



PLANO DE PROMOÇÃO DA ACESSIBILIDADE UNIVERSAL NOS ESPAÇOS PÚBLICOS DE CHAVES E VIDAGO

FASCÍCULO II: OBJETIVOS, ESTRATÉGIA E PRIORIDADES DE
INTERVENÇÃO

Revisão do Documento

Revisão	Autor(es)	Descrição da versão	Data de fecho
1.0	<u>Coordenação da Equipa</u> Sandra Vasconcelos Lameiras	Versão para discussão	02/04/2026
	<u>Coordenação Técnica</u> Miguel Lopes Ana Costa André Pinto Bibiana Tini Cristiana Morais João Maia Lucas Araújo	Versão atualizada	08/07/2026

Código

20260402_PRJ_0353_MunChaves_PPAU_Objetivos_e_Estrategia

Cliente



Conteúdo	Página
1. INTRODUÇÃO: DA ANÁLISE À AÇÃO ESTRATÉGICA	1
1.1 ÂMBITO E PROPOSTA DA INTERVENÇÃO	1
1.2 O NOVO PARADIGMA DA MOBILIDADE: DA BARREIRA À AUTONOMIA	2
1.3 VISÃO SISTÉMICA DA ACESSIBILIDADE UNIVERSAL	4
2. ESTRUTURA E FASEAMENTO DO PPAU	5
3. EQUIPAMENTOS DE INTERESSE PÚBLICO	7
4. ENQUADRAMENTO LEGISLATIVO E COMPROMISSOS ESTRATÉGICOS	15
5. EIXOS DA ACESSIBILIDADE	18
5.1 EIXO 1: REDE DE MOBILIDADE PEDONAL	19
5.1.1 Eixo 1.1: Acessibilidade às Escolas	20
5.1.2 Eixo 1.2: Acessibilidade aos Locais de Saúde	24
5.1.3 Eixo 1.3: Acessibilidade a Equipamentos Públicos	26
5.1.4 Eixo 1.4: Acessibilidade a Espaços Comerciais	28
5.1.5 Distribuição Espacial dos Eixos por Fases	30
5.2 EIXO 2: CONFORTO BIOCLIMÁTICO E RESILIÊNCIA URBANA	37
5.2.1 Corredores Arborizados e Refúgios Climáticos	37
5.2.2 Matriz de Priorização de Intervenções (GUT)	38
5.3 EIXO 3: LUGARES DE MOBILIDADE CONDICIONADA	39
5.3.1 Normas de Qualificação para Estacionamento	39
5.4 EIXO 4: PARAGENS DE TRANSPORTE PÚBLICO	41
5.4.1 Transformação das Paragens em Centros de Conectividade	41
5.5 EIXO 5: RECOMENDAÇÕES PARA DOCUMENTOS ESTRATÉGICOS	45
6. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES PARA O PLANO DE AÇÃO	46
7. REFERÊNCIAS	48

Figura

Página

Fig. 1 Ponte de Trajano, sobre o rio Tâmega em Chaves	3
Fig. 2 Esquematização do ciclo da visão sistémica para a Acessibilidade Universal	4
Fig. 3 Fases do PPAU - esquemática de entregas	5
Fig. 4 Equipamentos de interesse público em Chaves e Vidago	8
Fig. 5 Equipamentos de interesse público no centro de Chaves	8
Fig. 6 Rua de Santo António em Chaves	9
Fig. 7 Praça General Silveira, Esc. Secundária Fernão de Magalhães e Biblioteca Municipal de Chaves	19
Fig. 8 Rua Direita em Chaves	28
Fig. 9 Eixos da Acessibilidade - Fase 1 (Geral da Área de Estudo)	30
Fig. 10 Eixos da Acessibilidade - Fase 2 (Geral da Área de Estudo)	31
Fig. 11 Eixos da Acessibilidade - Fase 3 (Geral da Área de Estudo)	31
Fig. 12 Eixos da Acessibilidade - Fase 1 (Centro de Chaves e Envolverte Direta)	32
Fig. 13 Eixos da Acessibilidade - Fase 2 (Centro de Chaves e Envolverte Direta)	32
Fig. 14 Eixos da Acessibilidade - Fase 3 (Centro de Chaves e Envolverte Direta)	33
Fig. 15 Eixos da Acessibilidade - Fase 1 (Núcleo Urbano de Chaves)	33
Fig. 16 Eixos da Acessibilidade - Fase 2 (Núcleo Urbano de Chaves)	34
Fig. 17 Eixos da Acessibilidade - Fase 3 (Núcleo Urbano de Chaves)	34
Fig. 18 Eixos da Acessibilidade - Fase 3 (Vilar de Nantes).....	35
Fig. 19 Eixos da Acessibilidade - Fase 1 (Vidago)	35
Fig. 20 Eixos da Acessibilidade - Fase 2 (Vidago)	36
Fig. 21 Eixos da Acessibilidade - Fase 3 (Vidago)	36
Fig. 22 Arborização ao longo da Alameda de Trajano	37
Fig. 23 Lugares de Mobilidade Condicionada no Largo do Município	39
Fig. 24 Faseamento para a resolução dos Lugares de Mobilidade Condicionada em Chaves e Vidago	40
Fig. 25 Paragem de transporte público sem abrigo na R. Maria Rita	42
Fig. 26 Faseamento para intervenção nas Paragens de Transporte Público (Área de Estudo)	44
Fig. 27 Faseamento para intervenção nas Paragens de Transporte Público (Núcleo Urbano de Chaves)	44

Tabela	Página
Tab. 1 Fases do projeto consoante o seu estado de execução	5
Tab. 2 Listagem de equipamentos de interesse público em Chaves e Vidago	10
Tab. 3 Eixos da Acessibilidade do PPAU	18
Tab. 4 Exemplos de problemas encontrados na envolvimento de alguns estabelecimentos de ensino	23
Tab. 5 Exemplo de priorização que pode ser definida para a intervenção em barreiras de forma separada	38
Tab. 6 Exemplo de estratégia para a correção de paragens ao longo do PPAU	41

1. Introdução: da Análise à Ação Estratégica

1.1 Âmbito e Proposta da Intervenção

O presente documento corresponde à fase de formulação estratégica e definição de prioridades de intervenção do Plano de Promoção da Acessibilidade Universal (PPAU) para os Espaços Públicos de Chaves e Vidago. Após a conclusão da Fase I, dedicada ao levantamento e caracterização das condições de infraestrutura de suporte à acessibilidade universal torna-se essencial transpor o diagnóstico efetuado para um quadro estratégico de planeamento que oriente, de forma integrada e sustentada, as políticas municipais de urbanismo, mobilidade e qualificação do espaço público ao longo da próxima década.

Neste contexto, a acessibilidade universal é entendida não como um benefício dirigido a grupos específicos da população, mas como uma condição estrutural e indispensável para o exercício pleno da cidadania, para a promoção da igualdade de oportunidades, para o desenvolvimento económico sustentável e para o reforço da coesão social, particularmente relevante num território marcado por desafios demográficos significativos.

A visão estratégica que sustenta o presente relatório assenta no princípio de que o espaço público deve ser concebido para responder à diversidade de utilizadores, abandonando a abordagem tradicional baseada no conceito de "utilizador médio" e evoluindo para um modelo de desenho urbano inclusivo, capaz de acolher, proteger e promover a autonomia de todas as pessoas, em especial daquelas que apresentam maiores limitações funcionais. Para concretizar esta visão, a estratégia estrutura-se em vários eixos prioritários de intervenção, articulados com as orientações da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030 (ENMAP) e com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas, com particular incidência no ODS 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis.

A estratégia proposta ultrapassa, assim, uma abordagem centrada na eliminação pontual de barreiras arquitetónicas dispersas pelo espaço público, as quais comprometem o direito à mobilidade, à segurança e à utilização equitativa do território. Em alternativa, propõe uma reconfiguração sistémica das condições de acessibilidade, estruturada em eixos temáticos de intervenção que analisam o espaço canal e o espaço público sob diferentes perspetivas complementares, permitindo uma atuação integrada sobre os diversos fatores que condicionam a mobilidade pedonal. O objetivo consiste em assegurar que a acessibilidade universal deixe de constituir uma exceção resultante do cumprimento pontual de requisitos normativos e passe a afirmar-se como um princípio estruturante do desenho urbano, garantindo que a autonomia, a segurança, a dignidade e a inclusão constituam os pilares da experiência urbana em todo o concelho.

1.2 O Novo Paradigma da Mobilidade: da Barreira à Autonomia

A caracterização e o diagnóstico efetuados demonstraram que o atual sistema urbano de Chaves e Vidago apresenta níveis significativos de fragmentação que comprometem a continuidade, a segurança e a qualidade dos percursos pedonais. Com um total de 4 063 barreiras identificadas, das quais 53% correspondem a deficiências associadas aos passeios e 28% a passadeiras, o território evidencia a necessidade de uma intervenção sistémica que privilegie a continuidade física da rede pedonal e a conectividade entre os principais polos de atração e geradores de deslocações.

Paralelamente, a análise demográfica revela que 32% da população residente possui idade igual ou superior a 65 anos, valor cerca de oito pontos percentuais acima da média nacional, evidenciando um contexto de envelhecimento populacional particularmente expressivo. Esta realidade torna imperativa a adaptação progressiva do edificado e do espaço público às necessidades de uma população com limitações funcionais, permanentes ou temporárias, assegurando condições de mobilidade, autonomia e segurança compatíveis com uma sociedade cada vez mais envelhecida.

A estratégia desenvolvida na presente Fase III transcende, assim, uma abordagem centrada exclusivamente na eliminação pontual de barreiras arquitetónicas, propondo antes a construção de uma infraestrutura urbana capaz de responder às necessidades quotidianas de toda a população. Ao adotar o conceito de *Proximity of Care*, o plano reconhece que a qualidade do espaço público se mede pela autonomia que proporciona às crianças e aos seus cuidadores, bem como pela dignidade, conforto e independência que assegura às pessoas idosas e às pessoas com deficiência. Este paradigma pressupõe igualmente a integração de princípios associados à *walkability* e ao conforto bioclimático, promovendo a transformação das ruas — atualmente concebidas, em muitos casos, como meros canais de circulação automóvel — em espaços qualificados de permanência, convivência e vivência urbana.



Fig. 1 Ponte de Trajano, sobre o rio Tâmega em Chaves

A articulação desta estratégia com o Plano Municipal de Ação Climática de Chaves (PMAC) e com o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS), atualmente em desenvolvimento, assume-se como um fator determinante para garantir a coerência e complementaridade das intervenções propostas. Neste enquadramento, a valorização do modo pedonal face ao transporte individual, que continua a dominar as deslocações pendulares no concelho (73%), constitui um dos objetivos estruturantes do plano, contribuindo para alcançar a meta de 35% de quota modal pedonal até 2030, conforme preconizado pela Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal (ENMAP).

1.3 Visão Sistémica da Acessibilidade Universal

A visão sistémica assenta na articulação entre duas dimensões complementares: a proximidade, que qualifica o quotidiano funcional dos bairros e garante o acesso aos serviços, equipamentos e funções urbanas essenciais, e a circulação, responsável por conectar esses espaços à rede estruturante do concelho, assegurando a integração entre diferentes modos de transporte.

Desta forma, a acessibilidade universal resulta da interação entre três dimensões indissociáveis: o indivíduo, o espaço público e o coletivo, colocando as pessoas, na sua diversidade de capacidades, necessidades e condições de mobilidade, no centro do processo de planeamento e decisão. O objetivo consiste em garantir que qualquer cidadão possa deslocar-se de forma autónoma, segura e equitativa, independentemente da idade ou das suas limitações funcionais, permanentes ou temporárias.

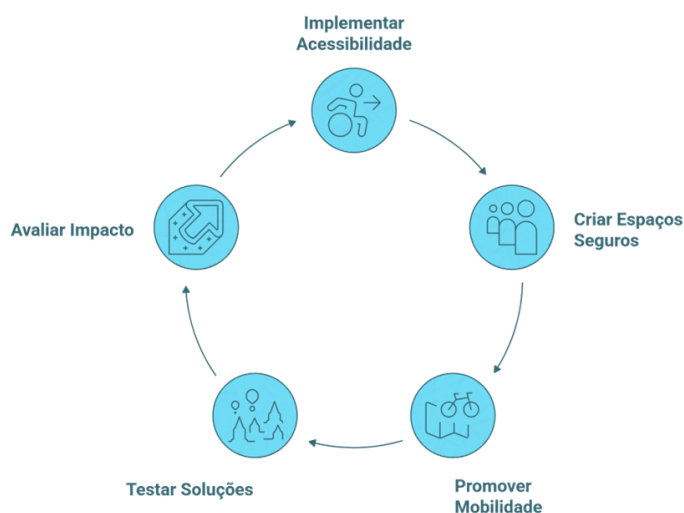


Fig. 2 Esquematização do ciclo da visão sistémica para a Acessibilidade Universal

À luz desta abordagem, a definição das prioridades de intervenção deverá orientar-se pelos seguintes princípios estratégicos:



Incorporar os conceitos chave na promoção da acessibilidade universal;



Reconhecer a impossibilidade de corrigir todas as barreiras identificadas;



Considerar a diversidade e a complementaridade das ações.

2. Estrutura e Faseamento do PPAU

O desenvolvimento do PPAU de Chaves e Vidago foi estruturado de forma a assegurar a sua compatibilização com os instrumentos de planeamento e financiamento regional, em particular com o Plano de Ação dos Investimentos Territoriais Integrados (ITI) da Comunidade Intermunicipal do Alto Tâmega e Barroso, designadamente no âmbito do seu objetivo específico RSO-2.8.

Para o efeito, o Município definiu um conjunto articulado de etapas técnicas, políticas e participativas, destinadas a sustentar a construção da estratégia de promoção da acessibilidade universal. Este processo encontra-se organizado em quatro fases fundamentais, descritas de forma sintética na figura seguinte.



Fig. 3 Fases do PPAU - esquemática de entregas

De acordo com o cronograma do projeto, que tem vindo a ser ajustado em função da evolução dos trabalhos, a Tabela 1 apresenta o ponto de situação relativo à execução de cada uma das fases.

Tab. 1 Fases do projeto consoante o seu estado de execução

Fase	Descrição Técnica	Objetivos Principais	Estado
I	Caracterização e Diagnóstico do Espaço Público	Levantamento das barreiras existentes, mapeamento e diagnóstico das condições atuais de acessibilidade	Concluído
II	Ações de Formação e Sensibilização	Ações de capacitação com técnicos municipais, executivo, agentes civis e toda a população em geral. Caminhada de sensibilização e apresentação pública	Concluído
III	Objetivos, Estratégia e Prioridades de Intervenção	Definição dos eixos prioritários e intervenção, matriz de priorização, faseamento e equipamentos de interesse comum que devem ser servidos	Fase em curso
IV	Plano de Ação e Programa de Investimentos	Fichas de ação, programação financeira, mapa de quantidades e um cronograma para implementação física das intervenções	Próxima fase

Com o trabalho no terreno e elaboração cartográfica deste PPAU, foi elaborado o primeiro documento após a conclusão da Fase I – Caracterização e Diagnóstico do Espaço Público, durante a qual foi realizado o levantamento exaustivo das barreiras arquitetónicas existentes na área de estudo definida em articulação com o Município. As barreiras identificadas foram classificadas nas tipologias Travessias de Peões, Passeios, Mobiliário Urbano e Barreiras Temporárias, permitindo caracterizar de forma sistemática as condições de acessibilidade do espaço público.

Paralelamente, foram avaliadas diversas componentes complementares que influenciam a qualidade da mobilidade pedonal, nomeadamente o tipo de pavimento dos passeios, a existência de pavimento podotátil nas travessias de peões, as condições de conforto bioclimático através da identificação dos corredores arborizados e da análise da sombra projetada em dias típicos de verão e de inverno, os lugares de estacionamento reservados a pessoas com mobilidade condicionada e as condições de espera nas paragens de transporte público rodoviário. Nesta última componente foram analisadas características como a existência de abrigo, banco, as condições de acessibilidade, iluminação pública, cobertura arbórea e, sobretudo, a presença de sinalética de identificação das paragens.

Em simultâneo com a elaboração do presente relatório, foram desenvolvidas as iniciativas previstas na Fase II: “Ações de Formação e Sensibilização”, tendo sido promovidas diversas ações dirigidas ao Executivo Municipal, aos Presidentes das Juntas de Freguesia abrangidas pelo PPAU, aos técnicos municipais das áreas da engenharia e arquitetura e às associações representativas de pessoas com mobilidade condicionada. Este processo culminou numa sessão pública de apresentação, aberta à população, durante a qual foi igualmente divulgada uma versão preliminar dos objetivos, da estratégia e das prioridades de intervenção do plano.

Concluídas as fases anteriores, a Fase III – Objetivos, Estratégia e Prioridades de Intervenção centra-se na definição do enquadramento estratégico do PPAU, através de três componentes fundamentais:



Estabelecer objetivos, fixando as metas estruturantes do PPAU, em harmonia com o projeto do Plano Estratégico CHAVES 20.30).



Definir uma estratégia de intervenção, determinando o rumo a prosseguir para alcançar os objetivos estabelecidos, tendo em conta a importância e premência da melhoria das condições de acessibilidade.



Definir eixos prioritários de intervenção, atendendo às principais linhas de desejo pedonal, com especial enfoque nas áreas residenciais, comerciais, de equipamentos, serviços públicos ou outras infraestruturas, tais como interfaces de transportes públicos.

3. Equipamentos de Interesse Público

O presente estudo pretende estabelecer uma rede de percursos acessíveis, centrada num conjunto de pontos de interesse público, correspondentes aos principais destinos das deslocações da população residente nos territórios centrais de Chaves e Vidago. Embora a área de estudo apresente uma dimensão considerável (cerca de 21 km²), a estratégia adotada visa priorizar, acima de tudo, os locais de interesse comum dentro das áreas em análise. Tal como se poderá observar ao longo do relatório, será dada prioridade a equipamentos de utilização diária, tais como escolas e unidades de saúde, e, posteriormente, a outros equipamentos de interesse comum, como a Câmara Municipal, as Juntas de Freguesia, o Tribunal e as interfaces de transporte público. Em linha com a primeira fase deste estudo, “Fase I – Caracterização e Diagnóstico”, são considerados 236 equipamentos de interesse geral para a população residente e visitante destes locais, sendo estes classificados de acordo com a sua tipologia funcional e por ordem de relevância ou utilização por parte da população em geral.

É importante referir que, devido à espacialização destes pontos de interesse, achou-se por bem considerar apenas no período de vigência e implementação deste plano (10 anos), em mapa, 162 destes equipamentos que se consideram essenciais que estejam representados e incorporados nesta estratégia de eixos a intervencionar ao longo das diferentes fases. Assim, existem 74 pontos de interesse não representados no mapa para as primeiras 3 fases, mas que estão garantidos dentro destes percursos ou proximidade dos mesmos. Estes estarão mencionados em tabela com a proposta de intervenção na acessibilidade a longo prazo ou após terem sido garantidas todas as condições de acessibilidade aos pontos representados nesta estratégia. Os pontos não representados nos mapas passam por Instituições Bancárias, Multibancos (ATM), Parques Infantis, Cemitérios, Praças de Táxis, Farmácias e Laboratórios de Análises Clínicas.

Todos estes locais estarão mencionados nas tabelas deste documento, com um nível de prioridade posterior aos que se encontram incluídos nas peças desenhadas que se seguem. No que diz respeito à prioridade atribuída a cada um dos pontos de interesse incorporados neste relatório, importa mencionar que esta é a consideração dos espaços físicos onde a acessibilidade deve ser garantida em conformidade com o faseamento criado nas ruas. Por exemplo, mesmo que na envolvência de uma escola, por estar longe do núcleo urbano, o faseamento do eixo da rede de mobilidade pedonal seja de nível 3, por ser um equipamento educativo, independentemente do seu grau de escolaridade este represente, deve estar pronto a acolher o aluno, qualquer que seja sua condição de mobilidade. Locais como unidades de saúde, escolas, e equipamentos de transportes serão considerados como “Prioridade 1” para intervenção física, devendo garantir logo à partida as melhores condições para receber pessoas.

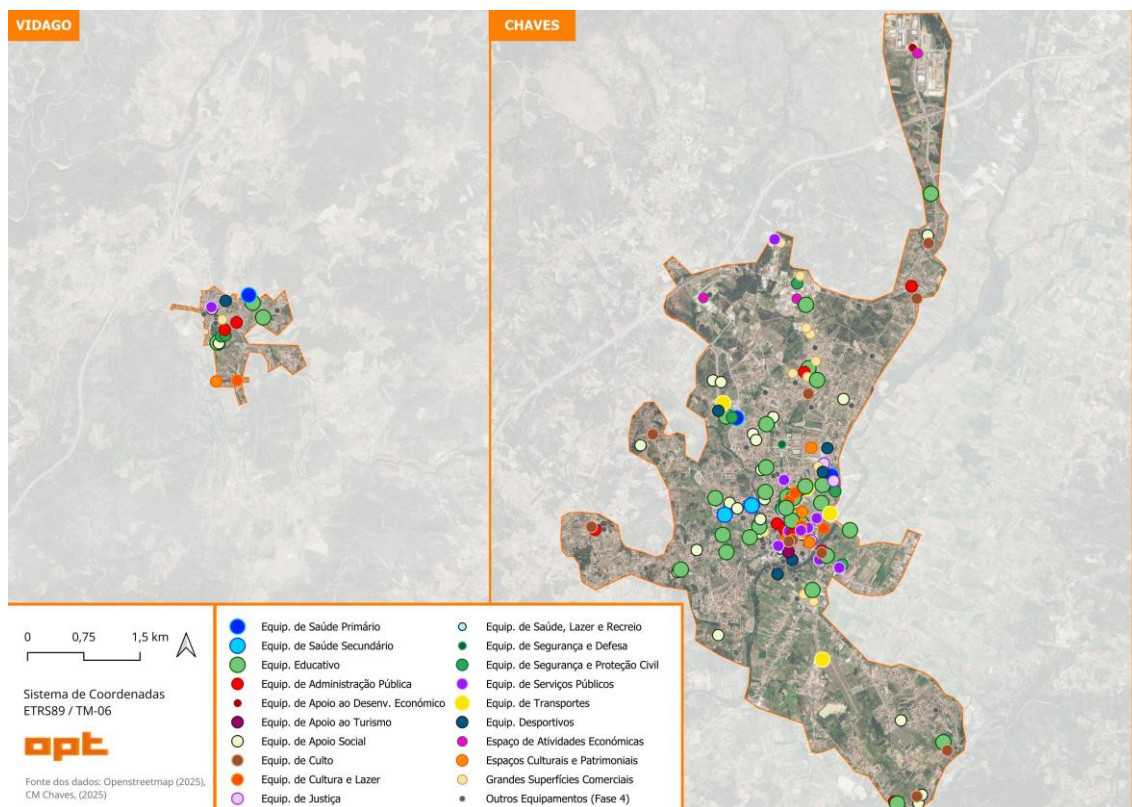


Fig. 4 Equipamentos de interesse público em Chaves e Vidago

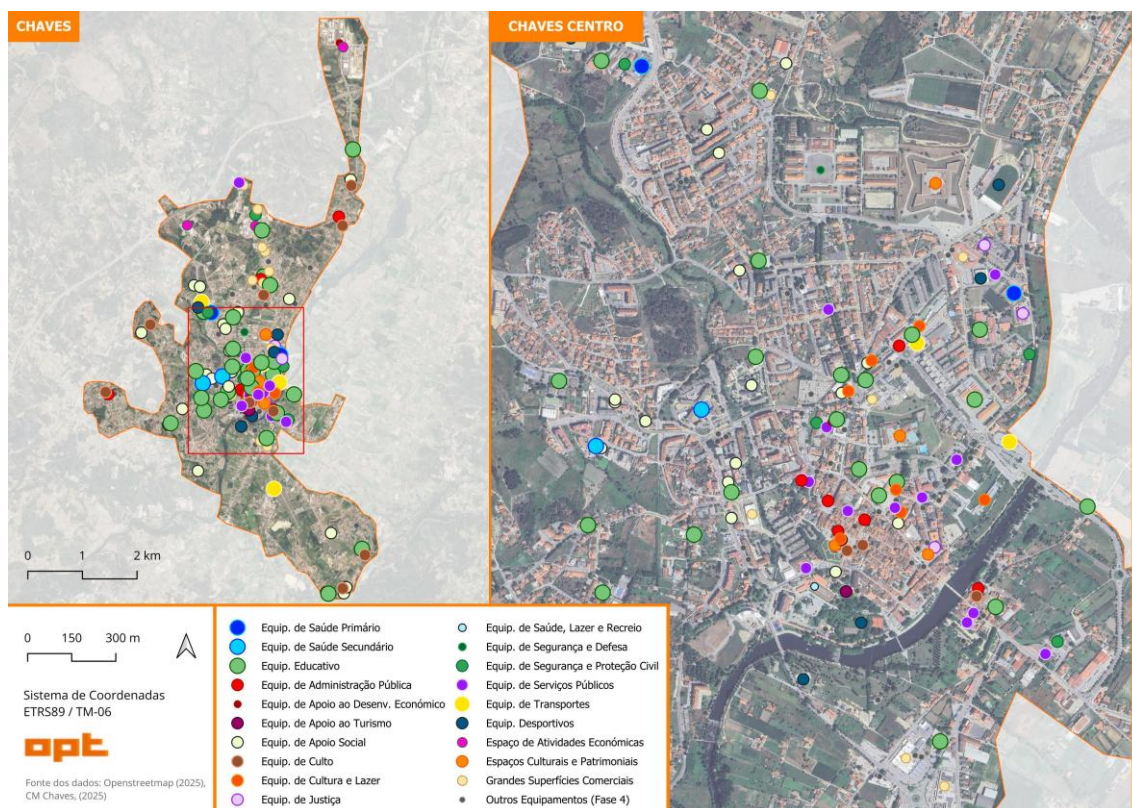


Fig. 5 Equipamentos de interesse público no centro de Chaves

A análise compromete-se com um total de 19 categorias relacionadas com as diferentes tipologias de pontos de interesse, para que se compreenda a complexidade e as diferentes prioridades de uso diário dos equipamentos existentes na cidade. Assim, foram classificados os pontos de interesse nas diferentes categorias apresentadas:

- Equipamento de Saúde Primário;
- Equipamento de Saúde Secundário;
- Equipamento Educativo;
- Equipamentos de Administração Pública;
- Equipamentos de Apoio ao Desenvolvimento Económico;
- Equipamentos de Apoio ao Turismo;
- Equipamentos de Apoio Social;
- Equipamentos de Culto;
- Equipamentos de Cultura e Lazer;
- Equipamentos de Justiça;
- Equipamentos de Saúde, Lazer e Recreio;
- Equipamentos de Segurança e Defesa;
- Equipamentos de Segurança e Proteção Civil;
- Equipamentos de Serviços Públicos;
- Equipamentos de Transportes;
- Equipamentos Desportivos;
- Espaço de Atividades Económicas;
- Espaços Culturais e Patrimoniais;
- Grandes Superfícies Comerciais.



Fig. 6 Rua de Santo António em Chaves

Tab. 2 Listagem de equipamentos de interesse público em Chaves e Vidago

LOCAIS CONSIDERADOS NO MAPEAMENTO DOS EIXOS (FASES 1, 2 E 3)			
Ícone	Tipologia	Nome	Prioridade
	Equipamento de Saúde Primário	Centro de Saúde nº 1 (Chaves)	1
		Centro de Saúde nº 2 (Chaves)	
		Centro de Saúde de Vidago	
	Equipamento de Saúde Secundário	Hospital de Chaves (CHTMAD)	1
		Hospital Privado de Chaves	
	Equipamento Educativo	Escola Superior de Saúde Cruz Vermelha Portuguesa – Alto Tâmega	1
		CIEIFM – Centro Internacional de Ensino e Investigação Fernão de Magalhães	
		AQUAVALOR – Centro de Valorização e Transferência de Tecnologia da Água (CoLAB)	
		Escola de Hotelaria e Bem Estar - EHB	
		Escola Profissional de Chaves	
		Centro de Emprego e Formação Profissional do Alto Tâmega – IEFP	
		Academia de Artes de Chaves	
		Escola Secundária Dr. Júlio Martins	
		Escola Secundária Dr. António Granjo	
		Escola Secundária Fernão de Magalhães	
		Escola Básica Nadir Afonso	
		Escola Básica Dr. Francisco Gonçalves Carneiro	
		Escola Básica de Vidago	
		Escola Básica nº 1 (Santo Amaro)	
		Escola Básica de Vilar de Nantes	
		Centro Escolar de Santa Cruz/Trindade	
		Escola Básica nº 3 (Caneiro)	
		Jardim Escola João de Deus	
		Externato AEIOU	
		Externato “O Pinguim”	
		Jardim de Infância de Chaves	
		Jardim de Infância de Vidago	
		Jardim de Infância de Nantes	
		Centro Paroquial de Chaves – Colégio 3 Pastorinhos	
		Creche e Jardim Infantil São Roque	
		Externato Quinta da Fraga	
		Creche e Jardim de Infância Hugo e Vanessa (SCMC)	
		Creche Nossa Senhora da Conceição – SMC	
		Centro Social e Paroquial de Chaves (Fonte do Leite)	
		Centro Social Paroquial de Chaves (Lapa)	
		Creche Santo Amaro	

Ícone	Tipologia	Nome	Prioridade
	Equipamentos de Administração Pública	Câmara Municipal de Chaves	2
		Câmara Municipal de Chaves – Divisão de Ambiente	
		Câmara Municipal de Chaves - Divisão de Desenvolvimento Económico	
		Câmara Municipal de Chaves – Serviços de Educação	
		Junta de Freguesia de Madalena e Samaiões	
		Junta de Freguesia de Outeiro Seco	
		Junta de Freguesia de Santa Cruz/Trindade e Sanjurge	
		Junta de Freguesia de Santa Maria Maior	
		Junta de Freguesia de Vale de Anta	
		Junta de Freguesia de Vidago	
		Junta de Freguesia de Vidago (Futura Localização)	
		Junta de Freguesia de Vilar de Nantes	
	Equipamentos de Apoio ao Desenvolvimento Económico	ACISAT – Associação Empresarial do Alto Tâmega	3
		Associação de Desenvolvido da Região do Alto Tâmega (ADRAT)	
	Equipamentos de Apoio ao Turismo	Posto de Turismo da CIM Alto Tâmega e Barroso	2
		Posto de Turismo de Chaves	

Ícone	Tipologia	Nome	Prioridade
	Equipamentos de Apoio Social	Patronato São José	2
		Casa de Santa Marta	
		Centro Social Abobeleira	
		Hotel Geriátrico de Chaves	
		Lar Nossa Senhora da Conceição - SCMC	
		Lar Padre Justino Magalhães – SCMC	
		Lar Santa Isabel – SCMC	
		Residência Sénior do Hospital Privado de Chaves	
		Residencial Geriátrica Nova Geração	
		Resort Sénior - Flavicordia	
		Associação 2000	
		Associação Flôr do Tâmega – Apoio a Deficientes	
		Associação Flôr do Tâmega – Equipa RSI	
		Associação Portuguesa de Deficientes – Alto Tâmega	
		Associação Mãos Amigas	
		Associação Reviver	
		Cantina Social – Casas dos Montes – SCMC	
		Cantina Social – Vidago – SCMC	
		CATL – Academia Lúdica	
		Centro Comunitário da Várzea	
		CERCI – Cooperativa para a Educação, Reabilitação, Capacitação e Inclusão de Chaves	
		Consultua	
		Cruz Vermelha Portuguesa – Delegação de Chaves	
		Cruz Vermelha Portuguesa – Estrutura de Atendimento a Pessoas Vítimas de Violência Doméstica	
		Cuid’Arte	
		GIP – Gabinete de Inserção Profissional	
		ICAD, IP, Centro de Respostas Integradas de Vila Real – Polo de Chaves	
		O Caminho – Comunidade Terapêutica	
		Partilhas e Cuidados	
		Regibio	
		SADAT – Serviço de Apoio Domiciliário Alto Tâmega	
	Equipamentos de Culto	Centro Ecuménico de Chaves	2
		Igreja da Nossa Senhora da Azinheira	
		Igreja da Sagrada Família	
		Igreja de Outeiro Seco	
		Igreja de Santa Ana	
		Igreja de Santa Catarina	
		Igreja de São João de Deus	
		Igreja de Vale de Anta	
		Igreja Matriz de Santa Maria Maior	
		Igreja Paroquial de Vilar de Nantes	

Ícone	Tipologia	Nome	Prioridade
	Equipamentos de Cultura e Lazer	Aquanatur Palace (Palácio da Água)	2
		Balneário Pedagógico de Vidago	
		Biblioteca Municipal de Chaves	
		Centro Cultural de Chaves	
		Museu da Região Flaviense	
		Museu de Arte Contemporânea Nadir Afonso	
		Núcleo Museológico Ferroviário de Chaves	
		Teatro Experimental Flaviense	
	Equipamentos de Justiça	Direção Geral de Reinserção e Serviços Prisionais	2
		Estabelecimento Prisional de Chaves	
		Tribunal de Chaves	
	Equipamentos de Saúde, Lazer e Recreio	Complexo Termal de Chaves	3
	Equipamentos de Segurança e Defesa	Regimento de Infantaria nº 19	3
	Equipamentos de Segurança e Proteção Civil	Bombeiros Voluntários de Salvação Pública - Chaves	2
		Bombeiros Voluntários de Vidago	
		Bombeiros Voluntários Flavienses	
		GNR – Destacamento Territorial de Chaves	
		GNR – Posto Territorial de Vidago	
		GNR – Briada de Trânsito de Chaves	
		PSP – Polícia de Segurança Pública de Chaves	
	Grandes Superfícies Comerciais	Auchan	3
		Bricomarché	
		Continente Bom Dia	
		Continente Modelo	
		E.Leclerc	
		Lidl	
		Mercado do Gado	
		Mercado Municipal de Chaves	
		Mercado Municipal de Vidago	
		Munivel – Mercearias Reunidas de Chaves	
		Pingo Doce (Chaves – Centro Escolar)	
		Pingo Doce (Chaves – Santo Amaro)	
		Retail Park Cocanha	
		Retail Park Quinta do Caneiro	

Ícone	Tipologia	Nome	Prioridade
	Equipamentos de Serviços Públicos	Centro Cívico de Chaves	2
		Centro de Emprego de Chaves – IEF	
		Comissão Municipal de Proteção de Pessoas Idosas	
		Conservatória de Chaves	
		CPCJ – Comissão de Proteção de Crianças e Jovens	
		CTT – Estação de Correios (Largo Gen. Silveira)	
		CTT – Estação de Correios (Av. Nuno Álvares)	
		Direção Geral de Agricultura e Pescas do Norte	
		Ecocentro de Chaves	
		Espaço do Cidadão – Madalena	
		Espaço do Cidadão – Santa Maria Maior	
		Espaço do Cidadão – Vidago	
		Instituto da Segurança Social	
		ISS – Balcão de Vidago	
		Repartição das Finanças de Chaves	
		Serviço de Atendimento e Acompanhamento Social – Município de Chaves	
		Serviços Locais Florestais (Núcleo Florestal de Barroso e Padrela)	
	Equipamentos de Transportes	Centro Coordenador de Transportes de Chaves	1
		Interface de Transportes Chaves Central (Provisório)	
		Terminal Rodoviário (Auto Viação do Tâmega)	
		Aeródromo Municipal de Chaves	
	Equipamentos Desportivos	Associação Desportiva Flaviense	2
		Campo de Futebol de Praia	
		Complexo Desportivo João de Oliveira	
		Estádio Municipal Eng.º Manuel Branco Teixeira	
		Pavilhão Gimnodesportivo Municipal	
	Espaços de Atividades Económicas	Piscina Municipal de Chaves	3
		Parque Empresarial de Chaves	
		Zona Industrial da Cocanha	
	Espaços Culturais e Patrimoniais	Zona Industrial do Seara	2
		Castelo de Chaves	
		Forte de São Francisco	
		Forte de São Neutel	
		Museu das Termas Romanas de Aquae Flaviae	
		Vidago Palace Hotel	

LOCAIS NÃO CONSIDERADOS NO MAPEAMENTO DOS EIXOS (FASE 4 – PÓS PPAU)			
Ícone	Tipologia	Nome	Prioridade
•	Estabelecimento de Saúde	Farmácia Barreiro	4
		Farmácia Barroso	
		Farmácia Chaves	
		Farmácia Costa Gomes	
		Farmácia E.Leclerc	
		Farmácia Maldonado	
		Farmácia Mariz	
		Farmácia Martins	
		Farmácia Nova da Madalena	
		Farmácia Nova da Ponte	
		Farmácia Paula Files	
		Farmácia Pereira da Silva	
		Farmácia Vidago	
		Farmácia Wells Continente	
		Farmácia Wells Continente Bom Dia	
	Equipamento de Saúde de Apoio	Laboratório de Análises Clínicas João Lamartine Dias – Vidago	4
		Laboratório João Lamartine Dias	
		Rede Germano de Sousa	
		Unilabs Chaves	
		Unilabs HPC	
	Equipamento de Salubridade Pública	Unilabs Madalena	4
		Cemitério de Chaves	
		Cemitério de Outeiro Seco	
		Cemitério de Vale de Anta	
	Equipamento de Recreio e Lazer	Cemitério do Seara	4
		Parque Infantil de Vilar de Nantes	
		Parque Infantil Bairro Translar	
		Parque Infantil (Parque Municipal de Chaves)	
		Parque Infantil do Tabolado	
		Parque Infantil do Jardim Público	
		Parque Infantil (Praceta do Calvário)	
		Parque Infantil (R. Dr. Justino de Montalvão)	
		Parque Infantil (Praceta do Emigrante)	
		Parque Infantil (R. José Caetano de Pereira)	
		Parque Infantil Loteamento da Bandeira	
		Parque Infantil (R. Félix Pereira de Magalhães)	
		Parque Infantil (Largo Macau)	
		Parque Infantil São Bernardino II	
		Parque Infantil (R. Faria de Morais)	
		Parque Infantil (Urbanização do Candal)	
		Parque Infantil (R. Padre Raimundo Ângelo Perez)	

Ícone	Tipologia	Nome	Prioridade
•	Espaço de Serviços Financeiros	Banco ABANCA + ATM	4
		Banco Bankinter + ATM	
		Banco BPI + ATM	
		Banco Caixa Crédito Agrícola + ATM (Vidago)	
		Banco Caixa Crédito Agrícola + ATM (Madalena)	
		Banco Caixa Geral de Depósitos + ATM	
		Banco EuroBic + ATM	
		Banco Millennium BCP + ATM (Vidago)	
		Banco Millennium BCP + ATM (Chaves)	
		Banco Montepio + ATM	
		Banco Novo Banco + ATM	
		Banco Santander + ATM	
	Equipamento Técnico de Apoio	ATM (Av. 5 de Outubro)	4
		ATM (E. Leclerc)	
		ATM (Continente Modelo)	
		ATM (R. Portas do Anjo)	
		ATM (Av. Francisco Sá Carneiro)	
		ATM (Mercado Municipal de Chaves)	
		ATM (Largo de Arrabalde)	
		ATM (Crédito Agrícola Vidago)	
		ATM (R. Cândido Sotto Mayor)	
		ATM (R. do Tabolado)	
		ATM (CM Chaves)	
		ATM (R. da Trindade)	
		ATM (R. de Santo António)	
	Equipamento de Transportes	Praça de Táxis (R. dos Dragões)	4
		Praça de Táxis (Largo de Arrabalde)	
		Praça de Táxis (R. Cândido Sotto Mayor)	
		Praça de Táxis (Av. Francisco Sá Carneiro CHTMAD)	
		Praça de Táxis (Av. Dr. António Granjo)	
		Praça de Táxis (Mercado Municipal de Chaves)	
		Praça de Táxis (Vidago – EN2)	
		Praça de Táxis (Av. Conde Caria – JF Vidago)	

4. Enquadramento Legislativo e Compromissos Estratégicos

A implementação das intervenções previstas na Fase III está estritamente vinculada ao cumprimento do Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto, que define as normas técnicas de acessibilidade. Este diploma, substituiu o anterior DL 123/97, que alargou significativamente o âmbito de aplicação das normas, estendendo-se não só à via pública e edifícios públicos, mas também ao edificado habitacional, garantindo que a acessibilidade seja contínua entre o espaço privado e o espaço comum. Este quadro legal é reforçado pela Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência das Nações Unidas, que obriga os Estados e, por extensão, os municípios, a garantir o acesso ao ambiente físico e aos transportes em igualdade de condições. No contexto do Portugal 2030 e do Programa Regional Norte 2030, o financiamento das intervenções propostas será canalizado através de Investimentos Territoriais Integrados, com foco na promoção da inclusão social e da saúde pública. A estratégia para Chaves e Vidago alinha-se ainda com a Estratégia Nacional para os Direitos das Pessoas com Deficiência 2021-2030, que preconiza a eliminação de barreiras arquitetónicas e comportamentais como fator de participação democrática.

Este documento não pretende ser apenas um documento orientador, mas um instrumento de cumprimento rigoroso do quadro legal português e internacional. Para além do quadro técnico, o plano responde a compromissos estratégicos de elevada ordem como:

- **Convenção sobre os Direitos de Pessoas com Deficiência (ONU):** Esta convenção estabelece que os estados-membros devem adotar medidas adequadas para assegurar o acesso ao meio físico em igualdade de condições;
- **Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030 (ENMAP):** Define como meta nacional o aumento da quota modal pedonal para 35% até ao ano de 2035, o que em Chaves exigirá uma transformação profunda do espaço-canal para fazer do caminhar uma opção segura e atrativa;
- **Lei de Bases do Clima (Lei nº 98/2021):** Determina que os municípios devem promover a mobilidade ativa como forma de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa (GEE). O PPAU é um braço operacional desta política climática, ao incentivar a substituição de viagens curtas em automóvel por deslocações a pé;
- **Estratégia Nacional para a Inclusão de Pessoas com Deficiência 2021-2025 (ENIPD):** Enaltece o papel central da acessibilidade como condição prévia para a participação plena na sociedade e na economia.

O rigor técnico deste plano é garantido pela adoção de métricas de conformidade exigentes. Qualquer obra nova ou requalificação efetuada pela CM Chaves deve, por força do artigo 6.º do DL 163/2006 e com base nos documentos disponibilizados pelo IMT, assegurar o cumprimento das normas técnicas, sob pena de nulidade e aplicação de sanções administrativas. Assim, o PPAU funciona como um manual de boas práticas para os serviços municipais de planeamento de obras, assegurando uma visão integrada e acessível do território.

Para operacionalizar estes compromissos, a Fase III estabelecerá indicadores de monitorização robustos, permitindo aferir o progresso da execução do plano de ação, focado maioritariamente no acompanhamento da execução física.

5. Eixos da Acessibilidade

Este relatório pretende identificar as linhas orientadoras para os objetivos e a estratégia futura do PPAU, estando estruturado em quatro eixos temáticos, de forma a dar resposta à Caracterização e Diagnóstico desenvolvidos na Fase I. Procura igualmente definir as principais diretrizes para a melhoria global da acessibilidade no concelho de Chaves, com especial enfoque nas infraestruturas de educação, equipamentos de saúde e serviços, locais de circulação pedonal e atravessamentos com elevada necessidade de intervenção, conforto bioclimático, bem como nos locais com mobilidade condicionada e nas condições de espera nas paragens de transporte público rodoviário existentes.

Tab. 3 Eixos da Acessibilidade do PPAU

Ícone	Eixo	Nome
	1	Rede de Mobilidade Pedonal
	1.1	Acessibilidade às Escolas
	1.2	Acessibilidade a Locais de Saúde
	1.3	Acessibilidade a Equipamentos Públicos
	1.4	Acessibilidade a Espaços Comerciais
	2	Conforto Bioclimático e Resiliência Urbana
	3	Lugares de Mobilidade Condicionada
	4	Paragens de Transporte Público
	5	Recomendações para Documentos Estratégicos

A abordagem passa por classificar, em cada eixo, as prioridades relativas a cada uma destas temáticas.

No que respeita ao eixo da acessibilidade às escolas, pretende-se garantir percursos acessíveis a partir da rede viária envolvente, assegurando condições adequadas de acesso na chegada e saída dos estabelecimentos de ensino, e pretende-se identificar os equipamentos escolares com maiores carências e necessidade de intervenção,

articulando o diagnóstico realizado com as propostas de melhoria no seu entorno. Serão assim identificadas as escolas onde se verificam maiores barreiras arquitetónicas, tendo em consideração o nível de ensino, o número de alunos, a envolvente residencial e a afluência à escola, o declive do terreno, bem como a estrutura etária da população residente nas áreas envolventes.

5.1 Eixo 1: Rede de Mobilidade Pedonal

A rede pedonal constitui o elemento estruturante da mobilidade urbana. O diagnóstico revela que mais de 150 km de vias nas áreas de estudo de Chaves e Vidago não dispõem de passeio, obrigando os peões a circular na faixa de rodagem em coexistência com o tráfego automóvel, ficando expostos a situações de risco. Nos casos em que existem passeios, estes apresentam frequentemente dimensões insuficientes ou um estado de conservação degradado em vários pontos.

A estratégia para este eixo passa pela criação de uma Rede de Mobilidade Pedonal, de implementação faseada, que assume o papel central deste documento e serve de referência aos restantes eixos. Esta rede permite identificar, por ordem de prioridade, os arruamentos onde a garantia de acessibilidade deve ser assegurada de forma mais urgente.

A Rede de Mobilidade Pedonal, definida através das três fases apresentadas, constitui a “espinha dorsal” do PPAU. Estas linhas não correspondem a meros traçados geométricos; antes traduzem a transição de uma lógica de intervenções pontuais para uma estratégia de conectividade sistémica, na qual a prioridade é assegurar a ligação entre os principais polos geradores de viagens através de percursos de acessibilidade plena.



Fig. 7 Praça General Silveira, Esc. Secundária Fernão de Magalhães e Biblioteca Municipal de Chaves

Assim, a Rede de Mobilidade Pedonal divide-se em três fases. A Fase 1 é considerada a espinha dorsal dos núcleos urbanos de Chaves e Vidago, por estabelecer a ligação entre os principais equipamentos públicos e polos geradores de deslocações, correspondendo, por isso, aos arruamentos com maior intensidade de fluxos pedonais. Nesta lógica, estes deverão ser os primeiros a ser integralmente desprovidos de barreiras arquitetónicas e totalmente acessíveis a todos os utilizadores, independentemente de condicionantes de mobilidade, sejam estas permanentes ou temporárias. Esta fase abrange aproximadamente 5,6 km.

A Fase 2 visa a expansão desta rede ao interior do tecido urbano, ainda dentro dos limites das áreas consolidadas, incluindo a ligação a equipamentos de menor utilização diária ou localizados mais afastados do centro histórico. No caso de Vidago, esta fase completa o traçado iniciado na Fase 1, estendendo-se ainda até ao Balneário Pedagógico, a sul. No total, a Fase 2 abrange cerca de 14,1 km de arruamentos.

Por fim, a Fase 3 prevê a ligação a zonas mais periféricas e de habitação dispersa, tipicamente associadas a núcleos de freguesia ou localidades onde a circulação se faz predominantemente ao longo de vias radiais afastadas do centro urbano de Chaves, como Outeiro Seco, Abobeleira, Vale de Anta ou a Urbanização do Alto da Força. Em Vilar de Nantes, esta fase integra igualmente a rede, ainda que de forma descontínua, devido à maior distância ao centro urbano, sendo aqui privilegiada a articulação do modo pedonal com o transporte público para mitigar o problema das distâncias. Em Vidago, considera-se igualmente na Fase 3 os arruamentos interiores à EN2 e à Av. Dr. Francisco Sá Carneiro, caracterizados por traçados orgânicos, perfis estreitos e declives acentuados, mas frequentemente utilizados como percursos preferenciais de atravessamento por apresentarem menor volume de tráfego e maior perceção de segurança. Para esta fase, prevê-se a intervenção ao longo de aproximadamente 26,6 km de vias, com vista à resolução progressiva dos problemas de acessibilidade identificados.

5.1.1 Eixo 1.1: Acessibilidade às Escolas

A promoção da acessibilidade constitui um elemento fundamental da qualidade de vida das populações, configurando-se como um meio indispensável ao exercício pleno dos direitos conferidos aos membros de uma sociedade democrática. No cerne de qualquer Plano de Promoção de Acessibilidade Universal, a priorização dos equipamentos escolares não corresponde apenas a uma opção técnica, mas a uma decisão estratégica assente no reconhecimento de que a educação representa o alicerce da participação cívica e da coesão social, sobretudo porque esta infraestrutura pode desempenhar um papel determinante na promoção de modos de deslocação mais sustentáveis entre as gerações vindouras, fomentando desde cedo hábitos de mobilidade sustentáveis que contribuam para a inversão da atual pirâmide modal. Esta abordagem fundamenta-se na premissa de que a eliminação de barreiras — sejam elas arquitetónicas, ambientais ou sistémicas — contribui de forma decisiva para o reforço dos laços sociais e para o aprofundamento da solidariedade no Estado de direito democrático.

O ordenamento jurídico português estabelece diretrizes rigorosas para a promoção da acessibilidade, tendo na Constituição da República Portuguesa (CRP) o seu suporte primordial. Nos termos da mesma, o Estado tem a incumbência de promover o bem-estar e a igualdade real entre todos os cidadãos, assegurando uma política nacional de prevenção, tratamento e integração das pessoas com deficiência. O Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto, surge como o principal instrumento regulador nesta matéria.

A abertura de escolas e de outros estabelecimentos de acesso público encontra-se condicionada ao cumprimento das normas de acessibilidade, sendo obrigatória a comunicação de quaisquer situações de não conformidade por parte das câmaras municipais às entidades competentes. Este enquadramento legal justifica-se pelo facto de a acessibilidade ser entendida como um fator de qualidade de vida e um pré-requisito para o exercício de direitos fundamentais que, na ausência de condições físicas adequadas, ficariam vedados a uma parte significativa da população.

Deste modo, a acessibilidade nas escolas encontra-se prevista na lei, com base nos seguintes diplomas legais:

- Decreto-Lei n.º 163/2006, que define a acessibilidade como condição para a participação cívica ativa e integral, estabelecendo igualmente normas técnicas aplicáveis a rampas, vãos de portas, sanitários e outros elementos em edifícios públicos.
- Decreto-Lei n.º 125/2017, que procede à redefinição de competências, reforçando o papel do Instituto Nacional para a Reabilitação na fiscalização da acessibilidade.
- Constituição da República Portuguesa, em especial os artigos 9.º e 13.º, que consagram o princípio da igualdade e a responsabilidade do Estado na sua concretização.

O diagnóstico revelou que a rede pedonal na envolvente a estabelecimentos como a Escola Superior de Saúde da Cruz Vermelha Portuguesa e a EB 2/3 de Vidago apresentam debilidades que podem impedir a deslocação autónoma de estudantes e encarregados de educação, principalmente se estes possuírem alguma incapacidade ou dificuldade de locomoção, quer seja temporária ou permanente.

As escolas básicas consideradas neste documento (nove até ao momento, incluindo ainda dois jardins de infância) devem ser objeto de especial atenção, sendo necessário reforçar a segurança e, em alguns casos, o desenho dos atravessamentos pedonais, a largura dos passeios e a sinalização existente (ou inexistente) tanto vertical como horizontal. Devem ser garantidas condições adequadas para a chegada e saída dos alunos, independentemente das suas condições de mobilidade, assegurando que a acessibilidade seja para todos.

Para garantir as condições de acessibilidade necessárias às diferentes escolas da área de estudo, estas foram integradas no desenho dos eixos da Rede de Mobilidade Pedonal anteriormente apresentada. Foram ainda definidas ligações complementares, funcionando como “antenas” a partir da rede principal, às quais é atribuída prioridade no contexto da acessibilidade, com enfoque na população utilizadora diária destes equipamentos, nomeadamente crianças e adolescentes. Estas ligações de proximidade às escolas, mais do que assegurarem a acessibilidade universal, devem considerar as especificidades dos seus utilizadores, prevendo sinalização adequada que proteja os alunos e privilegie os percursos pedonais no seu entorno imediato e na ligação ao restante território. Estas “antenas” de acessibilidade aos estabelecimentos de ensino representam cerca de 3,1 km na área de estudo, em Chaves e Vidago, na Fase 1. Para as Fases 2 e 3 estão previstos 0,6 km e 3,8 km, respetivamente.

Este eixo de ligações com foco nos estabelecimentos de ensino incide sobre arruamentos como a Avenida Miguel Torga, Avenida dos Irmãos Pedro e Garcia Lopes, Avenida 5 de Outubro, Rua e Largo da Lapa e Rua dos Bombeiros, numa primeira fase, assegurando melhores condições de acessibilidade a equipamentos como a Escola Secundária Dr. Júlio Martins, a Escola Secundária Fernão de Magalhães e a EB 2/3 Nadir Afonso, entre outros. Foram igualmente considerados outros estabelecimentos como a Escola Profissional de Chaves, a Escola Dr. Francisco Gonçalves Carneiro e todos os restantes equipamentos escolares identificados na área de estudo.

Diagnóstico e Estratégia para o redor das escolas

No diagnóstico e estratégia para a envolvente às escolas, destaca-se, a título de exemplo, a área envolvente à Escola Superior de Saúde (Setor 2), caracterizada pela ausência de passadeiras sinalizadas e pela inexistência de rebaixamentos acessíveis nos cruzamentos da rede viária estruturante, nomeadamente na EM 506. A estratégia para este polo passa pela criação de um corredor acessível que ligue a instituição ao centro urbano, garantindo que o desenho viário acomoda adequadamente os fluxos pedonais de natureza universitária.

Em diversos outros casos, os problemas identificados relacionam-se com a correção de patologias pontuais nos passeios junto às escolas, com a necessidade de garantir a inexistência de mobiliário urbano que comprometa a largura útil regulamentar e com a adequação dos atravessamentos pedonais às condições de acessibilidade e segurança. Em alguns casos, a passadeira existe, mas não se verifica o respetivo rebaixamento ou a sinalização vertical adequada que alerte os diferentes utilizadores do sistema viário para a presença de travessias de peões. Estas intervenções devem constituir uma prioridade na envolvente aos estabelecimentos de ensino, assegurando que todos os alunos, independentemente das suas limitações de mobilidade, conseguem aceder em segurança aos respetivos locais de ensino.

No caso específico da Escola EB 2/3 de Vidago, o centro urbano (Setor 13) constitui um ponto crítico devido à deformação do pavimento provocada pelas raízes das árvores existentes, que comprometem a largura útil mínima exigida por lei. A estratégia de

intervenção prevê o redimensionamento das caldeiras e a substituição das lajetas danificadas por soluções que assegurem a permeabilidade, sem comprometer a regularidade da superfície de circulação. O piso deverá ser requalificado, garantindo a correção das depressões existentes e a eliminação de discontinuidades que possam constituir obstáculos à circulação pedonal. As caldeiras deverão ser niveladas com o passeio e protegidas por estruturas adequadas, de forma a evitar deformações futuras e a criação de pontos de risco, assegurando a conformidade com o enquadramento legal aplicável às acessibilidades.

Tab. 4 Exemplos de problemas encontrados na envolvimento de alguns estabelecimentos de ensino

Estabelecimento de Ensino	Setor do Diagnóstico	Problemas Críticos Identificados	Ideia de Melhoria Futura
Escola Superior de Saúde	2	Falta de sinalização vertical e de piso podotátil nas travessias.	Implementação de "Rotas Universitárias" com 100% de passadeiras adaptadas.
Escola Profissional de Chaves	5	Pintura de passadeiras degradada e paragens sem sinalização.	Requalificação do eixo da Rua Fonte do Leite para mobilidade ativa.
Escola Secundária Dr. Júlio Martins	8	Ausência de passadeiras, rebaixamentos e passeio degradado.	Requalificação das passadeiras como sobrelevadas, criação de travessias em ruas próximas

Exemplo prático da Escola EB 2/3 de Vidago

No centro de Vidago (Setor 13), a EB 2/3 constitui um ponto crítico devido à deformação do pavimento provocada pelas raízes das árvores existentes, que retiram a largura útil mínima exigida por lei. A estratégia de intervenção para este local prevê o redimensionamento das caldeiras e a substituição das lajetas danificadas por materiais que permitam a permeabilidade sem comprometer a regularidade da superfície de marcha. O piso deve ser verificado, bem como as caldeiras existentes, devendo ser colocadas caldeiras em nível com o passeio e protegidas por uma estrutura que não constitua obstáculo ao atravessamento pedonal e que evite o que acontece atualmente com a deformação dos locais e as depressões causadas que podem gerar situações de perigo.

Uma possibilidade é a utilização de alcorques nas caldeiras das árvores, corrigindo o desnível entre as mesmas e os passeios.



Figura 1 – Exemplo de alcorque, Espanha. (<https://www.yter.es/>)

Uma abordagem que pode ser utilizada a longo prazo para evitar este problema é a instalação de sistemas de suporte ao crescimento radicular. Embora seja uma intervenção mais custosa, resolve o problema do crescimento das raízes de forma indesejada a longo prazo.



Figura 2 - Exemplo de sistema de suporte ao crescimento radicular. (<https://greenblue.com/gb/reasons-to-choose-the-only-fully-integrated-tree-pit-solution/>)

5.1.2 Eixo 1.2: Acessibilidade aos Locais de Saúde

O acesso à saúde não pode ser condicionado pela infraestrutura, sendo que os locais de prestação de cuidados devem constituir-se sempre como acessíveis, configurando uma condição essencial para o exercício do direito fundamental à proteção da saúde, consagrado no artigo 64.º da Constituição da República Portuguesa. No contexto de Chaves e Vidago, a eliminação de barreiras arquitetónicas e sensoriais nestes eixos não representa apenas uma melhoria urbanística, mas constitui uma medida ética e legal. Quando o espaço público impede ou dificulta a chegada de um cidadão a uma Unidade de

Saúde Familiar ou a um hospital, compromete-se a eficácia do sistema de saúde e a dignidade humana, transformando a infraestrutura urbana num fator de exclusão.

Neste enquadramento, o Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto, estabelece a obrigatoriedade de garantir percursos acessíveis que liguem a via pública às entradas dos edifícios que prestam serviços de saúde, sejam estes de domínio público ou privado. Esta exigência é reforçada pela Estratégia Nacional para os Direitos das Pessoas com Deficiência 2021-2030, que preconiza a criação de “ecossistemas de acessibilidade”, nos quais a continuidade constitui o princípio orientador. Do ponto de vista legal, não é suficiente que o edifício seja acessível; é igualmente necessário assegurar o “canal de acessibilidade”, que integra o passeio, as passagens pedonais rebaixadas e a envolvente às paragens de transporte público, entre outros elementos essenciais. Esta envolvente deve funcionar como uma extensão segura da unidade de saúde, permitindo deslocações autónomas, contínuas e sem constrangimentos, atendendo a que o acesso a estes equipamentos corresponde, por natureza, a uma necessidade não desejada.

A relevância deste eixo é reforçada pelo perfil demográfico das áreas de estudo, onde se observa uma elevada proporção de população com 65 ou mais anos, particularmente nos núcleos urbanos centrais. Este grupo etário, a par das pessoas com deficiência ou com mobilidade condicionada temporária, apresenta uma maior dependência de cuidados de saúde e, simultaneamente, uma maior vulnerabilidade a quedas e à fadiga. A intervenção nestes eixos deve, por isso, privilegiar o conforto bioclimático, sobretudo num território sujeito a amplitudes térmicas elevadas e condições de ar seco. Deve igualmente ser contemplada a instalação de mobiliário de apoio ao descanso, como bancos de repouso, bem como a utilização de pavimentos com elevado coeficiente de atrito, assegurando que o esforço físico associado à deslocação não se converta numa barreira adicional.

De um modo geral, a estratégia adotada para Chaves e Vidago deve centrar-se na “cadeia de acessibilidade”, assegurando que o trajeto entre as principais interfaces de transporte e os equipamentos de saúde se mantenha contínuo e funcional para qualquer utilizador. Tal implica a necessidade de um rigor técnico elevado no desenho das interseções, bem como na implementação de sinalética tátil e visual adequada, facilitando a orientação de cidadãos com limitações sensoriais ou cognitivas. Ao estruturar estas linhas como prioridade máxima, o PPAU transforma o espaço público num instrumento de saúde preventiva, reduzindo o risco de sinistralidade e promovendo a inclusão ativa das populações mais vulneráveis do concelho.

O Setor 8, que integra o núcleo central e a zona hospitalar, apresenta um mapa de conflitos dominado pela presença de degraus, escadarias e rampas com irregularidades geométricas. Estas barreiras assumem especial gravidade num contexto de acesso a cuidados de saúde. A estratégia de intervenção define, por isso, como prioridade absoluta a “Rede de Acesso ao Cuidado”, que consiste na requalificação integral de todos os percursos num raio de 300 metros em torno do hospital e dos centros de saúde, tanto em Chaves como em Vidago.

Neste contexto, é necessário proceder à:

1. **Eliminação de degraus:** Substituição de desníveis pontuais por rampas com inclinação máxima de 6%.
2. **Regularização do pavimento e das suas descontinuidades:** Regularização do piso na Av. Dr. Francisco Sá Carneiro, Av. da Raposeira, Av. da República e a R. do Enfermeiro Carvalho, sendo as mais próximas e estruturantes junto das unidades de saúde.
3. **Instalação de sinalética sensorial:** Instalação de diretrizes táteis no pavimento para orientação de pessoas com baixa visão até à entrada principal dos equipamentos.

5.1.3 Eixo 1.3: Acessibilidade a Equipamentos Públicos

A acessibilidade aos edifícios da administração pública e aos órgãos de soberania, como a Câmara Municipal, as Juntas de Freguesia, o Tribunal e, neste caso, também os terminais rodoviários existentes, constitui a garantia do princípio da igualdade consagrado no artigo 13.º da Constituição da República Portuguesa. Estes locais representam a “porta da cidadania”, onde o indivíduo exerce os seus direitos, cumpre deveres e acede a informação essencial. Quando a malha urbana envolvente a um edifício público apresenta barreiras, não se está apenas a dificultar uma deslocação; está-se, na prática, a condicionar o exercício pleno da vida democrática, promovendo a exclusão de cidadãos com limitações motoras ou sensoriais da participação cívica e administrativa, neste caso em Chaves e Vidago.

Do ponto de vista normativo, a obrigatoriedade de assegurar percursos acessíveis nestes eixos encontra-se sustentada, uma vez mais, no Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto, e reforçada pela Lei n.º 46/2006, de 28 de agosto, que proíbe e sanciona a discriminação em razão da deficiência e da existência de risco agravado de saúde. O enquadramento legal estabelece que os edifícios públicos não devem constituir “ilhas de acessibilidade”, devendo antes integrar-se numa rede contínua de circulação acessível.

A importância estratégica deste eixo é reforçada pela diversidade de utilizadores destes serviços. Para além da elevada proporção de população sénior em Chaves e Vidago, que recorre frequentemente às Juntas de Freguesia e aos serviços municipais para apoio administrativo, importa considerar também as pessoas com deficiência sensorial, nomeadamente visual e auditiva. Para estes grupos, a acessibilidade não se esgota no nivelamento do piso, exigindo a aplicação sistemática de pavimento podotátil e de sinalética de elevado contraste visual. Do mesmo modo, os terminais rodoviários existentes em Chaves — a Central da Auto Viação do Tâmega, localizada na Travessa e Largo da Estação, e o novo Centro Coordenador de Transportes, entre a Avenida Júlio Montalvão Machado e a Rua António Ribeiro de Carvalho — enquanto portas de entrada no território, devem assegurar uma transição contínua para o modo pedonal, garantindo especial atenção a famílias com crianças (carrinhos de bebé) e a utilizadores com bagagem, evitando a presença de descontinuidades como degraus no espaço público.

A estratégia para este eixo em Chaves e Vidago centra-se na eliminação da “descontinuidade administrativa”. Tal implica que a prioridade de intervenção incida sobre os percursos que ligam os principais polos geradores de fluxos — como os terminais rodoviários — aos centros de decisão administrativa e jurídica. A implementação de medidas de acalmia de tráfego, o alargamento de passeios em zonas de elevada concentração institucional e a instalação de mobiliário urbano inclusivo constituem ações fundamentais para transformar o espaço público num facilitador da vida quotidiana. Ao garantir que qualquer munícipe consegue aceder de forma autónoma, segura e confortável à Câmara Municipal ou à Junta de Freguesia mais próxima, este PPAU reforça a coesão social e promove uma governação de proximidade, mais transparente e inclusiva.

A análise da envolvente a estes equipamentos na área de estudo evidencia que os principais problemas identificados se relacionam com a ausência ou degradação de passeadeiras, patologias pontuais nos pavimentos dos passeios, falta de rebaixamentos nas travessias pedonais e, em alguns casos, a existência de degraus ou rampas que comprometem a acessibilidade. Em zonas mais periféricas, como Outeiro Seco, Abobeleira, Vale de Anta ou Vilar de Nantes, verifica-se a inexistência de infraestrutura pedonal ou a subdimensão dos passeios existentes. No centro de Chaves, destacam-se sobretudo as irregularidades do pavimento e o tipo de material utilizado como principais constrangimentos à circulação pedonal no casco histórico.

Acessibilidade no Centro Cívico e Histórico

No centro histórico de Chaves, a acessibilidade deve ser compatibilizada com a preservação do património. O uso de pavimentos em cubo de granito, embora de elevado valor histórico e identitário, pode constituir uma barreira à circulação pedonal confortável. A solução estratégica passa pela introdução de “Faixas de Conforto”, correspondentes a percursos lajeados em granito serrado e bujardado, integrados no pavimento tradicional, à semelhança do já observado na Rua Direita, no núcleo flaviense. Esta solução, aplicada igualmente em contextos urbanos como Lisboa, assegura uma superfície de marcha mais regular e antiderrapante, sem comprometer a imagem urbana.

Em vias onde o perfil não permita alargamento ou a criação de passeios convencionais, a estratégia deverá passar pela definição de uma faixa acessível contínua, promovendo uma lógica de coexistência, devidamente sinalizada, que permita a partilha do espaço entre diferentes utilizadores, garantindo condições de circulação seguras e acessíveis para todos.



Fig. 8 Rua Direita em Chaves

5.1.4 Eixo 1.4: Acessibilidade a Espaços Comerciais

A acessibilidade aos espaços de comércio e abastecimento alimentar constitui uma dimensão crítica da autonomia individual e do direito ao consumo, salvaguardado pelo artigo 60.º da Constituição da República Portuguesa. No concelho de Chaves, a rede comercial divide-se entre a modernidade das grandes superfícies comerciais e a tradição dos mercados municipais, que funcionam não apenas como locais de venda, mas também como polos de vitalidade social. Garantir que uma pessoa com mobilidade condicionada possa realizar as suas compras de forma independente significa remover uma das barreiras mais comuns do quotidiano à inclusão, transformando o ato de “ir às compras” num exercício pleno de cidadania, e não num obstáculo logístico.

Do ponto de vista legal, este eixo encontra igualmente suporte no Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto, sendo ainda reforçado pelo Regime Jurídico de Acesso e Exercício de Atividades de Comércio, Serviços e Restauração (RJACSR), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2015. Estes diplomas estabelecem que os estabelecimentos comerciais e os mercados devem garantir condições de acessibilidade que permitam a circulação e utilização por pessoas com mobilidade condicionada em condições de igualdade. A estratégia para a área de estudo centra-se, assim, na “continuidade do percurso”. De pouco serve um hipermercado com corredores amplos se o trajeto pedonal desde as paragens de transporte público ou das áreas residenciais envolvidas apresentar passeios estreitos, pavimentos degradados, ausência de rebaixamentos ou, em casos

mais críticos, inexistência total de infraestrutura pedonal, interrompendo a cadeia de acessibilidade essencial ao consumidor mais vulnerável.

A relevância deste eixo é particularmente evidente na análise dos mercados municipais, que em territórios como Chaves e Vidago constituem polos de forte utilização pela população sénior. Para este grupo etário, o mercado assume-se como um espaço de rotina e de interação social, onde as limitações visuais, as dificuldades de equilíbrio e os fluxos pedonais intensos exigem um espaço público de elevada qualidade. Pavimentos irregulares, como calçada degradada ou lajeados escorregadios, representam riscos acrescidos de queda, especialmente quando associados ao transporte de sacos ou carrinhos de compras. Paralelamente, as grandes superfícies comerciais, pela sua localização periférica, exigem uma atenção reforçada aos atravessamentos de vias com elevados volumes de tráfego, garantindo condições adequadas de visibilidade, segurança e tempo de travessia, nos casos em que exista sinalização semafórica. Estas travessias devem assumir um papel protetor das famílias com crianças e dos utilizadores com carrinhos de compras, cujas necessidades de mobilidade são comparáveis às de pessoas com mobilidade reduzida.

Desta forma, a estratégia de intervenção para este eixo prioriza a ligação entre zonas residenciais densas e os polos comerciais, mantendo sempre a articulação com a Rede de Mobilidade Pedonal anteriormente definida. No centro de Chaves e Vidago, a intervenção deve incidir na regularização e requalificação dos pavimentos degradados identificados no diagnóstico, bem como na criação de zonas de acalmia de tráfego na envolvente às áreas comerciais. Nos mercados municipais, enquanto espaços de maior proximidade e convívio, propõe-se a implementação de zonas de coexistência nas vias adjacentes, facilitando a circulação pedonal e assegurando simultaneamente condições adequadas para operações de carga e descarga. Nas zonas de grandes superfícies comerciais, deve ser priorizada a requalificação das bermas e passeios das vias de acesso, transformando-os em canais de acessibilidade contínua. Ao eliminar estas barreiras, o PPAU não só promove a autonomia dos cidadãos mais vulneráveis, como também potencia a dinamização da economia local, assegurando que todos, sem exceção, dispõem de condições equitativas para aceder aos espaços comerciais, em ambientes seguros, confortáveis e acessíveis.

Os principais arruamentos associados a este eixo incluem a Avenida Tenente Valadim, o Caminho de Ribelas, a EN2 junto à Quinta do Caneiro, a Avenida da Cocanha, a Rua da Carvalha, o Caminho Velho do Seara, a Rua de São Tomé e Príncipe, a Avenida do Estádio e a Avenida dos Irmãos Rui e Garcia Lopes, bem como, em Vidago, o Largo do Mercado.

5.1.5 Distribuição Espacial dos Eixos por Fases

O subcapítulo que se segue pretende apresentar os Eixos de Acessibilidade, já definidos por fases e representados através de diferentes cores, associadas aos equipamentos em estudo, respeitando sempre a ordem das fases propostas. Desta forma, os mapas são apresentados por ordem de escala e de abrangência territorial, iniciando-se com uma visão mais global do território, que vai sendo progressivamente detalhada à medida que se avançam as fases de intervenção.

Assim, o primeiro mapa (fig. 9) representa o enquadramento da proposta como visão geral estratégica, para os Eixos de Acessibilidade na respetiva Rede de Mobilidade Pedonal, para as áreas de estudo de Chaves e Vidago. Os mapas subsequentes (fig. 10 e 11) incidem também sobre a generalidade do território em análise, porém, já com a representação dos traçados propostos para a segunda e terceira fase, respetivamente. De seguida, é dada a mesma sequência, demonstrando um faseamento ascendente, existindo por isso três mapas para cada escala apresentada. Assim, são representados com maior detalhe o centro urbano de Chaves, com duas aproximações distintas (desde a fig. 12 até à 17).

Os mapas finais culminam no caso específico proposto apenas para a fase 3 (com apenas um mapa) na freguesia de Vilar de Nantes (fig. 18), bem como o detalhe da área de estudo correspondente ao núcleo urbano de Vidago, onde se incluem novamente propostas para todas as fases. (fig. 19, 20 e 21).

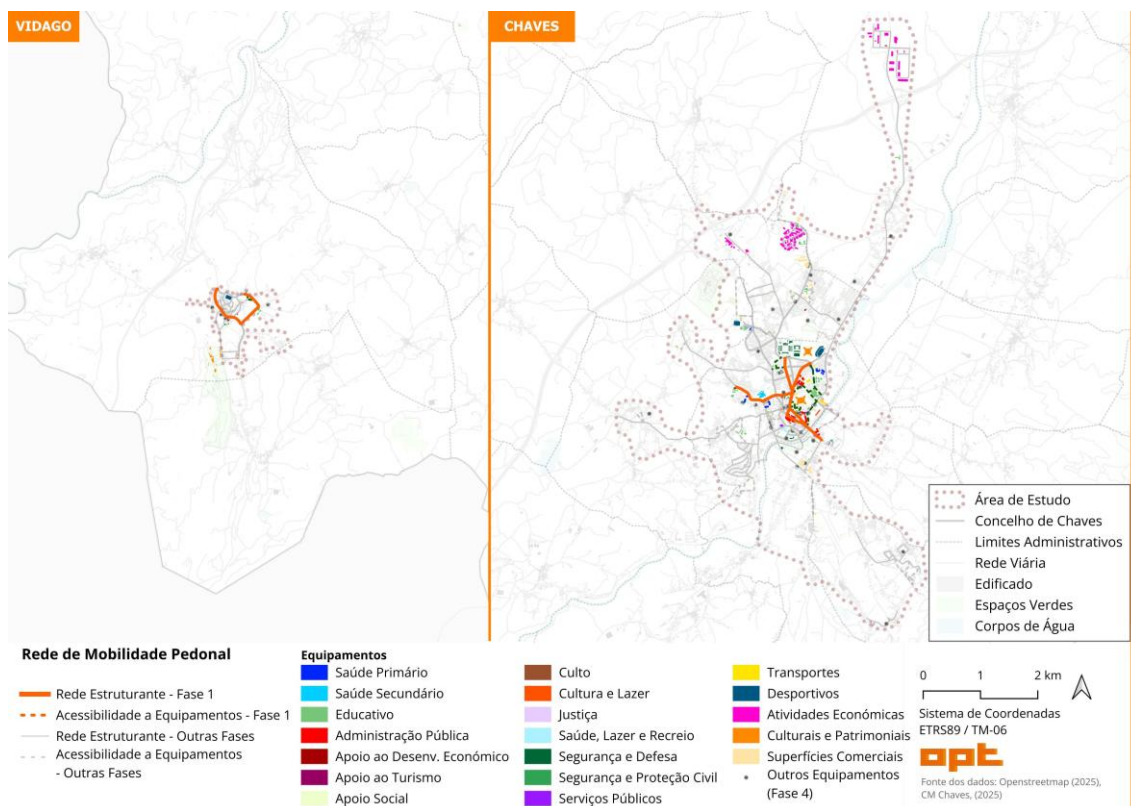


Fig. 9 Eixos da Acessibilidade - Fase 1 (Geral da Área de Estudo)

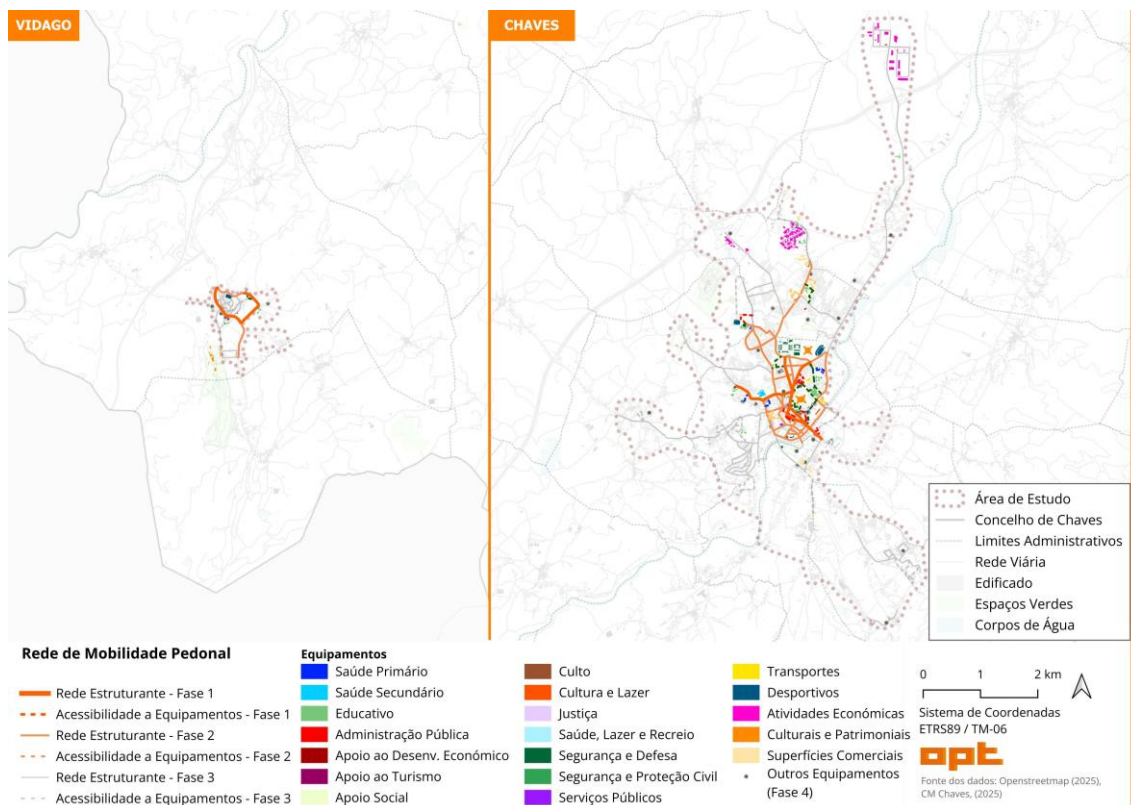


Fig. 10 Eixos da Acessibilidade - Fase 2 (Geral da Área de Estudo)

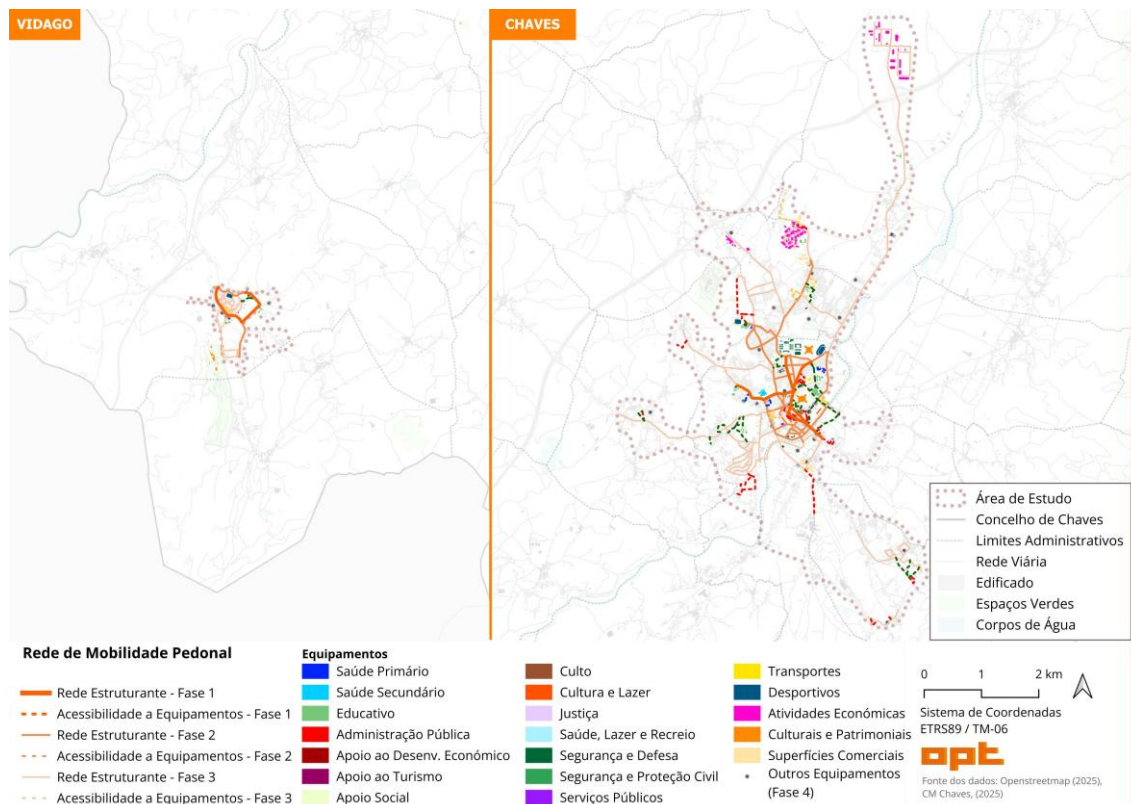


Fig. 11 Eixos da Acessibilidade - Fase 3 (Geral da Área de Estudo)

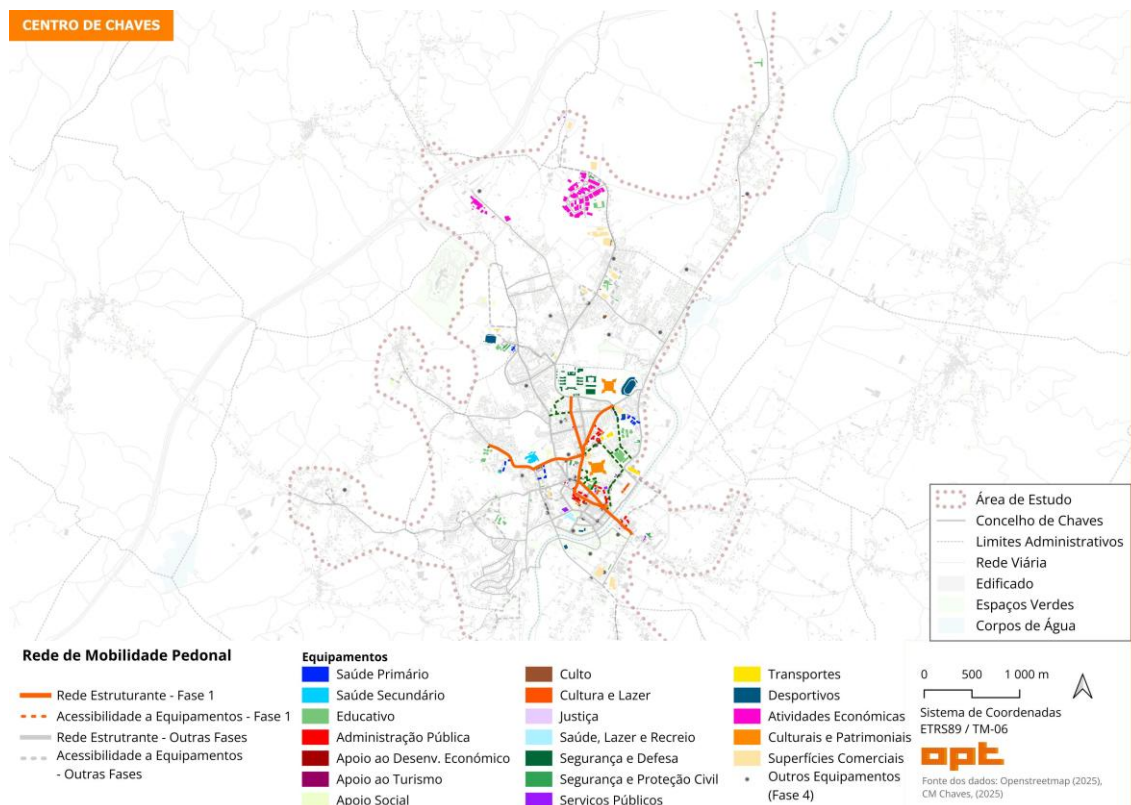


Fig. 12 Eixos da Acessibilidade - Fase 1 (Centro de Chaves e Envoltente Direta)

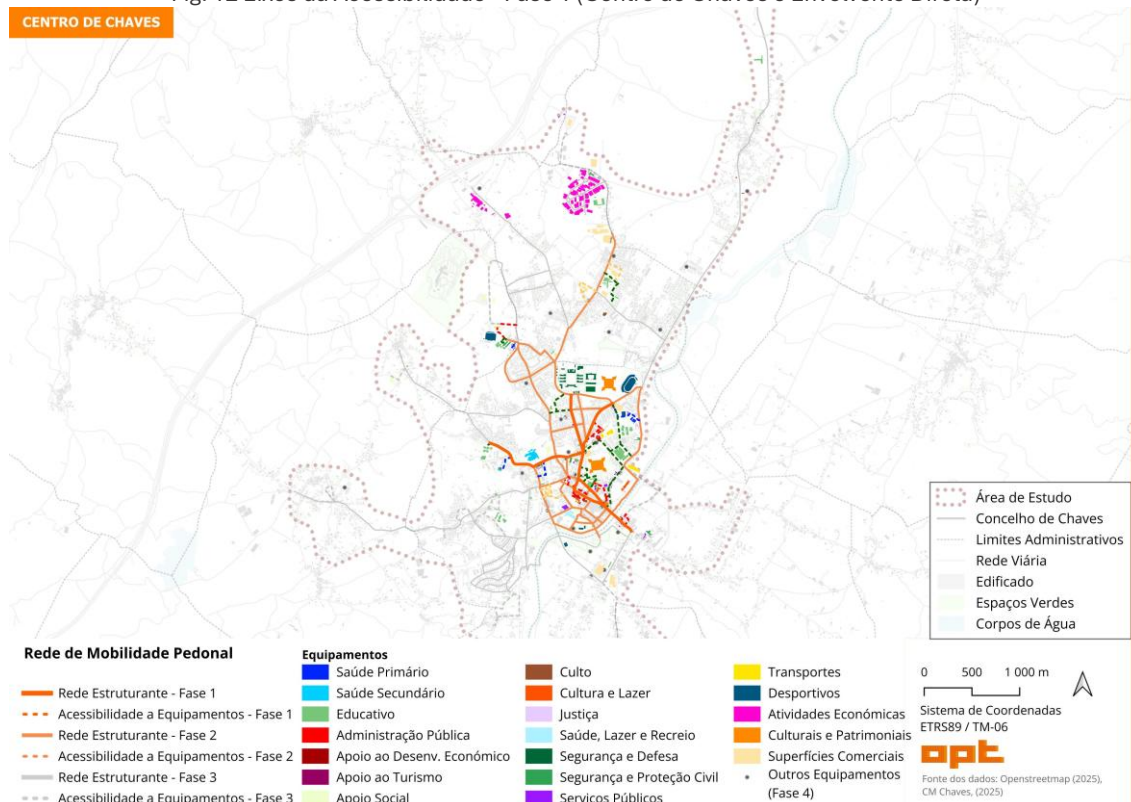


Fig. 13 Eixos da Acessibilidade - Fase 2 (Centro de Chaves e Envoltente Direta)

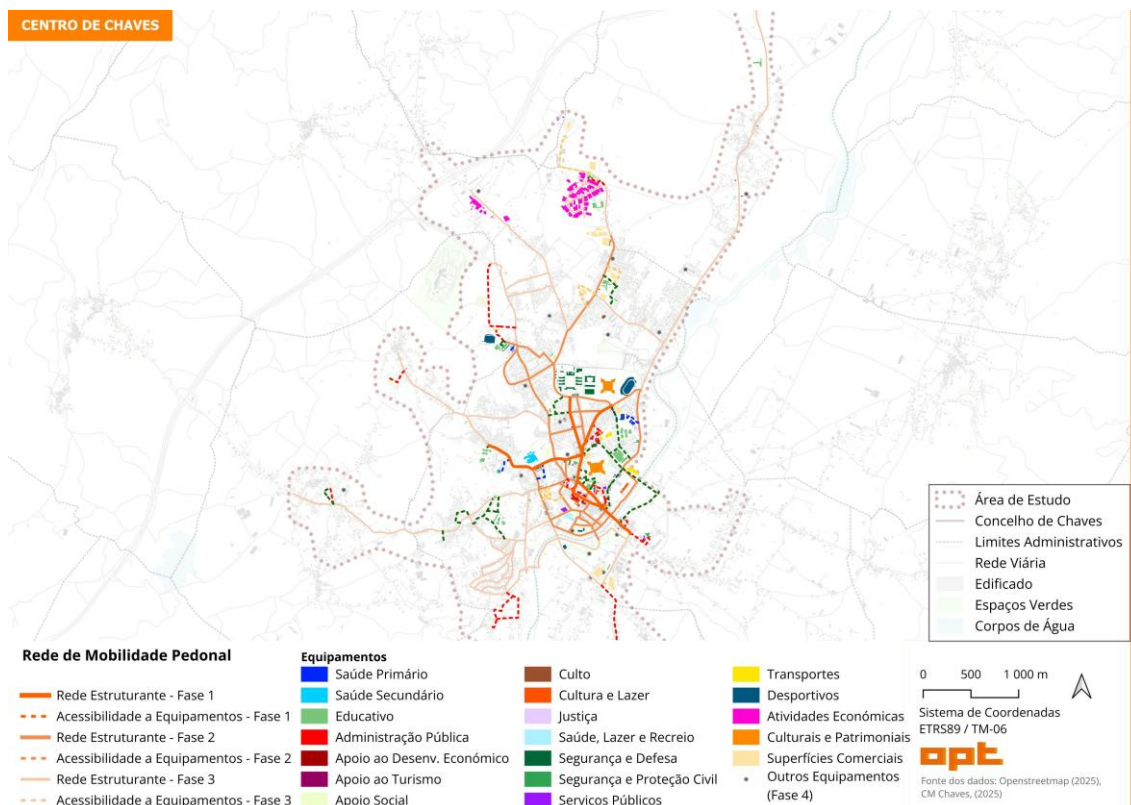


Fig. 14 Eixos da Acessibilidade - Fase 3 (Centro de Chaves e Envolvente Direta)

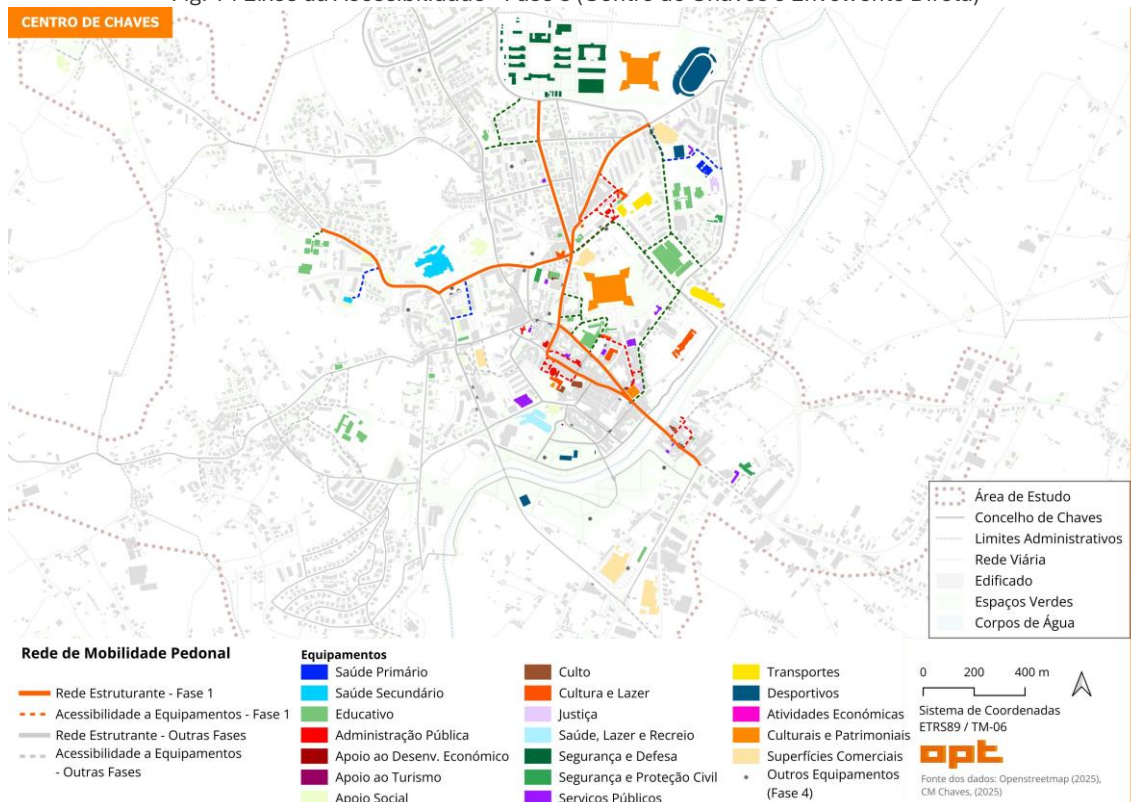


Fig. 15 Eixos da Acessibilidade - Fase 1 (Núcleo Urbano de Chaves)

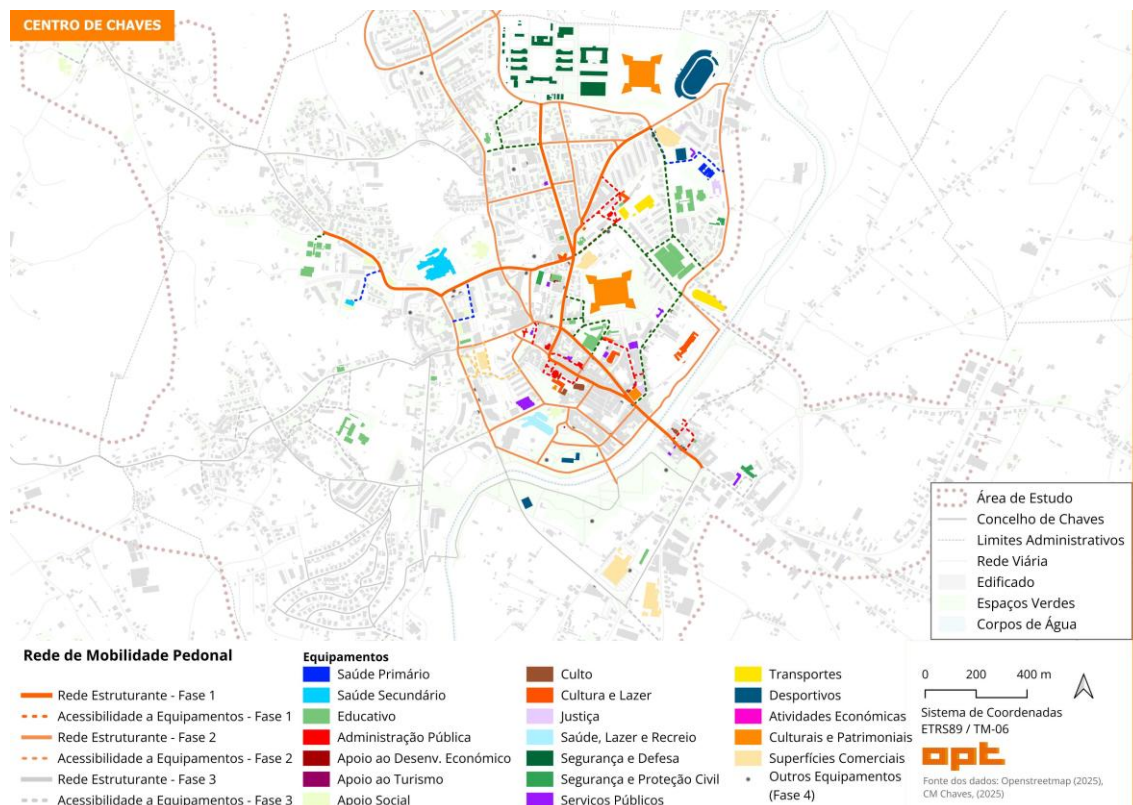


Fig. 16 Eixos da Acessibilidade - Fase 2 (Núcleo Urbano de Chaves)

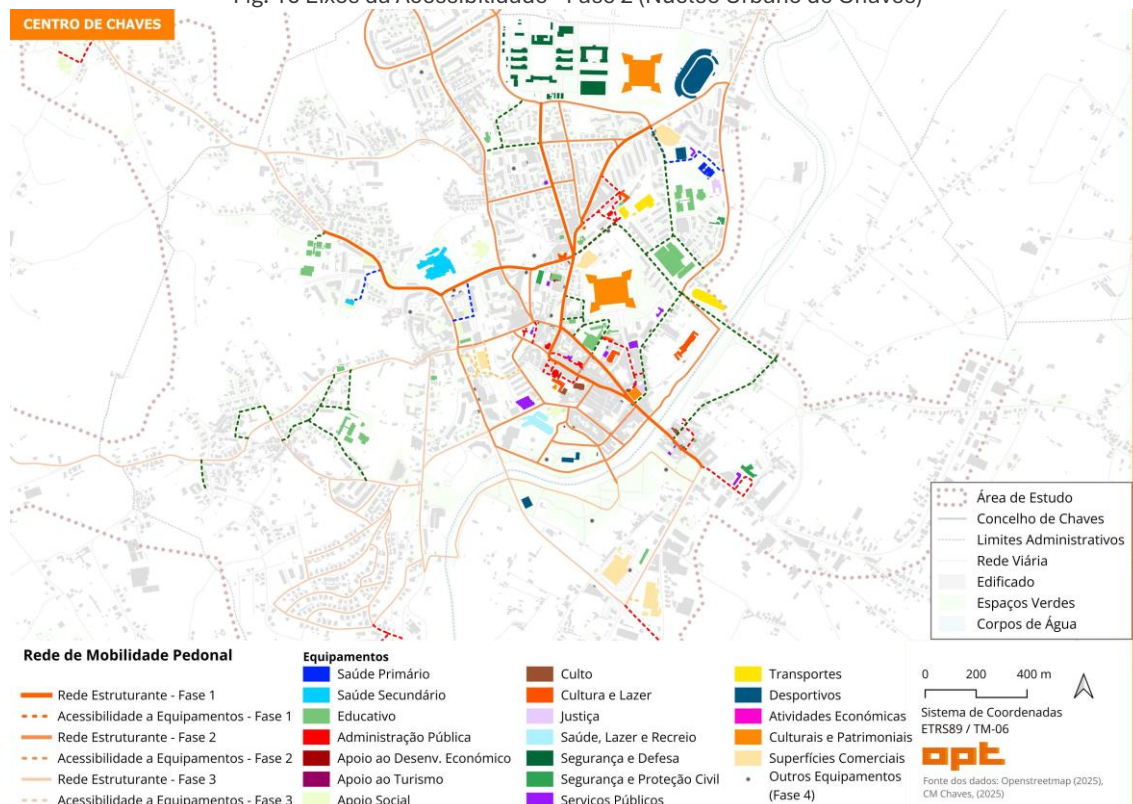


Fig. 17 Eixos da Acessibilidade - Fase 3 (Núcleo Urbano de Chaves)

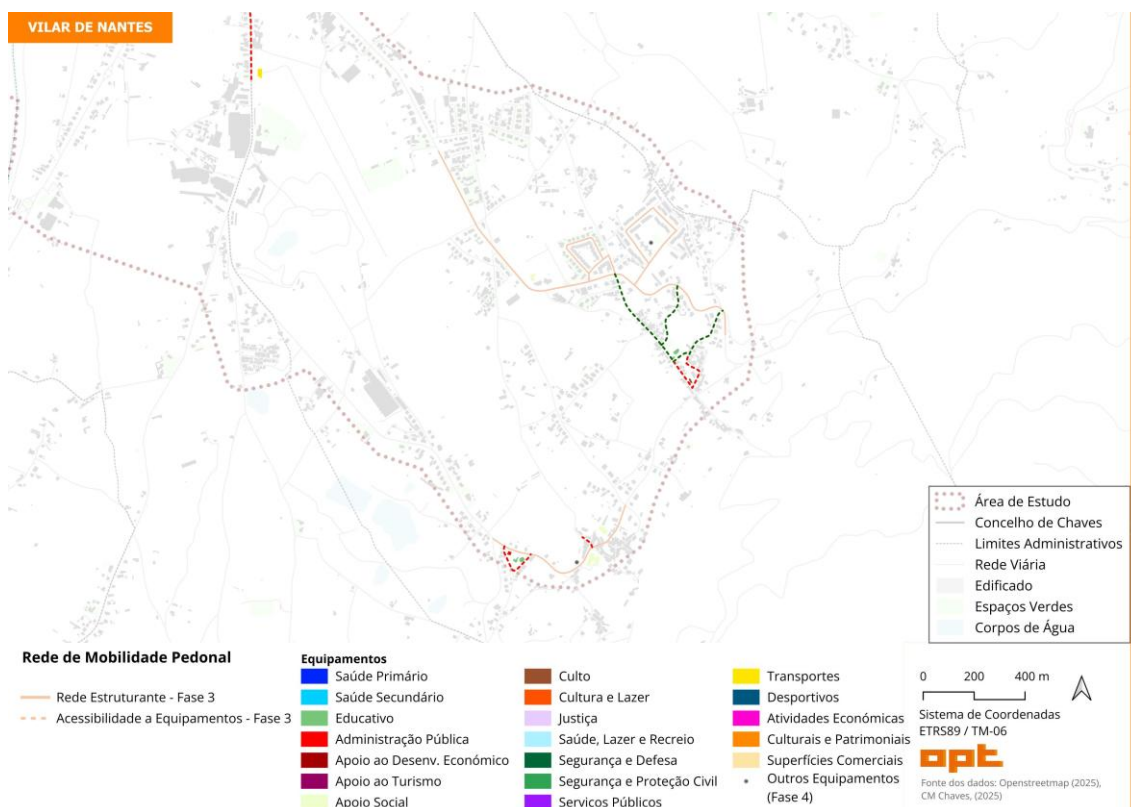


Fig. 18 Eixos da Acessibilidade - Fase 3 (Vilar de Nantes)

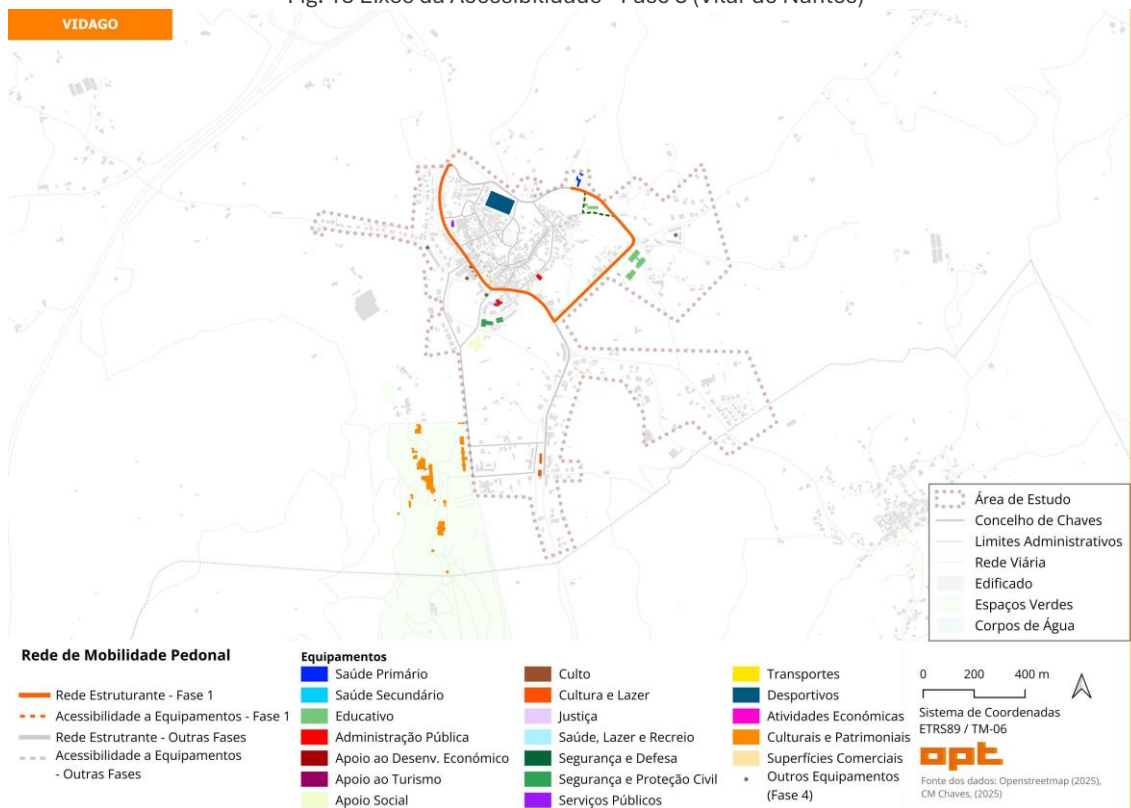


Fig. 19 Eixos da Acessibilidade - Fase 1 (Vidago)

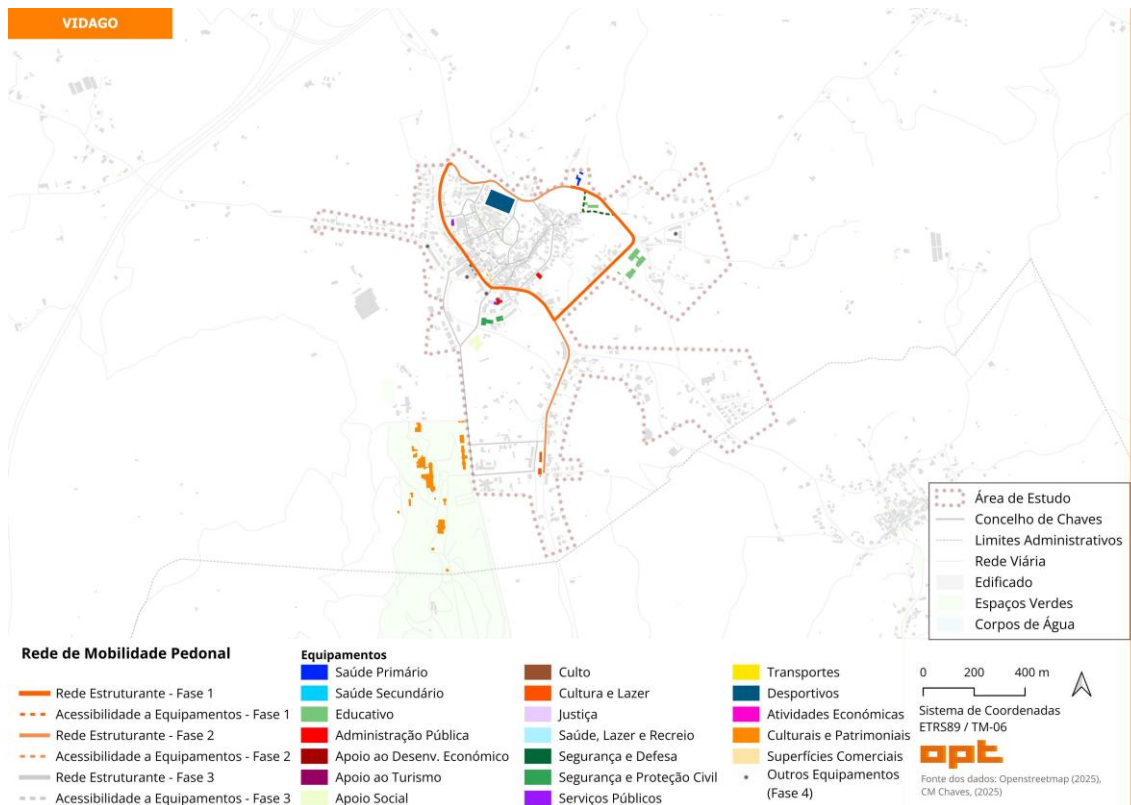


Fig. 20 Eixos da Acessibilidade - Fase 2 (Vidago)

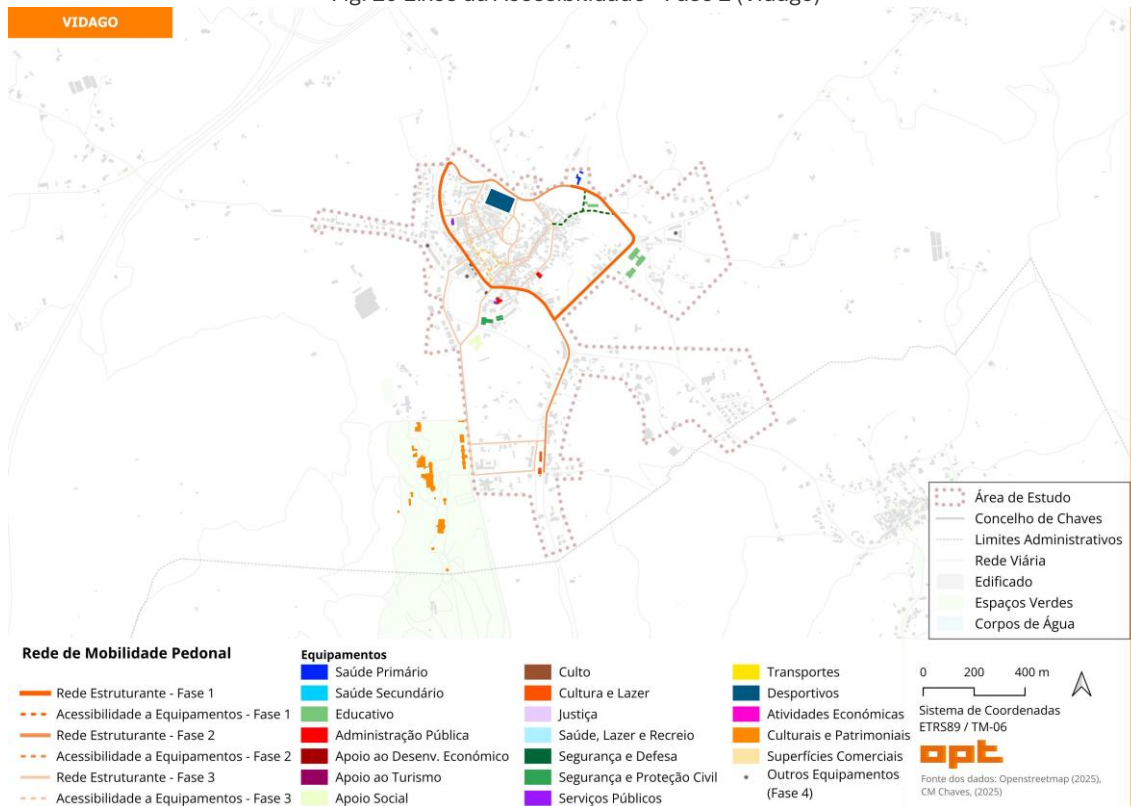


Fig. 21 Eixos da Acessibilidade - Fase 3 (Vidago)

5.2 Eixo 2: Conforto Bioclimático e Resiliência Urbana

Um dos dados mais relevantes da Fase I foi a identificação de que 85% da área de estudo não possui arborização urbana, expondo os peões a radiações solares intensas e a temperaturas de superfície que podem ultrapassar os 40°C nas zonas industriais. A acessibilidade é, portanto, condicionada pelo clima: uma rua sem sombra torna-se inacessível para um idoso num dia de verão flaviense.



Fig. 22 Arborização ao longo da Alameda de Trajano

5.2.1 Corredores Arborizados e Refúgios Climáticos

A estratégia climática do PPAU prevê a criação de "Corredores Verdes de Caminhada", utilizando a arborização como ferramenta de mitigação térmica. Estas são apenas sugestões de zonas que beneficiariam da criação de corredores verdes, não apresentando qualquer impedimento para a sugestão e criação futura em plano de ação e ao abrigo do PPAU da criação de outras zonas. Assim, a título de exemplo, os geradores de emprego são retratados nesta análise:

- **Zonas de Intervenção Prioritária:** Parque Empresarial (ZI-3) e Zona Industrial da Cocanha (ZI-1), identificados como ilhas de calor urbano com temperaturas superiores a 36°C.
- **Gestão de Sombreamento:** Plantação de espécies de folha caduca que permitam a exposição solar no inverno (reduzindo os picos de frio identificados em fevereiro) e garantam sombra densa no verão.
- **Compatibilização Estrutural:** Utilização de caldeiras com grelhas de proteção niveladas com o pavimento, evitando que as árvores se tornem novos obstáculos à circulação pedonal, um problema detetado em 83 caldeiras durante o diagnóstico.

5.2.2 Matriz de Priorização de Intervenções (GUT)

O diagnóstico realizado no âmbito deste PPAU fez uma referenciação exaustiva com mais de quatro milhares de barreiras detetadas. Uma vez que nem todas fazem parte dos eixos propostos na Rede de Mobilidade Pedonal, foi pensada uma matriz de priorização de intervenções para detetar zonas que poderão carecer de correção inicial, se assim o município o desejar.

Dada a escala do investimento necessário para corrigir as 4.063 barreiras identificadas, a Fase III estabelece uma matriz de priorização baseada na metodologia GUT (Gravidade, Urgência e Tendência), cruzada com a proximidade a equipamentos públicos.

Tab. 5 Exemplo de priorização que pode ser definida para a intervenção em barreiras de forma separada

Critério de Avaliação	Definição Técnica	Pontuação (1 a 5)
Gravidade (G)	Impacto da barreira na autonomia e segurança (ex: degrau em hospital).	5 - Extrema Gravidade
Urgência (U)	Necessidade de intervenção imediata devido ao fluxo de peões.	5 - Intervenção Imediata
Tendência (T)	Potencial de agravamento do dano se não houver intervenção.	5 - Agravamento Rápido

A aplicação desta matriz permitiu definir cinco zonas de intervenção imediata para uma primeira fase deste plano:

1. **Zona Hospitalar e Raposeira:** Devido à densidade de barreiras e à vulnerabilidade dos utilizadores. (Rebatimento com o Eixo 1.2: Acessibilidade aos Locais de Saúde);
2. **Eixo Central de Vidago (Avenida 20 de Julho):** Concentração de serviços e problemas graves de pavimentação por raízes. (Rebatimento com os Eixos 1 e 2 da Rede de Mobilidade Pedonal);
3. **Bairro Eng. Manuel Branco Teixeira (Santa Cruz) e Alto da Forca:** Foco de concentração de barreiras em passeadeiras num ambiente densamente habitado. (Rebatimento com as Fases 2 e 3 da Rede de Mobilidade Pedonal);
4. **Zona Industrial da Cocanha:** Elevado desconforto térmico e falta de interface pedonal para trabalhadores. (Rebatimento com o Eixo 2: Conforto Bioclimático e Resiliência Urbana);
5. **Rotas Escolares de Chaves:** Implementação do piso podotátil em todos os atravessamentos escolares. (Rebatimento com o Eixo 1.1: Acessibilidade às Escolas).

5.3 Eixo 3: Lugares de Mobilidade Condicionada

A autonomia de pessoas com deficiência severa depende frequentemente do uso de viaturas adaptadas. Foram identificados 34 lugares reservados no espaço público, mas apenas 71% garantem o espaço livre lateral necessário para a manobra de desembarque de cadeiras de rodas.

5.3.1 Normas de Qualificação para Estacionamento

A estratégia para este eixo assenta na conformidade estrita com o DL 163/2006. Todos os novos lugares e os 14 lugares atuais em situação de incumprimento técnico serão intervencionados para garantir:

- **Largura Útil:** Mínimo de 2,5 metros de vaga acrescidos de 1 metro de faixa de acesso lateral;
- **Conectividade Direta:** Garantir que o lugar de estacionamento comunique diretamente com o passeio através de uma rampa, eliminando barreiras como a encontrada na Avenida Dr. Francisco Sá Carneiro em Vidago;
- **Sinalização Dupla:** Reforço da sinalética horizontal (símbolo internacional de acessibilidade) e vertical (H1a + painel 11d), garantindo a visibilidade do lugar mesmo quando ocupado.



Fig. 23 Lugares de Mobilidade Condicionada no Largo do Município

De notar que, os lugares de mobilidade condicionada identificados no diagnóstico e que se pretendem solucionados ao longo das intervenções do PPAU, acompanham as fases propostas nos eixos de acessibilidade, devendo ser resolvidos à medida que as restantes barreiras são consideradas.

Assim, para os 34 lugares encontrados no diagnóstico, 20 foram considerados como ideais, sem necessidade de qualquer alteração, ao passo que os restantes 14 foram divididos entre 6 lugares na primeira fase e 8 na segunda fase.

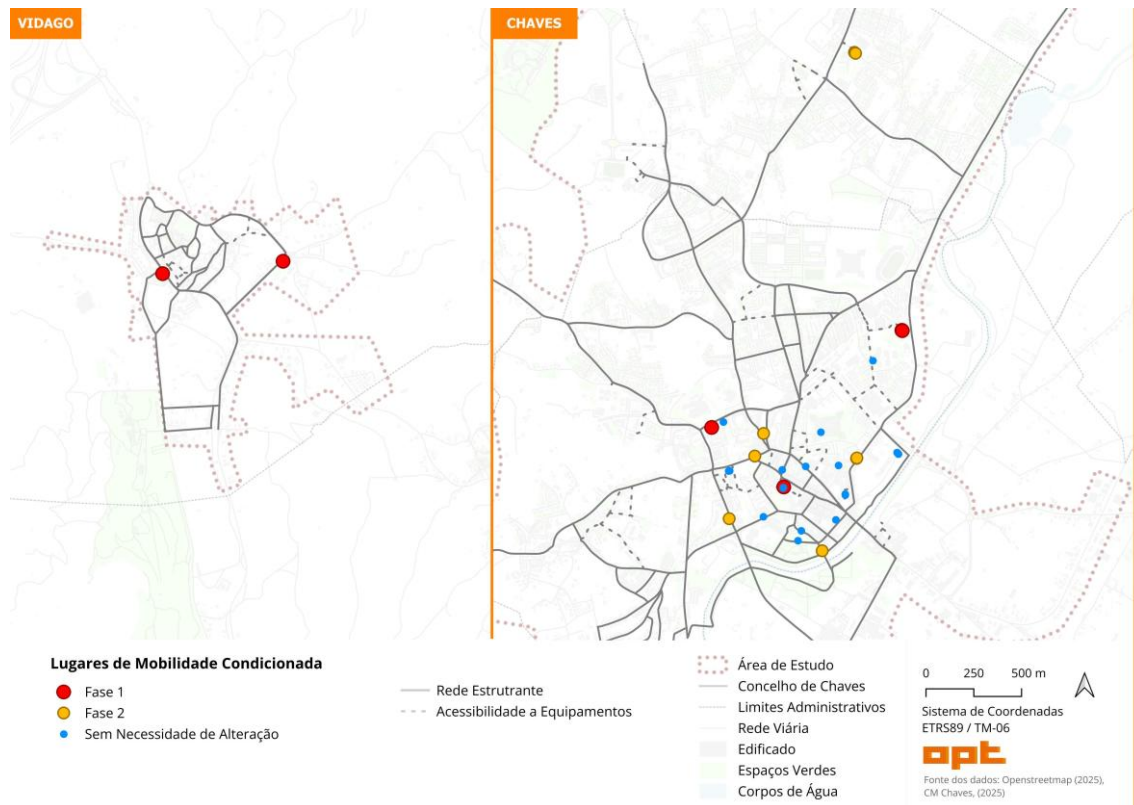


Fig. 24 Faseamento para a resolução dos Lugares de Mobilidade Condicionada em Chaves e Vidago

5.4 Eixo 4: Paragens de Transporte Público

A integração modal é essencial para reduzir a dependência do automóvel particular. Contudo, o diagnóstico revelou que 41,8% das paragens de transporte público em Chaves e Vidago não são acessíveis. Esta percentagem aumenta drasticamente em zonas periféricas, onde as paragens são configuradas como "ilhas" desconectadas de qualquer rede pedonal.

5.4.1 Transformação das Paragens em Centros de Conectividade

A estratégia para as 134 paragens avaliadas foca-se na multidimensionalidade da acessibilidade, sendo que para 131 são necessárias alterações do tipo: física, informativa e climática. Atualmente, na área de estudo, apenas 11% das paragens beneficiam de cobertura vegetal e apenas 19% possuem iluminação adequada.

Tal como nos lugares de mobilidade condicionada, as Paragens de Transporte Público devem seguir uma lógica de intervenção à medida que acompanham a resolução dos problemas da Rede de Mobilidade Pedonal, olhando inclusivamente para os restantes eixos da Acessibilidade, com especial atenção para as escolas, locais de serviços de saúde, equipamentos administrativos, superfícies comerciais, entre outros, sem esquecer os locais de grande densidade residencial ao longo da área de estudo.

Tab. 6 Exemplo de estratégia para a correção de paragens ao longo do PPAU

Indicador de Acessibilidade em Paragens	Situação Diagnosticada (%)	Meta para 2030
Conformidade da Plataforma (Nivelamento)	58,2%	100%
Presença de Abrigo com Espaço para Cadeira de Rodas	49,3%	90%
Sinalização Regulamentar (H20a e postaleta)	77,6%	100%
Conforto Bioclimático (Sombra e Iluminação)	<20%	60%

A tabela anterior sugere metas a implementar que podem ou não seguir o faseamento proposto, estabelecendo que ainda que as paragens vão sendo corrigidas ao longo das fases, estas poderão ser metas afirmadas, à medida que se vão corrigindo os problemas, uma vez que nem sempre é possível corrigir todos os problemas para todas as paragens de transporte público existentes. Assim, se foram dadas metas e um período temporal, não só as fases serão cumpridas, como existiram objetivos claros para a colocação dos elementos nas paragens, não invalidando a complementaridade da estratégia seguida.

Seguindo a lógica do faseamento ao longo da descrita Rede de Mobilidade Pedonal, para a fase 1 está prevista a requalificação de 19 paragens, para a fase 2 de 32 paragens e para a última fase 80 paragens, sendo aqui registadas todas as paragens, quer estejam

diretamente conectadas com a fase 3 ou não, garantindo que nenhuma infraestrutura fique esquecida, independentemente da sua localização na área de estudo.

A requalificação de paragens de transporte público em Chaves e Vidago é um passo determinante para garantir que o sistema de mobilidade seja verdadeiramente inclusivo, seguro e resiliente. O diagnóstico revela lacunas estruturais que quebram a “cadeia de acessibilidade”: Embora 77,6% das paragens possuam sinalização, uma fatia expressiva de 41,8% é considerada como não inacessível, impedindo o uso autónomo por pessoas com mobilidade condicionada.



Fig. 25 Paragem de transporte público sem abrigo na R. Maria Rita

Olhando ao diagnóstico é reforçada a necessidade de intervenção pelo défice de elementos básicos no apoio ao passageiro e tempo de espera pelo transporte público:

- **Conforto e espera:** Menos de metade das paragens dispõe de abrigo (49,3%) e apenas 39,6% oferecem bancos, o que penaliza severamente a população sénior e pessoas com fadiga crónica durante o tempo de espera;
- **Segurança e perceção noturna:** A gritante carência de iluminação pública (presente em apenas 19,4% dos locais) compromete a segurança real e percecionada dos utilizadores, desincentivando o uso do transporte fora do período diurno;
- **Resiliência bioclimática:** A escassa cobertura vegetal (presente em apenas 11,2% das paragens) deixa os utilizadores expostos a ilhas de calor e condições bioclimáticas adversas, tornando a espera desconfortável e potencialmente perigosa.

Converter estes pontos em interfaces acessíveis e equipados com o mobiliário adequado não é apenas uma melhoria logística. Contempla-se uma vez mais uma medida de justiça social que garante que o transporte público seja uma opção viável e digna para todos os estratos da população.

De notar, que as paragens são o principal eixo no que diz respeito ao acesso aos Polos de Emprego anteriormente apontados. Uma vez que não se justifica a ligação contínua desde o centro urbano e a rede de mobilidade estruturante ao longo das fases na chegada até estas zonas de atividade económica, pretende-se que o transporte público seja o principal potenciador de acessibilidade a estes locais. Outras localidades mais distantes como Abobeira, Vale de Anta, Vilar de Nantes e Outeiro Seco, devem ter ligações acessíveis, uma vez que a distância a percorrer a pé a partir do centro é ainda considerável.

Um exemplo de prioridade de intervenção são as paragens localizadas ao longo da Fase 1, falando de locais como a Av. Nuno Álvares, Av. do Estádio, Av. Doutor. Francisco Sá Carneiro, Av. Raposeira, e Av. Miguel Torga e ainda na EN 2 e na proximidade de equipamentos sociais. No aglomerado de Vidago, a intervenção na paragem junto à Farmácia é urgente para garantir a segurança dos utentes que atualmente aguardam sobre a berma da estrada.

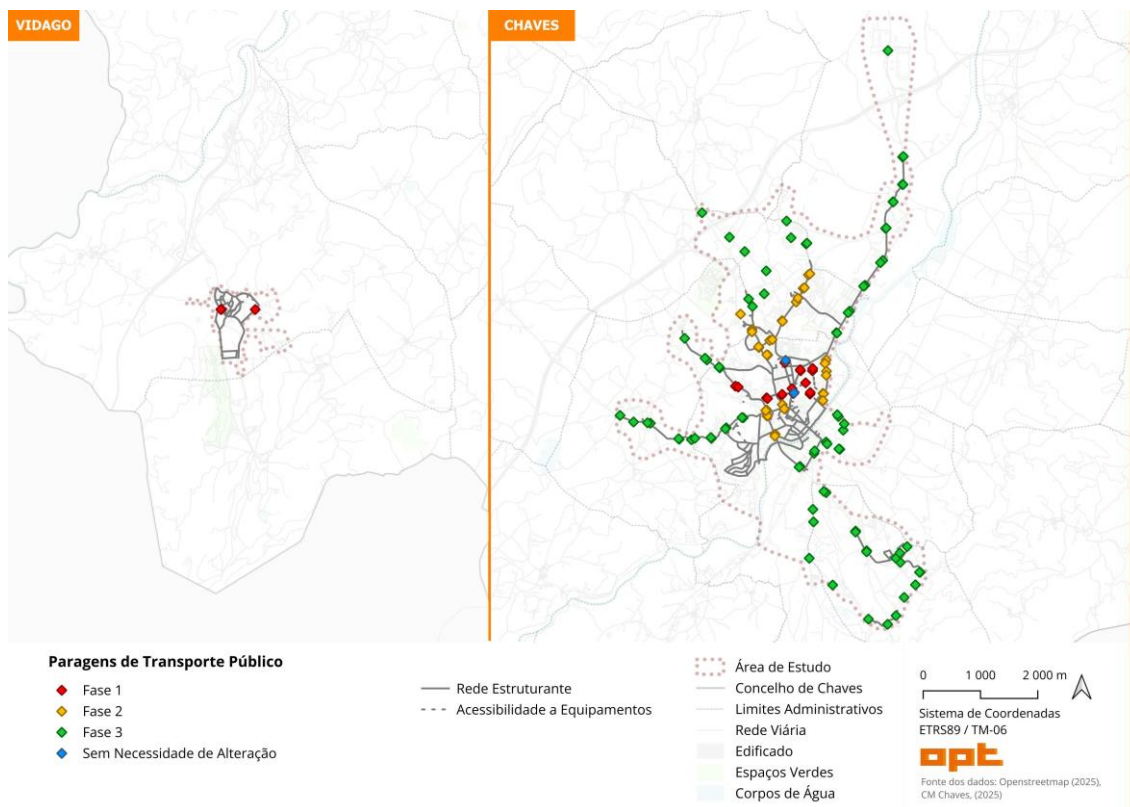


Fig. 26 Faseamento para intervenção nas Paragens de Transporte Público (Área de Estudo)

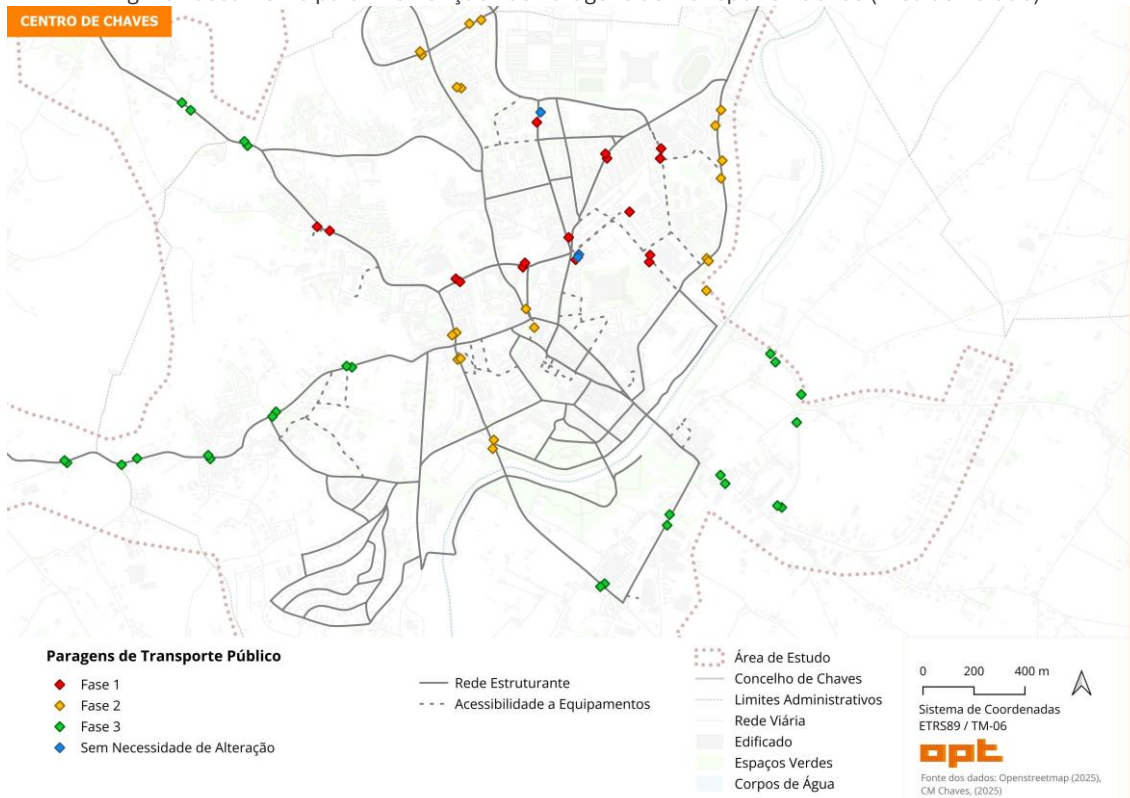


Fig. 27 Faseamento para intervenção nas Paragens de Transporte Público (Núcleo Urbano de Chaves)

5.5 Eixo 5: Recomendações para Documentos Estratégicos

O último eixo deste documento de objetivos e estratégia pretende preparar o futuro com recomendações, não só de cariz legislativo e nacional, como também especificidades e boas práticas requeridas pelo próprio município de Chaves para documentos estratégicos e de planeamento futuros, tendo sempre em conta as boas práticas da Acessibilidade no seu âmbito geográfico.

Assim, este quinto eixo tem como objetivo sistematizar as preocupações com a acessibilidade através da elaboração de recomendações para instrumentos futuros tais como o Plano Diretor Municipal (PDM), Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) e outros documentos estratégicos onde a temática seja pertinente.

Como tal, ao abrigo deste PPAU e como boa prática futura, poderão ser definidas parcelas potencialmente integráveis em zonas de coexistência, identificadas novas ligações rodoviárias ou pedonais para o reforço da permeabilidade do território e ainda a sistematização de vários perfis tipo na criação ou remodelação de novos arruamentos no concelho.

6. Conclusões e Recomendações para o Plano de Ação

A Fase III do PPAU de Chaves e Vidago marca o compromisso do município com a transformação estrutural do território. O diagnóstico evidenciou um sistema fragmentado, com défices de continuidade, conforto e funcionalidade nas suas componentes essenciais de mobilidade. A estratégia aqui apresentada estabelece o enquadramento técnico necessário para a reversão deste cenário, transformando barreiras existentes em oportunidades de inclusão e coesão territorial.

Os espaços públicos de Chaves e Vidago enfrentam desafios estruturais significativos, com a identificação de cerca de 4 063 barreiras arquitetónicas que fragmentam o território e condicionam a autonomia de uma parte relevante da população idosa. Neste contexto, a acessibilidade universal deve ser entendida como condição prévia para o exercício da cidadania e para a promoção da coesão social, superando o modelo centrado no “utilizador médio” e evoluindo para uma cidade capaz de integrar a diversidade de corpos e necessidades. Esta mudança de paradigma constitui um dos pilares para a melhoria da mobilidade pedonal, alinhando-se com os objetivos da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal (ENMAP) no planeamento urbano municipal.

Como orientação central, a implementação do plano deve priorizar a Rede de Mobilidade Pedonal, assumindo a Fase 1 como espinha dorsal de intervenção imediata, destinada a conectar os principais polos geradores de deslocações. Torna-se essencial assegurar a continuidade da cadeia de mobilidade nas três fases propostas, mitigando a fragmentação atualmente existente, que obriga frequentemente os peões a circular na faixa de rodagem. Atualmente, identificam-se mais de 150 km de vias sem passeios, evidenciando a necessidade de uma intervenção estrutural. Ao garantir corredores de acessibilidade contínua nos eixos estruturantes, o município transforma ruas predominantemente vocacionadas para o tráfego automóvel em espaços de circulação pedonal segura e qualificada.

No que respeita aos equipamentos sociais, as intervenções devem seguir a lógica dos Eixos da Acessibilidade, com foco nas “antenas” de ligação a escolas, unidades de saúde, equipamentos administrativos, terminais rodoviários e principais superfícies comerciais. No caso dos hospitais e centros de saúde, deverá ser considerada uma área de intervenção envolvente de referência, assegurando a continuidade dos percursos pedonais. Problemas críticos como a ausência de passadeiras, a falta de rebaixamentos, a degradação de pavimentos ou a interferência provocada por raízes de árvores devem ser resolvidos em conformidade com o Decreto-Lei n.º 163/2006, assumindo carácter prioritário. Estas rotas devem garantir condições de acessibilidade universal, permitindo a deslocação autónoma de todos os utilizadores, independentemente das suas limitações de mobilidade, permanentes ou temporárias.

A estratégia deve ainda integrar a dimensão da resiliência urbana através do eixo de conforto bioclimático, mitigando os efeitos de ilhas de calor identificadas no território, mediante a criação de corredores verdes e a melhoria das condições de sombreamento. Em paralelo, recomenda-se a requalificação das 131 paragens de transporte público

identificadas, com vista à sua transformação em interfaces acessíveis, dotadas de abrigo, iluminação, lugares de repouso e proteção climática. O défice de iluminação, atualmente presente em apenas 19,4% das paragens, bem como a insuficiência de abrigos adequados, compromete a segurança objetiva e percecionada, influenciando negativamente a utilização do transporte público

Ao seguir esta abordagem estruturada, o Município de Chaves transforma o diagnóstico de barreiras numa rede funcional de autonomia, promovendo um território mais inclusivo, resiliente e preparado para os desafios demográficos, climáticos e de acessibilidade da próxima década.

Por fim, a transição para a Fase IV (Plano de Ação e Programa de Investimento) requer uma articulação estreita entre os departamentos municipais de obras, ambiente e planeamento. Recomenda-se que as intervenções sejam executadas de forma integrada, assegurando que cada intervenção viária resolva simultaneamente aspetos de pavimentação, iluminação, mobiliário urbano, infraestrutura pedonal, paragens de transporte público, estacionamento acessível, segurança e conforto. Esta abordagem integrada permite otimizar recursos, reduzir redundâncias operacionais e garantir uma melhoria mais coerente e eficiente do espaço público.

7. Referências

Agência Portuguesa do Ambiente. (n.d.). *Transportes*. Sistema de Informação sobre o Estado do Ambiente. https://rea.apambiente.pt/dominio_ambiental/transportes

Aliança pela Infância & Instituto Alana. (2020). *Cidade para brincar e sentar*. Criança e Natureza. https://criancaenatureza.org.br/wp-content/uploads/2020/12/Livro-Cidade-para-Brincar-e-Sentar-v-final-_pag-dupla.pdf

Arup & Bernard van Leer Foundation. (s.d.). *Proximity of Care: Uma abordagem centrada nas crianças e nos cuidadores para cidades mais inclusivas*. Proximity of Care. <https://www.proximityofcare.com/pt/introducao/>

Assembleia Geral das Nações Unidas. (2006). *Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência*. Ministério Público. <https://www.ministeriopublico.pt/instrumento/convencao-sobre-os-direitos-das-pessoas-com-deficiencia>

Câmara Municipal de Chaves. (n.d.). *Plano Municipal de Ação Climática de Chaves*. https://www.chaves.pt/cmchaves/uploads/writer_file/document/5458/plano_municipal_de_acao_climatica_de_chaves.pdf

Centro de Notícias da ONU. (2022, 27 de outubro). *Caminhar faz bem à saúde e ao clima: ONU incentiva cidades a promover atividade física para todos*. <https://news.un.org/pt/story/2022/10/1804027>

Comissão de Coordenação do Portugal 2020. (n.d.). *Estratégia para os Direitos das Pessoas com Deficiência 2021–2030*. <https://portugal2020.pt/estrategia-para-os-direitos-das-pessoas-com-deficiencia-2021-2030/>

Comissão Europeia. (2021, 3 de março). *Declaration of the EU strategy on the rights of persons with disabilities 2021–2030*. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/ip_21_810

Copernicus. (2025, 10 de janeiro). *Global Climate Report 2024 confirms last year warmest on record*. https://defence-industry-space.ec.europa.eu/copernicus-global-climate-report-2024-confirms-last-year-warmest-record-first-ever-above-15degc-2025-01-10_en

Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. (n.d.^a). *Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência* [PDF]. Ministério Público. https://dcjri.ministeriopublico.pt/sites/default/files/documentos/instrumentos/pessoas_deficiencia_convencao_sobre_direitos_pessoas_com_deficiencia.pdf

Diário da República. (2004). *Lei n.º 38/2004, de 18 de agosto – Lei de Bases da Prevenção, Habilitação, Reabilitação e Participação das Pessoas com Deficiência*. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/38-2004-480708>

Diário da República. (2006). *Resolução do Conselho de Ministros n.º 120/2006, de 27 de setembro*. <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/resolucao-conselho-ministros/120-2006-541782>

Diário da República. (2019). *Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019*. <https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/resolucao-conselho-ministros/2019-215333146>

GET2C. (n.d.). *Mapa da Ação Climática Municipal*. <https://get2c.pt/cooler-world/mapa-da-acao-climatica-municipal/>

Habitat III Secretariat. (2016). *The New Urban Agenda*. <https://habitat3.org/the-new-urban-agenda/>

Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. (2023). *Oportunidades criadas pelas Zonas de Baixa Emissão*. <https://itdp.org/wp-content/uploads/2023/02/Oportunidades-criadas-pelas-Zonas-de-Baixa-Emissao.pdf>

Instituto Nacional de Estatística (2011). Censos 2011

Instituto Nacional de Estatística (2021). Censos 2021

Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento – ITDP Brasil. (2023). *iCam 2.0 – Índice de Caminhabilidade*. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/icam2/>

Instituto para a Mobilidade e os Transportes (2024). Documento normativo para aplicação a arruamentos urbanos. <https://www.imt-ip.pt/documentos-nacionais/>

Kim, S. W., & Brown, R. D. (2022). *Pedestrians' behavior based on outdoor thermal comfort and micro-scale thermal environments, Austin, TX*. *Science of The Total Environment*, 808, 152143.

LaClima. (n.d.). *Guia climático* [Documento PDF]. https://www.laclima.org/_files/ugd/c00453_ae3d414cdd8747f6bfab3b4f4ef26fa5.pdf

Lopes, A., & colaboradores. (2022). *Análise do ambiente térmico urbano e áreas potencialmente expostas ao calor extremo no município do Porto, Portugal*. ResearchGate. https://www.researchgate.net/publication/364387040_Analise_do_ambiente_termico_urbano_e_areas_potencialmente_expostas_ao_calor_extremo_no_municipio_do_Porto_Portugal Mobilidade Ativa Portugal. (n.d.). *Rede colaborativa para a mobilidade ativa*. <https://mobilidade-ativa.pt/rede-colaborativa/>

Mobilidade Ativa Portugal. (n.d.). *Somos todos peões*. <https://mobilidade-ativa.pt/somos-todos-peoes/>

Monteiro, A. (2009). *A importância dos espaços verdes urbanos* [Dissertação de mestrado, Universidade do Porto]. Repositório Aberto. <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/21313/2/importanciadosespacos000088232.pdf>

Organització Punt 6. (2023). *Guia per a la integració de la perspectiva de gènere als plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS)* [2.ª ed.]. https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2024/01/guia-PMUS_17-03-2023.pdf

Organização Mundial da Saúde. (2024). *Global status report on physical activity 2022: Country profiles and policy action* (WHO Publication No. 9789240109902). <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/381335/9789240109902-eng.pdf?sequence=1>

Plataforma ODS Portugal. (n.d.). *Objetivo 11: Cidades e comunidades sustentáveis*. <https://ods.pt/objectivos/11-cidades-e-comunidades-sustentaveis/>

Rodrigues, L. (2023). *A cidade de 15 minutos e o desafio da proximidade* [Tese de Mestrado, Universidade de Aveiro]. https://ria.ua.pt/bitstream/10773/40753/1/Documento_Lu%C3%ADs_Gomes.pdf

Souza, R. & Ferreira, M. (2020). Caracterização da acessibilidade e suas relações com a mobilidade e o desenvolvimento. *Frontiers in Psychology*, 11, 156. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2020.00156>

Vital Strategies. (2021). *Inspirando a mobilidade urbana que salva vidas pela melhoria do ar que respiramos*. <https://www.vitalstrategies.org/resources/inspirando-a-mobilidade-urbana-que-salva-vidas-pela-melhoria-do-ar-que-respiramos/>

Vital Strategies. (n.d.). *Accelerating city progress on clean air: Innovation and action guide*. <https://www.vitalstrategies.org/resources/accelerating-city-progress-on-clean-air-innovation-and-action-guide/>

World Health Organization. (n.d.). *Physical activity*. https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity?utm_source

