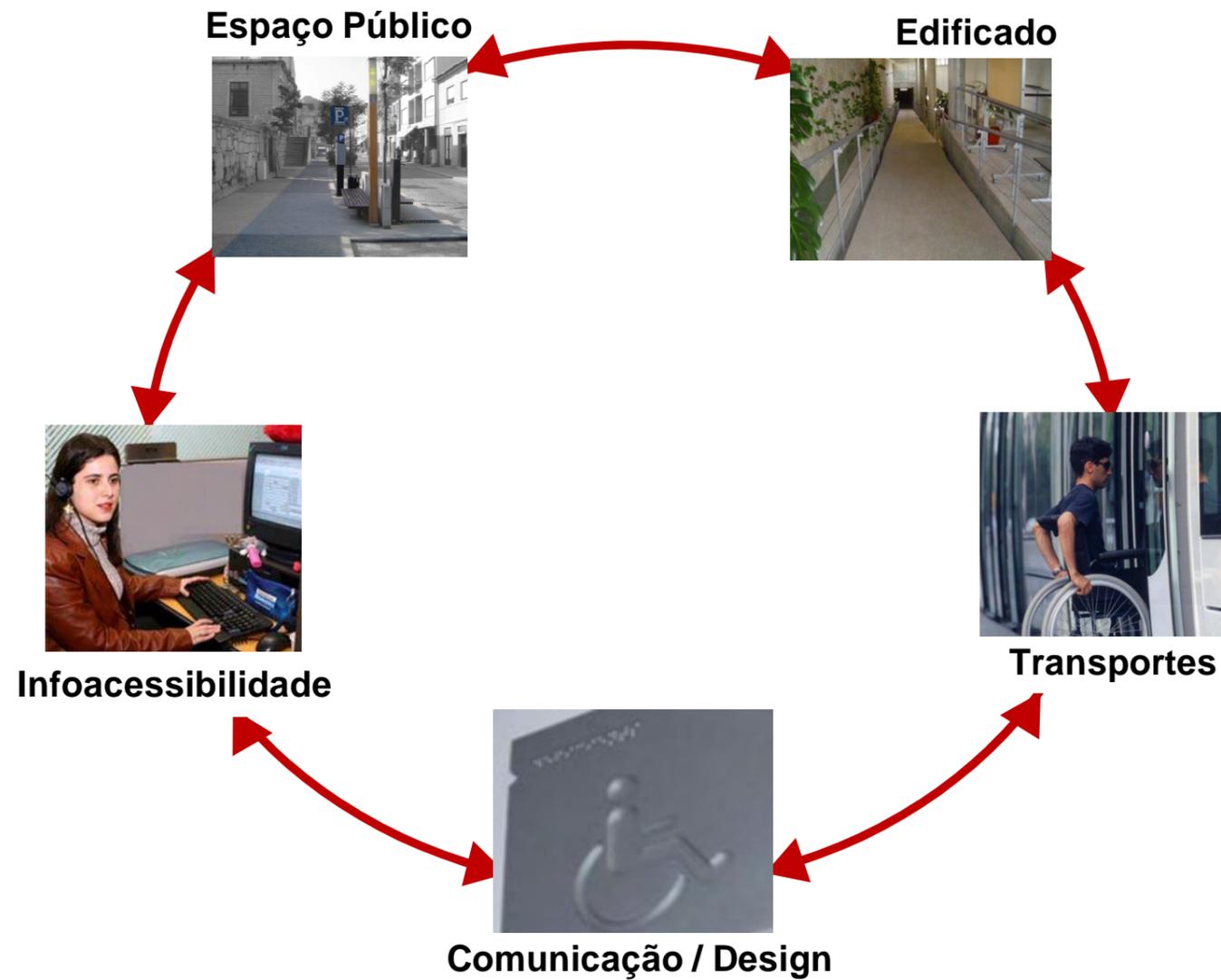


Figura 2.2. As Áreas Temáticas Fundamentais da Acessibilidade



ENQUADRAMENTO CONCEPTUAL

3

A. OS NOVOS PARADIGMAS DA MOBILIDADE URBANA NAS CIDADES CONTEMPORÂNEAS

A HISTÓRIA DA MOBILIDADE URBANA

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

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

OS NOVOS DESAFIOS DA MOBILIDADE

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

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

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

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

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

AS (I)MOBILIDADES QUE SEGREGAM

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

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

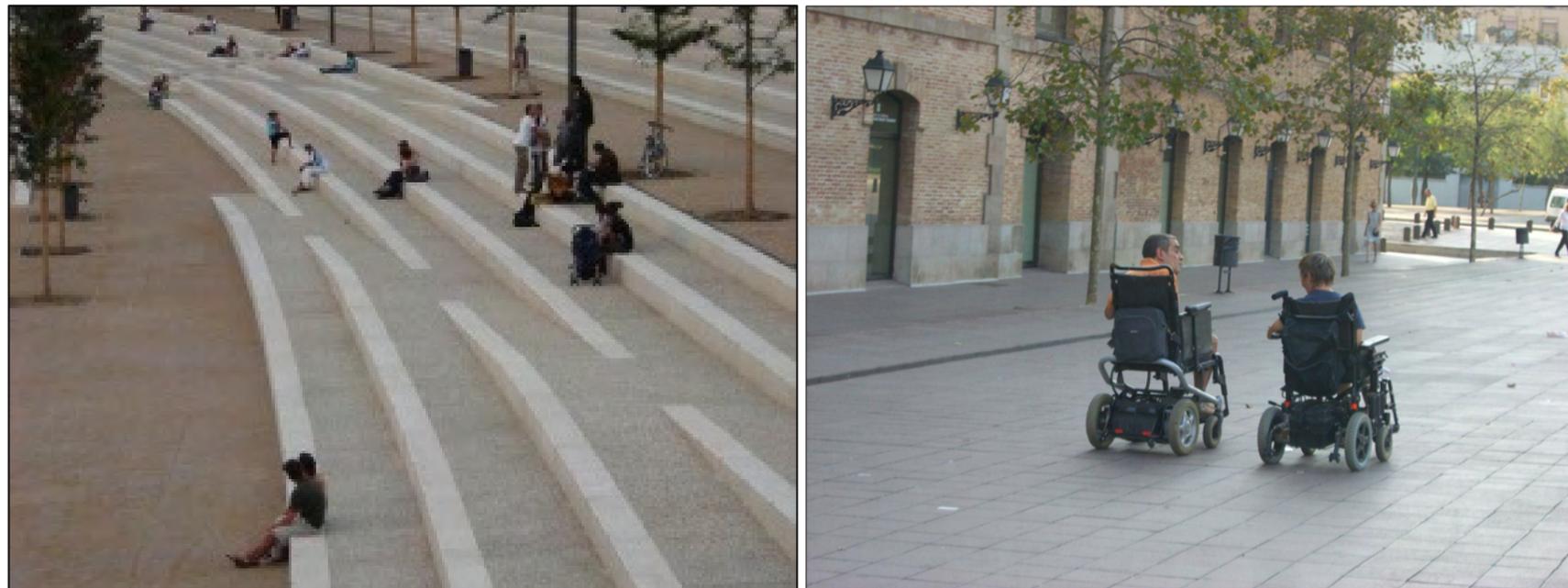


Figura 3.1. Cidades sem barreiras, cidades para Todos.

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

O DESAFIO DA ACESSIBILIDADE COMO FACTOR INCLUSÃO

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

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



Figura 3.2. Novos desafios à mobilidade.

B. DESENHAR CIDADES PARA TODOS**APROXIMAR SÍTIOS, EXCLUIR ASSIMETRIAS**

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

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

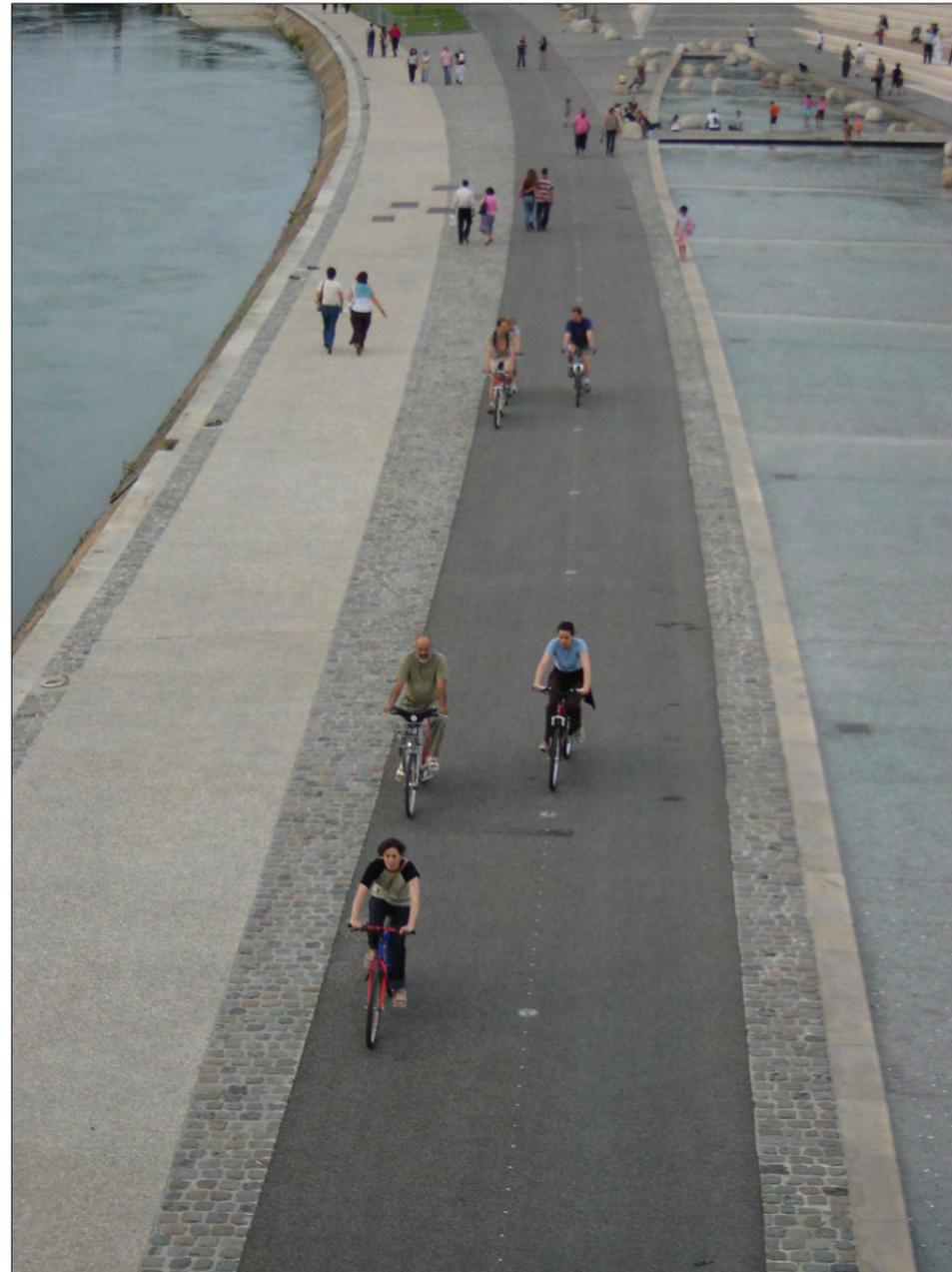


Figura 3.3. Novos desafios à mobilidade.



Figura 3.4. Barreiras à acessibilidade.

UMA CIDADE ACESSÍVEL, UMA CIDADE MAIS COMPETITIVA

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



Figura 3.5. Boas práticas de acessibilidade e mobilidade.

A CIDADE, O LUGAR DOS SONHOS

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

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

AS (I)MOBILIDADES QUE DESENHAM AS CIDADES

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

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



Figura 3.6. Mobilidade urbana.

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

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

C. A MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE PARA TODOS, um desafio

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

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

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



Figura 3.7. Turismo Sénior.

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

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

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

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

A ACESSIBILIDADE: UM CONCEITO TRANSVERSAL

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

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

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

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



Figura 3.8. Acessibilidade no espaço público.

D. O PAPEL DAS AUTARQUIAS E DA SOCIEDADE CIVIL**OS MUNICÍPIOS, PRINCIPAIS AGENTES LOCAIS**

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

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

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

A RESPONSABILIDADE DOS MUNICÍPIOS EM MATÉRIA DA ACESSIBILIDADE

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

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



Figura 3.9. O conceito multidisciplinar da acessibilidade.

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

A RESPONSABILIDADE DOS TÉCNICOS NA ACESSIBILIDADE

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

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

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

PLANEAR AO NÍVEL MUNICIPAL

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



Figura 3.10. Boas Práticas.

OUTRAS ESCALAS DE INTERVENÇÃO**Figura 3.11.** Boas Práticas.

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

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

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

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

O ESPAÇO – TERRITÓRIO PRIORITÁRIO DE INTERVENÇÃO

De acordo com a lei portuguesa em vigor, o espaço público e os equipamentos devem adaptar-se gradualmente às necessidades de Todos. Urge reconhecer que, embora os estratos sociais sejam diversos nas suas capacidades de mobilidade, todos sem excepção devem ter acesso à cidade.

A necessidade de planear a cidade como um todo, embora de forma sistematizada, e ao mesmo tempo definir âmbitos de intervenções prioritárias locais, seguindo políticas estratégicas definidas a montante, pode ser um modo de actuar no curto prazo de tempo.

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

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



Figura 3.12. Boas Práticas.



Figura 3.13. Boas Práticas.

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

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

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

ENVOLVIMENTO DOS POLÍTICOS

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



Figura 3.14. Boas Práticas.



Figura 3.15. Boas Práticas.

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

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

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

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



LEGISLAÇÃO

4

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

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

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

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

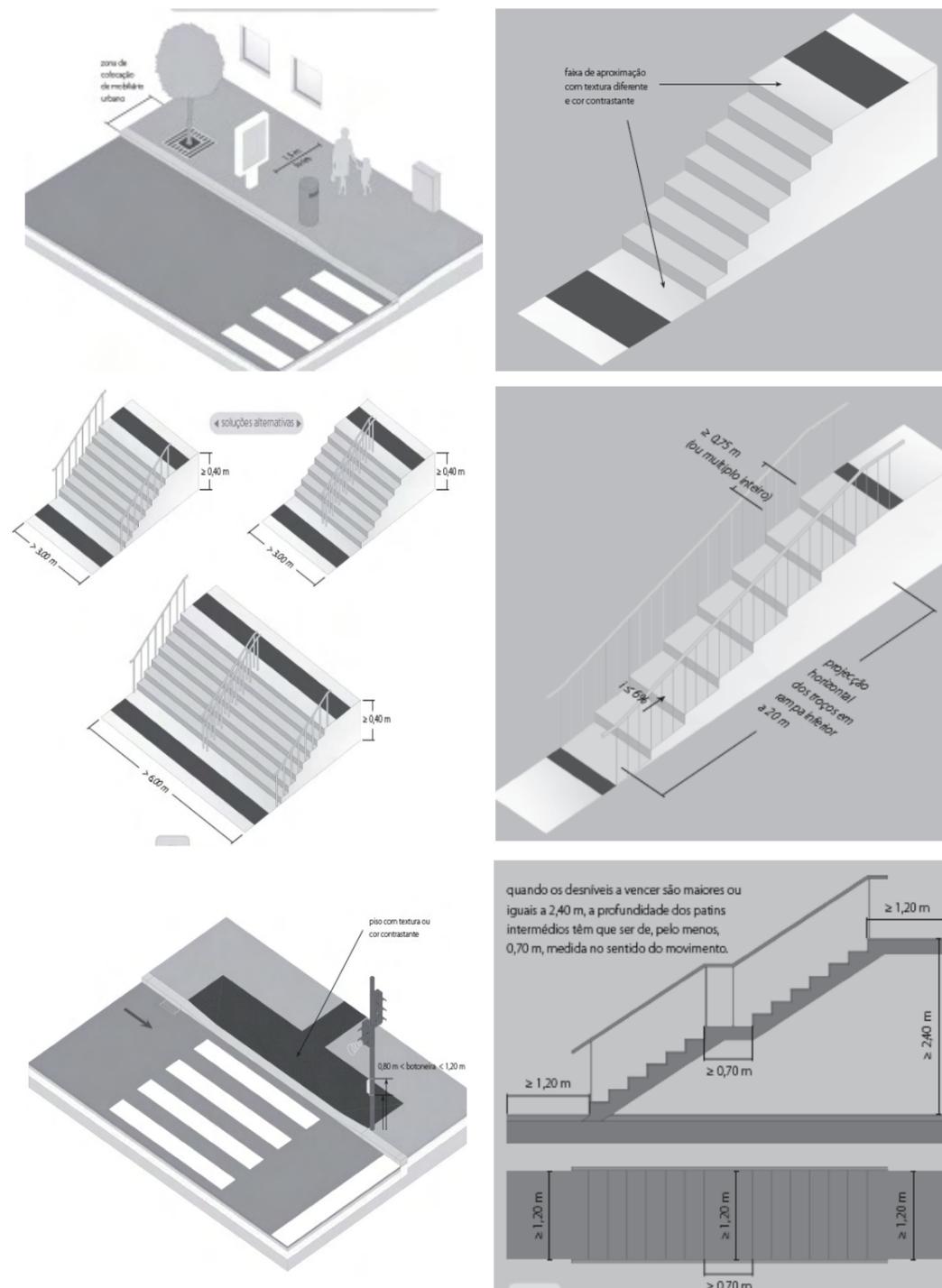


Figura 4.1. Esquemas exemplificativos do Guia da “Acessibilidade e Mobilidade para Todos”

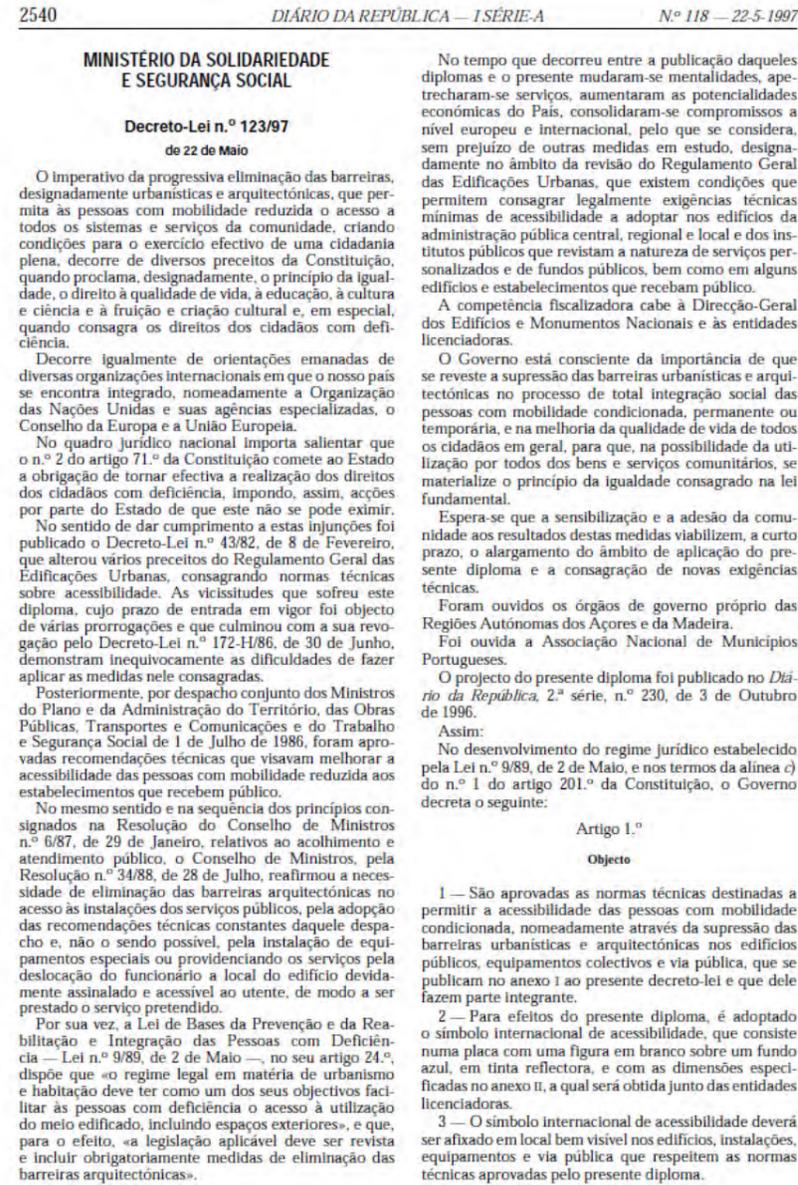


Figura 4.2. Constituição da República Portuguesa – artigos nº 11, nº 12 e nº 71

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

Portugal aprova, em 1997, a primeira legislação com normas técnicas dedicadas à acessibilidade para todos em edifícios e espaço público, o Decreto-Lei nº 123/1997 de 22 de Maio. Contudo, por diversos factores, não teve a repercussão esperada em termos de aplicação das normas nele publicadas, designadamente, por ter sido encarado como um diploma de intenções, em consequência das fracas coimas que previa para os infractores. A falta de fiscalização permitiu que se continuasse a ignorar as questões da acessibilidade e, desta forma, os aglomerados urbanos, edifícios e demais equipamentos públicos continuaram a crescer com graves falhas nesta matéria. Neste sentido, perdeu-se uma enorme oportunidade na acessibilidade do edificado.

O lançamento da Lei de Bases da Prevenção, Habilitação, Reabilitação e Participação das Pessoas com Deficiência (Lei n.º 38/2004, de 18 de Agosto), na alínea d) do artigo 3.º, veio estabelecer a incumbência por parte do Estado para «a promoção de uma sociedade para todos através da eliminação de

barreiras e da adopção de medidas que visem a plena participação da pessoa com deficiência», dando ênfase a novas políticas de acessibilidade.

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

O Decreto-Lei nº 163/2006, de 8 de Agosto, aumentou o valor das coimas a aplicar, introduziu a participação activa das organizações de pessoas com deficiência, aperfeiçoou as normas existentes e acrescentou parâmetros que, até à data, não eram considerados. Além do exposto, nomeou a Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, a Inspecção-Geral da Administração do Território e as Câmaras Municipais como entidades com competências de fiscalização.

As Normas técnicas para melhoria da acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada, publicadas no anexo I do Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto, entre outros pontos importantes, passaram a abranger o parque habitacional que se encontrava omissa na legislação anterior e introduziu o conceito de “*Percurso acessível*”, dedicado essencialmente a questões de mensuração, áreas de ocupação, áreas de manobra, e posicionamento de elementos.

Dá-se, assim, um passo importante para o desenvolvimento e aplicação da Lei nº 38/2004 de 18

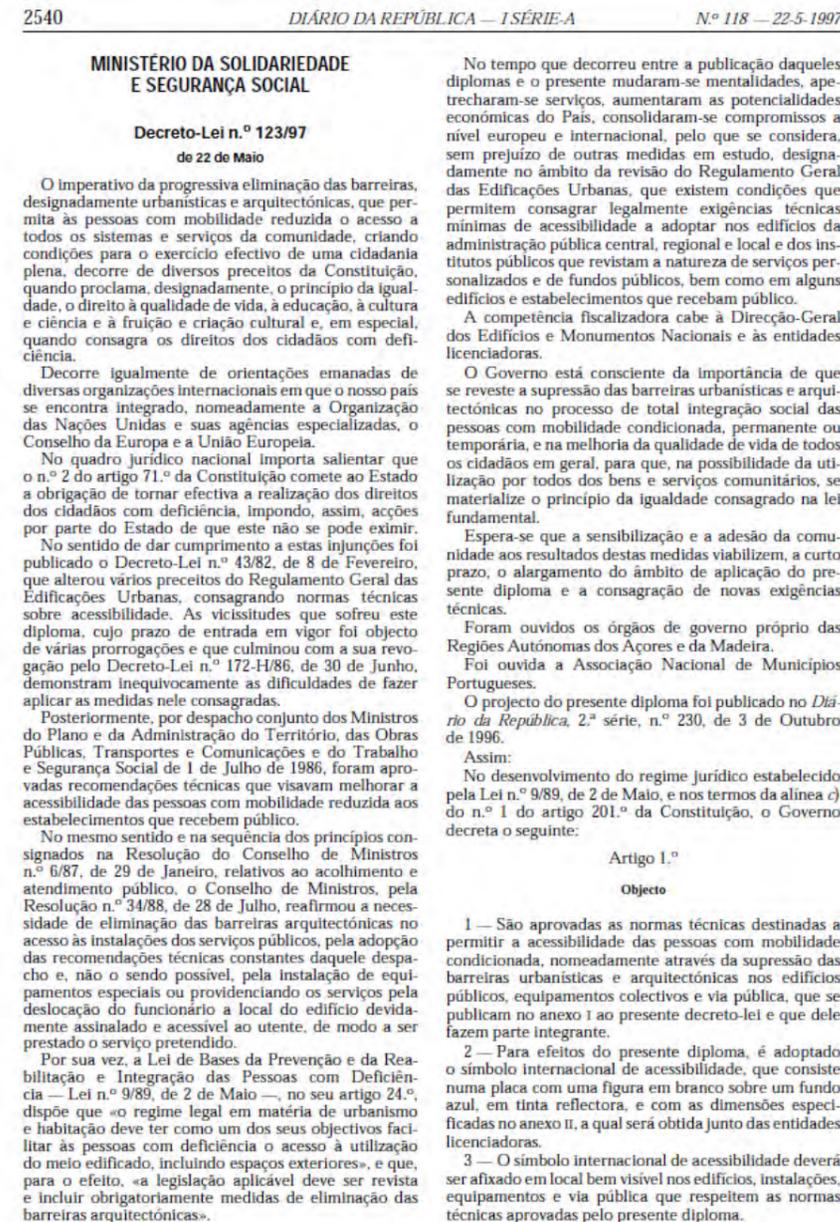
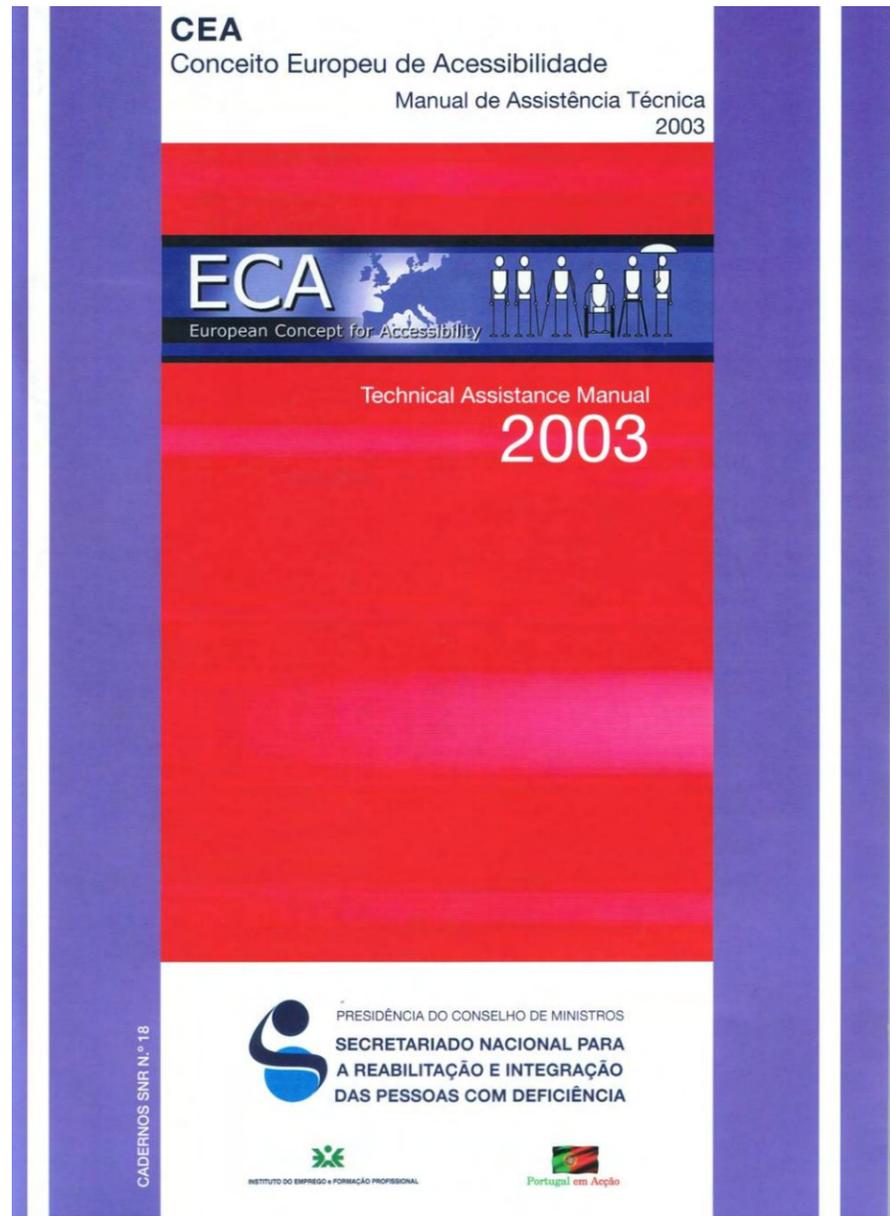


Figura 4.3. Normas Técnicas Europeias (ECA) e Decreto-Lei nº 123/97



**MINISTÉRIO DO TRABALHO
E DA SOLIDARIEDADE SOCIAL**

**Decreto-Lei n.º 163/2006
de 8 de Agosto**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O livro “*Guia da Acessibilidade e Mobilidade para Todos*” lançado pelo Governo Português é a materialização de uma dessas acções. Este *Guia* teve,

Figura 4.4. Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade (PNPA) e Decreto-Lei nº 163/2006

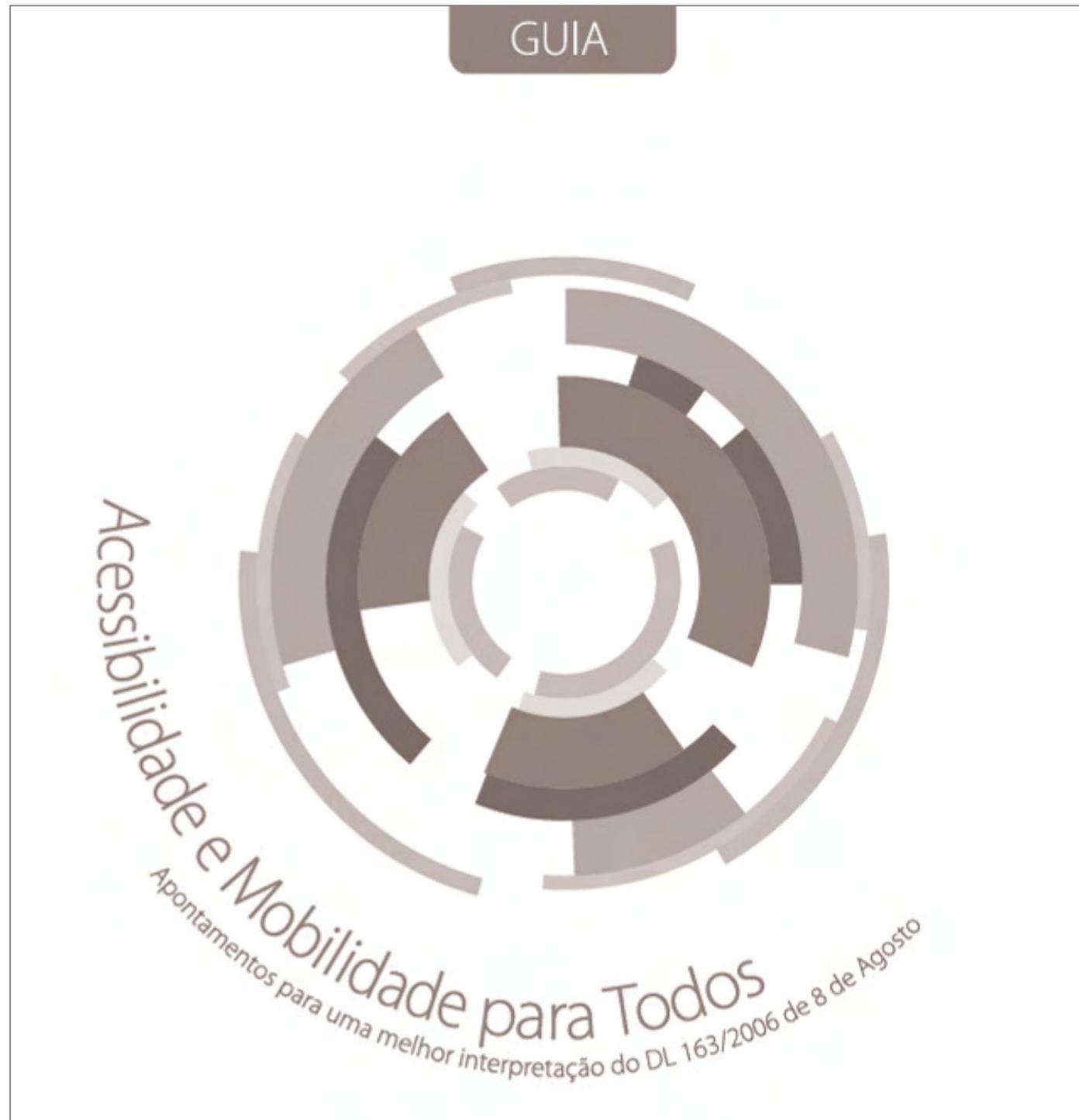


Figura 4.5. Guia da Acessibilidade e Mobilidade para Todos

como principal objectivo desenhar a legislação em vigor, apresentando-se como um instrumento precioso no sentido de ajudar tecnicamente na descodificação das normas técnicas a aplicar. Simultaneamente, ao longo do país, foram dadas formações, aumentando a sensibilização e o conhecimento dos técnicos municipais.

No dia 8 de Outubro de 2008, no Parque das Nações, em Lisboa, teve lugar a conferência “Portugal mais Acessível”, onde foram apresentadas as várias acções que o Governo tem vindo a desenvolver, no âmbito da Promoção da Acessibilidade pelos cinco Secretários de Estado, para além do Ministro António Vieira da Silva. Eduardo Cabrita, João Ferrão, Ana Paula Vitorino, Manuel Heitor e Idália Moniz, respectivamente, Secretários de Estado da Administração Local, do Ordenamento do Território e das Cidades, dos Transportes, da Tecnologia e do Ensino Superior e da Reabilitação, apresentaram as acções desenvolvidas e em curso nas diferentes Secretarias de Estado e, ainda, as candidaturas aprovadas pelo Programa Operacional do Potencial Humano (POPH), Eixo 6.5 - Acções de Investigação, Sensibilização e Promoção de Boas Práticas, que deram origem à primeira geração de Planos de Promoção da Acessibilidade a aplicar em cerca de 20 municípios portugueses e que terão de ser elaborados entre 2009|2010.

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



Versão Final do Estudo

Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade Município de Vila Franca de Xira

Capítulo II

1. Introdução ao Tema
2. Espaço Público
3. Edificado
4. Transportes
5. Comunicação
6. Infoacessibilidade



Índice

Capítulo II – Levantamento e Diagnóstico

1. Introdução	2		
2. Espaço Público	5		
2.1. Área de Intervenção	6		
2.2. Diagnóstico das barreiras à acessibilidade e mobilidade para Todos	8		
2.2.1. Diagnóstico por Tipologia de Barreira	8		
2.2.2. Quadros Resumo das Barreiras	21		
2.2.3. Análise dos Percursos Acessíveis	22		
3. Edificado	42		
3.1. Introdução	43		
3.2. Metodologia de Abordagem	44		
3.3. Análise das Condições do Edificado	45		
Administração	46		
3.3.1. Delegação da Câmara Municipal de Alverca	47		
3.3.2. Delegação da Póvoa de Santa Iria	50		
3.3.3. G.N.R Castanheira do Ribatejo	53		
3.3.4. G.N.R Vialonga	56		
3.3.5. Junta de Freguesia de Alhandra	59		
3.3.6. Junta de Freguesia de Alverca	62		
3.3.7. Junta de Freguesia de Castanheira do Ribatejo	65		
3.3.8. Junta de Freguesia de Forte da Casa	68		
3.3.9. Junta de Freguesia de Póvoa de Santa Iria	71		
3.3.10. Junta de Freguesia de São João dos Montes	74		
3.3.11. Junta de Freguesia de Sobralinho	77		
3.3.12. Junta de Freguesia de Vialonga	80		
3.3.13. Ninho de Empresas de Vialonga	83		
3.3.14. P.S.P. de Alverca	86		
Cultura			
3.3.15. Biblioteca de Alverca do Ribatejo	90		
3.3.16. Biblioteca da Castanheira do Ribatejo	93		
3.3.17. Biblioteca Municipal Forte da Casa	96		
3.3.18. Biblioteca Póvoa de Santa Iria	99		
3.3.19. Museu de Alhandra – Casa Dr. Sousa Martins	102		
3.3.20. Museu de Alverca	105		
Ensino	108		
3.3.21. Centro de Formação de Alverca	109		
Saúde	112		
3.3.22. Centro de Saúde de Alhandra	113		
3.3.23. Centro de Saúde de Alverca	116		
3.3.24. Centro de Saúde de Castanheira do Ribatejo	119		
3.3.25. Centro de Saúde de Póvoa de Santa Iria	122		
Social	125		
3.3.26. Casa da Juventude de Alverca	126		
3.3.27. Casa da Juventude de Forte da Casa	129		
3.3.28. Casa da Juventude de Póvoa de Santa Iria	132		
3.3.29. Casa da Juventude de Vialonga	135		
3.3.30. Casa da Juventude de Sobralinho	138		
3.3.31. Centro Comunitário de Alverca	141		
3.3.32. Centro Comunitário de Povos	144		
3.3.33. Gabinete Local de acção social de Castanheiro do Ribatejo	147		
3.3.34. Gabinete Local de Póvoa de Santa Iria	150		
Serviços	153		
3.3.35. Bombeiros Voluntários de Alhandra	154		
3.3.36. Bombeiros Voluntários de Alverca	157		

3.3.37 Bombeiros Voluntários de Vialonga	160	6.4.2. Acessibilidade Digital	208
4. Transportes	163	6.4.3. Capacitação dos monitores	208
4.1. Introdução	164	6.4.4. Necessidade de apoio externo	209
4.2. Metodologia	165	6.4.5. Avaliação Global	209
4.3. Esquema de Rede de Transportes Colectivos	167	6.5. Biblioteca Municipal, Pólo de Forte da Casa	209
4.4. Diagnóstico da Acessibilidade	168	6.5.1. Importância Relativa	210
4.4.1. Infra-estruturas de apoio	169	6.5.2. Acessibilidade Digital	210
4.4.2. Transportes Colectivos nas Áreas Específicas	171	6.5.3. Capacitação dos monitores	210
4.5. Fichas de sistematização de tipologias de problemas	181	6.5.4. Necessidade de apoio externo	210
		6.5.5. Avaliação Global	210
5. Comunicação	183	6.6. Biblioteca Municipal, Pólo da Quinta da Piedade	211
5.1. Introdução	185	6.6.1. Importância Relativa	211
5.2. Critérios da análise	186	6.6.2. Acessibilidade Digital	211
5.3. Análise – PARTE A	188	6.6.3. Capacitação dos monitores	212
5.4. Análise – PARTE B	191	6.6.4. Necessidade de apoio externo	212
5.4.1. Itens da “lista de verificação” e Metodologia de Análise	191	6.6.5. Avaliação Global	212
5.4.2. Tabelas da análise	192	6.7. Espaço Internet de Vila Franca de Xira	212
5.4.3. Resumo da Análise	201	6.7.1. Importância Relativa	213
5.5. Remate	202	6.7.2. Acessibilidade Digital	213
5.6 Referências	202	6.7.3. Capacitação dos monitores	213
		6.7.4. Necessidade de apoio externo	213
6. Infoacessibilidade	203	6.7.5. Avaliação Global	213
6.1. Introdução	204	6.8. www3.cm-vfxira.pt	214
6.2. Metodologia da Avaliação	205	6.8.1. Avaliação Global após verificação com a Ferramenta Automática HERA	215
6.3. Biblioteca Municipal de Vila Franca de Xira	206	6.8.2. Avaliação Global após verificação manual	223
6.3.1. Importância Relativa	206	6.8.3. Conclusões	223
6.3.2. Acessibilidade Digital	206		
6.3.3. Capacitação dos monitores	207		
6.3.4. Necessidade de apoio externo	207		
6.3.5. Avaliação Global	207		
6.4. Biblioteca Municipal, Pólo de Alverca do Ribatejo	207		
6.4.1. Importância Relativa	208		



CAPÍTULO II

LEVANTAMENTO E DIAGNÓSTICO



INTRODUÇÃO

1

**«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 realidade 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 Municipal de Promoção da Acessibilidade para o Município de Vila Franca de Xira**.

A decisão da Câmara Municipal de 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 três áreas temáticas, a saber: Espaço Público, Edificado, Transportes, Comunicação e Infoacessibilidade.

O capítulo encontra-se estruturado em quatro pontos, sendo eles:

- 1. Introdução;**
- 2. Espaço Público,** onde se apresentam o diagnóstico das barreiras encontradas;
- 3. Edificado,** identificação das barreiras ao acesso dos equipamentos analisados no âmbito do presente Plano;
- 4. Transportes,** procede-se à análise das barreiras às linhas e paragens existentes.
- 5. Comunicação,** o levantamento tende a identificar e a tipificar os principais obstáculos, em todos os diferentes níveis transversais da temática;
- 6. Infoacessibilidade.**

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



ESPAÇO PÚBLICO

2

2.1. Área de Intervenção

A área em estudo engloba as 10 freguesias cujas problemáticas da acessibilidade são representativas do restante município de Vila Franca de Xira.

A metodologia utilizada nesta fase de estudo remete para o diagnóstico da acessibilidade, e estrutura-se inicialmente numa análise específica estruturada por tipologia de barreira.

ESTRATÉGIA

Tendo em conta a estratégia de trabalho assumida pela m.pt®, será de referir que os levantamentos levados a cabo pela equipa técnica do plano são baseados no pressuposto de que os espaços públicos do concelho de Vila Franca de Xira, devem ser providos por uma rede de **percursos pedonais**, designados de **acessíveis**, que proporcionem o acesso seguro e confortável das pessoas com mobilidade condicionada a todos os pontos relevantes da sua estrutura activa.

Constituem exemplos de barreiras no espaço público a ausência de passeios e de passagens de peões que atravessam artérias urbanas, passeios com dimensão insuficiente e/ou por vezes com pavimento degradado, rampas com inclinações elevadas, entre muitos outros, que serão identificadas e abordados no âmbito desta fase do estudo para o **Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade**.

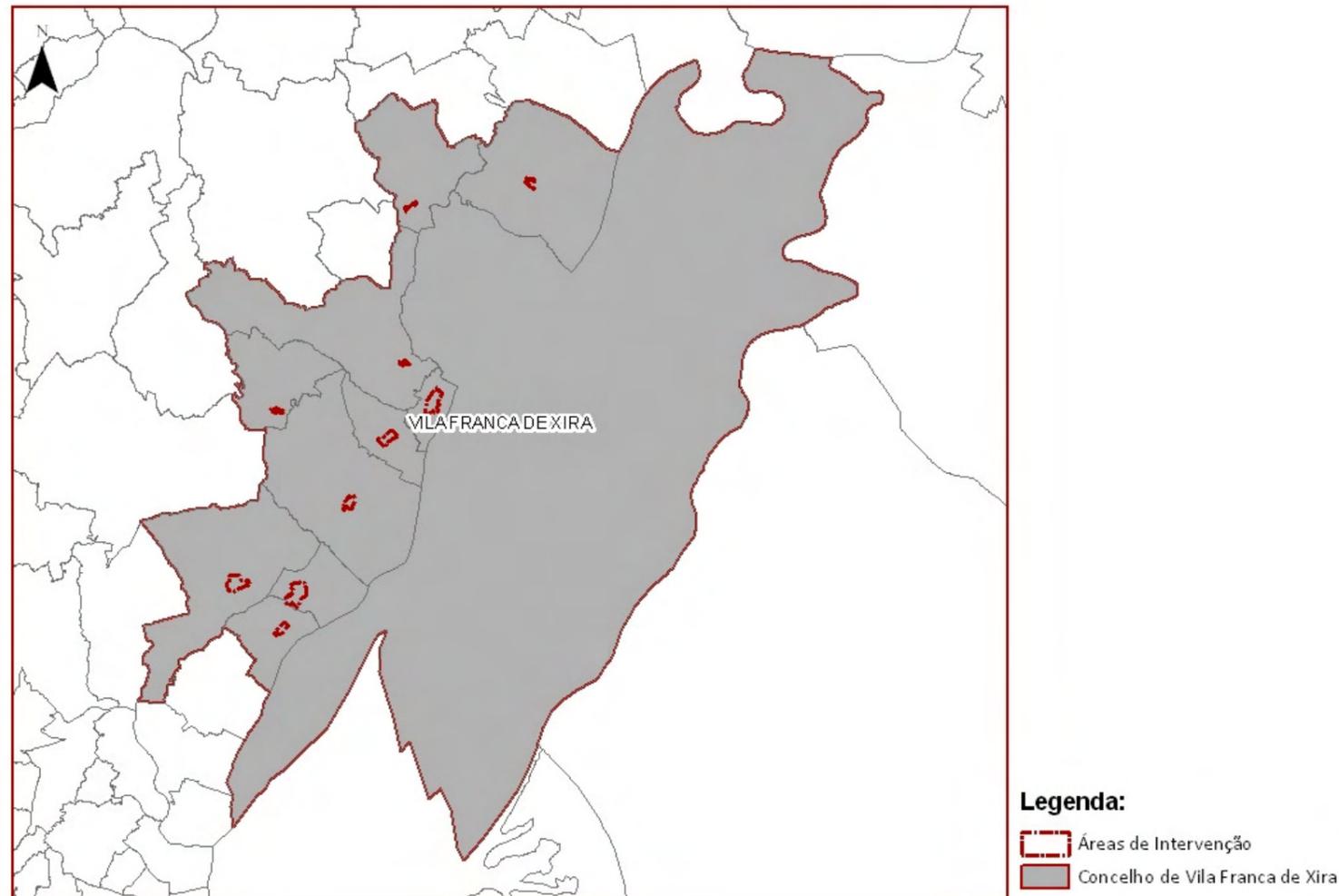


Figura 2.1. Áreas de Intervenção no município de Vila Franca de Xira.

ABORDAGEM ESPECÍFICA SOBRE AS ÁREAS DE ESTUDO

A abordagem escolhida para o desenvolvimento do estudo da temática da Acessibilidade para Todos no espaço público estrutura-se em duas fases distintas:

Na primeira fase, através da prévia distinção de tipologias de barreiras existentes na via pública (arquitectónicas, urbanísticas ou móveis), é feita a identificação desses obstáculos no território que impedem o percurso acessível. Desta forma, é possível perceber quais as barreiras com maior incidência no território em estudo.

Na segunda fase, procede-se à definição de áreas específicas e de carácter prioritário, em cada uma das freguesias, de forma a entender e dar a conhecer os seus principais problemas em matéria de Acessibilidade para Todos, sendo estudadas, para o efeito, 10 áreas específicas, correspondentes a 10 freguesias periféricas, ao centro de cidade, sujeitas a esta análise de forma mais pormenorizada e aprofundada. A delimitação das áreas de estudo, de cada freguesia teve em conta a abrangência dos principais equipamentos sociais e administrativos existentes em cada uma delas. Como tal, numa segunda fase do estudo, estas mesmas áreas serão adaptadas às solicitações do município de Vila Franca de Xira de forma a ir ao encontro das necessidades de estudo e verificação da acessibilidade encontradas.

2.2. Diagnóstico das Barreiras à Acessibilidade e Mobilidade para Todos

2.2.1. Diagnóstico por Tipologia de Barreira

Para tornar mais fácil e perceptível o diagnóstico, na temática da Acessibilidade para Todos, recorreu-se a uma análise por “Tipologia de Barreira” tendo em conta que se trata da melhor forma de compreender o “estado actual e as necessidades de acessibilidade e mobilidade”.

De forma sistematizada, dividiram-se tecnicamente as barreiras em fixas e móveis. Por barreiras fixas entendem-se as barreiras urbanísticas e arquitectónicas. Por sua vez, 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 desordenadas que ocupam passeios ou mercadorias junto à entrada dos estabelecimentos comerciais.

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 habituação ao percurso. Simultaneamente, e caso haja vontade por parte da sociedade civil, são as mais fáceis de remover.

Tipologias de Barreiras

Barreiras Arquitectónicas e Urbanísticas			
	Candeeiro de Iluminação Pública		Ciclo-Parque
	Semáforo		Poste com bandeira
	Degrau, Escada ou Rampa		Cabina Telefónica
	Rebaixamento de Passeio		Abrigo de Transportes Colectivos
	Ausência de passadeira		MUPI
	Ausência de passeio ou passeio subdimensionado		Papeleira
	Pavimento Degradado		Sinal de Trânsito
	Passadeira Mal Dimensionada		Árvore
	Passadeira a Terminar em Estacionamento		Quiosque
	Caldeira de Árvore		Gradeamento
	Marco do Correio		Bola, Prumo ou Meco
	Floreira		Contentor do Lixo
	Parquímetro		
	Armário (EDP, Gás, ...)	Barreiras Móveis Temporárias	
	Boca-de-incêndio		Estacionamento Abusivo
	Gradeamento com Publicidade		Obra ou Tapume
	Placa Toponímica		Obstáculo Comercial
	Poste com Floreira		Iluminação de Festas e Romarias

Figura 2.2. Tipologias de Barreiras.

BARREIRAS ARQUITECTÓNICAS E URBANÍSTICAS**1. Ausência de Passeios e Passeios Subdimensionados**

Nas freguesias estudadas de Vila Franca de Xira, verificou-se a ausência frequente de passeios e a existência de passeios subdimensionados. Estas constituem as barreiras predominantes da área de intervenção do município.

Ausência de Passeios

Como se pode observar pelas imagens adjacentes, os trabalhos de levantamento da equipa da m.pt® realizados em cada uma das 10 freguesias do concelho de Vila Franca de Xira, permitiram averiguar que a ausência de passeio é a barreira à Mobilidade e Acessibilidade de Todos, mais frequente na via pública do município.

Esta é uma condicionante na deslocação de Todos independentemente da sua maior ou menor capacidade de locomoção, uma vez que não oferece segurança à circulação dos peões na via.

2. Passeios Subdimensionados**Passeios Subdimensionados**

A Ausência de passeio constitui a barreira mais evidente, sendo igualmente frequente no município a presença de passeios subdimensionados. Esta barreira surge nas diferentes freguesias como barreira essencialmente pontual, existindo, no entanto, em alguns casos extensões completas de passeio que não apresenta as dimensões de 1,20m / 1,50m, conforme especificado na Lei das Acessibilidades (163/2006).

Os problemas associados às passagens de peões são igualmente frequentes no concelho de Vila Franca de Xira. Nas freguesias em questão foram encontradas, essencialmente, barreiras correspondentes à ausência de passadeiras e ausência de rebaixamentos das guias dos passeios adjacentes às mesmas. Contudo, verificou-se que a falta de manutenção e o subdimensionamento das passagens de peões e passadeiras a terminar em estacionamento constituem também obstáculos à Mobilidade e Acessibilidade de Todos no município, não permitindo a circulação segura dos peões na via pública.

3. Ausência de passadeiras e respectivos rebaixamentos



Ausência de Passadeiras

Nas freguesias analisadas, foi registada a falta de atravessamentos, devidamente sinalizados, em diversos cruzamentos e entroncamentos. Como é possível verificar nas imagens apresentadas, identificaram-se necessidades de atravessamento, facto que impede uma circulação, contínua e em segurança, dos cidadãos na via pública.

Neste sentido, nas plantas de barreiras anexas, localizaram-se a falta de passadeiras nos locais em que o atravessamento é feito por peões, devidamente assinalados com a simbologia de passadeira e respectivos rebaixamentos.

4. Rebaixamentos



Rebaixamentos

Segundo o Decreto-Lei 163/2006, o acesso às passadeiras deve ser assegurado pela presença de rebaixamentos nos lancis dos passeios adjacentes às mesmas. Segundo esta legislação, o pavimento da zona adjacente às passadeiras, deve ser rampeado com uma inclinação não superior a 8% na direcção da passagem de peões e não superior a 10% na direcção do percurso. A mesma refere que a altura do lancil em toda a largura das passagens de peões não deve ser superior a 0,02m, sendo mesmo aconselhado tender para os 0,00m.



Visando como base a legislação mencionada, no município de Vila Franca de Xira é recorrente rebaixamentos mal construídos, pela sua ausência, pela sua inadequada inclinação ou dimensão, apresentam-se como uma barreira recorrente nas ruas das freguesias estudadas.

Assim, nas plantas anexas, encontram-se identificados a ausência de rebaixamentos ou os rebaixamentos existentes que terão de sofrer uma intervenção, de forma a facilitar a circulação nos núcleos de cada freguesia, criando percursos acessíveis.

O último conjunto de imagens adjacentes, representam outras barreiras diversas associadas às passagens de peões. Situações que conduzem a maior insegurança nas passadeiras são as passadeiras a terminar em estacionamento e a necessidade de reforço de pintura destes elementos, assim como, o seu subdimensionamento, e como tal, também o símbolo correspondente foi associado ao local e assinalado em planta de barreiras.

Embora a ausência de passeio seja uma barreira que impere no município, existem diversos problemas encontrados em locais com passeio. Um dos mais usuais é a degradação do pavimento associado aos passeios, que causa irregularidade no percurso, a qual constitui um obstáculo à livre circulação de Todos na via pública.

5. Pavimentos Degradados



Pavimentos Degradados

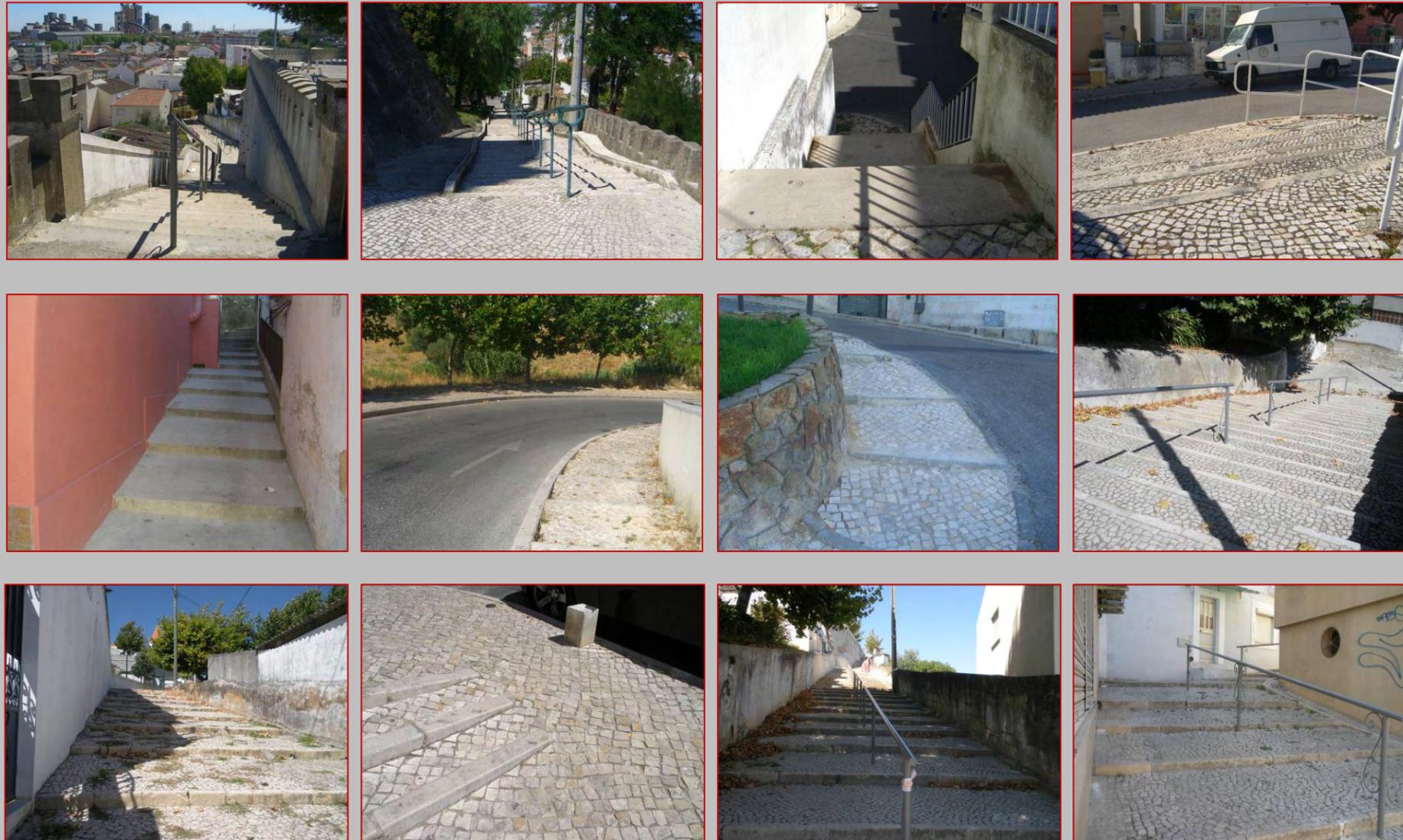
As áreas urbanizadas devem ser servidas por uma rede de percursos pedonais acessíveis, que proporcionem o acesso seguro e confortável das pessoas com mobilidade condicionada a todos os pontos da sua estrutura activa.

As imagens apresentadas constituem exemplos de pavimentos irregulares e degradados, presentes no município, que não permitem o conforto do percurso, ou mesmo que inviabilizam o seu atravessamento.

Nestes locais, a circulação pedonal é dificultada provocando situações de insegurança para os peões, como por exemplo, o desvio pela faixa de rodagem.

A presença de escadas, degraus ou rampa, são exemplo de obstáculos à acessibilidade, quando a sua localização ou regulamentação não se encontram adequadas.

6. Degrau, Escada e Rampa

**Degraus ou Escadas**

As escadas ou degraus na via pública não se devem localizar no enfiamento do percurso acessível, incluindo passagens de peões, sob o risco de constituírem barreira, essencialmente a cidadãos que se desloquem em cadeira de rodas. Nestes casos, sempre que possível, deve ser considerado um percurso alternativo em rampa. Neste seguimento, também os degraus de acesso a edifícios, não devem ocupar uma largura superior a 0,90m do passeio. De acordo com a legislação em vigor, nomeadamente, possuir: patamares, superior e inferior; degraus com relações dimensionais dispostas na Lei; corrimãos de ambos os lados, se as escadas vencerem desníveis superiores a 0,40 metros e um duplo corrimão central, se a largura for superior a 3,00 metros.

Rampas

No que concerne às rampas, estas deverão ter a menor inclinação possível, devendo possuir corrimãos de ambos os lados ou um duplo corrimão central, as que vencerem desníveis superiores a 0,40 metros e tiverem uma largura superior a 3,00. Locais de declive muito acentuado, constituem igualmente uma problemática a ter em consideração.

7. Caldeira de Árvore



8. Árvores



Caldeira de Árvore

As caldeiras das árvores presentes na via pública do município de Vila Franca de Xira, foram registadas essencialmente nos maiores núcleos urbanos do concelho, nomeadamente o centro da cidade e freguesias com maior densidade populacional, encontrando-se directamente relacionadas com a necessidade de ornamento desses centros.

Este elemento não deve ocupar o percurso acessível, de pelo menos 1,20 metros, com o prejuízo de constituir barreira ao mesmo, conforme representado nas imagens adjacentes.

As caldeiras deverão ser, sem excepção, revestidas por grelhas de protecção ou assinaladas por um separador com uma altura superior a 0,30 metros, de forma a permitir a sua diferenciação por pessoas com deficiência visual. Aconselha-se a colocação das grelhas, mesmo em caldeiras que se encontrem afastadas do percurso acessível.

Árvores

À semelhança do elemento anterior, a localização das árvores nem sempre é a mais apropriada. Neste caso, em Vila Franca de Xira o maior problema associado a árvores relaciona-se com a sua localização no enfiamento dos passeios. Um pouco por todo o município, o percurso é dificultado pela presença de árvores que originam insegurança aos transeuntes.

9. Transportes**Abrigos de Transportes Colectivos**

Foram registados, em planta anexa de barreiras, alguns abrigos de transportes públicos que condicionam a acessibilidade da via pública do município de Vila Franca de Xira. Os problemas associados aos abrigos de transportes colectivos dizem respeito essencialmente à interrupção do percurso acessível, não permitindo a circulação pedonal. É igualmente considerada a acessibilidade ao interior do abrigo, avaliada no ponto referente a transportes: degraus que dificultam o acesso, zonas de estacionamento automóvel que dificultam o acesso e comprometem a segurança dos utentes do serviço de transportes rodoviários.

10. Candeeiros de Iluminação Pública**Candeeiros de Iluminação Pública**

Os trabalhos de levantamento identificaram diversos candeeiros de iluminação pública que constituem barreira devido à sua localização na via, dificultando ou mesmo impedindo o percurso acessível presente.

A colocação dos candeeiros de iluminação pública, quando apoiados em postes enterrados na via pública, não devem ocupar o percurso acessível de largura mínima de 0,90m / 1,20m, facto que não se verifica nos exemplos adjacentes.

11. Bola, Prumo ou Meco**Bola, Prumo ou Meco**

A localização de bolas, prumos ou mecos no espaço público constitui uma barreira à acessibilidade dada a sua difícil detecção, causada na maioria das vezes, pelo seu design. Contudo, tem sido usado com o intuito de impedir o estacionamento abusivo, levado a cabo por muitos dos cidadãos que não respeitam as regras de trânsito instauradas.

No município de Vila Franca de Xira a maior problemática referente a estes elementos, diz respeito à sua localização no enfiamento de passagens de peões.

Gradeamento

Embora os gradeamentos sejam utilizados para salvaguardar a segurança dos transeuntes, estes elementos podem constituir obstáculo ao percurso acessível, impedindo a dimensão mínima dos passeios exigida por Lei, ou mesmo comprometendo o acesso às passeadeiras.

Igualmente devido ao seu design não inclusivo, estes elementos podem ser dificilmente detectados, constituído perigo a invisuais ou mesmo a peões mais distraídos.

Floreiras

Particularmente no centro histórico e centro da cidade de Vila Franca de Xira, localizaram-se alguns destes elementos que constituem obstáculo ao percurso acessível, essencialmente pela posição que ocupam no passeio.

12. Gradeamento**13. Floreiras**

14. Sinais de Trânsito**15. Armários****Sinais de Trânsito**

A sinalização vertical constitui um elemento essencial para o bom entendimento das regras de trânsito e interação entre automobilistas e peões. Sendo assim, este é um elemento indispensável à vivência nos centros urbanos e a sua localização na via pública deve ser cuidada a fim de não constituir obstáculo à livre circulação pedonal.

Contudo, foram registados nas diversas freguesias, elementos que condicionam a passagem dos peões, devido à sua localização e altura que apresentam.

As imagens adjacentes representam sinalética que constitui barreira no concelho de Vila Franca de Xira.

Armários

Os armários de infra-estruturas encontram-se na sua maioria bem localizados pois situam-se fora do percurso acessível de 1,20m. Contudo, detectaram-se alguns exemplos onde a sua localização reduz o vão útil do passeio a uma largura inferior ao mínimo regulamentar de 1,2m.

16. Contentores do Lixo/Ecopontos**17. Papeleiras****Contentores do Lixo**

Tendo como objectivo máximo a obtenção de passeios e caminhos de peões com a largura livre necessária à concretização de um percurso acessível, foram identificados no município, contentores de resíduos urbanos e pontos de reciclagem, cujo posicionamento na via pública impede a continuidade desse referido percurso.

É evidente em algumas destas imagens, o perigo que constitui a localização dos contentores, ocupando o espaço de circulação dos pões, obriga-os a circular na faixa de rodagem, aumentando o risco de acidentes.

Papeleiras

As papeleiras identificadas e cujos exemplos se vêem nas imagens, estão indevidamente localizadas no enfiamento de passeadeiras, constituindo uma barreira no acesso à mesma, ou nos passeios, impedindo a presença de largura mínima exigida por Lei. São colocadas, na sua maioria, suspensas em postes de iluminação pública ou de sinalética, apresentando um design não inclusivo e que dificulta o seu reconhecimento, essencialmente, por parte de pessoas com dificuldades visuais.

BARREIRAS MÓVEIS | TEMPORÁRIAS**1. Estacionamento abusivo****2. Obra ou tapume****3. Obstáculo comercial****Estacionamento abusivo**

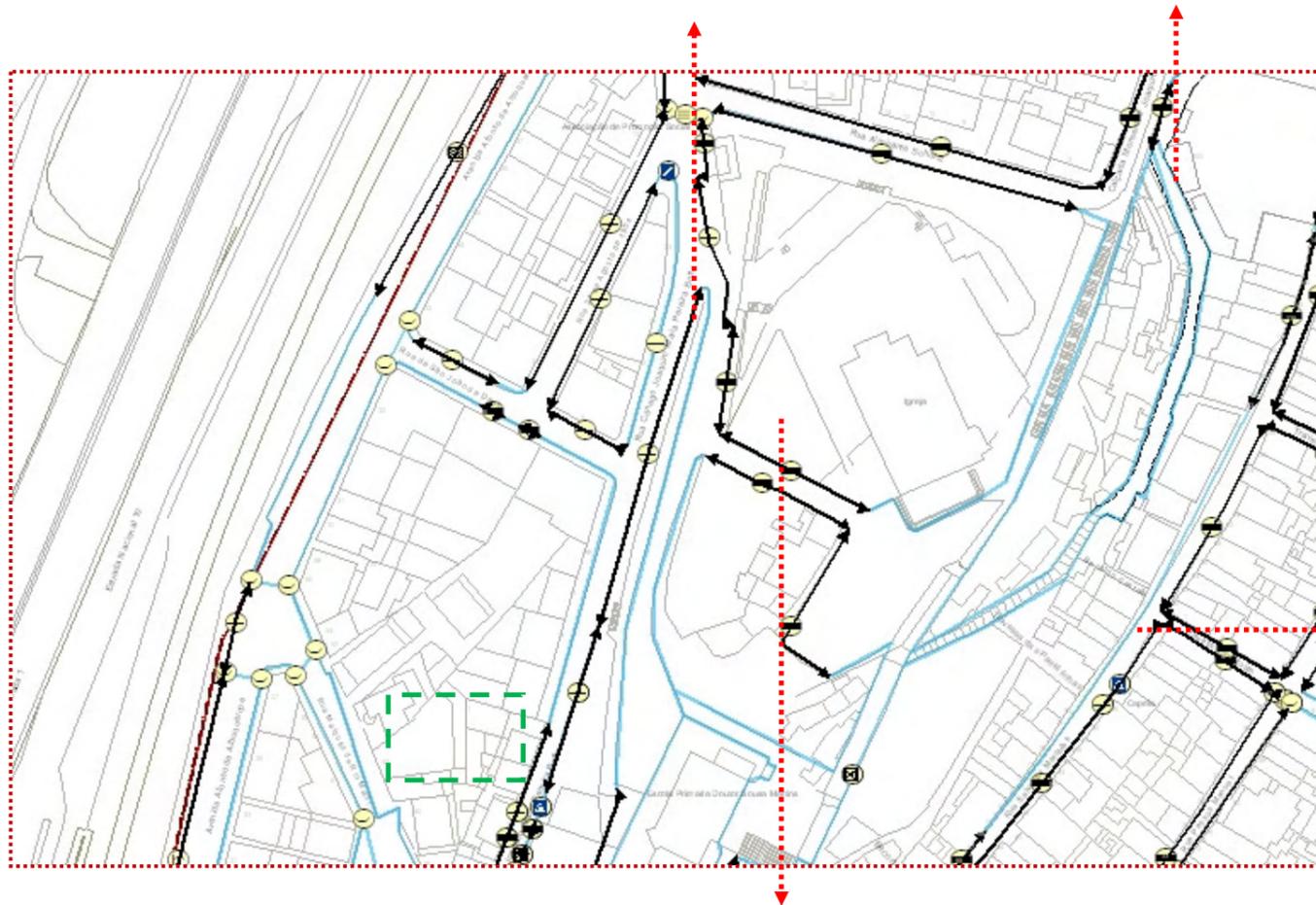
No município, essencialmente nos centros urbanos de maior densidade populacional, foi possível encontrar situações de estacionamento abusivo nos passeios, cortando radicalmente a acessibilidade nos percursos, conforme se observa nas imagens. Esta barreira, constitui das maiores barreiras das sociedades contemporâneas, problema resultante da falta de fiscalização e nalguns casos de desenho urbano e gestão de tráfego.

Obra ou tapume de obra

As obras públicas ou particulares e respectivos tapumes impedem a passagem dos peões tendo em conta que ocupam inevitavelmente a via pública. Foram registadas, na área de intervenção do município de Vila Franca de Xira, algumas situações de ocorrência de obra ou existência de tapume na via pública, que condicionam ou impedem a circulação dos peões pelo passeio.

Obstáculo comercial

Os obstáculos comerciais causam transtorno à passagem dos peões. Pessoas de mobilidade reduzida, ou com dificuldades temporárias de locomoção, ou transportando objectos volumosos, têm dificuldades acrescidas em identificar e desviarem-se destes elementos. A insegurança acresce quando, como nas imagens adjacentes os peões são obrigados a circular na rodovia.



2.2.2. Análise dos Percursos Acessíveis

Após a análise das tipologias de barreiras presentes no território em causa, tanto arquitectónicas e urbanísticas como as consideradas temporárias e móveis, o resultado apresenta-se agora na forma de classificação dos dois tipos de percursos.

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

Figura 2.3. Exemplo de Barreiras e Percursos na freguesia de Alhandra.

2.2.3. Diagnóstico de Áreas Específicas

Freguesia Alhandra¹

A Freguesia de Alhandra é uma das muitas freguesias de Vila Franca de Xira com uma história vincada pelo passado e, pelo presente em constante evolução. Com uma área total de 2,6 km², a população residente ronda os 7 205 indivíduos (2001). As principais actividades económicas da freguesia de Alhandra são muito variadas, desde a indústria cimenteira, metalúrgica, carpintaria, refinaria de óleos e azeites, comércio e serviços.

No seu quadro paisagístico tão diverso, onde o espaço rural, o espaço urbano se confundem com a tranquilidade das Lezírias, destaca-se o cais de Alhandra. É um dos mais importantes do concelho e já no século XIX era um local de grande tráfego e azáfama.

A área de estudo definida para a freguesia de Alhandra foi traçada com o intuito de interligar alguns dos equipamentos públicos mais relevantes na freguesia: Igreja, Centro Paroquial, Cemitério, Sede de Junta de Freguesia e Escolas de Ensino Básico Oficial e Pré-escolar.

¹ BASTOS, Helder *et al*, *Histórias das Freguesias e Concelhos de Portugal*, Vol 19, pp 44, 2004.

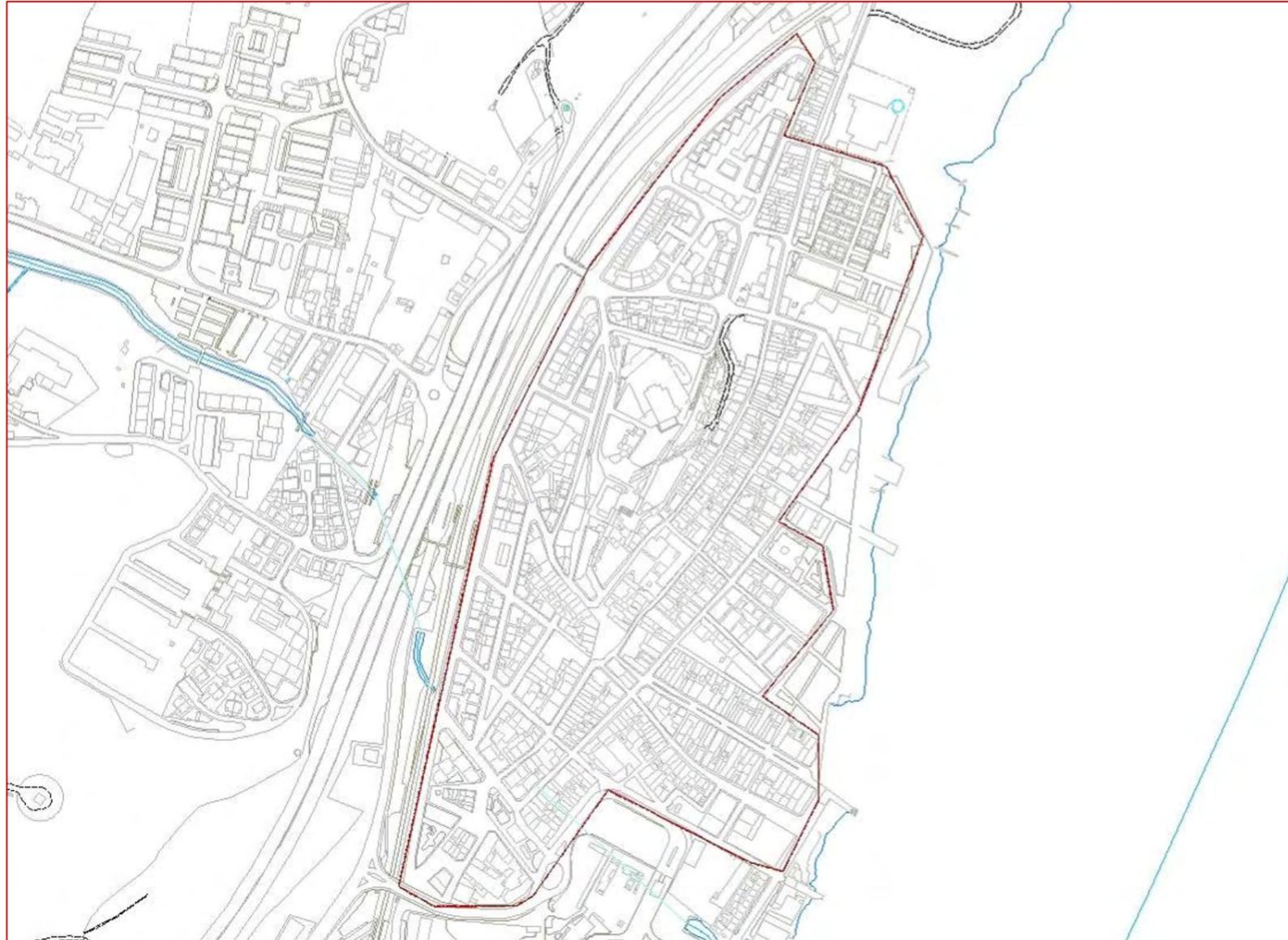


Figura 2.4. Área de estudo e imagens gerais da Freguesia de Alhandra



Figura 2.5. Extrato da Planta de Barreiras na freguesia de Alhandra.



Os trabalhos de levantamento efectuados na área de estudo de Alhandra, permitiram verificar que as barreiras que persistem na freguesia dizem respeito essencialmente à ausência de passeios assim como de passagens de peões e respectivos rebaixamentos. Conjuntamente, existem passeios subdimensionados, de acordo com o estabelecido no DL 163/2006.

Verificaram-se situações em que os abrigos de transportes colectivos existentes apresentam problemas de acessibilidade, uma vez que não se encontram servidos por um percurso pedonal de circulação. Por outro lado existem paragens situadas na berma da estrada, sem quaisquer condições de segurança para o peão/utente.

Esta problemática impossibilita a presença na via pública de um percurso Acessível a Todos, contínuo e livre de obstáculos, que interligue os equipamentos mencionados.

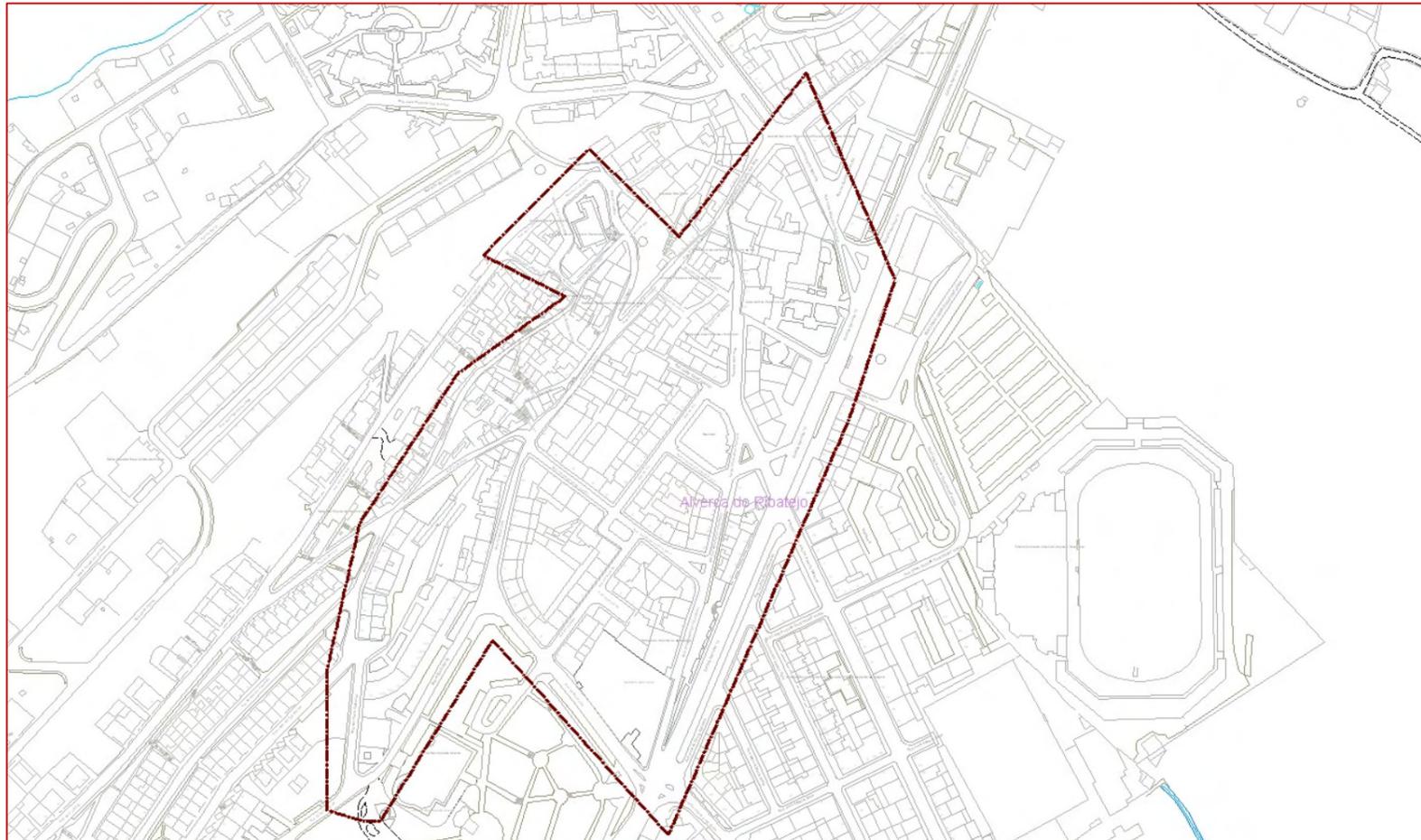


Figura 2.6. Área de estudo e imagens gerais da freguesia de Alverca do Ribatejo

Freguesia de Alverca do Ribatejo¹

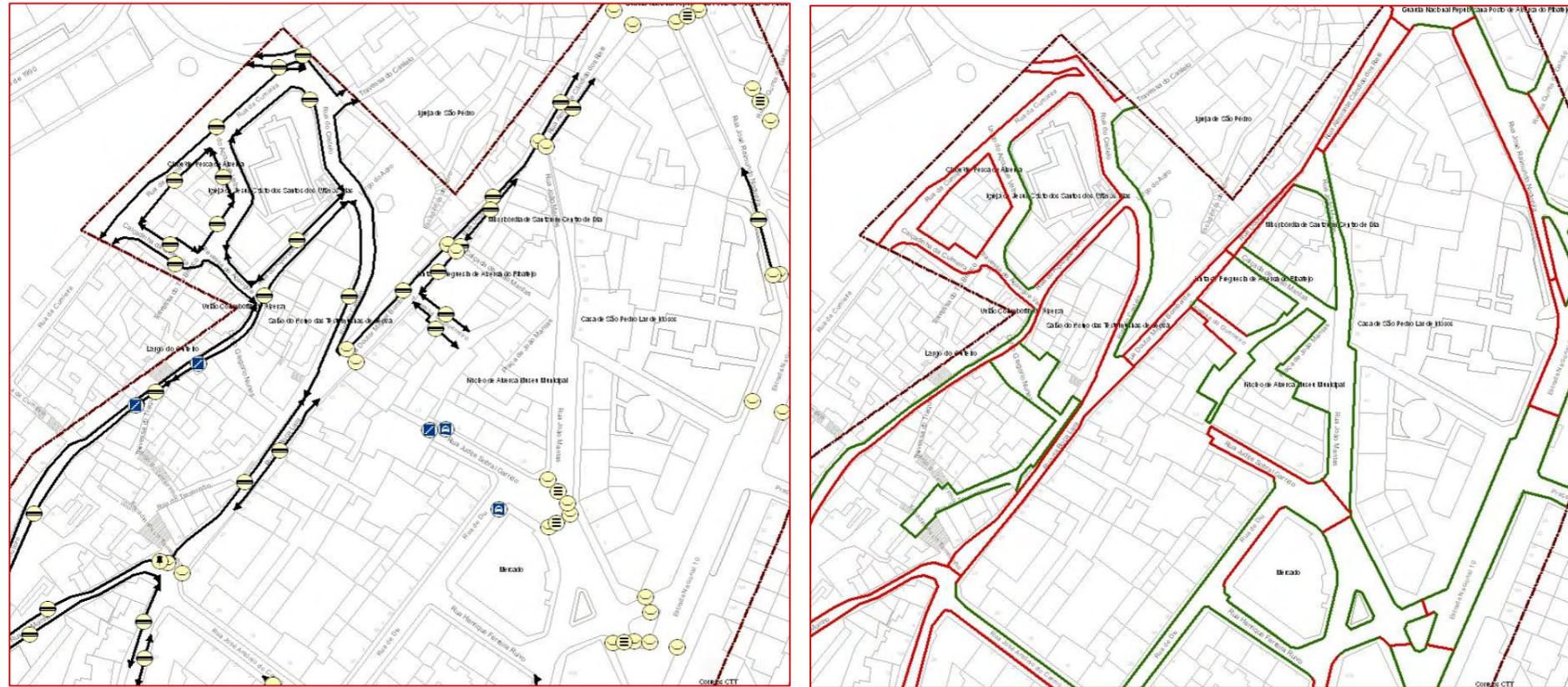
A freguesia de Alverca do Ribatejo pertence ao conselho de Vila Franca de Xira e conta com uma área total de 19 km², onde residem 29 086 indivíduos (2001).

As principais actividades económicas desta freguesia são oficinas de material aeronáutico, metalurgia, comércio e serviços.

Alverca do Ribatejo conta com um centro histórico onde se destaca a Igreja Matriz de S. Pedro. O templo apresenta três naves e possui espólio significativo dos séculos XVII e XVIII. No respeitante a templos religiosos importa assinalar ainda as ermidas de São Clemente e de Nossa Senhora da Piedade do Adarce e a capela da Misericórdia de Alverca.

Existem ainda quintas de alto valor histórico como a Quinta do Cochão, do Pinheiro e da Brandoa, o Pelourinho de Alverca do Ribatejo e os vestígios do Castelo de Alverca.

¹ BASTOS, Hélder *et al*, *Histórias das Freguesias e Concelhos de Portugal*, Vol 19, pp 44, 2004



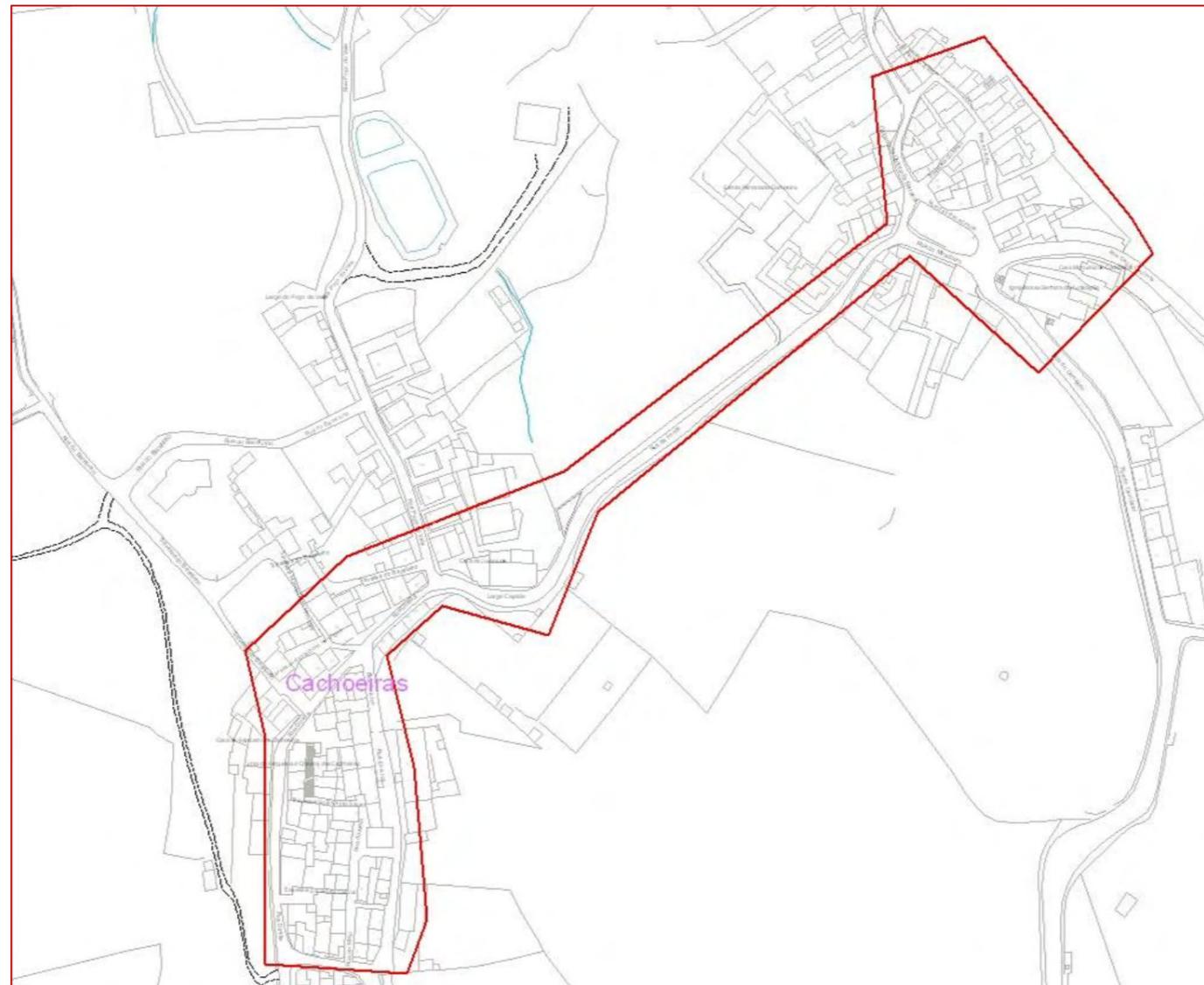
Os trabalhos de levantamento efectuados na área de estudo de Alverca do Ribatejo, permitiram verificar que as barreiras que persistem na freguesia dizem respeito essencialmente à ausência de passeios assim como de passagens de peões e respectivos rebaixamentos. Conjuntamente, existem passeios subdimensionados, de acordo com o estabelecido no DL 163/2006.

Verificaram-se ainda, frequentemente, situações de estacionamento abusivo, que eliminam o vão útil regulamentar mínimo de 1,2m.

Esta problemática impossibilita a presença na via pública de um percurso Acessível a Todos, contínuo e livre de obstáculos, que interligue os equipamentos mencionados.



Figura 2.7. Extrato da Planta de Barreiras na freguesia de Alverca do Ribatejo.



Freguesia de Cachoeiras¹

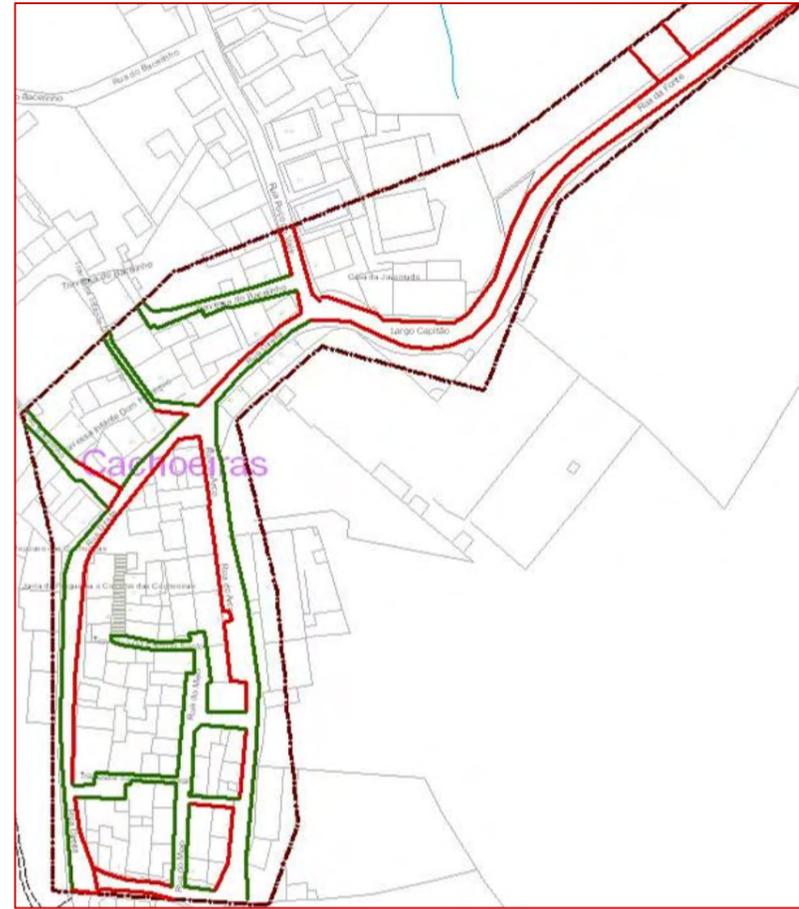
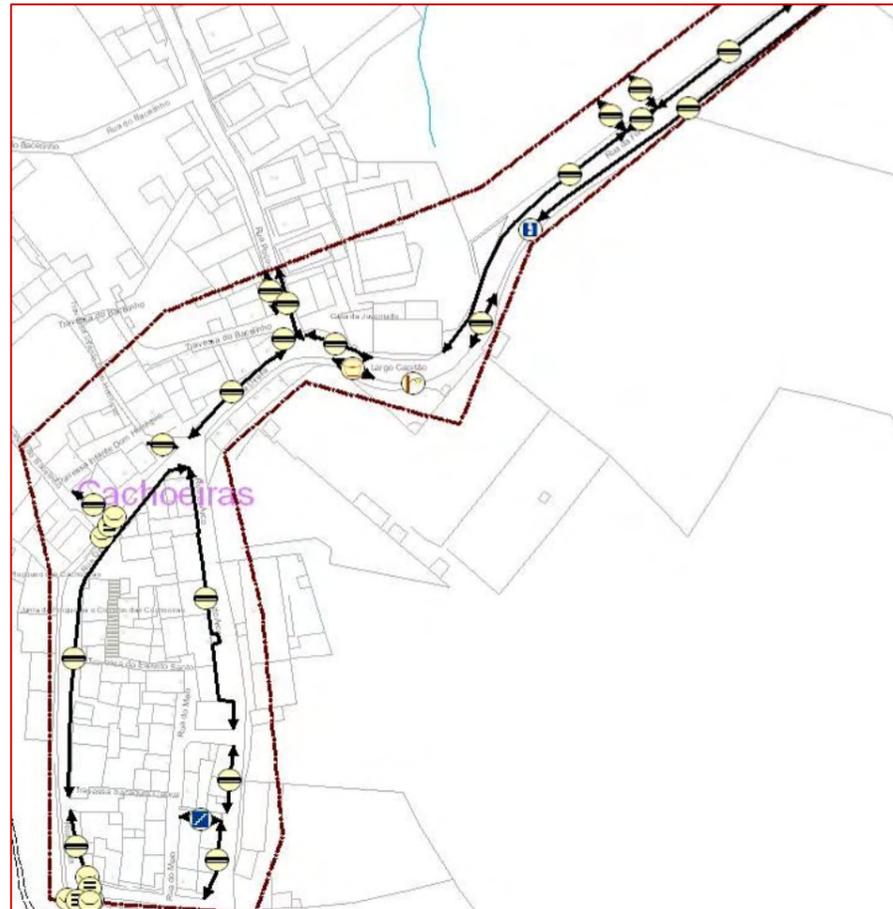
A Freguesia de Cachoeiras deverá estar associada ao facto de aqui terem existido quedas de água e açudes. Pertence ao concelho de Vila Franca de Xira e conta com uma área total de 9.9 km², tendo uma população residente de 769 indivíduos (2001). As actividades económicas que se destacam são a agricultura, fruticultura, vinicultura, serralharia, metalomecânica, comércio e turismo de habitação.

A igreja matriz de Nossa Senhora da Purificação foi construída no século XVI, tendo sido alvo de grandes obras na centúria seguinte. Destaque para pinturas em madeira do século XVI, os azulejos do século XVII, talha dourada e pinturas setecentistas.

Nesta freguesia, importa ainda assinalar a Quinta Nova do Campo, do século XVI, a Quinta da Granja, do mesmo século, e a Quinta das Covas, com uma zona edificada dos séculos XVIII e XIX.

¹ BASTOS, Hélder *et al*, *Histórias das Freguesias e Concelhos de Portugal*, Vol 19, pp 45, 2004

Figura 2.8. Área de estudo e imagens gerais da Freguesia de Cachoeiras.

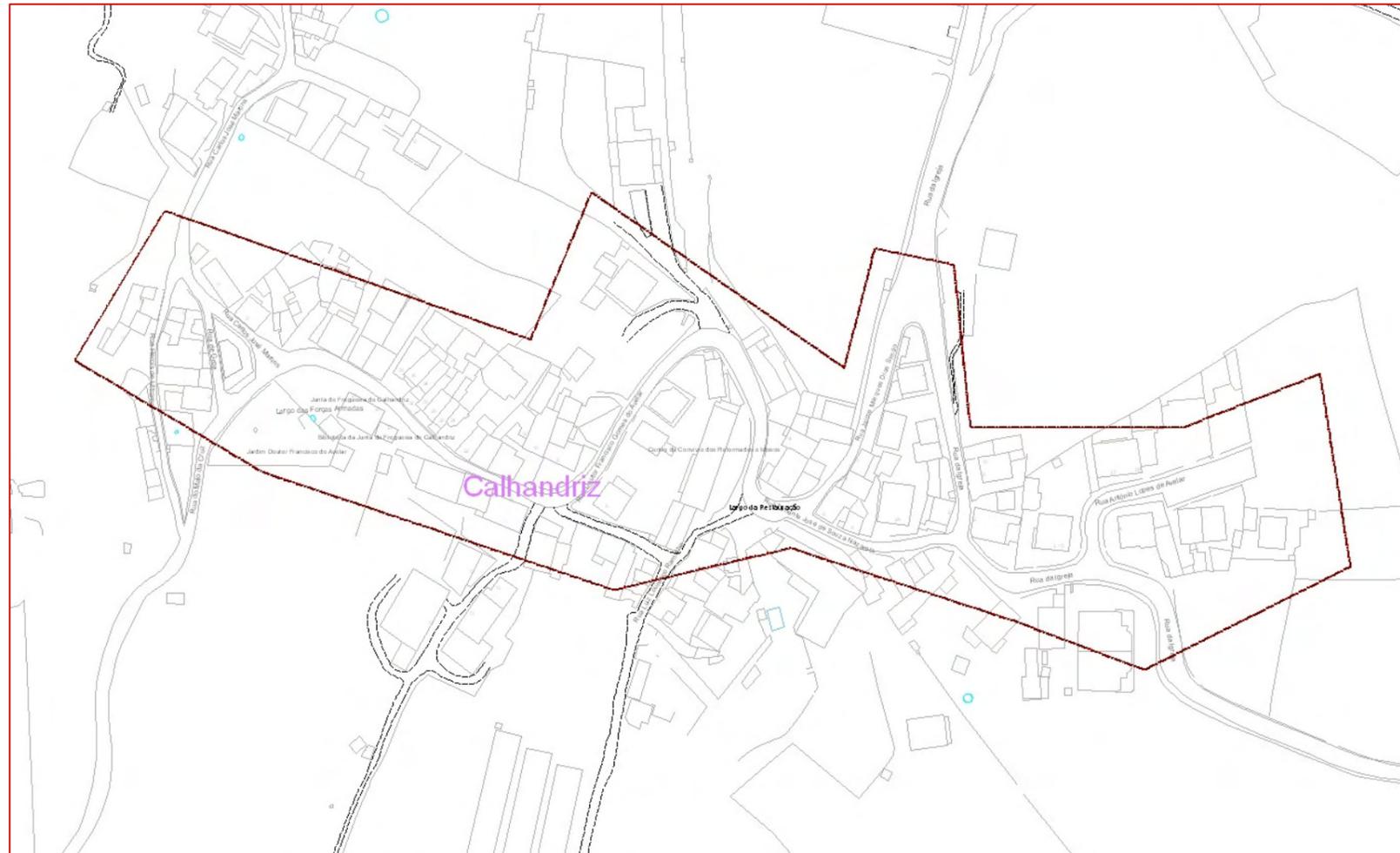


Os trabalhos de levantamento efectuados na área de estudo de Cachoeiras, permitiram verificar que as barreiras que persistem na freguesia dizem respeito essencialmente à ausência ou subdimensionamento dos passeios, aliados à ausência de passadeiras em diversos cruzamentos da freguesia, ausência de rebaixos nos lancis adjacentes às passagens de peões, bem como, a falta de manutenção das mesmas. Verifica-se ainda a predominância de pavimentos de passeio muito irregulares e a má colocação do mobiliário urbano na via pública, bem como de paragens de autocarro que interrompem o passeio.

Esta problemática impossibilita a presença na via pública de um percurso Acessível a Todos, contínuo e livre de obstáculos, que interligue os equipamentos mencionados.



Figura 2.9. Extrato da Planta de Barreiras na freguesia de Cachoeiras



Freguesia de Calhandriz¹

Calhandriz, freguesia pertencente ao concelho de Vila Franca de Xira, conta com uma área total de 7.2 km² e uma população residente de 847 indivíduos (2001)

Nesta freguesia as actividades económicas, predominantes são a agricultura, restauração, comércio e serralharia.

Em Calhandriz podemos encontrar a Igreja de S. Marcos, reconstruída depois do terramoto de 1755 e ainda em traça de cariz setecentista.

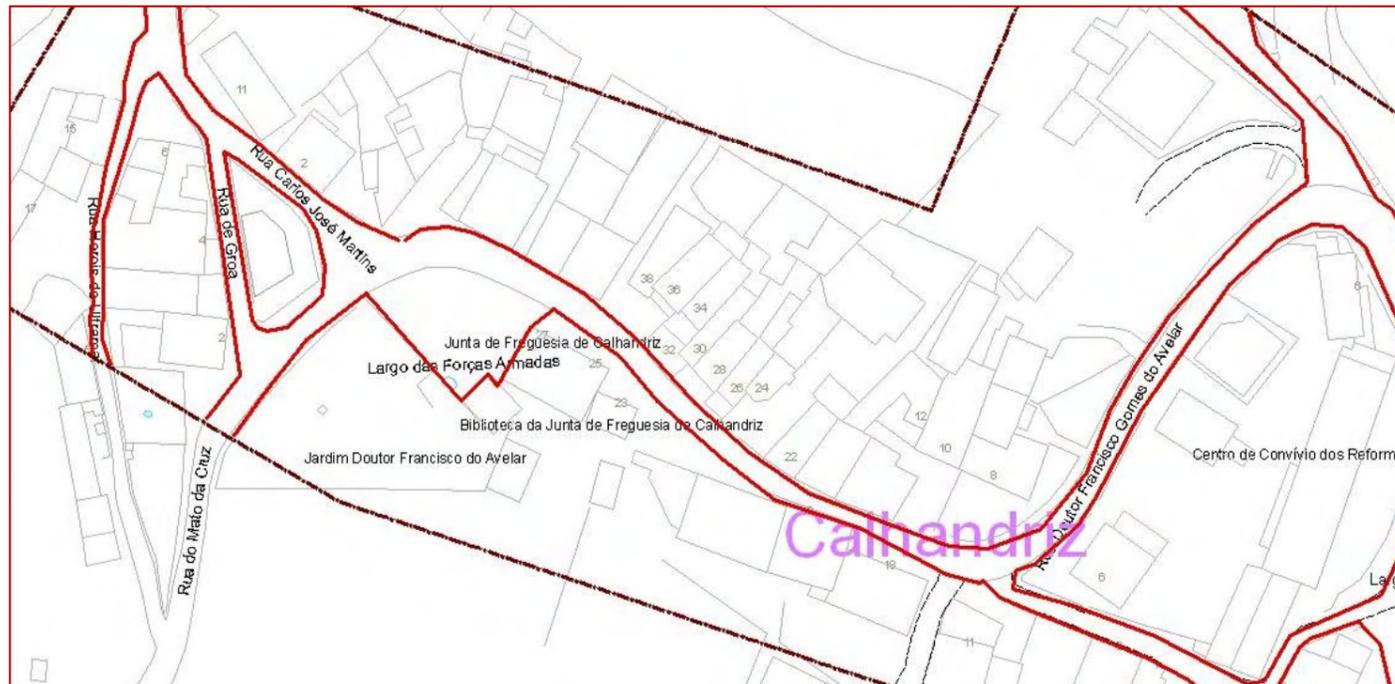
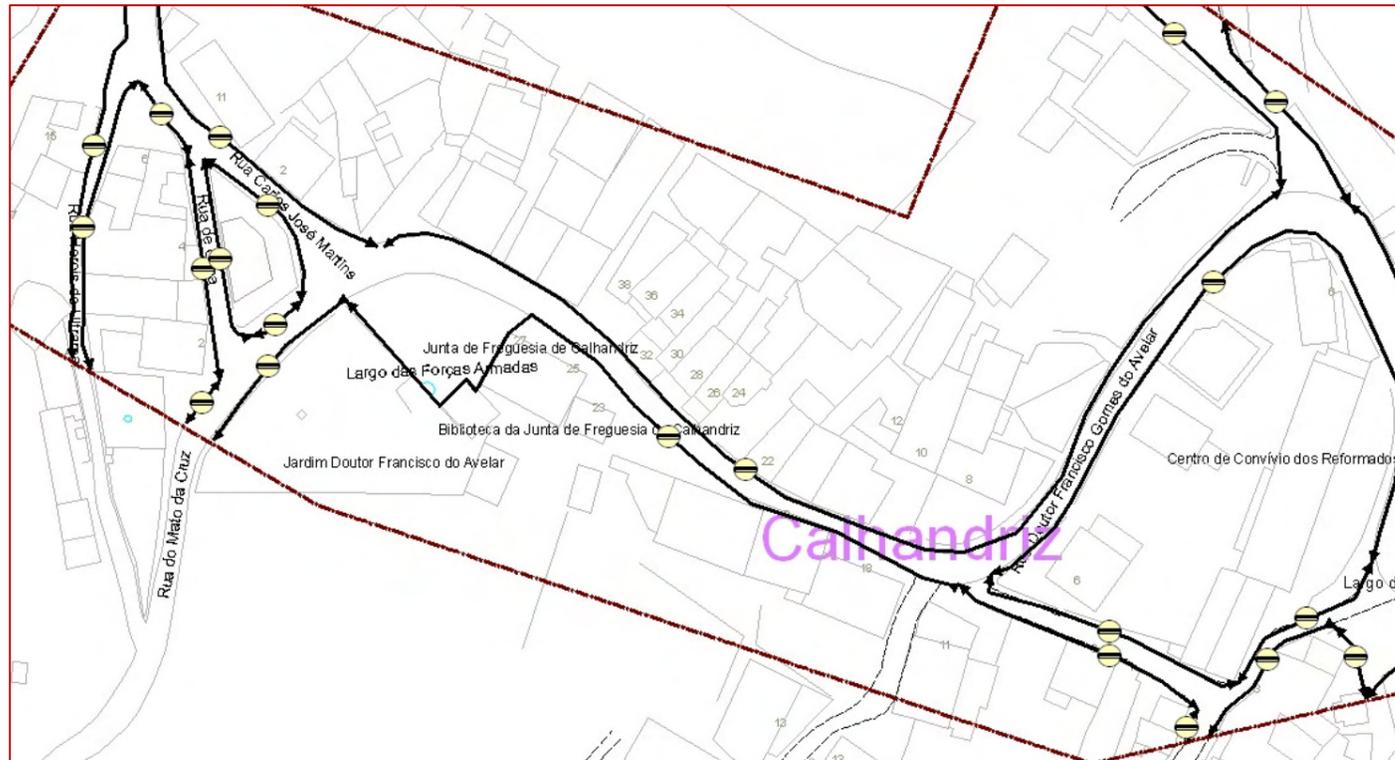
No interior é de salientar uma imagem de São Marcos, uma tela com representação de Nossa Senhora de Assunção e altar-mor com talha dourada.

No núcleo urbano de Calhandriz localiza-se o chafariz do Caminho do Jogo, uma fonte da qual se sabe pouco em termos de origem, mas que é um elemento patrimonial interessante.



Figura 2.10. Área de estudo e imagens gerais da Freguesia de Calhandriz

¹ BASTOS, Hélder *et al*, *Histórias das Freguesias e Concelhos de Portugal*, Vol 19, pp 45, 2004

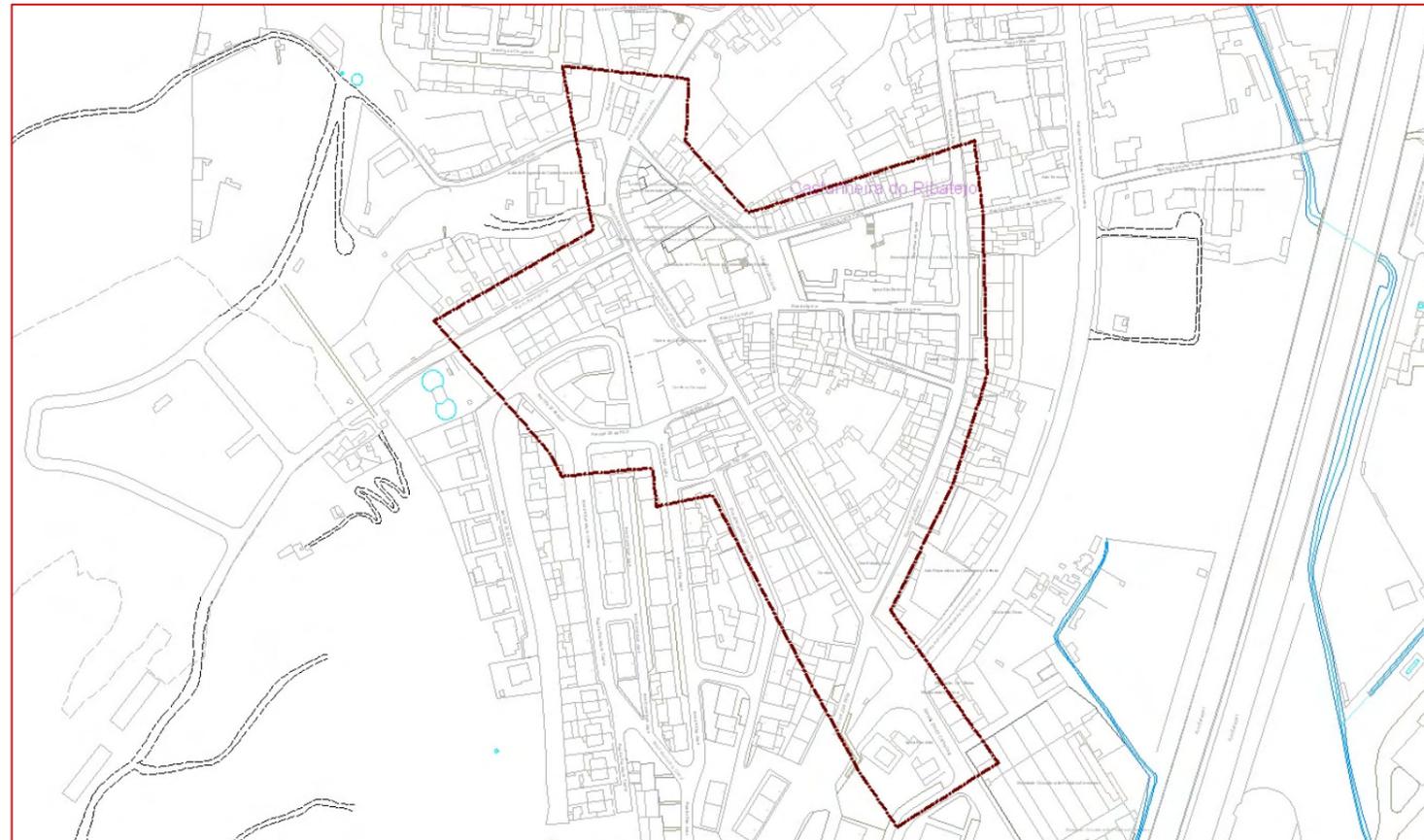


Como se verifica nas imagens adjacentes, é evidente nesta freguesia a ausência de passeio em quase todas as vias em estudo. Esta barreira constitui uma das maiores problemáticas no que respeita a acessibilidade, uma vez que impede a circulação segura, na via pública, de Todos independentemente da condição física de cada um.

É de salientar, na área de intervenção, a total ausência de passagens de peões, não sendo registada nos trabalhos de levantamento, nenhuma passadeira, facto que associado à ausência de passeio constitui insegurança na via pública.

Os abrigos de transportes públicos devem ser considerados por constituírem possíveis barreiras à implementação de um percurso acessível, pela sua localização e design não inclusivo.

Figura 2.11. Extrato da Planta de Barreiras na freguesia de Calhandriz



Freguesia de Castanheira do Ribatejo¹

Castanheira do Ribatejo localiza-se no extremo Norte do Concelho de Vila Franca de Xira. Tem cerca de 17.2km² de área e conta com uma população residente de 7 258 indivíduos (2001). As principais actividades económicas presentes nesta freguesia são a agricultura a indústria e o comércio.

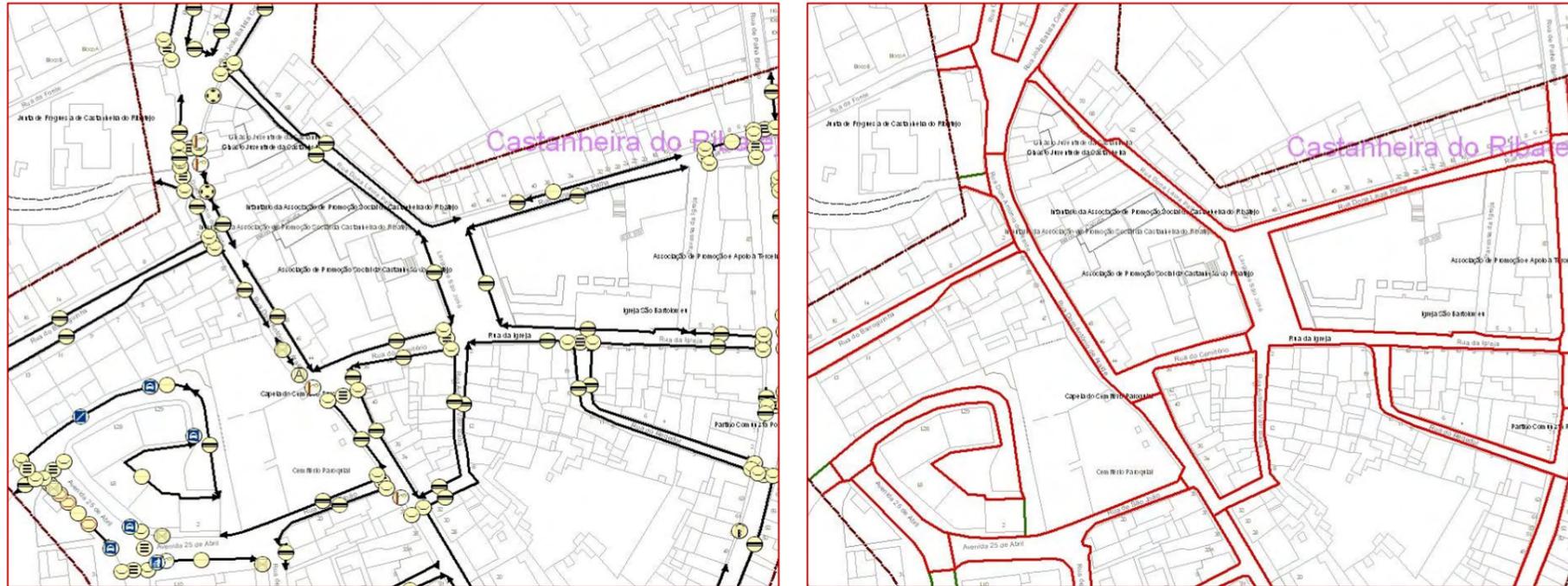
Esta freguesia conta com alguns imóveis de interesse público tais como: a igreja matriz de Castanheira do Ribatejo, o Marco da VI légua, o Monte dos Castelinhos, Quintas da Esperança das Areias e de São José do Marco, e o Cais da Vala do Carregado.

Actualmente Castanheira do Ribatejo é bastante marcada pela presença de diversos espaços fabris e armazéns de grande porte.



Figura 2.12. Área de estudo e imagens gerais da Freguesia de Castanheira do Ribatejo

¹ BASTOS, Hélder *et al*, Histórias das Freguesias e Concelhos de Portugal, Vol 19, pp 46, 2004



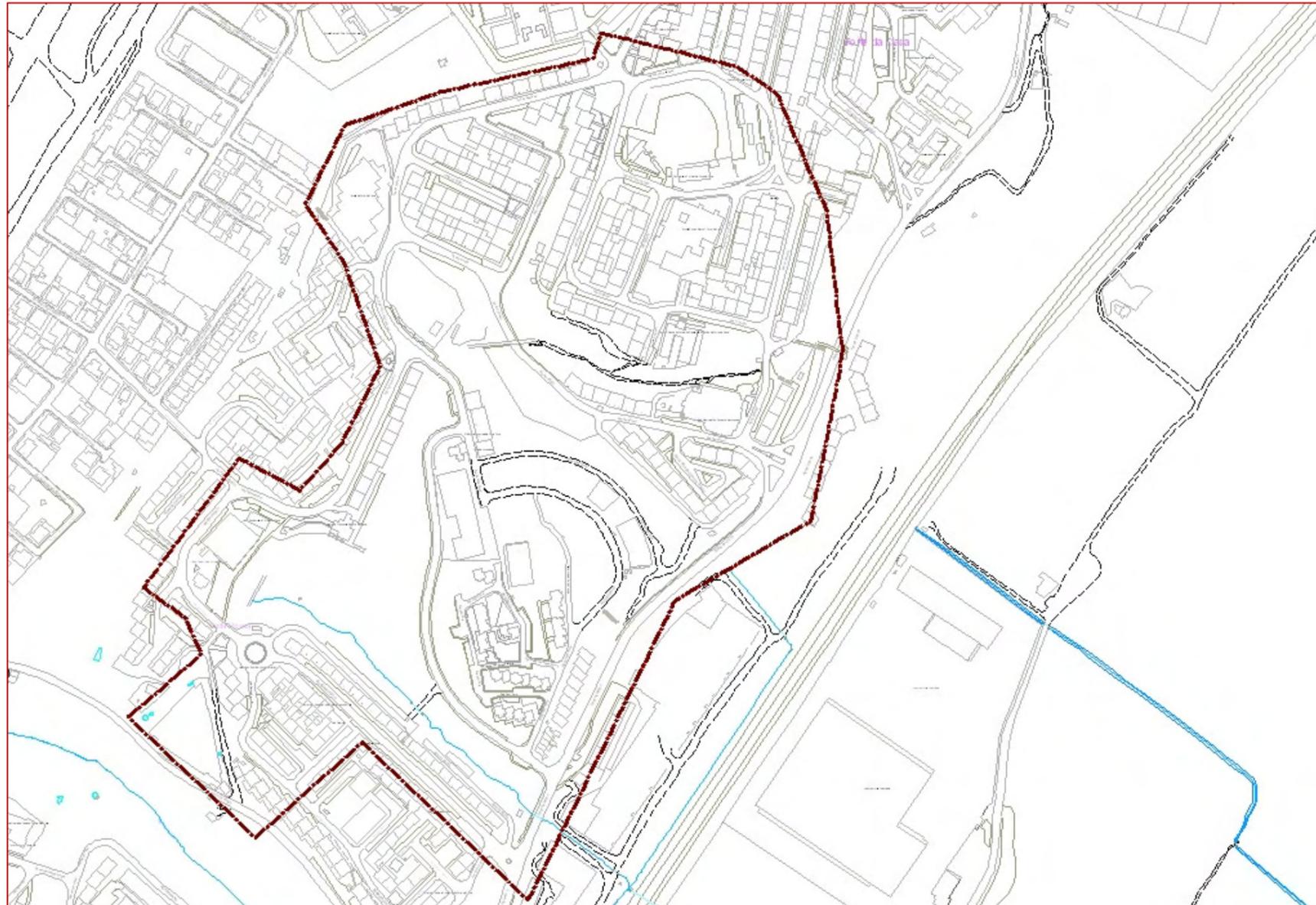
Ao nível das barreiras arquitectónicas e urbanísticas encontradas na freguesia de Castanheira do Ribatejo destaca-se o subdimensionamento dos passeios e a escassez de passadeiras, facto que condiciona a circulação segura dos peões, independentemente da sua condição física.

Para além da necessidade de construção de passadeiras em determinados cruzamentos para o atravessamento seguro dos transeuntes, registou-se igualmente problemas ao nível da ausência de rebaixamento dos lancis do passeio adjacentes às passadeiras existentes. Verifica-se também muito frequentemente o estacionamento abusivo que por vezes reduz o vão útil abaixo do mínimo regulamentar, e outras anula por completo a possibilidade de uma circulação contínua.

Mais especificamente, foi registada a presença de pavimento degradado e de árvores sem caldeira.



Figura 2.13. Extrato da Planta de Barreiras na freguesia de Castanheira do Ribatejo



Freguesia de Forte da Casa¹

A freguesia de Forte da Casa possui uma área total de 4.4 km². Registaram-se, em 2001, nesta freguesia, 10 979 habitantes.

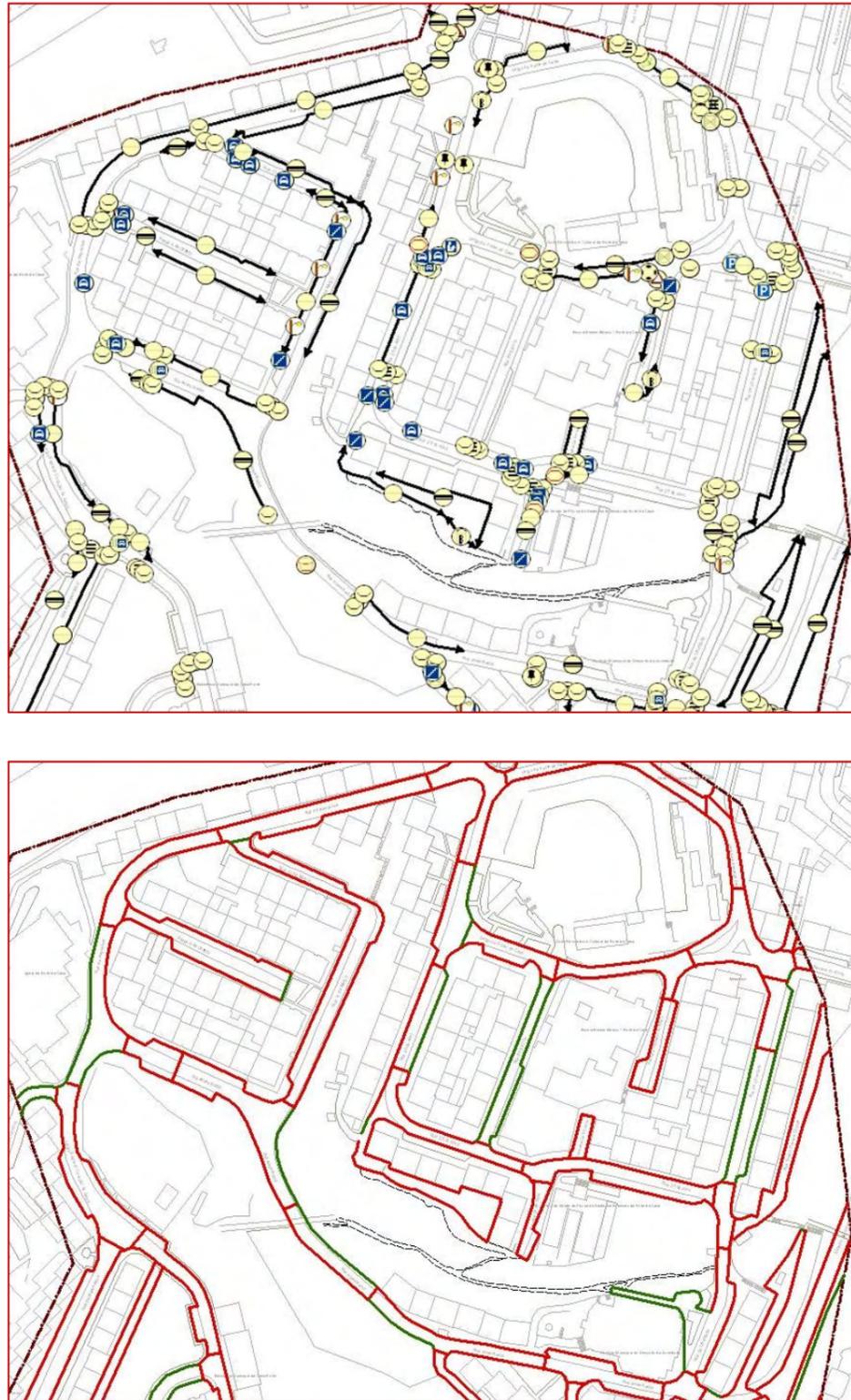
Nesta freguesia as actividades económicas predominantes são a indústria química, indústria do ferro, comércio e serviços.

Classificados como imóveis de interesse público, os marcos do termo de Lisboa datam do século XVIII, tendo os obeliscos sido construídos por ordem de D. Maria I. Em 1968, um acidente de trânsito provocou o derrube e a inutilização de alguns elementos de cantaria de um dos obeliscos e nos anos 80 caiu o fogaréu da segunda coluna. Posteriormente foram alvo de obras de restauro.



Figura 2.14. Área de estudo e imagens gerais da Freguesia de Forte da Casa

¹ BASTOS, Hélder *et al*, *Histórias das Freguesias e Concelhos de Portugal*, Vol 19, pp 46, 2004

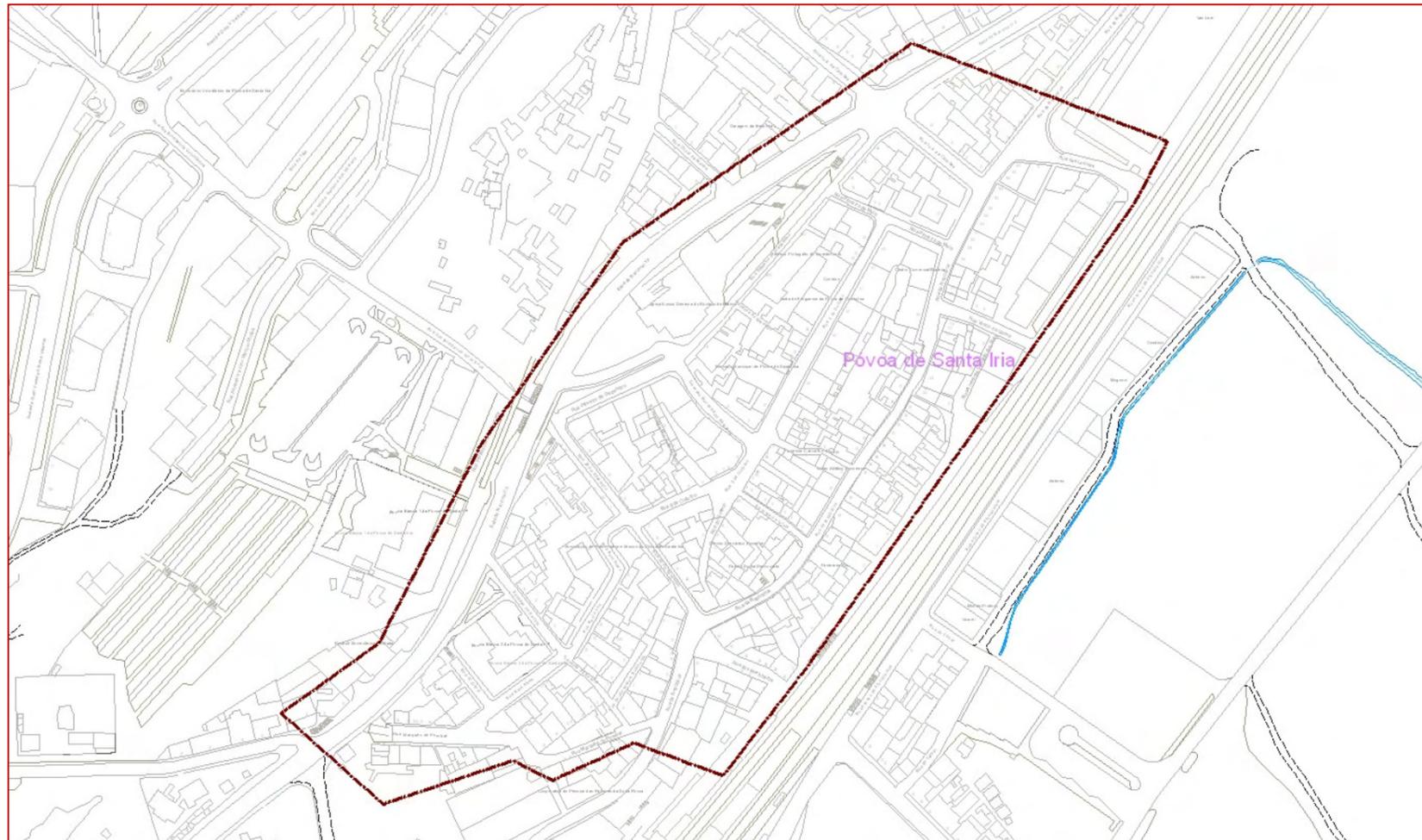


Além da ausência de passeios, destaca-se sobretudo a existência de passeios subdimensionados, apresentando dimensões que não cumprem o mínimo regulamentado pela legislação.

Verifica-se ainda a inexistência de rebaixamento de passeio nas passeadeiras. As escassas passeadeiras existentes muitas vezes estão pouco visíveis ao peão e ao automobilista, a falta de pintura condiona a segurança essencialmente para o peão.

Os percursos acessíveis devem proporcionar o acesso seguro e confortável das pessoas com mobilidade condicionada a todos os pontos relevantes da freguesia, não se verificando esta situação a área de estudo de Forte da Casa é reveladora dessa dificuldade, em virtude da ausência de passeios e passagens para peões, com destaque para as pessoas com mobilidade reduzida, que encontram nestes passeios e passeadeiras obstáculos à sua deslocação já por si limitada.

Figura 2.15. Extrato da Planta de Barreiras na freguesia de Forte da Casa



Freguesia Póvoa de Santa Iria¹

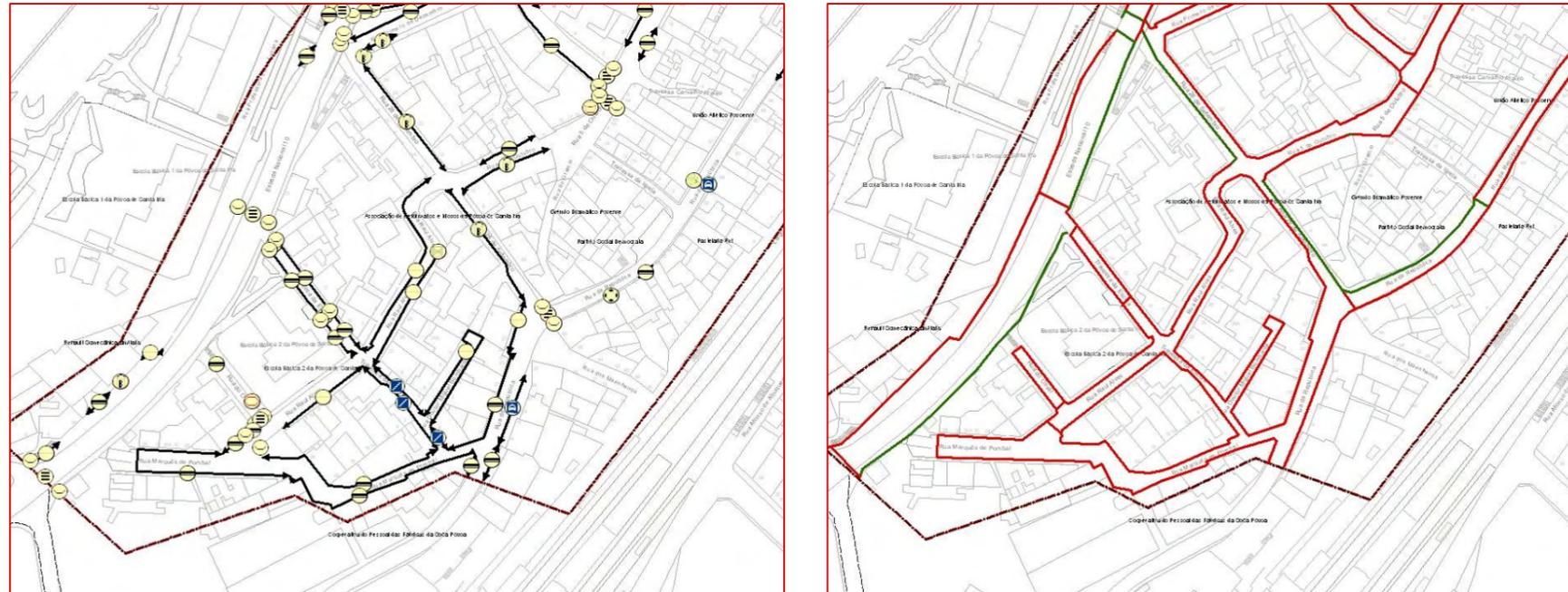
A Freguesia ocupa uma área total de 4.8km², na qual habitam 24 277 indivíduos (2001). As actividades económicas predominantes enquadram-se nos sectores da indústria e dos serviços.

Dentro do seu património histórico podemos encontrar a Quinta e Palácio de Nossa Senhora da Piedade, assim como todos os elementos que se encontram intramuros e a igreja, que foram classificados em 1984 como imóveis de interesse público. Temos ainda o fontanário do Morgado da Póvoa, construído no século XVIII, sendo constituído por um bloco calcário.

Dos três grandes mouchões existentes em Vila Franca de Xira, um deles é conhecido como o de Póvoa de Santa Iria.

¹ BASTOS, Hélder *et al*, Histórias das Freguesias e Concelhos de Portugal, Vol 19, pp 47, 2004

Figura 2.16. Área de estudo e imagens gerais da Freguesia de Póvoa de Santa Iria.



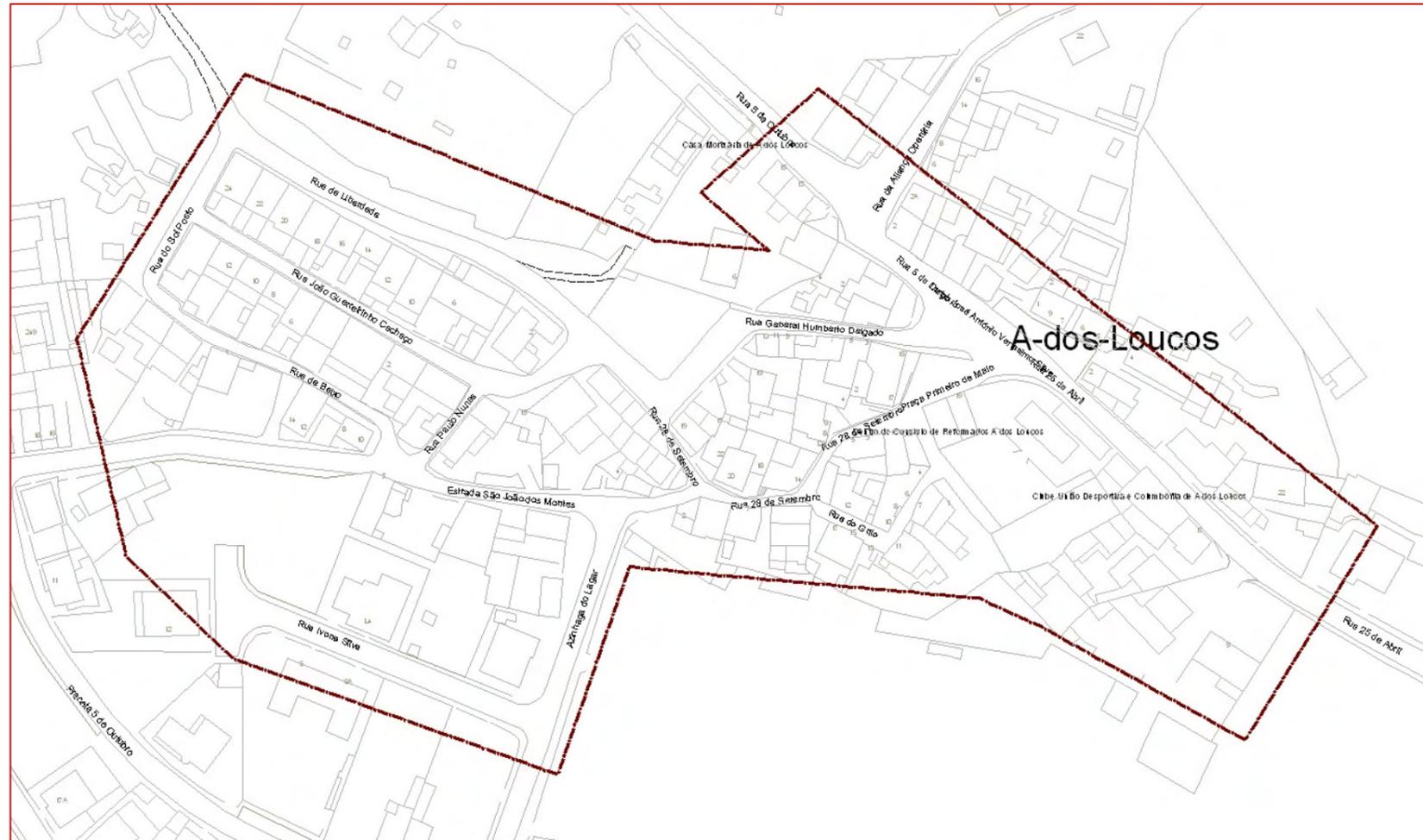
Após o trabalho de levantamento efectuado na área de estudo da freguesia de Póvoa de Santa Iria, foi possível verificar que a barreira mais recorrente diz respeito ao passeio, que por vezes é inexistente e noutras tem um vão útil inferior ao mínimo regulamentar de 1,2m. Verifica-se também que é feito com material muito irregular, dificultando a mobilidade dos peões, especialmente os que têm mobilidade reduzida, bem como casos de subdimensionamento dos passeios, de acordo com o estabelecido no DL 163/2006.

Igualmente recorrente é a ausência de passadeiras e dos respectivos rebaixamentos. As passadeiras existentes encontram-se na maioria dos casos degradadas e com pouca visibilidade. Outro aspecto a reter é a ausência de faixa de aproximação visual em cor e material contrastante nas escadas e desníveis, o que constitui perigo sobretudo para invisuais.

Esta problemática impossibilita a presença na via pública de um percurso Acessível a Todos, contínuo e livre de obstáculos, que interligue os equipamentos, bens e serviços.



Figura 2.17. Extrato da Planta de Barreiras na freguesia de Póvoa de Santa Iria.



Freguesia de São João dos Montes (A-dos-Loucos)

A Freguesia de São João dos Montes possui uma área total de 18.1 km², na qual habitam 4 409 pessoas (2001). As principais actividades económicas passam pela indústria metalomecânica, serralharia, carpintaria, agricultura, comércio e serviços.

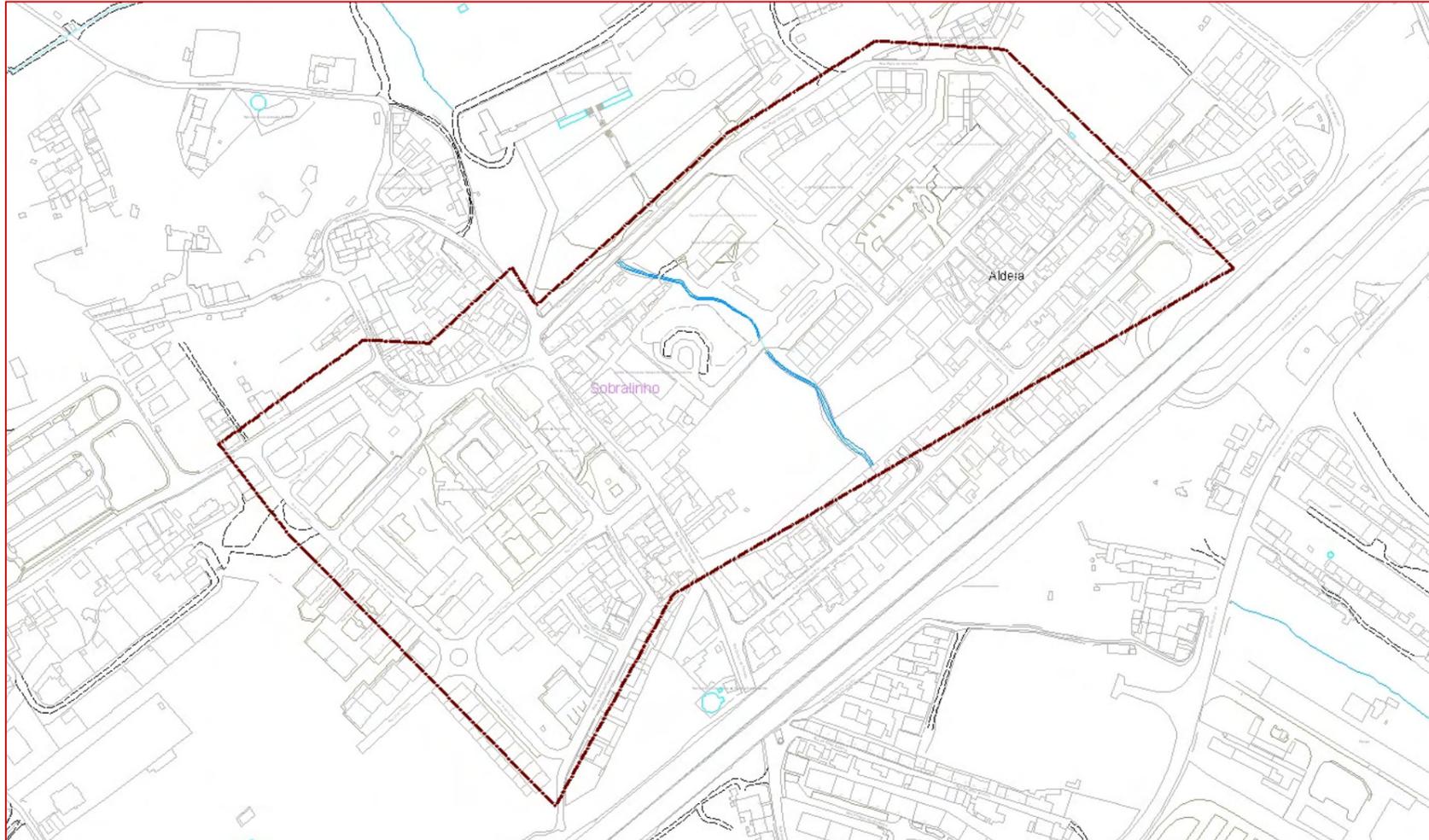
A Igreja de São João Baptista e ermida de S. Romão é um dos edifícios de valor histórico, foi fundada no século XIII, embora o actual edifício seja do século seguinte.

Temos ainda as Quintas de Suberra e do Bulhaco que revelam a importância que Suberra teve nesta freguesia com as suas casas senhoriais, que atestavam as posses da nobreza.

A área de estudo engloba uma rede de percursos ao longo dos quais se encontram alguns dos equipamentos públicos mais significativos da freguesia: a Igreja, o Cemitério e a Escola de Ensino Básico Oficial.

¹ BASTOS, Hélder *et al*, *Histórias das Freguesias e Concelhos de Portugal*, Vol 19, pp 47, 2004

Figura 2.18. Área de estudo e imagens gerais da Freguesia de São João Dos Montes.



Freguesia de Sobralinho¹

A Freguesia de Sobralinho tem como área total 4.8 km², onde habitam 18 442 indivíduos (2001). A indústria o comércio e os serviços são as actividades económicas mais relevantes na freguesia.

De destacar duas quintas, a Quinta Municipal do Sobralinho, e a Quinta do Bom Jesus.

A Quinta Municipal do Sobralinho foi fundada no século XVII pelos condes de Vila Flor. No século XIX o palácio foi remodelado e ampliado. A Quinta do Bom Jesus é outra das casas senhoriais da freguesia. Trata-se de um conjunto setecentista, com capa adossada ao edifício residencial.



Figura 2.20. Área de estudo e imagens gerais da Freguesia de Sobralinho.

¹ BASTOS, Hélder *et al*, *Histórias das Freguesias e Concelhos de Portugal*, Vol 19, pp 49, 2004

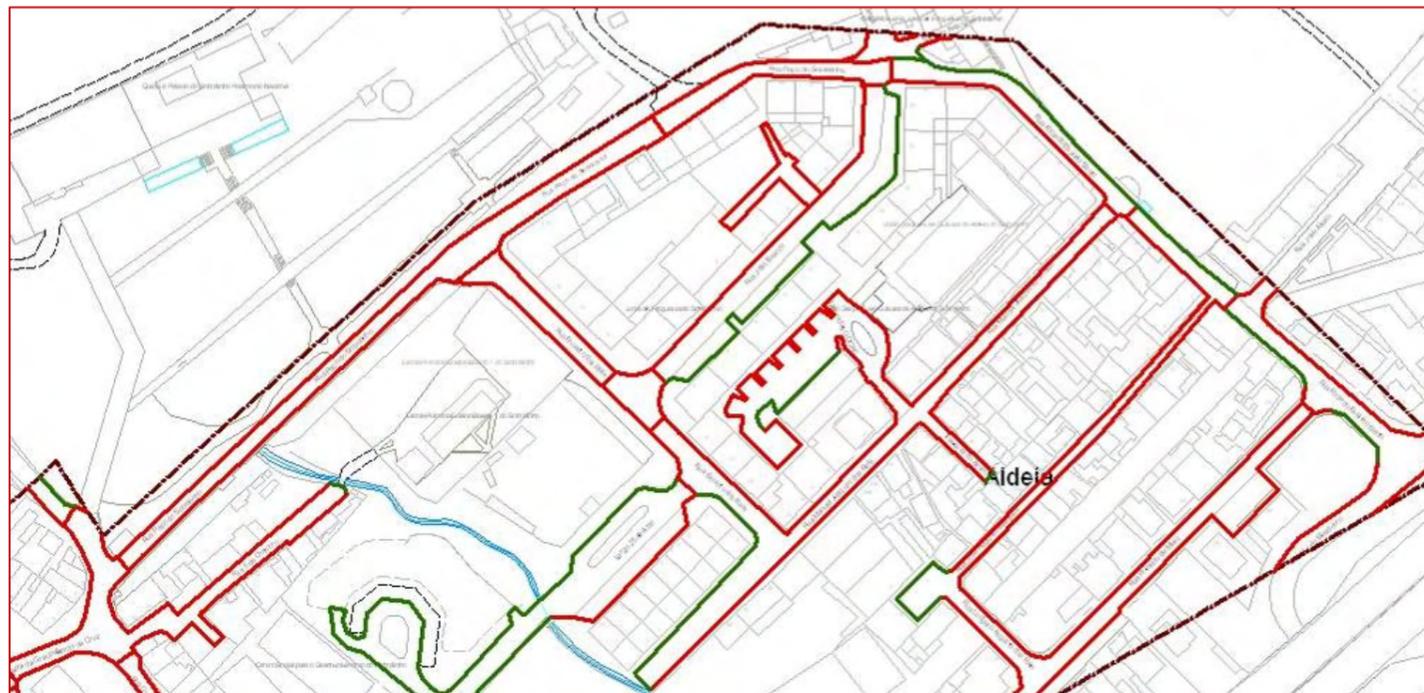
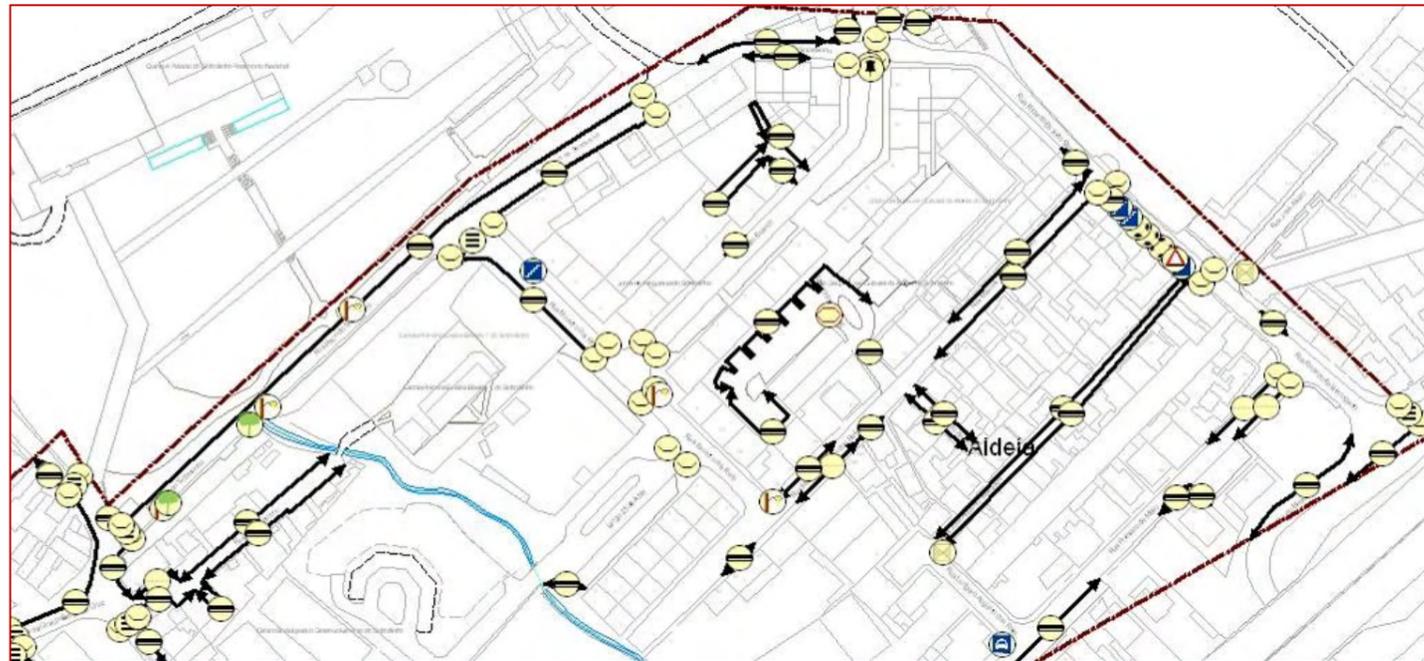


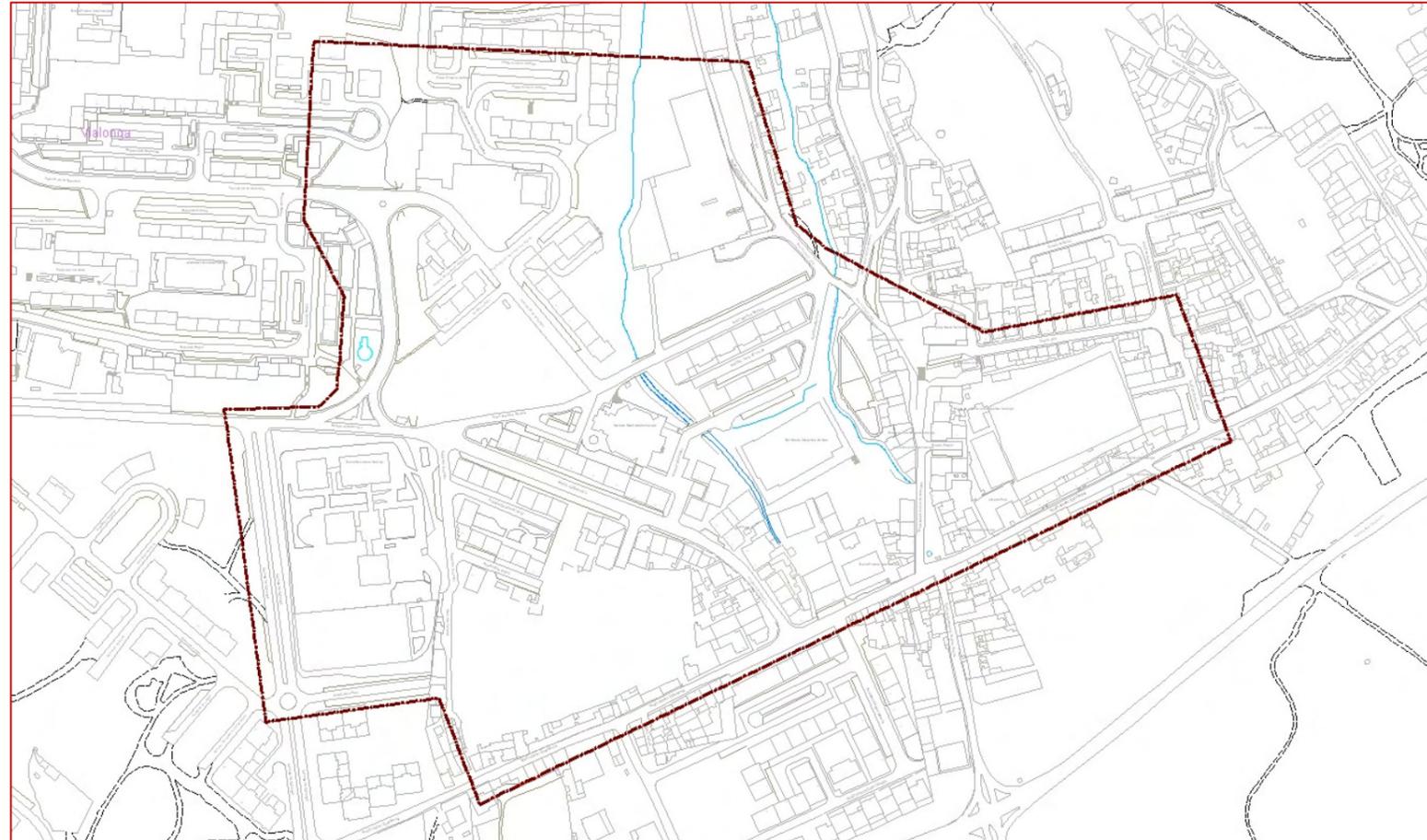
Figura 2.21. Extrato da Planta de Barreiras na freguesia de Sobralinho.



Os trabalhos de levantamento efectuados na área de estudo de Sobralinho, permitiram verificar que as barreiras que persistem na freguesia dizem respeito essencialmente à ausência dos passeios. Conjuntamente há ausência de passagens de peões e respectivos rebaixamentos nos passeios para acesso às passagens de peões.

Foi igualmente detectada uma situação de paragem de transportes colectivos situada na berma da estrada, sem quaisquer condições de segurança para o peão/utente.

Esta problemática impossibilita a presença na via pública de um percurso Acessível a Todos, contínuo e livre de obstáculos, que interligue os equipamentos mencionados.



Freguesia de Vialonga¹

A Freguesia de Vialonga tem como área total 18.3km², onde habitam 15 471 indivíduos (2001) e tem como principais actividades económicas a indústria o comércio e serviços.

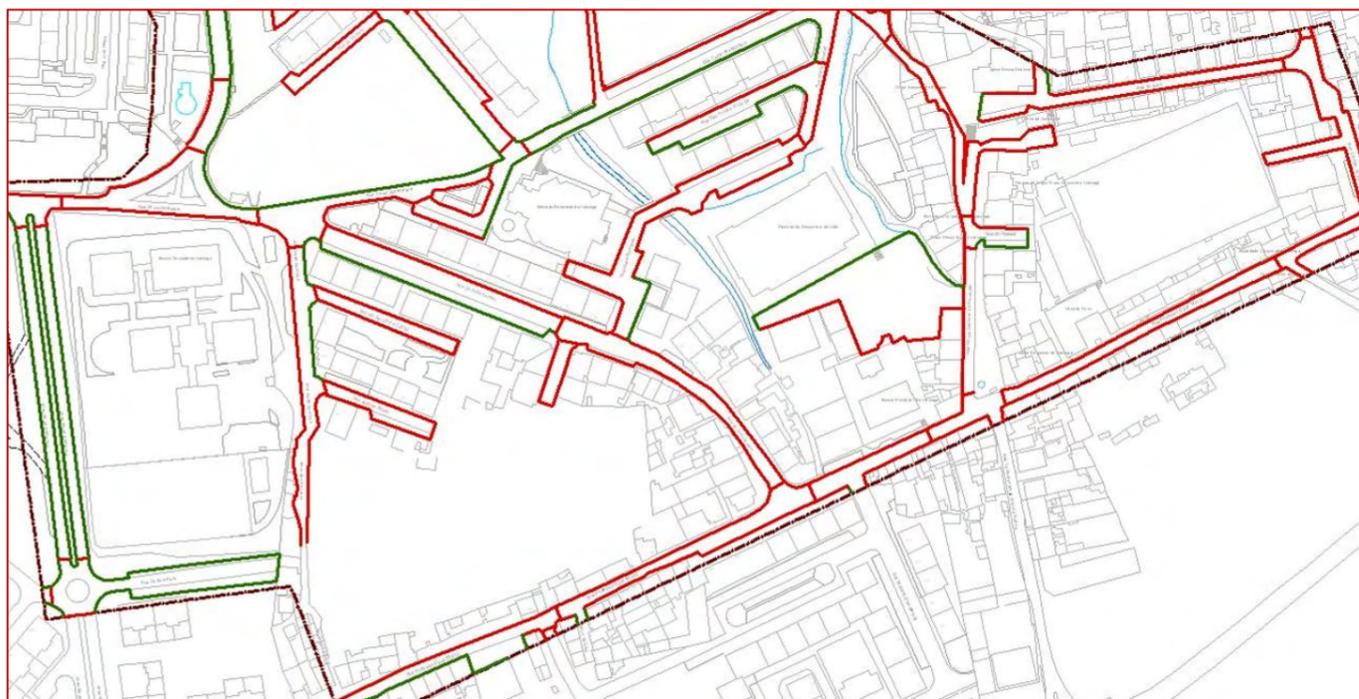
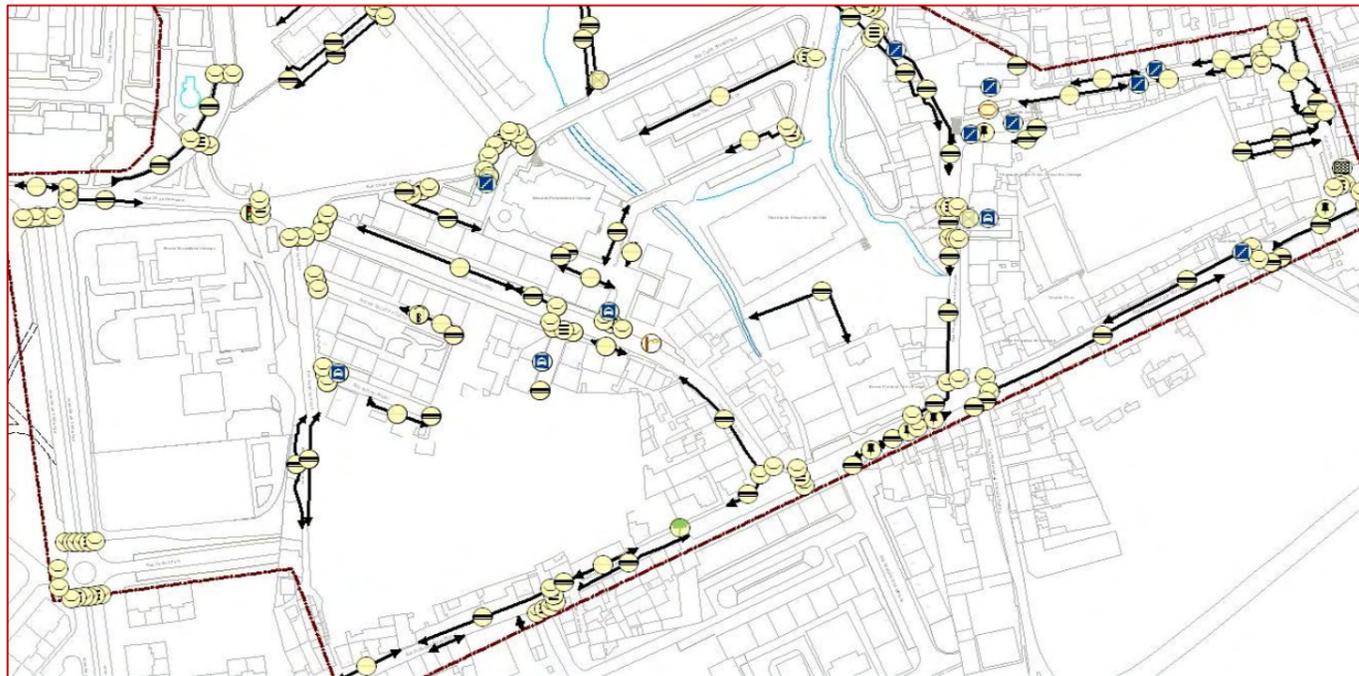
Nesta freguesia podemos encontrar o Dólmén de Monte Serves, situado num planalto com uma tipologia de corredor curto provavelmente em falsa cúpula.

Destaca-se ainda a Igreja de Nossa Senhora da Assunção de Vialonga, com elementos em talha, pintura sobre tela, azulejos e imagens foram classificados como imóveis de interesse público em 1933. A igreja foi fundada no século XVIII. De assinalar ainda capelas como a de Santa Eulália, a da Granja de Alpriate, a das Conchas e Ada Flamenga.



Figura 2.22. Área de estudo e imagens gerais da Freguesia de Vialonga

¹ BASTOS, Hélder *et al*, *Histórias das Freguesias e Concelhos de Portugal*, Vol 19, pp 47, 2004



Genericamente por toda a área de intervenção, destaca-se a ausência de passeios ou a presença pontual de passeios subdimensionados, bem como, a ausência de passarelas nos cruzamentos ou entroncamentos em que foi identificada a sua necessidade para a realização de atravessamentos seguros das rodovias, contudo devido à constante ausência de passeio, o acesso às mesmas não está assegurado.

Esta problemática impossibilita a presença na via pública de um percurso Acessível a Todos, contínuo e livre de obstáculos, que interligue os equipamentos mencionados.

Figura 2.23. Extrato da Planta de Barreiras na freguesia de Vialonga



EDIFICADO

3

3.1 Introdução

A elaboração do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade de Vila Franca de Xira integra também o estudo da acessibilidade em matéria do edificado. Percorrer a cidade livremente é um dos desígnios da cidade. Uma cidade com uma estrutura sem continuidade é a negação da liberdade, um dos maiores requisitos que as cidades democráticas devem possuir.

Assim, reorganizar, esboçar e projectar espaços é garantir continuidades, é incluir crianças, grávidas, mães com carrinhos de bebé, deficientes de cadeira de rodas, invisuais, idosos e pessoas temporariamente incapacitadas. Estas pessoas representam cerca de 60% da população total (Secretariado Nacional de Reabilitação, 1994), por isso é essencial fomentar a mobilidade integrada.

O acto de liberdade que está implícito no desenho da cidade e no âmbito deste projecto deve estar presente no edificado, nas suas soluções e funcionalidades. Outorgando o princípio, de que a Arquitectura deve servir o Homem e ser funcional, o construído revela-se uma peça fundamental na criação de uma cidade acessível a todos e sem limites de mobilidade.

Neste contexto, verificando as diversas escalas entre o Homem e as formas construídas é iminente analisar e diagnosticar os problemas inerentes aos edifícios, designadamente os de utilização pública. Assim, alguns edifícios que representam serviços importantes no contexto da cidade são analisados neste Plano.

3.2 Metodologia de Abordagem

O relatório de análise das condições de Acessibilidade dos edifícios públicos solicitados para análise pela Câmara Municipal de Vila Franca de Xira é agora apresentado no presente volume.

A metodologia utilizada consistiu na análise em campo de todos os equipamentos, utilizando fichas de apoio, notas complementares, fotos, vídeos, entre outros, de modo a permitir posteriormente o estudo mais detalhado em gabinete.

A análise de cada edifício ou equipamento é exposta em relatório, tipo tabela, dividida em duas colunas que integram o levantamento fotográfico e o diagnóstico do edifício.

O diagnóstico teve a seguinte abordagem:

- 1 - Identificação do edifício (Localização e descrição de funções);
- 2 - Acesso exterior ao edifício, público e privado;
- 3 - Acesso ao edifício (portas principais);
- 4 - Distribuição no edifício;
- 5 - Acesso a dependências e instalações
- 6 - Dependências e sinalética.

Os problemas encontrados no edificado são verificados segundo o Decreto-Lei n.º 163/2006 de 8 de Agosto que regula a promoção da acessibilidade como elemento essencial na qualidade de vida das pessoas.



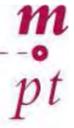
3.3 Análise das Condições do Edifício

Os edifícios públicos solicitados para análise pela Câmara Municipal de Vila Franca de Xira foram agrupados em seis grupos consoante o tipo de equipamentos:

- Administração
- Cultura
- Ensino
- Saúde
- Social
- Serviços

Todos estes equipamentos serão analisados nos relatórios que a seguir se apresenta.

Figura 3.1. Equipamentos públicos alvo de análise.



ADMINISTRAÇÃO