



**ATA DA REUNIÃO ORDINÁRIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE
VILA REAL, REALIZADA NO DIA 18 DE NOVEMBRO DE 2024**

N.º 24/2024

LOCAL: Casa do Povo de Águas Santas. -----

PRESIDÊNCIA: Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos (PS). -----

VEREADORES PRESENTES: Alexandre Manuel Mouta Favaio (PS), Mara
Lisa Minhava Domingues (PS), Adriano António
Pinto de Sousa (PS), Carlos Manuel Gomes
Matos da Silva (PS), Luís Manuel Tão de Sousa
Barros (PSD).-----

AUSÊNCIAS JUSTIFICADAS: Nataniel Mário Alves Araújo (PSD). -----

SECRETARIOU: Eduardo Luís Varela Rodrigues – Diretor do Departamento
Administrativo e Financeiro.-----

HORA DE ABERTURA: Declarada aberta pelo Senhor Presidente, quando eram
18H00.-----

OUTRAS PRESENÇAS: Diretora do Departamento de Planeamento e Gestão do
Território, Diretor do Departamento de Equipamentos e
Infraestruturas, Diretor do Departamento de Estratégia
e Coordenação, Presidente do Conselho de
Administração da Empresa Municipal Vila Real Social e
Presidente da Direção da Associação para o
Desenvolvimento da Régia Douro Park.-----

SUMÁRIO

I - ANTES DA ORDEM DO DIA5

II – ORDEM DO DIA

CÂMARA MUNICIPAL

1. - Festival Ornitológico Transmontano - Atribuição de subsídio5
2. - Centro Cultural e Desportivo dos Trabalhadores do Município de Vila Real -
Festividades Natalícias6

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO

3. - Contrato de Comodato a celebrar com a AD Justes – Associação para o
Desenvolvimento de Justes para Obras de Requalificação da “Antiga Escola de Justes”-
Requerente: AD Justes – Associação para o Desenvolvimento de Justes (Pessoa Coletiva
n.º 509535895).....8
4. - Pedido de Comparticipação Financeira para realização de obras na “Antiga Escola de
Águas Santas” - Requerente: G.C.S.M, Grupo de Cantares de Santa Marinha - Águas
Santas (Pessoa Coletiva n.º 510744974)15
5. - Balancete da Tesouraria - Período de 30 de outubro a 12 de novembro de 2024 ... 21

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO E GESTÃO DO TERRITÓRIO

DIVISÃO DE GESTÃO URBANÍSTICA

6. - Processo nº 14/84 - Teresa Maria Verdelho Limoeiro Guedes Marques - União de
Freguesias de Mouços e Lames21
7. - Processo nº 313/20 - Maria da Conceição Monteiro Barrias Teixeira - Freguesia de
Vila Marim24
8. - Processo nº 167/89 - Fernando Quintelas - Freguesia de Parada de Cunhos31
9. - Processo nº 420/FIS/2021 - Casa de Pasto Chaxoila - União das Freguesias de Borbela
e Lamas de Olo33

10. - Processo nº 21/84 - Apoio Real, Prestação de Serviços, Lda. e Patrick Martins Leal Carneiro - Freguesia de Vila Real	39
11. - Processo nº 482/FIS/2024 - Domingos Teixeira Batista - União das Freguesias de Mouçós e Lamares.....	43

SERVIÇOS DE PLANEAMENTO E MOBILIDADE

12. - TUVRII Incorporação de frota - Requerente: TUVRII – Urbanos de Vila Real - Requerimento n.º 16926/24	45
13. - Condicionamentos de trânsito e estacionamento – Rua cidade de Espinho - Sport Clube de Vila Real.....	49
14. - Aprovação final do Plano de Mobilidade Escolar de Vila Real.....	52
15. - Proposta de alteração da Rede e notificação ao Operador TUVR II, nos termos da Cláusula 24. ^a – Alteração da Rede, do Caderno de Encargos da Concessão do Serviço Público de Transporte Regular e Flexível do Município de Vila Real.....	54

DEPARTAMENTO DE EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS

16. - Empreitada de “Requalificação de arruamentos e meios mecânicos de elevação centro da cidade – Bairro dos Ferreiros. lote 2” - Revisão de Preços definitiva	59
17. - Aprovação do Projeto de Execução para o Projeto de Execução da Trasladação da Fonte de Santa Clara e renovação das instalações sanitárias na Rua Dom António Valente da Fonseca, Vila Real	60
18. - Abertura de procedimento para a empreitada de “Conclusão do Loteamento da Carreira Longa (2º fase) – Proc.:06/01”, consentâneo com a alínea b) do artigo 19.º do CCP- Concurso Público.....	67

DIVISÃO DE EDUCAÇÃO, DESPORTO E JUVENTUDE

19. - Open Ibérico de Vila Real - Atribuição de subsídio	74
20. - Atribuição de auxílios económicos (1º CEB – Ação Social Escolar) – Ano Letivo 2024-2025.....	75



21. - Concurso Público – Aquisição, fornecimento e distribuição de Leite Escolar para as crianças e alunos a frequentar o ensino pré-escolar e o 1º Ciclo do Ensino Básico dos Agrupamentos de Escolas do concelho de Vila Real (Ano civil 2025)77

22. - Programa Livros para Todos – Pagamentos às Livrarias – Ano Letivo 2024/202581

DIVISÃO DE CULTURA

23. - Aquisição de serviços para a colocação de Iluminação de Natal em diferentes ruas da Cidade e outros espaços de Vila Real - Relatório Final83

III – INTERVENÇÃO DO PÚBLICO86

I - ANTES DA ORDEM DO DIA

O **Senhor Presidente da Câmara Municipal**, começou por cumprimentar o Presidente da Junta de Freguesia e agradeceu a presença de todos os presentes.

Teceu algumas considerações sobre o funcionamento das reuniões públicas do executivo nas freguesias, que em regra aconteciam na Câmara Municipal, mas que praticamente não tinham quaisquer participações dos munícipes.

Explicou que eram reuniões normais do executivo onde são tratados os assuntos da Ordem de Trabalhos, mas existia a possibilidade de os munícipes poderem intervir no final da reunião colocando questões e ouvir do executivo as explicações que forem oportunas prestar sobre as mesmas.

De seguida o **Sr. Presidente da Câmara** apresentou uma proposta, nos termos do art.º 41º do Anexo I da Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro, para se realizar uma reunião extraordinária da CM às 10H00 do próximo dia 29/11/2024, com vista à aprovação das GOP's e Orçamento para 2025. -----

DELIBERAÇÃO: Aprovar a proposta.-----

II - ORDEM DO DIA

CÂMARA MUNICIPAL

- **Festival Ornitológico Transmontano**

- **Atribuição de subsídio**

----- **1.** – Presente à reunião ofício da Associação Ornitológica de Trás-os-Montes e Alto Douro registado sob o nº 18501 datado de 18/10/2024 do seguinte teor:

“Estando esta Associação empenhada em continuar, todos os anos, a levar a efeito a realização desta mostra de aves e a deste ano será realizada de 22 a 24 de novembro próximo.

Dado o constante aumento de custos de tal realização vimos juntos de V. Exa. solicitar que nos seja atribuído um subsídio, se possível, algo superior aos anos anteriores”.

Em 21/10/2022 o **Vereador Alexandre Favaio** emitiu o seguinte Despacho:

“Ao DAF, solicito a submissão de proposta de apoio de acordo com o histórico”.

A despesa tem o cabimento orçamental n.º. 4262/2024 Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 04.07.01 Projeto do PAM: 2022/A/195 Valor: 1.250,00 €.

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a proposta de atribuição de um subsídio de 1.250,00€, nos termos da alínea u) n.º 1.º do art.º 33.º do Anexo I da Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro.**-----

- **Centro Cultural e Desportivo dos Trabalhadores do Município de Vila Real**

- **Festividades Natalícias**

----- **2.** – Presente à reunião ofício do Centro Cultural Desportivo dos Trabalhadores do Município de Vila Real, registado sob o n.º 19577, datado de 06/11/2024 do seguinte teor:

“À semelhança dos anos anteriores, e como é do conhecimento de Vossa Excelência, as habituais festividades Natalícias dos trabalhadores do Município são organizadas pelo CCD:

- **Decoração do Interior do edifício da Câmara Municipal;**

- **Realização do Presépio do CCD, envolvido na mostra de Natal, iniciativa que a Câmara organiza;**

- **Missa em homenagem de todos os funcionários na Sé de Vila Real a 21/12/2024, às 18:30;**

- **Ceia de Natal a 21/12/2024 para todos os funcionários do Grupo do Município de Vila Real e seus reformados;**

- **Festa de Natal para os mais pequenos, com animação, entrega de prendas e lanche a 22/12/2024.**

Estas festas, em plena época natalícia, pretendem, essencialmente, ser mais um espaço de alegre e salutar convívio entre todos os Trabalhadores do Município de Vila Real e respetivas famílias, pelo que a Direção do Centro Cultural e Desportivo dos Trabalhadores do Município de Vila Real (CCD) as considera de extrema importância para a preservação de um bom ambiente de trabalho entre todos.

Neste sentido, e também porque tais iniciativas têm encontrado, junto dos munícipes de Vila Real e de quem nos visita na época natalícia, reações extremamente positivas e mesmo elogiosas, vimos, pelo presente, solicitar a V. Exa autorização e cooperação para que tal se possa verificar, assim como um apoio financeiro. Este apoio é necessário para o êxito das atividades, uma vez que as questões sociais são ainda mais importantes nesta época do ano, para o reforçar dos laços de solidariedade entre as nossas famílias.

No decurso deste pedido, e por forma a otimizar o aproveitamento dos recursos que nos poderão ser concedidos, especificamos os valores que, em reunião da Direção, foram avaliados, tendo sempre em conta o que mais conviria para os nossos sócios. Desta forma, após a análise das propostas que nos foram apresentadas, concluímos que 35 Euros por pessoa será o valor a pagar pela **Ceia**, assim, acordámos que o sócio pagará 18 Euros, e o não sócio pagará 28 euros, estimando uma adesão de cerca de 200 pessoas. Para além desta despesa, o valor para as prendas da **Festa de Natal dos Filhos dos Trabalhadores** será de cerca de 5 000 Euros (devido à inclusão dos funcionários das escolas, o número de associados aumentou muito significativamente) e o **Presépio** terá um valor aproximado de 800 Euros".

Por Despacho de 05/11/2024 o Senhor Presidente remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal, propondo um subsídio de 4.000,00 €.

A despesa tem o cabimento orçamental n.º 4511/2024 Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 04.07.01 Projeto do PAM: 2022/A/72 Valor: 4.000,00 €-----

-----**DELIBERAÇÃO:** Aprovar a proposta de atribuição de um subsídio de 4.000,00 €, nos termos da alínea p) n.º 1.º do art.º 33.º do Anexo I da Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro.-----

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO

- Contrato de Comodato a celebrar com a AD Justes – Associação para o Desenvolvimento de Justes para Obras de Requalificação da “Antiga Escola de Justes”

- Requerente: AD Justes – Associação para o Desenvolvimento de Justes (Pessoa Coletiva n.º 509535895)

----- 3. - Presente à reunião informação da Divisão Jurídica e de Fiscalização do seguinte teor:

“Informação:

Enquadramento:

1. Entre a União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes, Pessoa Coletiva n.º 510839991 e a AD Justes – Associação para o Desenvolvimento de Justes, Pessoa Coletiva n.º 509535895 foi celebrado, em 29/09/2014, contrato de subarrendamento de imóvel sito no lugar de Justes da União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes, inscrito na matriz predial urbana da União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes sob o artigo n.º 832, com origem no artigo urbano n.º 487 da extinta freguesia de Justes e descrito na Conservatória do Registo Predial de Vila Real com o n.º 1094.

2. O mesmo imóvel tinha sido cedido através de contrato de arrendamento celebrado entre a União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes e o Município de Vila Real, no dia 24/09/2013.

3. Por requerimento datado de 29/09/2024, a AD Justes – Associação para o Desenvolvimento de Justes vem solicitar à União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes a celebração de um contrato de comodato por 20 anos da Escola de Justes, “tripartido entre a CMVR, Junta STCJ e AD Justes, em substituição do atual contrato de subarrendamento da Escola de Justes”.

4. Este pedido surge no contexto de a AD Justes – Associação para o Desenvolvimento de Justes pretender realizar obras no espaço da Escola de Justes de acordo com a descrição

efetuada no documento “Projeto de intervenção e Obras de requalificação da Escola de Justes” e com o “Projeto de arquitetura na Escola de Justes”.

5. As obras a realizar consistem, segundo a informação avançada pela AD Justes – Associação para o Desenvolvimento de Justes, na requalificação do edifício da escola e na edificação de um edifício novo conforme planta de implantação.

6. Através do requerimento n.º 17133, 30/09/2024, a União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes vem informar a Câmara Municipal que concorda com o pedido de contrato de comodato por 20 anos da Escola de Justes à AD Justes em substituição do atual contrato de arrendamento da Escola de Justes, de acordo com o pedido feito pela AD Justes.

Análise:

1. Em reunião de Câmara Municipal de 28/11/2011 foi deliberado autorizar a celebração de contrato de arrendamento celebrado entre a União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes e o Município de Vila Real.

2. Em reunião de Câmara Municipal de 29/09/2014 foi deliberado autorizar a União de Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes a subarrendar o ex-edifício escolar à AD Justes - Associação para o Desenvolvimento de Justes.

3. Analisado o pedido de celebração de contrato de comodato por 20 anos da Escola de Justes à AD Justes em substituição do atual contrato de arrendamento, cumpre informar o seguinte: “Comodato” é o contrato gratuito pelo qual uma das partes entrega à outra certa coisa, móvel ou imóvel, para que se sirva dela, com a obrigação de a restituir, nos termos previstos nos artigos 1129.º e seguintes do Código Civil.

4. A AD Justes – Associação para o Desenvolvimento de Justes veio solicitar à União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes a celebração de um contrato de comodato por 20 anos da Escola de Justes.

5. Por sua vez, a União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes já informou a Câmara Municipal que concorda com o pedido de contrato de comodato por 20 anos da

Escola de Justes à AD Justes em substituição do atual contrato de arrendamento da Escola de Justes.

6. Face ao exposto, para que seja possível a celebração do contrato de comodato deve a Câmara Municipal deliberar quanto à cessação dos efeitos do contrato de arrendamento celebrado entre o Município de Vila Real e a União das Freguesias, que tem por objeto o ex-edifício escolar, devendo para isso revogar a deliberação de CM de 28/11/2011.

7. A referida cedência através de contrato de comodato, condicionada à aprovação da candidatura ao “Programa para Remodelação da Escola de Justes”, permitirá a requalificação do edifício da Escola, ficando as referidas obras dependentes da validação dos serviços municipais competentes e da autorização da Câmara Municipal.

Conclusão:

Assim, ao abrigo das alíneas u) e ee) do n.º 1 do artigo 33.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, pode o Executivo Municipal deliberar sobre a:

- Revogação da deliberação de Câmara Municipal de 28/11/2011 e consequente reversão do imóvel cedido através de contrato de arrendamento à União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes a favor do Município;
- Cedência, em regime de direito de comodato, do imóvel sito no lugar de Justes (Ex-Escola de Justes) da União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes, inscrito na matriz predial urbana da União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes sob o artigo n.º 832, com origem no artigo urbano n.º 487 da extinta freguesia de Justes e descrito na Conservatória do Registo Predial de Vila Real com o n.º 1094, nos termos da minuta que se anexa”.

Em 13/11/2024 a **Chefe de Divisão** emitiu o seguinte parecer:

“Propõe-se que o presente assunto seja submetido a reunião do Executivo Municipal para deliberação, nos termos da conclusão do parecer.”

Em 13/11/2024 o **Diretor do DAF** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Sr. Presidente,

Concordo. Pode ser presente à reunião da CM para aprovação, nos termos da informação dos serviços. “

Por Despacho de 13/11/2024 o **Senhor Presidente da Câmara** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.

(Minuta de) Contrato de Comodato entre o Município de Vila Real e a AD Justes – Associação para o Desenvolvimento de Justes para a cedência do Ex-Edifício Escolar - imóvel sito no lugar de Justes da União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes

PRIMEIRO OUTORGANTE: MUNICÍPIO DE VILA REAL, sito na Avenida Carvalho Araújo, pessoa coletiva n.º 506359670, representado pelo Presidente da Câmara Municipal de Vila Real, Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos, no exercício de competência própria, conferida pela alínea f), n.º 2 do artigo 35.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, à redação atual,

E

SEGUNDO OUTORGANTE: AD JUSTES – ASSOCIAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO DE JUSTES, com sede no xxxxxxxx, pessoa coletiva n.º 509535895, neste ato representado pelo Exmo. Senhor Presidente da Direção xxxxxx,

Considerando que:

- a. Nos termos da alínea e) do n.º 1 do artigo 23.º da Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro, os municípios dispõem de atribuições no domínio do património, cultura e ciência;
- b. O Município de Vila Real é legítimo dono e proprietário de imóvel sito no lugar de Justes (Ex-Edifício Escolar) da União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes, inscrito na matriz predial urbana da União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes sob o artigo n.º 832, com origem no artigo urbano n.º 487 da extinta freguesia de Justes e descrito na Conservatória do Registo Predial de Vila Real com o n.º 1094;

- c. A AD Justes – Associação para o Desenvolvimento de Justes pretende efetuar uma candidatura ao “Projeto de intervenção e Obras de requalificação da Escola de Justes”, sendo que as obras a realizar consistem na requalificação do edifício da Ex-Escola primária.

É livremente e de boa-fé celebrado e reciprocamente aceite o presente contrato de comodato, em conformidade com a deliberação da Câmara Municipal ./../..., que se regerá pelas seguintes cláusulas:

Cláusula Primeira

(Objeto)

O presente contrato tem por objeto a cedência, em regime de comodato, do imóvel sito no lugar de Justes (ex-edifício escolar) da União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes, inscrito na matriz predial urbana da União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes sob o artigo n.º 832, com origem no artigo urbano n.º 487 da extinta freguesia de Justes e descrito na Conservatória do Registo Predial de Vila Real com o n.º 1094 (Anexo I).

Cláusula Segunda

(Finalidade)

Pelo presente contrato, o Município de Vila Real entrega ao Segundo Outorgante e, este aceita, o “imóvel sito no lugar de Justes (ex-edifício escolar) da União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes”, a título gratuito, para que este o utilize no desenvolvimento de atividades culturais e sociais com vista ao desenvolvimento da localidade de Justes, do concelho de Vila Real.

Cláusula Terceira

(Prazo)

O presente contrato de comodato é celebrado pelo prazo de 20 anos, com início da data da sua assinatura, sendo sucessivamente renovável por iguais períodos, salvo se qualquer uma das partes o denuncie, com a antecedência mínima de sessenta dias, antes do termo inicial ou de qualquer uma das suas renovações.

Cláusula Quarta

(Obrigações do Segundo Outorgante)

O AD Justes – Associação para o Desenvolvimento de Justes compromete-se a:

1. Promover a plena utilização do equipamento, dando uso continuado e interrupto ao fim que se destina o presente comodato;
2. Assegurar os encargos de manutenção, gestão e conservação da infraestrutura;
3. Utilizar o imóvel para os fins definidos no contrato;
4. Guardar e conservar o bem emprestado como se fosse seu e não utilizar a coisa de forma imprudente;
5. Utilizar o bem de acordo com a sua natureza e limitado aos termos do disposto no contrato;
6. Não proporcionar o uso da coisa a terceiros, a menos que tenha autorização do comodante para tal;
7. Não aplicar a coisa a um fim diverso daquele a que se destina;
8. Restituir a coisa no final do contrato, em bom estado de conservação.

Cláusula Quinta

(Obrigações do Primeiro Outorgante)

O Município de Vila Real compromete-se a:

1. Ceder, a título gratuito, o ex-edifício escolar de Justes da União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes ao Segundo Outorgante, devidamente identificado na cláusula 1.ª;
2. Garantir que o espaço cedido será utilizado para os fins previstos, nomeadamente para o desenvolvimento de atividades culturais e sociais com vista ao desenvolvimento da localidade de Justes, do concelho de Vila Real;
3. Permitir que o Segundo Outorgante realize benfeitorias na infraestrutura cedida, designadamente obras de requalificação do edifício da Ex-Escola de Justes, sempre com a autorização prévia escrita do Município de Vila Real e acompanhamento técnico dos serviços camarários.

Cláusula Sexta

(Incumprimento e resolução do contrato)

A qualquer uma das partes é conferido o direito de resolução do contrato de comodato,

desde que se verifique ter havido por uma das partes o incumprimento das obrigações consubstanciadas no presente contrato.

Cláusula Sétima

(Norma de devolução ou entrega)

Cessando a vigência do presente contrato, o Segundo Outorgante entregará ao Primeiro Outorgante o imóvel, em bom estado de conservação e funcionamento, salvo as deteriorações inerentes a uma prudente utilização do mesmo.

Cláusula Oitava

(Norma de devolução ou entrega)

Nos casos omissos aplicar-se-ão as disposições constantes dos artigos 1129.º a 1141.º do Código Civil.

Cláusula Nona

(Foro competente)

Para resolução de todos os litígios decorrentes do presente contrato quer referentes à sua interpretação, quer referentes à sua execução, fica estipulada a competência do Tribunal Administrativo e Fiscal de Mirandela, com expressa renúncia a qualquer outro.

Cláusula Décima

(Disposições Finais)

1. As Partes poderão estabelecer e formalizar os acordos necessários à concretização, efetiva e cabal, do previsto no presente contrato.
2. Qualquer alteração ao presente protocolo só será válida desde que acordada pelas partes por escrito, com menção expressa de cada uma das cláusulas eliminadas e da redação que passa a ter cada uma das aditadas ou modificadas.
3. Qualquer dúvida, esclarecimento ou pormenorização que resulte ou se imponha durante a execução do presente protocolo será decidida por mútuo acordo e constará de documento outorgado pelas Partes, que se considerará como parte integrante deste protocolo.

O presente contrato foi lido em voz alta, na presença simultânea de todos os intervenientes e explicado o seu conteúdo e efeitos, na forma legal, e vai ser assinado pelos outorgantes pela ordem que foram mencionados.

Celebrado em Vila Real, no dia ... do mês ... de ..., em duplicado, ficando cada um dos outorgantes com o respetivo exemplar”-----

-----**DELIBERAÇÃO:** 1- Revogar a deliberação de Câmara Municipal de 28/11/2021 e consequente reversão do imóvel (ex-escola de Justes) a favor do Município, cedido através de contrato de arrendamento à União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes. -----
2- Aprovar a cedência do imóvel, ex-escola de Justes, à AD Justes – Associação para o Desenvolvimento de Justes em regime de Comodato, nos termos do Protocolo e informação dos serviços. -----

- Pedido de Comparticipação Financeira para realização de obras na “Antiga Escola de Águas Santas”

- Requerente: G.C.S.M. Grupo de Cantares de Santa Marinha - Águas Santas (Pessoa Coletiva n.º 510744974)

----- 4. - Presente à reunião informação da Divisão Jurídica e de Fiscalização do seguinte teor:

“Informação:

1. Foi celebrado contrato de arrendamento no dia 24/09/2013 entre a Câmara Municipal de Vila Real e a Junta de Freguesia de São Tomé do Castelo do imóvel sito no lugar de Águas Santas (Antiga Escola de Águas Santas) da União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes, atualmente inscrito na matriz predial urbana da União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes sob o artigo n.º 1689, com origem no artigo urbano n.º 1505 da extinta freguesia de São Tomé do Castelo e descrito na Conservatória do Registo Predial de Vila Real com o n.º 4062.

2. Nos termos da Cláusula 5.^a do contrato de arrendamento celebrado entre a Câmara Municipal de Vila Real e a Junta de Freguesia de São Tomé do Castelo: “(...) *são da exclusiva competência do segundo outorgante [Junta de Freguesia de São Tomé do Castelo] todas as responsabilidades e encargos de manutenção, gestão e conservação da infraestrutura ora entregue (...)*”.
3. A Junta de Freguesia de São Tomé do Castelo, através de ofício n.º 3258 com entrada de 22/04/2014, solicitou à Câmara Municipal autorização para ceder a sua posição ao Grupo de Cantares de Santa Marinha, de Águas Santas, comprometendo-se esta Associação a respeitar os fins previstos no contrato assinado.
4. O referido assunto foi presente na Reunião de Câmara Municipal de 29/09/2014 tendo-se deliberado autorizar a União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes a subarrendar o ex-edifício escolar ao Grupo de Cantares de Santa Marinha, de Águas Santas, nos termos da informação dos serviços.
5. Vem agora a União das Freguesias São Tomé do Castelo e Justes, através do ofício registado sob o n.º 11571, datado de 04/07/2024, solicitar o seguinte:
“A Junta de Freguesia de São Tomé do Castelo e Justes vem por este modo anexar o contrato de Subarrendamento ao Grupo de Cantares de Santa Marinha, de Águas Santas celebrado em setembro de 2014 entre ambas as partes, solicitando o respetivo acordo de arrendamento da Câmara com a Junta de Freguesia. Em colaboração com o Grupo de Cantares, concordamos na urgência das obras para melhoramento do piso e das janelas, cujo orçamento se anexa.”
6. A União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes anexa contrato de subarrendamento de edifício para fins não habitacionais, celebrado no dia 29/09/2014, entre a União das Freguesias e o Grupo de Cantares de Santa Marinha – Águas Santas.
7. A União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes anexa ainda orçamentos para Preparação de trabalhos, movimentações de terras e demolições; Fundações – Infraestruturas; Estrutura de betão armado – Superestruturas e Acabamentos no valor total de 8041,25€ (sem IVA); e porta de entrada com duas empenas, metade de cima em vidro e restante tapado e janelas com fixos nas laterais e oscilobatentes no valor total de 2800,00€ (com IVA).
8. Com a celebração do contrato de subarrendamento, nos termos da cláusula 5.^a do referido contrato: “*Durante o prazo estabelecido nas cláusulas anteriores são da exclusiva competência dos segundos outorgantes [G.C.S.M – Águas Santas] todas as*

responsabilidades e encargos de manutenção, gestão e conservação da infraestrutura ora entregue (...)..

9. Face ao solicitado pela União das Freguesias São Tomé do Castelo e Justes e pelo Grupo de Cantares de Santa Marinha - Águas Santas, realização de obras no edifício e pedido de apoio financeiro, a Divisão de Obras Municipais (DOM) do Departamento de Equipamentos e Infraestruturas (DEI) informou, em 14/10/2024, o seguinte:

“Os valores apresentados encontram-se dentro dos valores praticados no mercado”.

10. Por sua vez, o Diretor do Departamento de Equipamentos e Infraestruturas, a 15/10/2024, remeteu o assunto ao Sr. Vereador, Dr. Alexandre Favaio, informando o seguinte:

“Junto envio informação solicitada”.

11. Por despacho datado de 06/11/2024, o Sr. Presidente da Câmara Municipal propõe um apoio de 9.285,90€, que corresponde à percentagem de 85,65% do investimento elegível sem IVA.

12. Os apoios a conceder pelo Município no âmbito do previsto no Código Regulamentar do Município de Vila Real (CRMVR) podem revestir as seguintes modalidades: a) Programa de apoio ao desenvolvimento associativo; b) Programa de apoio a infraestruturas; c) Programa de apoio a equipamentos e modernização associativa; d) Programa de apoio a atividades de carácter pontual.

13. Os apoios do programa de apoio a infraestruturas destinam-se à construção, conservação, reabilitação ou remodelação de instalações e assumem a forma de participação financeira.

14. Nos termos do Artigo G-1/29º do CRMVR enquadram-se neste âmbito, nomeadamente o apoio financeiro no custeamento de obras de conservação, reabilitação, remodelação de instalações existentes ou construção de novas instalações.

15. As candidaturas ao programa de apoio a infraestruturas devem ser acompanhadas da planta de localização e dos elementos necessários à apreciação do pedido, designadamente orçamentos de empreiteiros, em número não inferior a três, ficando as requerentes obrigadas, posteriormente, a apresentar os comprovativos da realização da despesa financiada.

16. Nos termos do disposto nas alíneas a), e) e f) do n.º 2 do artigo 23.º do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, os municípios dispõem de atribuições nos seguintes

domínios: equipamento rural e urbano; património, cultura e ciência; tempos livres e desporto.

17. Concretamente, compete à Câmara Municipal, de acordo com a alínea o) do n.º 1 do artigo 33.º do referido diploma, deliberar sobre as formas de apoio a entidades e organismos legalmente existentes e ainda apoiar ou compartilhar, pelos meios adequados, no apoio a atividades de interesse municipal.
18. Atendendo ao disposto no n.º 1 do artigo 198.º e na alínea e) do artigo 213.º do CRCSPSS e na alínea e) do artigo 177.º-B do CPPT, “a autarquia não pode deliberar atribuir ou proceder ao pagamento de apoios públicos, sem previamente solicitar o comprovativo da situação contributiva e tributária regularizada, independentemente do montante do apoio a conceder” (Cf. Parecer n.º INF_USJAAL_SO_3055/2024 da CCDR Norte, de 06.03.2024) (sublinhado nosso).
19. A atribuição do apoio fica assim dependente da comprovação em como a entidade a apoiar tem a sua situação regularizada perante a Segurança Social e as Finanças.
20. Mais se informa que o apoio financeiro atribuído às diversas candidaturas apresentadas fica condicionado à dotação orçamental anualmente inscrita para o efeito no plano de atividades e orçamento do Município.

Em face do exposto, deve o Executivo Municipal deliberar quanto à autorização da realização de obras de conservação (pisos e janelas) na Antiga Escola de Águas Santas e de seguida deliberar quanto à atribuição do apoio, que será formalizada através da assinatura de Contrato Programa, cuja minuta se anexa”.

Em 13/11/2024 a **Chefe de Divisão** emitiu o seguinte parecer:

“Propõe-se que o presente assunto seja submetido a reunião do Executivo Municipal.”

Em 13/11/2024 o **Diretor do DAF** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Sr. Presidente,

Concordo. Pode ser presente à reunião da CM para aprovação, nos termos da informação dos serviços.”

Por Despacho de 14/11/2024 o **Senhor Presidente da Câmara** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal”.

A despesa tem o cabimento orçamental n.º. 4553/2024 Classificação Orgânica: 02
Classificação Económica: 08.07.01 Projeto do PAM: 2022/A/106 Valor: 9.285,90 €.

CONTRATO-PROGRAMA

Nos termos da alínea o) do n.º 1 do artigo 33.º do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, é celebrado o seguinte Contrato-Programa entre:

1º Outorgante - Câmara Municipal de Vila Real;

e

2º Outorgante - G.C.S.M, Grupo de Cantares de Santa Marinha - Águas Santas;

que se rege pelas cláusulas seguintes:

Cláusula 1ª

Objeto

Constitui objeto do presente Contrato-Programa a definição do processo de cooperação financeira entre as partes contratantes com vista à realização das **“Obras na Antiga Escola Primária de Águas Santas – imóvel sito no lugar de Águas Santas da União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes, inscrito na matriz predial urbana da União das Freguesias de São Tomé do Castelo e Justes sob o artigo n.º 1689 e descrito na Conservatória do Registo Predial de Vila Real com o n.º 4062”**, cujo investimento global se estima em 10.841,25€ (sem IVA incluído), previamente validado pelos serviços técnicos municipais.

Cláusula 2ª

Período de Vigência do Protocolo

O presente contrato aprovado na sessão de Câmara Municipal de xx/xx/2024 produz efeitos a partir do momento da sua assinatura e cessa em 31/12/2024.

Cláusula 3ª

Direitos e Obrigações das Partes

1. Compete à Câmara Municipal:
 - a) Prestar o apoio técnico que eventualmente lhe for solicitado;
 - b) Acompanhar a execução física dos trabalhos através dos serviços técnicos municipais;
 - c) Garantir a comparticipação financeira e transferir o montante do financiamento constante da Cláusula 4ª.
 - d) Ajustar o valor da comparticipação, em função do valor efetivamente realizado.

2. Compete ao G.C.S.M, Grupo de Cantares de Santa Marinha - Águas Santas:
 - a) Exercer os poderes que integram a sua qualidade de dono da obra, nomeadamente a gestão administrativa e financeira do investimento;
 - b) Promover a realização dos trabalhos e fiscalizar adequadamente a sua execução;
 - c) Elaborar a conta final da obra, remetendo à Câmara Municipal cópia dos documentos da despesa, no prazo de 30 dias após a realização da mesma;
 - d) Cumprir as orientações técnicas que a Câmara Municipal eventualmente apresentar;
 - e) Não afetar a comparticipação recebida a fim diverso do referido na Cláusula 1ª.

Cláusula 4ª

Instrumentos Financeiros e Responsabilidade de Financiamento

1. A comparticipação financeira da Câmara Municipal é 85,65% do investimento elegível sem IVA a que corresponde a importância de 9.285,90€, a qual será suportada pela dotação do projeto PAM nº 2022/A/xxx, com a classificação económica xx.xx.xx, com a classificação orgânica 02 e com o cabimento nº xxxx/2024.
2. O processamento da comparticipação financeira será efetuado mediante pedido de pagamento formulado pela Associação, sendo desbloqueado da seguinte forma:
 - 50% - a título de adiantamento;
 - 40% - desde que a execução física seja superior a 75%, validada pelos serviços municipais.
 - 10% - com envio de conta final, dos documentos de despesa e fotografias demonstrativas da execução do investimento.
3. O G.C.S.M, Grupo de Cantares de Santa Marinha - Águas Santas apresentou a declaração de situação contributiva regularizada com o n.º xxxxxxxxxxxx, emitida em xx/xx/2024 e certidão da Autoridade Tributária e Aduaneira comprovativa da situação tributária regularizada, emitida em xx/xx/xxxx.

Cláusula 5ª

Resolução do Protocolo

1. Qualquer dos outorgantes pode resolver o presente Contrato-Programa, perante o incumprimento de alguma das suas cláusulas pela outra parte.
2. Caso o incumprimento seja da responsabilidade do G.C.S.M, Grupo de Cantares de Santa Marinha - Águas Santas a Câmara Municipal terá direito a ser reembolsada de todas as verbas transferidas ao abrigo do presente Contrato-Programa”-----

-----**DELIBERAÇÃO:** Aprovar celebração de Contrato Programa, com o G.C.S.M, Grupo de Cantares de Santa Marinha - Águas Santas, nos termos da Minuta proposta. -----

- **Balancete da Tesouraria**

- **Período de 30 de outubro a 12 de novembro de 2024**

----- 5. - Presente à reunião o Balancete da Tesouraria de 30 de outubro a 12 de novembro/2024, o qual apresenta o seguinte movimento de valores em (euros):

Saldo do Período Anterior	16 941 981,28
Cobrado Durante o Período	642 564,54
Pago Durante o Período	1 443 407,29
Saldo para a Semana Seguinte	16 141 138,53
Discriminação do Saldo	
• De Operações Orçamentais	14 887 998,15
• De Operações Não Orçamentais	1 253 140,38

-----**DELIBERAÇÃO:** Tomar conhecimento.-----

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO E GESTÃO DO TERRITÓRIO

DIVISÃO DE GESTÃO URBANÍSTICA

- **Processo nº 14/84**

- **Teresa Maria Verdelho Limoeiro Guedes Marques**

- **União de Freguesias de Mouços e Lamares**

----- 6. - Presente à reunião requerimento de Teresa Maria Verdelho Limoeiro Guedes Marques registado sob o nº 10883/24, datado de 20/06/2024, submetendo para apreciação

do Executivo Municipal um pedido alteração ao lote n.º 13, do Loteamento localizado em Ponte, União de Freguesia de Mouçós e Lamares.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

A. ANTECEDENTES

Em 2024.07.15, foi emitido o parecer desfavorável que se anexa, devidamente comunicado à requerente nos termos do CPA, em 2024.07.18 através do ofício n.º 3381.

1. INTRODUÇÃO

Através do requerimento n.º 10883 de 2024.06.20 constantes do processo n.º 14/84, vem o Requerente apresentar um pedido alteração ao lote n.º 13, do Loteamento localizado em Ponte, Mouçós.

2. ENQUADRAMENTO LEGAL

A pretensão apresentada pelo Requerente tem enquadramento legal na al a) do n.º 2 do artigo 4.º do RJUE.

3. ANTECEDENTES

Alvará de loteamento n.º 5/94 emitido em 1994.10.31.

4. INSTRUÇÃO DO PEDIDO

4.1 Documentos apresentados

São apresentados todos os elementos previstos para a operação urbanística pretendida, pelo que nada a referir.

4.2 Análise dos elementos apresentados

Os elementos apresentados encontram-se em conformidade com a legislação aplicável, pelo que nada a referir.

4.3 Georreferenciação

Nada a referir.

4.4 Legitimidade / Certidão da Conservatória do Registo Predial

O Requerente faz o pedido na qualidade de proprietário, de acordo com a Certidão da Conservatória do Registo Predial apresentada.

5. LOCALIZAÇÃO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

5.1 Carta de Ordenamento do PDM

O lote objeto da presente operação, encontra-se, de acordo com a Planta de ordenamento do PDM, inserido Espaços Verdes de Enquadramento.

5.2 Carta de condicionantes / Servidões

A área objeto da presente intervenção não se encontra abrangido por qualquer servidão ou restrição de utilidade pública.

6. PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS E SERVIÇOS MUNICIPAIS

Não aplicável.

7. ANÁLISE DA PRETENSÃO

7.1 Caracterização da pretensão

O presente aditamento visa a alteração da área e dos parâmetros do lote n.º 13, com recurso à junção da área uma parcela omissão à matriz, ao referido lote

7.3 Conformidade do projeto de arquitetura com o Plano Diretor Municipal

Artigo 62.º - Caracterização e Regime

De acordo com a alínea a), do n.º 2, do artigo 62º, do Regulamento do PDM, em Áreas Verdes de Enquadramento e sem prejuízo do uso atual e da legislação geral aplicável, são interditas as operações de loteamento urbano.

A alteração pretendida para o lote n.º 13, alteração da sua área, dos seus limites e parâmetros, não se enquadra na alínea acima referida.

8. CONCLUSÃO / PROPOSTA DE DECISÃO

Em face do exposto, e ao abrigo da alínea a), do n.º 1, do artigo 24º, do RJUE, propõe-se a emissão de parecer desfavorável à pretensão apresentada, uma vez que a mesma não cumpre os parâmetros/aspectos urbanísticos aplicáveis referidos nos pontos 7.3.

Mais se informa que, nos termos e para os efeitos dos artigos 121.º e 122.º do Código do Procedimento Administrativo, propõe-se a notificação do requerente para, no prazo de 20 dias a contar da receção da presente informação, em sede de audiência prévia, se pronunciar, querendo, sobre o que entender por relevante, podendo apresentar elementos e requerer diligências que considere necessárias, sob pena de indeferimento da pretensão e adoção das medidas de tutela/reposição da legalidade urbanística necessárias e adequadas à reposição da legalidade urbanística violada.

Propõe-se ainda que seja dado conhecimento ao Requerente que, caso não se pronuncie sobre o projeto de decisão no prazo concedido para a realização da audiência prévia o mesmo torna-se definitivo.”

B. ANÁLISE

Até esta data não foi apresentado qualquer elemento adicional ao processo.

C. CONCLUSÃO

Em face do exposto, e ao abrigo da alínea a), do n.º 1, do artigo 24º, do RJUE, propõe-se o indeferimento do presente pedido de alteração ao alvará de loteamento”.

Em 30/10/2024 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.

Propõe-se o envio à reunião da Câmara Municipal, para deliberar o indeferimento do pedido de alteração ao loteamento, nos termos da informação”.

Por Despacho de 30/10/2024 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Indeferir o pedido, nos termos da informação dos serviços.**-----

- **Processo nº 313/20**

- **Maria da Conceição Monteiro Barrias Teixeira**

- **Freguesia de Vila Marim**

----- 7. - Presente à reunião requerimento de Maria da Conceição Monteiro Barrias Teixeira registado sob o nº 14627/24, datado de 19/08/2024, submetendo para apreciação do Executivo Municipal a apresentação de elementos ao pedido de legalização de edifício destinado a apoio à atividade agrícola, sito em Lugar de Barrianças, Ramadas, Vila Marim.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

“NOVA PRÉVIA

Após consulta do processo em referência, verifica-se que o pedido alvo de reconhecimento de interesse público municipal se referia à regularização da atividade de exploração pecuária, tendo sido deferido o pedido de legalização de edifícios destinados a apoio à atividade agrícola / pecuária, com enquadramento no artigo 86.º-A do Regulamento do Plano Diretor Municipal (PDM).

O presente, referindo-se a um pedido de legalização de edifício destinado a apoio à atividade agrícola, não se enquadra no referido reconhecimento e terá enquadramento no artigo 86.º-B do Regulamento do PDM.

1. INTRODUÇÃO

Através de requerimento n.º 14627/24 de 19.08.2024, constante do processo n.º 313/20, vem a requerente anexar elementos ao **Pedido de Legalização de edifício destinado a apoio à atividade agrícola**, sito em Lugar de Barrianças, Ramadas, Vila Marim, inscrito na matriz predial sob o artigo n.º 2018 da freguesia de Vila Marim e descrito na Conservatória do Registo Predial sob o n.º 2063/20050719 da freguesia de Vila Marim. O prédio tem uma área total de 15690,00 m², uma área coberta de 132,50 m² e uma área descoberta de 15557,50 m² e confronta a norte com António Fernandes Ribeiro, a sul com José da Mota Gomes, a nascente com caminho público e a Poente com Adoindo Pires de Carvalho.

2. ENQUADRAMENTO DA PRETENSÃO

A pretensão tem enquadramento legal no artigo 102.º-A do Regime Jurídico de Urbanização e Edificação (RJUE), em articulação com o capítulo IV do Código Regulamentar do Município de Vila Real (CRMVR).

3. ANTECEDENTES

O pedido possui os seguintes antecedentes:

- Processo n.º 121/08;
- Alvará de obras de construção n.º 31/09;
- Certidão da Assembleia Municipal, datada de 27.04.2017:

“Ponto 6º da Ordem do Dia: Reconhecer o Interesse Municipal na regularização da atividade de 21 explorações pecuárias, nos termos da alínea a) do n.º 4 do artigo 5º do Decreto-Lei n.º 165/2014, de 5 de novembro, conjugado com a alínea r) do n.º 1 do artigo 25º do Anexo I da Lei n.º 75/2013; de 12 de Setembro (deliberação da Câmara Municipal de 17 de abril de 2017).----- DELIBERAÇÃO: Reconhecido o interesse público municipal na regularização da atividade de exploração pecuária de Maria da Conceição Monteiro Barrias Teixeira, residente no Lugar do Poço, Ramadas, Freguesia de Vila Marim, através da aprovação, por maioria, com a abstenção da representante do CDS-PP, Carla Maria dos Santos Mourão.”

- **Ata de Conferência Decisória**

Regime Extraordinário de Regularização das Atividades Económicas

Processo RERAE – DL140582017 de 20.07.2017

Transcreve-se o ponto 3. Conclusões e deliberação final:

“Em face dos pareceres acima referidos, os representantes das entidades, tendo presente os quesitos relativos à apreciação do pedido de regularização previstos no artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 165/2014, de 5 de novembro, consideram que:

- *O cumprimento das condições acima enumeradas deverá garantir a minimização dos impactes mencionados nas alíneas a) e b) do referido artigo.10º;*
- *Do mesmo modo, consideram relevante a continuação da laboração da exploração, tendo presente o mencionado nas alíneas c), d), e) e f) do n.º 3 do mesmo artigo.*

Verifica-se a desconformidade da localização de edificação com as normas dos instrumentos de gestão territorial vinculativos dos particulares e da restrição de utilidade pública, nomeadamente:

- *A instalação encontra-se em Solo Rural, Espaço Florestal, sendo o uso dominante o florestal. Neste contexto, a atividade pecuária é incompatível com a classe de uso do solo florestal, não cumprindo com o estabelecido no n.º 3 do artigo 29º do regulamento do PDM de Vila Real, que determina que a construção de instalações cobertas destinadas à criação e abrigo de animais apenas é permitida nos espaços agrícolas e agroflorestais.*

Assim, o Município de Vila Real recorreu à figura de alteração do Plano Diretor Municipal, nos termos do artigo 118.º do Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio (RJIT) com as especificações previstas no n.º 2, do artigo 12.º, do Decreto-Lei n.º 165/2014, de 5 de novembro (RERAE), criando o artigo 86.ºA, publicado pelo Aviso n.º 1447/2018, de 30 de janeiro (Diário da República, 2.º série, n.º 21), com as alterações introduzidas pela Declaração de Retificação n.º 240/2018, de 29 de março (diário da República, 2.º série, n.º 63).

Em sede de licenciamento das construções a pretensão fica dispensada do cumprimento do n.º 3 do artigo 29.º do regulamento do PDM.

*Pelo exposto, decidiram os presentes, por unanimidade, emitir uma decisão de **Deliberação Final Favorável Condicionada.***”

- Ofício n.º 5292, datado de 11/01/2020 – foi a requerente informada que o pedido solicitado não tinha documentos associados;
- Ofício n.º 749, datado de 09/02/2021 – foi a requerente notificada para anexar elementos em sede de apreciação liminar;
- Ofício n.º 1541, datado de 30/03/2021 – foi a requerente notificada para apresentar documentos, de acordo com a informação técnica;
- Ofício n.º 3696, datado de 09/08/2021 – foi a requerente novamente notificada, para no prazo de 20 dias apresentar os documentos solicitados;
- Ofício n.º 5719, datado de 26.11.2021 – foi a requerente notificada para, no prazo de 20 dias, anexar os elementos solicitados;
- Ofício n.º 717, datado de 15.02.2022 – foi a requerente novamente notificada, para no prazo de 20 dias anexar os elementos solicitados;
- Em 07.06.2022 foi solicitado ao DEI/DOM orçamento para os trabalhos de demolição das edificações em causa, para efeitos de formulação de proposta de demolição;
- Ofício n.º 4501, datado de 08.09.2022 – foi a requerente notificada para, no prazo de 20 dias, apresentar os documentos / esclarecimentos solicitados na informação técnica;
- Ofício n.º 43, datado de 03.01.2023 – foi a requerente novamente notificada, para no prazo de 20 dias, anexar os elementos solicitados.
- Ofício n.º 4004, datado de 17.07.2023 - foi a requerente informada de que de acordo com a deliberação tomada em reunião ordinária de Câmara, datada de 10 julho do corrente ano, foi deliberado deferir o pedido de legalização pretendida. Foi-lhe ainda concedido em prazo de 90 dias para requerer a emissão de licença especial de legalização para a realização das obras pretendidas.
- Em 30.04.2024 foi solicitado ao DEI/DOM orçamento para os trabalhos de demolição das edificações em causa, para efeitos de formulação de proposta de demolição;
- Ofício n.º 3691, datado de 05.08.2024 – foi a requerente novamente notificada para, no prazo de 15 dias, se pronunciar sobre o projeto de decisão de demolição e respetivo orçamento.

4. INSTRUÇÃO DO PEDIDO

4.1. Documentos apresentados:

A instrução do procedimento de legalização deve observar o disposto no artigo 102.º-A do RJUE, na sua redação atual, e de acordo com o artigo B-1/46.º do CRMVR.

4.2 Análise dos elementos apresentados:

Nada a referir.

4.3. Georreferenciação:

Face aos antecedentes do processo, não foi solicitada análise aos Serviços de Planeamento e Mobilidade.

4.4. Legitimidade / Certidão da Conservatória do Registo Predial:

A requerente faz o pedido na qualidade de comodante, de acordo com o contrato de comodato apresentado.

5. LOCALIZAÇÃO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

5.1 Carta de Zonamento do Plano Diretor Municipal de Vila Real

As edificações a legalizar localizam-se na classe de Solo Rural e na categoria de Espaços Florestais.

5.2 Carta de condicionantes / Servidões do Plano Diretor Municipal de Vila Real

De acordo com a planta de condicionantes, não recaem sobre a área objeto da pretensão servidões administrativas e restrições de utilidade pública.

Em face da localização das edificações, foram consultadas a APA – Administração da Região Hidrográfica do Norte, a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte, a DGAV – Direção de serviços de Alimentação e Veterinária da Região Norte e a Direção Regional de Agricultura e Pescas do Norte.

6. PARECERES DAS ENTIDADES EXTERNAS E SERVIÇOS MUNICIPAIS

Os pareceres emitidos encontram-se apensos à Ata de Conferência Decisória. Contudo, verifica-se que a APA e a DGAV proferiram pareceres favoráveis condicionados, a CCDRN não emitiu parecer e a Direção Regional de Agricultura e Pescas do Norte, proferiu parecer favorável.

7. ANÁLISE DA PRETENSÃO

7.1 Caracterização da pretensão

O pedido destinava-se, anteriormente, para apoio à atividade agrícola / pecuária. No entanto, através do presente requerimento o técnico autor do projeto de arquitetura atesta em memória descritiva e justificativa o seguinte, o qual se transcreve:

“Em virtude de dificuldades económicas não foi possível à requerente realizar as obras exigidas pelos serviços do município para a conclusão do processo de legalização. Desta forma, a requerente vê-se forçada a abandonar a actividade pecuária, mantendo, no entanto a vontade de manter o edifício, mas apenas para apoio à actividade agrícola nomeadamente para arrumos de alfaias e produtos agrícolas.”

Posto isto, de acordo com os elementos constantes no pedido, a requerente pretende a legalização de ampliação executada em armazém, cuja utilização será apenas para apoio à atividade agrícola.

No pedido constam dois edifícios. O edifício principal desenvolve-se com dois pisos acima da cota de soleira e o edifício secundário em cave e rés-do-chão. São necessários os seguintes trabalhos de correção:

- A demolição da construção provisória, em madeira e chapa;
- As paredes exteriores serão rebocadas pintadas na cor branca e em pedra da região;
- A colocação da cobertura do edifício secundário em chapa sandwich de imitação de telha;
- A colocação de guardas da varanda e das escadas serão em ferro pintado.

7.2 Parâmetros e aspetos urbanísticos

PARÂMETROS	APROVADO	PROPOSTO	MEDIDO
Área total da parcela (m ²)	15690,00	15690,00	-
Área de implantação (m ²)	98,00+33,00=131,00	143,60+33,00=176,60	143,60+33,00=176,60
Área de impermeabilização (m ²)	-	176,60	176,60
Área de construção (DR n.º 5/2019) (m ²)	-	-	241,60+66,00=307,60
Área de construção (PDM) (m ²)	196,00+66,00=262,00	241,60+66,00=307,60	241,60+66,00=307,60
Altura da fachada (m)	-	6,00 + 2,90	6,00 + 2,90
Número de pisos	-	-1 + R/C + 1	-1 + R/C + 1
Número de fogos	-	-	-
Índice de utilização	0,017	0,02	0,02
Índice de impermeabilização (%)	-	1,13	1,13
Usos	Edifício de apoio agr.	Edifício de apoio agr.	Edifício de apoio agr.

7.3 Conformidade do projeto de arquitetura:

De acordo com a consulta do processo de licenciamento, verifica-se que a área de implantação licenciada é de 131,00 m² e a área bruta de construção licenciada é de 262,00 m².

A área de implantação proposta é de 176,60 m² e a área de bruta de construção proposta é de 307,60 m².

Assim, temos uma área de construção a legalizar de 45,60m².

7.3.1 Plano Diretor Municipal de Vila Real:

São aplicáveis as seguintes normas do PDM:

DISPOSIÇÕES COMUNS DA INTEGRAÇÃO TERRITORIAL**a) Artigo 16.º - Condicionamentos estéticos ou ambientais:**

O município pode impor condicionamentos de ordem arquitetónica, construtiva, estética e ambiental ao alinhamento e implantação das edificações, à sua volumetria ou ao seu aspeto exterior, e ainda à percentagem de impermeabilização do solo, bem como à alteração do coberto vegetal, desde que tal se destine a garantir uma correta integração na envolvente e a promover o reforço dos valores arquitetónicos, paisagísticos e ambientais dessa área.

O requerente vem propor a para cobertura do volume secundário chapa sandwich de imitação de telha.

Em face da localização e do uso, considera-se e que pode ser aceite.

Os acabamentos propostos em pintura a branco, guardas em ferro e caixilharia de alumínio também se enquadram na envolvente.

SOLO RURAL**b) Artigo 27.º - Definição e usos dominantes:**

1- Em função da sua aptidão os espaços agrícolas e florestais estão devidos nas seguintes subcategorias:

- a) Espaços agrícolas: áreas de vocação dominante para as atividades agrícolas integrando os solos de RAN e terrenos agrícolas complementares;
- b) Espaços florestais: áreas de aptidão florestal onde, para além de outras, se incluem as áreas integradas de perímetros florestais;
- c) Espaços agroflorestais: áreas onde os usos agrícolas e florestais se equilibram em termos de ocupação do espaço.

c) Artigo 29.º - Instalações de apoio à atividade agrícola, pecuária e florestal:

- 1- A construção de instalações de apoio à atividade agrícola apenas é permitida nos espaços agrícolas e agroflorestais e desde que a área bruta de construção total do assento de lavoura não exceda um índice de utilização de 0,05, relativamente à área de exploração.
- 2- A construção de instalações de agroindustriais apenas é permitida nos espaços agrícolas e agroflorestais e desde que:

- a) A área coberta não exceda 15% da área da parcela;
 - b) Seja garantido, um afastamento mínimo de 200 metros aos limites dos aglomerados urbanos, bem como a edificações com funções residenciais, existentes ou licenciadas.
- 3- A construção de instalações cobertas destinadas à criação e abrigo de animais apenas é permitida nos espaços agrícolas e agroflorestais não podendo a área bruta ser superior a 1200 m² e desde que seja garantido, a contar dos limites do local de permanência dos animais um afastamento mínimo de 200 metros aos limites dos aglomerados urbanos, bem como a edificações com funções residenciais, existentes ou licenciadas, salvo para o caso de pocilgas ou aviários em que essa distância será de 400 metros.

A presente pretensão, destinando-se a instalação de apoio à atividade agrícola e situando-se em espaços florestais, não permite o cumprimento do estabelecido no n.º 1 do artigo 29.º do regulamento do PDM. No entanto, aplicando-se o disposto no artigo 86.º-B (Regularização de situações de desconformidade com o Plano) nos seus n.º 1 (edificação fisicamente existente que não dispõem de título válido), n.º 2 (existência física anterior à presente alteração do PDM), n.º 3 (impacte da manutenção da edificação reduzida) e n.º 4 (o uso é compatível com a segurança de pessoas, bens e ambiente, não provoca prejuízos inaceitáveis em termos de inserção territorial e deve dar cumprimento às disposições respeitantes a servidões administrativas ou restrições de utilidade pública), considera-se ser possível a regularização da situação de desconformidade.

Deste modo, a pretensão fica dispensada do cumprimento do n.º 1 do artigo 29.º do regulamento do PDM, pelo que se considera que estão ultrapassadas as questões relativas à classe de uso do solo.

7.3.2 Código Regulamentar do Município de Vila Real (CRMVR)

d) Artigo B-1/29.º - Critérios morfológicos e estéticos:

As novas construções deverão assegurar uma correta integração na envolvente e deverão ter em conta os seguintes requisitos básicos ao nível da volumetria, linguagem arquitetónica e revestimentos:

- a) Respeitar as especificidades e características dos lugares envolventes, tanto ao nível volumétrico da própria edificação, como ao nível da densidade de ocupação da parcela e da frente edificada, sempre que não esteja prevista, em instrumento de planeamento em vigor, uma transformação significativa das mesmas;

b) Nos projetos devem ser adotadas normas de composição básica de desenho arquitetónico tais como o equilíbrio, o ritmo, a harmonia e a proporção.

c) Os revestimentos exteriores de qualquer construção existente ou a projetar, deverão subordinar-se à utilização de cores que mantenham o equilíbrio cromático do conjunto ou envolvente em que se inserem, podendo estas ser sugeridas ou impostas pelos serviços municipais.

O requerente vem propor a para cobertura do volume secundário chapa sandwich de imitação de telha.

Em face da localização e do uso, considera-se e que pode ser aceite.

Os acabamentos propostos em reboco pintado a branco, guardas em ferro e caixilharia de alumínio também se enquadram na envolvente.

7.3.3 Outras Disposições Regulamentares

Para as outras disposições regulamentares, remete-se o seu cumprimento para a responsabilidade do técnico autor do projeto.

8. ESTIMATIVA ORÇAMENTAL / CALENDARIZAÇÃO

Estimativa orçamental:

De acordo com o artigo H/21.º do CRMVR e de acordo com o valor fixado anualmente por Portaria do Ministério das Finanças e da Administração Pública (valor médio da construção), a estimativa orçamental tem o seguinte valor:

45,60 m² é a diferença de áreas licenciada e a legalizar.

EO = Área x valor médio de construção x fator de afetação (armazéns)

EO = 45,60 m² x 532,00 x 0,4

EO = 9 703,68 €

9. BENEFÍCIOS FISCAIS

Não se aplica.

10. CONCLUSÃO / PROPOSTA DE DECISÃO

Considera-se que a pretensão reúne condições de ser deferida, contudo deve a requerente proceder aos trabalhos de correção, de acordo com o especificado no ponto 7.1 da presente informação.

A realização de tais trabalhos deve ser precedida de emissão especial de legalização, conforme o previsto no n.º 6 do artigo B-1/45.º do CRMVR, a requerer no prazo de 90 dias, conforme a alínea a) do n.º2 do artigo 48.º, propondo-se para a realização dos trabalhos um prazo de 90 dias, devendo em simultâneo proceder ao pagamento das taxas devidas.

A emissão do alvará de autorização deve ser requerida após a conclusão das obras.

Em face do exposto, e tratando-se de um processo com enquadramento no artigo 86.º-B do Regulamento do PDM, propõe-se o envio à reunião do Executivo Municipal”.

Em 03/11/2024 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.

Trata-se de uma legalização ao abrigo do artigo 86º-B do Regulamento do PDM, pelo que se propõe o envio à reunião de Câmara, para deliberar a aprovação.

Considerando que esta legalização carece de pequenas obras de correção, a utilização do edifício só poderá ocorrer após a apresentação de prova da realização das obras, como indicado na informação dos serviços”.

Por Despacho de 04/11/2024 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Deferir o pedido, nos termos da informação dos serviços.-**

- **Processo nº 167/89**

- **Fernando Quintelas, Lda.**

- **Freguesia de Parada de Cunhos**

----- **8.** - Presente à reunião requerimento de Tribunal Administrativo e Fiscal de Mirandela registado sob o nº 19026/24, datado de 29/10/2024, submetendo para apreciação do Executivo Municipal a decisão judicial proferida pelo TAF de Mirandela - Proc.116/12.OBEMDL – Armazém Intramel – Sentença, sito na Quinta do Lobo, Freguesia de Parada de Cunhos.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

“Introdução

No âmbito do requerimento n.º 19026/24 constante do processo n.º 167/89 foi junta a decisão judicial proferida pelo TAF de Mirandela que julgou a ação procedente e, em consequência, declarou a nulidade do ato administrativo proferido pelo Vereador do Pelouro do Urbanismo em 30/11/2011 que deferiu os pedidos de licenciamento inicial e respetivos aditamentos.

Análise

1. Tendo em consideração a decisão do Tribunal, o ato de licenciamento foi declarado nulo.

2. De acordo com a legislação anterior à entrada em vigor do DL 10/2024, de 8 de janeiro, previa o artigo 79.º que o alvará ou o título da comunicação prévia é cassado quando a licença caduque, seja revogada, anulada ou declarada nula.
3. O alvará cassado é apreendido pela Câmara Municipal na sequência de notificação ao particular. Nesse sentido, deve o particular ser notificado da declaração de nulidade da licença e que, nesse âmbito se procederá à cassação do alvará. Para o efeito, o particular deve ser notificado para num prazo não inferior a 10 dias apresentar o alvará que concedeu eficácia aos atos declarados nulos pelo Tribunal.

Isto posto,

4. Nos termos do artigo 102.º do RJUE são ilegais as operações urbanísticas executadas ao abrigo de ato administrativo revogado, anulado ou declarado nulo – vide al c) do n.º 1 do artigo 102.º.
5. Tratando-se de uma operação urbanística ilegal devem os serviços desencadear as medidas de tutela e de reposição da legalidade urbanística que se afigurem necessárias e adequadas ao efeito.
6. Por homenagem ao princípio da proporcionalidade e, como já tem sido referido em outros pareceres, bem como nos termos do n.º 2 do artigo 106.º do RJUE, a demolição é uma medida de tutela e de reposição da legalidade urbanística de última *ratio*, apenas sendo mobilizada quando não exista outra medida capaz de repor a legalidade urbanística.
7. Pelo que, os serviços técnicos devem analisar a viabilidade de a operação urbanística poder ser objeto de um procedimento de legalização.

Conclusão

Em face do exposto conclui-se que:

- a) Tendo sido declarada a nulidade dos atos administrativos referentes ao licenciamento em apreço, deve ser dado conhecimento de tal facto ao particular, devendo, igualmente, ser cassados os alvarás que titulam os atos administrativos em crise.
- b) Considerando que, nos termos do artigo 102.º do RJUE são ilegais, designadamente, as operações urbanísticas cujo título seja declarado nulo, devem os serviços desencadear as medidas de tutela e reposição da legalidade urbanística adequadas para o efeito”.

Em 04/11/2024 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.

Propõe-se remeter o presente parecer jurídico à reunião do Executivo Municipal, para deliberar aprovar a cassação dos alvarás, nos termos propostos pelos serviços, designadamente a notificação ao proprietário para a sua entrega, no prazo de 10 dias.

Ao NAA,

Remeter ao técnico gestor do processo para adoção de eventuais medidas de legalidade urbanística”.

Por Despacho de 05/11/2024 o Vereador Adriano de Sousa remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Notificar o proprietário para entregar, no prazo de 10 dias, os Alvarás emitidos que titulam os atos administrativos declarados nulos, com vista à reposição da legalidade urbanística, nos termos da informação dos serviços.**-----

- Processo n.º 420/FIS/2021

- Casa de Pasto Chaxoila

- União das Freguesias de Borbela e Lamas de Olo

----- 9. - Presente à reunião requerimento André Daniel Tuna Bráz, registado sob o n.º 8414/24, datado de 14/05/2024, na qualidade de queixoso, submetendo para apreciação do Executivo Municipal de que se mantém o ruído e odor provocados pela “Casa de Pasto Chaxoila”, localizado na Estrada Nacional 2 – Borralha, União das freguesias de Borbela e Lamas de Olo.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

“1. INTRODUÇÃO

Através do requerimento n.º 8414/24, vem o Sr. André Braz, na qualidade de queixoso, informar os serviços do Município de que se mantém o problema de ruído e odor por parte da “Casa de Pasto Chaxoila”.

Na sequência do mesmo assunto, o Sr. André Daniel Tuna Braz foi informado através do ofício n.º 3019 datado de 25/06/2024 de que o Sr. José Carlos Rodrigues dos Santos, na qualidade de responsável pela “Casa de Pasto “Chaxoila, veio requerer prorrogação de prazo para as obras a executar, alegando que as intervenções necessárias ainda não estavam totalmente concluídas, uma vez que ainda estão à espera de alguns orçamentos de equipamentos específicos para as alterações necessárias ao sistema de exaustão da hotte, por forma a reduzir ruído e odores.

Face ao conteúdo do mesmo pedido, solicitou-se o envio do processo à equipa de fiscalização, para se deslocarem novamente por forma a dar celeridade ao processo, estando a Divisão de Gestão Urbanística a aguardar o auto de vistoria da mesma equipa para tomar as medidas necessárias.

2. ANTECEDENTES

O processo possui os seguintes antecedentes:

- Na sequência de várias exposições relacionadas com o ruído provocado pela “Casa de Pasto Chaxoila”, por despacho superior de 18/07/2022, foi solicitada a realização de uma avaliação acústica pela firma “Monitar” com o objetivo de avaliar o critério de incomodidade.

- A avaliação acústica foi efetuada de acordo com o Regulamento Geral do Ruído (RGR), DL 9/2007 de 17 de janeiro. As medições efetuadas para a avaliação acústica foram realizadas no exterior da habitação do queixoso, situada no Boco das Mimosas, n.º3, adjacente ao estabelecimento em análise. Para a avaliação do critério de incomodidade foi selecionada a zona de lazer no exterior da habitação por se tratar, segundo o queixoso, da zona de maior perceção de incómodo associado ao ruído proveniente do estabelecimento em análise.

A determinação do nível sonoro foi efetuado para os períodos de referência diurno e entardecer, no qual, a atividade em análise se encontrava a funcionar normalmente e coincidente com o horário identificado pelo queixoso como causador de incómodo (período diurno: 09:00h – 20:00h; período entardecer: 20:00h – 23:00h). A medição do ruído residual foi determinada em período de interrupção da atividade em análise. A avaliação acústica realizada permitiu verificar que a atividade ruidosa permanente, não cumpre o critério de incomodidade definido na alínea b) do ponto 1 do artigo 13º do RGR no período diurno e ao entardecer.”

- Em 29-03-2023, pelo ofício 1936, foi enviado uma notificação para a “Casa de Pasto Chaxoila” no sentido desta tomar conhecimento do resultado da medição acústica e implementar as medidas de insonorização para redução do ruído, de modo a cumprir os requisitos impostos por lei e constantes no Regulamento Geral do Ruído, no prazo de 30 dias. Neste prazo deveria ainda apresentar comprovativo e informar a Câmara Municipal das medidas que foram implementadas.

- Através do requerimento n.º 8610/23, foram apresentadas novas exposições relacionadas com o ruído provocado pela “Casa de Pasto Chaxoila. Considerando o contínuo de queixas e terem já ultrapassados os 30 dias constantes na notificação de 29-03-2023, foi solicitado à fiscalização informação sobre se já haviam sido implementadas as medidas de insonorização para redução do ruído, de modo a cumprir os requisitos impostos por lei e constantes no Regulamento Geral do Ruído. Em 17-10-2023, a fiscalização municipal informou que, segundo o gerente do espaço, foi efetuada uma limpeza ao sistema de ventilação e ao sistema de extração da cozinha.

- Em 21-11-2023, através do ofício n.º 6591, foi enviada notificação ao queixoso, Sr. André Daniel Tuna Braz, para se manifestasse sobre a situação em causa, uma vez que ter havido intervenção no sistema de ventilação e no sistema de extração da cozinha do estabelecimento “Casa de Pasto Chaxoila”.

- Em 30-11-2023, vem o Sr. André Daniel Tua Braz prestar informação sobre o ruído provocado pela “Casa de Pasto Chaxoila”, pelo que, tendo-se considerado que a intervenção executada se mostra insuficiente propôs-se notificar novamente o proprietário da “Casa de Pasto Chaxoila” para, de forma definitiva, implementar as medidas necessárias de insonorização para redução do ruído.

- Na sequência do mesmo pedido, solicitou-se, no dia 23/05/2024, o envio do processo à fiscalização, para se deslocarem novamente ao local e/verificarem se as alterações ao sistema de ventilação / extração já foram executadas e/ou efetuarem um ponto de situação relativamente ao problema em causa.

- Os SJF deslocaram-se ao local no dia 18/09/2024, tendo os mesmos constatado que fisicamente as condutas/equipamentos de ventilação/extração se encontram conforme o registo fotográfico da informação da Fiscalização datada de 17-10-2023.

Em diálogo com o Senhor José Carlos Rodrigues dos Santos, na qualidade de gerente do estabelecimento, o mesmo transmitiu que foi feita uma limpeza e manutenção dos sistemas de ventilação/extração, tendo sido substituídos alguns elementos, nomeadamente “rolamentos”.

- Novamente, as medidas de insonorização se demonstram insuficientes para dar cumprimento ao DL n.º 9/2007 de 17 de janeiro.

3. ANÁLISE

1. Para efeitos de regulação da produção de ruído encontram-se fixados, no artigo 11.º do Decreto –Lei n.º 9/2007 de 17 de janeiro, que aprovou o Regulamento Geral do Ruído, os valores limites de exposição em funções de classificação da uma zona como mista ou sensível, determinando-se logo a seguir, no artigo 13.º e passo a transcrever:

“ 1- A instalação e o exercício de atividades ruidosas permanentes em zonas mistas, nas envolventes das zonas sensíveis ou mistas ou na proximidade de recetores sensíveis isolados estão sujeitos:

a) Ao cumprimento dos valores limite fixados no artigo 11.º, e

b) Ao cumprimento do critério de incomodidade, considerado como a diferença entre o valor do indicador L(índice Aeq) do ruído ambiente determinado durante a ocorrência do ruído particular da atividade ou atividades em avaliação e o valor do indicador L(índice Aeq) do ruído residual, diferença que não pode exceder 5 dB(A) no período diurno, 4 dB(A) no período do entardecer e 3 dB(A) no período noturno, nos termos do anexo I ao presente Regulamento, do qual faz parte integrante.”

A avaliação acústica realizada a 27, 27 e 28 de setembro e 4 de outubro de 2022, permitiu constatar que a atividade ruidosa permanente da “Casa de Pasto Chaxoila”, não cumpre

o critério de incomodidade definido na alínea b) do ponto 1 do artigo 13.º do Regulamento Geral do Ruído, no período diurno e no período entardecer.

2. Perante o resultado e atendendo às inúmeras queixas existentes no processo, cumpre analisar as medidas de reposição da legalidade a dotar.

De acordo com o artigo 27.º do mesmo decreto – lei, passo a transcrever:

“1 - As entidades fiscalizadoras podem ordenar a adoção das medidas imprescindíveis para evitar a produção de danos graves para a saúde humana e para o bem-estar das populações em resultado de atividades que violem o disposto no presente Regulamento.

2 - As medidas referidas no número anterior podem consistir na suspensão da atividade, no encerramento preventivo do estabelecimento ou na apreensão de equipamento por determinado período de tempo.

3 - As medidas cautelares presumem-se decisões urgentes, devendo a entidade competente, sempre que possível, proceder à audiência do interessado concedendo-lhe prazo não inferior a três dias para se pronunciar.”

Perante o exposto, deve ser ponderado se o nível de ruído produzido ou a situação de incomodidade detetada, para além de violar a disposição constante do artigo 13.º do Regulamento Geral de Ruído, provoca ou pode provocar danos na saúde humana e no bem estar das populações, isto é, ter um efeito prejudicial na saúde ou na qualidade de vida das pessoas.

Em face do resultado apurado, somos forçados a concluir que neste caso haverá fundamento para que seja ordenada a suspensão da atividade e o encerramento preventivo do estabelecimento.

De acordo com a medição acústica realizada, verifica-se que o incumprimento ocorre no período diurno e entardecer, no qual, a atividade em análise se encontrava a funcionar normalmente e coincidente com o horário identificado pelo queixoso como causador de incómodo (período diurno: 09:00h – 20h00; período entardecer: 20:00h).

Como o estabelecimento em causa se situa num aglomerado de habitações unifamiliares e comprovadamente viola os limites máximos de ruído permitidos por lei, considera-se que não pode continuar a exercer a atividade.

Considera-se ainda que o funcionamento nas condições existentes, provoca danos para a saúde humana e para o bem-estar das populações, quanto mais não seja, pela violação do direito ao descanso e ao sossego.

Perante o exposto, e mesmo que se conclua que é possível a realização de obras de insonorização que regularizem a situação, até lá, ou seja, até que as mesmas sejam realizadas e esteja provado que cessou a situação de incomodidade, considera-se que deve ser adotada, como medida cautelar, a cessação de atividade.

4. CONCLUSÃO

Em face do exposto, e considerando:

- Que pela presente avaliação acústica, a “Casa de Pasto Chaxoila” não cumpre o critério de incomodidade definido na alínea b) do ponto 1 do artigo 13.º do Regulamento Geral do Ruído, no período diurno e ao entardecer;
- Que para além de violar o artigo supracitado, a presente situação provoca ou pode provocar danos para a saúde humana e para o bem-estar das populações,

Considera-se que há fundamento para que seja reduzido o horário de funcionamento.

Por no relatório da avaliação acústica referir que o incumprimento é verificado no período de horário do estabelecimento, considera-se que deve ser aplicada a medida cautelar de encerramento do mesmo, ao abrigo do disposto no artigo 27.º do Regulamento Geral do Ruído.

Assim propõe-se que a Câmara Municipal delibere no sentido de:

- Notificar o gerente da “Casa de Pasto Chaxoila”, Sr. José Carlos Rodrigues dos Santos, para, no prazo de 3 dias a contar da receção da presente informação, se pronunciar em sede de audiência prévia, nos termos e para os efeitos do artigo 27.º do Regulamento Geral do Ruído. Caso não se pronuncie sobre o projeto de decisão no prazo concedido para a realização da audiência prévia o mesmo torna-se definitivo;
- Dar conhecimento ao exponente, Sr. André Daniel Tuna Braz, das diligências tomadas”.

Em 11/11/2024 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.

Considerando o teor da informação e os antecedentes registados no processo, propõe-se submeter à reunião da Câmara Municipal para deliberar:

1. Notificar o requerente da intenção de adotar a medida de encerramento, fixando um prazo de 3 dias para, em sede de audiência prévia se pronunciar;
2. Dar conhecimento ao exponente do teor da presente informação, bem como da deliberação que sobre a mesma recair.”

Por Despacho de 12/11/2024 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO:** 1- **Notificar o Sr. José Carlos Rodrigues dos Santos, gerente da “Casa de Pasto Chaxoila”, para no prazo de 3 dias, a contar da receção da notificação, se pronunciar em sede de audiência prévia, nos termos e para os efeitos do artigo 27.º do Regulamento Geral do Ruído, conforme informação dos serviços;**
2 - **Dar conhecimento das diligências tomadas ao exponente, Sr. André Daniel Tuna Braz.**-----

- Processo nº 21/84

- Apoio Real, Prestação de Serviços, Lda. e Patrick Martins Leal Carneiro

- Freguesia de Vila Real

----- **10.** - Presente à reunião requerimento de Apoio Real, Prestação de Serviços, Lda. e Patrick Martins Leal Carneiro registado sob o nº 19664/24, datado de 07/11/2024, submetendo para apreciação do Executivo Municipal um pedido de alteração ao loteamento, nas frações AU e AW, sito em Quinta do Seixo – Lote nº 1, Freguesia de Vila Real.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

“1. INTRODUÇÃO

Através de requerimento n.º 19664/24, de 07.11.2024, constante do processo de loteamento n.º 21/84, vêm os requerentes apresentar um **Pedido de alteração ao loteamento**, nas frações AU e AW, situadas no Lote n.º 1 do referido loteamento, no prédio inscrito na matriz predial urbana sob o artigo n.º 2601 e descrito na Conservatória do Registo Predial sob o n.º 80/19870102, da Freguesia de Vila Real.

O prédio tem uma área total de 1443,00 m², uma área coberta de 1013,00 m² e uma área descoberta de 430,00 m², com a composição de edifício de 3.ª cave, 2.ª cave, 1.ª cave, rés-do-chão, sobreloja, 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º e 8.º andares e logradouro, a confrontar a norte com Rua D. Pedro de Castro, a sul com Lote n.º 2, a nascente com Via Circular interior e a poente com Rua A.

Fração AU - Escritório sito na sobreloja, com acesso pela entrada B, designado pelo n.º 1. 2 lugares de garagem sitos na 3.ª cave, designados pelo n.ºs 11 e 12.

Fração AW - Escritório sito na sobreloja, com acesso pela entrada B, designado pelo n.º 3. Lugar de garagem sito na 3.ª cave, designado pelo n.º 14.

2. ANTECEDENTES

O presente pedido não tem antecedentes.

3. INSTRUÇÃO DO PEDIDO

A instrução dos pedidos deve observar as disposições da Portaria n.º 71-A/2024, de 27 de fevereiro, com as devidas adaptações.

O pedido encontra-se bem instruído.

4. LEGITIMIDADE DO REQUERENTE

Os requerentes fazem o pedido na qualidade de proprietários das frações, de acordo com as Certidões Permanentes da Conservatória do Registo Predial apresentadas.

5. LOCALIZAÇÃO



6. LOCALIZAÇÃO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

6.1 Carta de Zonamento do Plano de Urbanização de Vila Real

O prédio encontra-se na classe de Solo Urbano e na categoria de Espaços habitacionais – Tipo II – Estruturado.

6.2 Carta de condicionantes / Servidões do Plano de Urbanização de Vila Real

De acordo com a planta de condicionantes, recaem sobre a área objeto da pretensão as seguintes servidões administrativas e restrições de utilidade pública:

ZEP – Alto Douro Vinhateiro - Direção Regional de Cultura do Norte – Zona 2.

Servidões rodoviárias – Zona de respeito.

Aeródromo – 4.ª Faixa de proteção.

Face ao caráter da pretensão, não são necessárias consultas externas.

7. ANÁLISE DA PRETENSÃO

7.1 Caracterização da pretensão

A operação de loteamento, com o processo n.º 21/84, foi levada a efeito ao abrigo do alvará de loteamento n.º 12/86, emitido em 08.10.1986.

Os lotes que compõem o loteamento destinam-se na sua maioria a habitação.

O piso onde se localizam as frações AU e AW, nomeadamente as sobrelojas do Lote n.º 1, destina-se atualmente a serviços/escritórios. Os 8 pisos acima deste são já destinados a habitação.

Com a alteração pretendida, o uso das referidas frações passa para comércio/serviços/habitação, sem que sejam alterados quaisquer outros parâmetros previstos para o referido lote.

7.2 Enquadramento no Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real

Conforme referido, o lote onde se inserem as frações objeto do presente pedido, encontra-se na classe de Solo Urbano e na categoria de Espaços habitacionais – Tipo II – Estruturado.

Nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 41.º do RPUCVR, as tipologias existentes são predominantemente constituídas por edifícios de habitação coletiva.

O uso agora pretendido, habitação, enquadra-se no uso permitido e dominante no local.

7.3 Integração Urbana e Paisagística da Operação

O loteamento encontra-se perfeitamente consolidado e as características das edificações existentes foram aprovadas e licenciadas.

A alteração pretendida em nada vem alterar as características da edificação já existente.

Não havendo qualquer alteração às características do edifício existente, em termos de volume, alinhamentos e fachadas, pode-se considerar a alteração como enquadrada no local.

7.4 Cedências e Compensações

Não se verifica qualquer aumento de área de construção, pelo que não se mostra necessária qualquer cedência de área destinada a espaços verdes ou equipamento de utilização coletiva.

7.5 Estacionamento

A fração AU tem afeta dois lugares de garagem, no interior do prédio. A fração AW tem afeta um lugar de garagem, no interior do prédio.

De acordo com o n.º 1 do artigo 16.º do RPUCVR, nos edifícios de habitação coletiva, devem ser previstos devem ser 1 ou 2 lugares por fogo, conforme tenham área de construção abaixo ou acima de 120 m² respetivamente, ou 1,5 lugares por cada 120 m² de área de habitação, se desconhecida a dimensão dos fogos.

Para a utilização agora pretendida, como as frações apresentam áreas inferiores a 120,00 m², considera-se que está garantido o cumprimento do referido artigo, pelo que nada há a opor.

8. CONCLUSÃO

Face ao exposto, não se vê inconveniente no deferimento da presente alteração de uso, das frações AU e AW do Lote n.º 1, para comércio/serviços/habitação.

Visto que não se verifica qualquer aumento de área de implantação ou construção e o aumento do n.º de fogos não excede os 3% no número de fogos existente, ao abrigo do n.º 8 do artigo 27.º do RJUE, a presente alteração é aprovadas por simples deliberação da câmara municipal, com dispensa de quaisquer outras formalidades, sem prejuízo das demais disposições legais e regulamentares aplicáveis”.

Em 12/11/2024 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.

Propõe-se enviar à reunião da Câmara Municipal, para deliberar a aprovação da alteração ao loteamento, nos termos propostos na informação.”

Por Despacho de 13/11/2024 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO:** Aprovar a alteração ao loteamento, nos termos da
informação dos serviços.-----

- Processo nº 482/FIS/2024
- Domingos Teixeira Batista
- União das Freguesias de Mouços e Lamares

----- **11.** - Presente à reunião requerimento Domingos Teixeira Batista, registado sob o nº 18593, datado de 21/10/2024, submetendo para apreciação do Executivo Municipal uma exposição sobre obras efetuadas sem licença administrativa, localizado Rua do Além, Gache, União das freguesias de Mouços e Lamares.

“1.INTRODUÇÃO

Através do requerimento/exposição n.º 18593/24, datada de 21.10.2024, constante do processo n.º482/FIS/2024, e de acordo com a informação dos serviços de fiscalização do Município datada de 07.11.2024, verificou-se que o Sr. **Pedro Miguel Pinto Carvalho**, procedeu à construção de uma oficina de chaparia e pintura, sita na Rua do Além, nº 38, na localidade de Gache, U.F de Mouços e Lamares, sem a respetiva licença administrativa.

2.ANÁLISE

No âmbito de uma exposição apresentada pelo Sr. **Domingos Teixeira Batista**, e de acordo com a informação dos serviços de fiscalização, verifica-se que o Sr. **Pedro Miguel Pinto Carvalho**, com morada na Rua das Regueiras do Boque, nº 27, 3º Esq. – 5000-429 Vila Real, procedeu à construção de uma oficina de chaparia e pintura, sita na Rua do Além, nº 38, na localidade de Gache, U.F de Mouços e Lamares, sem a respetiva licença administrativa, tratando-se por isso de uma operação urbanística ilegal, nos termos da alínea e) do n.º 1 do artigo 102.º do RJUE, na sua última redação.

Para os devidos efeitos, após contactada a Delegação de Saúde, esta entidade realizou um relatório que se anexa à presente informação.

3.CONCLUSÃO

Em face do exposto, e na falta de iniciativa do interessado, propõe-se o seguinte:

a) Notificar o proprietário/infrator, Sr. **Pedro Miguel Pinto Carvalho**, com morada na **Rua das Regueiras do Boque, nº 27, 3º Esq. – 5000-429 Vila Real**, para no prazo máximo de 90 dias, desencadear o procedimento de legalização, nos termos do artigo 102.º A do RJUE e dos artigos constituintes do Capítulo IV - Legalização Urbanística, do Código Regulamentar do Município de Vila Real (CRMVR), bem como da Portaria n.º 71-A/2024 de 27 de Fevereiro. No prazo de 15 dias, contados da data da notificação, se pronunciar sobre o conteúdo da mesma, em sede de audiência prévia, nos termos do n.º 3 do artigo B-1/45.º do CRMVR.

b) Em consonância com o relatório emitido pela Delegação de Saúde, nomeadamente a inexistência de condições mínimas de segurança e salubridade, que seja adotada como medida de tutela de reposição da legalidade urbanística, a cessação de utilização do edifício, ao abrigo do artigo 109º do RJUE.

Para o efeito, deve o proprietário ser notificado, no âmbito da audiência prévia, para se pronunciar no prazo de 15 dias.

Mais deve ser notificado de que, findo este prazo, sem que se tenha pronunciado, o proprietário dispõe de 10 dias para proceder a cessação de utilização voluntária, sob pena dos serviços competentes procederem à cessação coerciva da utilização do edifício.

c) Para os devidos efeitos, dar conhecimento ao “**SEPNA – Serviço de Proteção da Natureza e do Ambiente**” - Comando da GNR de Vila Real, Avenida 1º de Maio – 5000-651 Vila Real.

d) Dar conhecimento ao requerente/exponente, Sr. **Domingos Teixeira Batista**, residente na **Rua do Tanque, nº 39 – 5000-131 Vila Real**, do teor da presente informação”.

Nota: Junta-se em anexo o relatório da Delegação de Saúde, a informação do corpo de fiscalização do Município, assim como a exposição apresentada pelo requerente/lesado.

Em 14/11/2024 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.

Propõe-se remeter o processo à reunião do Executivo Municipal para:

1. Notificar o proprietário para desencadear o procedimento de legalização;
2. Cessar a utilização do edifício enquanto o processo de legalização não estiver devidamente aprovado;

2. Dar conhecimento à entidade e ao exponente, nos termos propostos na informação dos serviços.”

Por Despacho de 14/11/2024 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO:** 1. Notificar o Sr. Pedro Miguel Pinto Carvalho proprietário de uma oficina de chaparia e pintura na Rua do Além, nº 38, na localidade de Gache, para desencadear o procedimento de legalização e cessar a utilização do edifício enquanto o processo de legalização não estiver devidamente aprovado, nos termos propostos na informação dos serviços;
2. Dar conhecimento ao exponente da queixa. -----

SERVIÇOS DE PLANEAMENTO E MOBILIDADE

- **TUVRII Incorporação de frota**
- **Requerente: TUVRII – Urbanos de Vila Real**
- **Requerimento n.º 16926/24**

----- 12. - Presente à reunião informação dos Serviços de Planeamento e Mobilidade do seguinte teor:

1 - Objeto da informação

A presente informação pretende dar resposta à comunicação que a TUVR II – Urbanos de Vila Real dirigiu ao Município relativamente à identificação de frota imobilizada e veículos propostos a incrementar ao material circulante atualmente afeto à Concessão do Serviço Público de Transporte Regular e Flexível de Passageiros por Modo Rodoviário (Concessão).

2 - Enquadramento

27/09/2024 – A TUVR II comunicou ao Município que possui seis viaturas imobilizadas e que foi obrigada a, de forma extraordinária e para assegurar a execução de todos os

serviços previstos, adicionar seis viaturas à frota da Concessão que cumprem os requisitos de idade máxima estipulados no Plano de Operação;

02/10/2024 – Solicitaram estes Serviços à TUVR II informação relativa à frota imobilizada e às viaturas propostas a alocar à Operação;

18/10/2024 – Entrega pela TUVR II da informação relativa à identificação de viaturas temporariamente imobilizadas e a viaturas propostas a incorporar na frota;

3 - Análise à última versão do Plano de Operação (v. 17.10.2024)

Tendo em conta as informações e os documentos disponibilizados pelo OT ao Município, referentes à informação de frota imobilizada e proposta a incorporar na Operação, informa-se:

INFORMAÇÃO SOLICITADA (02.10.2024) (Legenda: ✓ - Entregue/ Validado ✗ - Não entregue/ inválido ☐ - Não validável)	Entrega (18.10.24)	Validação
A - Frota imobilizada:		
i. Matrícula	✓	-
ii. Motivo de imobilização	✓	-
iii. Tempo previsto de imobilização	✓	-
iv. Linha a que o veículo estava afeto	✓	-
B - Viaturas propostas a alocar à Operação:		
i. Identificação de afetação a serviço urbano ou interurbano e respetivas linhas a operar	✗	✗
ii. Marca e modelo	✓	-
iii. Matrícula	✓	-
iv. Data de 1ª matrícula (idade, com ano e mês)	✓	✓
v. Tipo de motorização	✓	✓
vi. Norma de emissão de gases poluentes	✓	✓
vii. Nº de lugares sentados (inc. motorista)	✓	✗
viii. Nº de lugares de pé	✓	✗
ix. Nº de lugares para cadeira de rodas	✓	✓
x. Veículo com piso rebaixado (S/N)	✓	✓
xi. Veículo com climatização (S/N)	✓	✓
xii. Existência de sistema de wi-fi (S/N)	✓	-
xiii. Existência de informação eletrónica no interior do veículo (S/N)	✓	✓
xiv. Quilometragem	✓	-
xv. Dimensões	✓	-
xvi. Cópias do DUA, Apólices de Seguros e documento de IPO	✓	✗
xvii. Informação da estimativa temporal de alocação dessas viaturas à Operação	✓	-

Tabela 1 Viaturas cuja imobilização foi informada pela TUVR II.

Matrícula	Data 1ª Matrícula	Serviço de Alloc. (PO)	Linha ref.	Fonte	NEGP	Lugares (DUA) Sent. CR Tot	Km aprox.	Proprietário
AL 27 FC	27/09/2011	Urbano	L1, L4	Diesel	V	42 0 65	811016	TUVR II
AL 18 JJ	05/12/2011	Urbano	L1, L4	Diesel	V	42 0 65	871411	TUVR II
AL 16 FC	05/12/2011	Urbano	L1, L4	Diesel	V	42 0 65	943107	Rodonorte

96 Qf 11	29/11/2007	Interurb	L12	Diesel	IV	41 1 82	801906	TUVR II
06 QJ 25	29/11/2007	Interurb	L41	Diesel	IV	41 1 82	778939	TUVR II
AN 69 IA	06/01/2022	Urbano	L2, L3, L5	Elétrica	-	22 1 52	117592	TUVR

A intenção de reintrodução na Operação das viaturas imobilizadas e anteriormente referidas, com tempo de reparação previsto entre 1 a 6 meses, deve ser atempadamente comunicada ao Município, com apresentação nomeadamente de ficha de inspeção técnica efetuada em Centro de Inspeção devidamente habilitado, confirmando a aprovação dos veículos no que respeita à respetiva manutenção das boas condições de funcionamento e de segurança de todo o seu equipamento.

Tabela 2 Viaturas que a TUVR II pretende incorporar à frota da Operação.

Matrícula	Data 1ª Matrícula	Serviço de Alloc. (PO)	Dim (m)	Comb	NEGP	Lugares		Km aprox.	Propriet.	Próx. IPO
						Sent.	CD Tot			
96 JA 03	12/04/2010	Urbano	10	Diesel	V	30	1 54	566358	TUVR II	12/10/2024
96 JA 05	12/04/2010	Urbano	10	Diesel	V	30	1 54	536940	TUVR II	12/10/2024
47 MF 40	05/09/2011	Urbano	11,5	Diesel	V	37	1 88	34435	TUVR II	05/03/2025
37 MI 79	06/10/2011	Urbano	11,5	Diesel	V	37	1 88	116736	TUVR II	06/04/2025
52 MB 79	01/08/2011	Urb./ Interurb.	11,5	Diesel	V	37	1 88	64661	TUVR II	01/02/2025
26 LX 88	Julh'2011	Urb./ Interurb.	11,5	Diesel	V	37	1 88	77999	S/I	06/07/2024

O OT não informou as linhas a que pretende alocar cada veículo, comunicando apenas o Serviço (Urbano/ Interurbano) a que pretende fazer essa alocação. Pretende nomeadamente o OT alocar viaturas à Operação:

- Com idade entre 13 e 14,5 anos;
- Com mais de 500 000 Km;
- Com dimensões entre 10 e 11,5 metros de comprimento;
- De tipologia Urbana, a Serviços Urbanos e Interurbanos;
- Ao Serviço Urbano com número de lugares totais inferior a 70;
- Ao Serviço Interurbano, com número de lugares sentados inferior a 40;
- Sem inspeção técnica periódica válida;
- Sem apresentação do disposto contratualmente no que respeita à matéria de apólices de seguros.

Relativamente à frota que o OT pretende incorporar na Operação e anteriormente referenciada, e considerando que a necessidade de assegurar a continuidade da Operação

não se deverá sobrepor à premissa de salvaguardar que o serviço prestado à população assenta nos melhores padrões de qualidade, segurança e eficiência, deverá o OT apresentar toda a respetiva documentação devidamente atualizada, nomeadamente no que respeita à inspeção técnica periódica e comprovativo de apólices de seguro em cumprimento do disposto contratualmente.

Informou ainda o OT que prevê alocar as referidas viaturas à Operação até à entrada ao serviço de novas viaturas; salienta-se o facto de o OT não ter ainda apresentado um Plano de Renovação de Frota nos termos em que lhe foi já, por inúmeras vezes, solicitado: independente do resultado de candidaturas submetidas pelo OT a financiamento comunitário.

4 - Proposta e Conclusão

Considerando o anteriormente exposto, mas também que a necessidade de aumento do número de viaturas afetas à Operação é uma realidade, comprovada inclusivamente pelas várias reclamações dirigidas diariamente ao Município relativamente à insuficiência do Serviço dar resposta à procura com que se depara atualmente, propõe-se:

1. A **não aprovação** da incorporação à Operação das viaturas 96 JA 03, 96 JA 05 e 26 LX 88, nomeadamente pela falta de comprovativo que ateste a recente aprovação em inspeção técnica periódica obrigatória e pela lotação das duas primeiras;
2. A **autorização condicionada** de incorporação ao Serviço Urbano das viaturas 47 MF 40, 37 MI 79 e 52 MB 79. Devem entrar em Operação em total cumprimento aos requisitos contratuais referentes a material circulante e deverá o Operador remeter ao Município toda documentação devidamente atualizada e comprovativa dessa situação;
3. Remeter a presente informação à TUVR II para conhecimento do seu conteúdo”.

Em 30/10/2024 o **Chefe de Serviços** emitiu o seguinte parecer:

“Sra. Diretora do DPGT,

Concordo com o teor da informação.

Considerando que a incorporação das viaturas identificadas pelo Operador, TUVRII, têm um carácter temporário (até à aquisição de novas viaturas), propõe-se:

- Autorizar a incorporação das viaturas com as matrículas 47-MF-40, 37-MI-79 e 52-MB-79, nos termos da informação, e dar conhecimento ao Operador;

- Notificar o Operador, TUVRII, para entregar os documentos da Inspeção Periódica Obrigatória devidamente atualizados para as viaturas 96-JA-03, 96-JA-05 e 26-LX-88”.

Em 11/11/2024 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador

Considerando que, através de e-mail do dia 8 de novembro, o operador anexou os documentos de IPO em falta, relativo às 3 viaturas identificadas, e após se verificar a validade dos mesmos, propõe-se enviar a presente informação à reunião da Câmara Municipal para aprovar a incorporação na frota da TUVRII o total das 6 viaturas que constam da tabela 2, nos termos propostos”.

Por Despacho de 11/11/2024 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Autorizar a TUVR II a incorporar temporariamente as seis viaturas na frota da Concessão do Serviço Público de Transporte Regular e Flexível de Passageiros por Modo Rodoviário de Vila Real, nos termos da informação dos serviços.**-----

- **Condicionamentos de trânsito e estacionamento – Rua Cidade de Espinho**

- **Sport Clube de Vila Real**

----- **13.** - Presente à reunião informação dos Serviços de Planeamento e Mobilidade do seguinte teor:

“Introdução

Através de email vem o Sr. Presidente do Sport Clube Vila Real solicitar autorização para condicionar o trânsito e o estacionamento na Rua Cidade de Espinho, nas imediações do Campo do Calvário, no dia 24 de Novembro de 2024, de forma a ser possível garantir as condições necessárias de segurança e de operacionalidade para todos os envolvidos na realização do jogo da Taça de Portugal Generali Tranquilidade, o qual vai opor o Sport Clube de Vila Real ao Gil Vicente Futebol Clube, com direito a transmissão televisiva.

Análise

Tendo em consideração que se vai realizar um jogo da Taça de Portugal, o que certamente vai originar uma grande afluência de público, e de forma a garantir, segundo o que se

encontra descrito no correio eletrónico, o estipulado no Regulamento de Segurança no que diz respeito à reserva dos lugares de estacionamento (para as equipas, equipa de arbitragem, delegado ao jogo, forças de segurança, equipas de emergência e comunicação social) bem como os circuitos de circulação necessários, estes serviços não vêm inconvenientes para o deferimento do pedido desde que a organização garanta a presença de forças de autoridade para efetuar a fiscalização e a gestão do corte de trânsito e dos lugares de estacionamento solicitados pelo Sr. Presidente do Sport Clube de Vila Real.



Fig. 1 – Esquema apresentado pelo Presidente do Sport Clube de Vila Real – Condicionamentos de trânsito solicitados.

Conclusão

Face ao exposto, e tendo em consideração a importância do jogo da Taça de Portugal na Cidade e Vila Real, não se vê inconvenientes para que se autorize os condicionamentos de trânsito e estacionamento solicitados, propondo-se neste sentido que se autorize as seguintes alterações temporárias de trânsito no dia 24 de Novembro de 2024 entre as 08h00 e as 18h30:

- Encerrar ao trânsito na Rua Cidade de Espinho, exceto moradores e entidades envolvidas no jogo da Taça de Portugal, no troço compreendido entre a Rua de Santo António e a rua de ligação com a Rua de Santa Iria;

- Proibir o estacionamento no troço de arruamento descrito no ponto anterior, nos lugares existentes para o efeito, exceto entidades envolvidas no jogo da Taça de Portugal.

Terá que o Sport Clube de Vila Real garantir os meios de autoridade necessários para efetuar a gestão do tráfego rodoviário e a segurança das pessoas (no número de agentes que for considerado adequando pelo Comando de Polícia de Segurança Pública de Vila Real) e cumprir com todos os requisitos de segurança para os utilizadores do espaço público.

Em caso de deferimento, propõe-se que seja dado conhecimento às Entidades de Proteção e Socorro, ao Gabinete de Proteção Civil Municipal (GPCM), ao Sport Clube de Vila Real, à Junta de Freguesia de Vila Real e à população em geral e aos moradores afetos às restrições em particular, o teor da presente informação.”

Em 07/11/2024 o **Chefe de Serviços** emitiu o seguinte parecer:

“Sra. Diretora do DPGT,

Concordo com o teor da informação.

Propõe-se o envio à Reunião de Câmara para aprovação.”

Em 09/11/2024 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.

Trata-se de um pedido de condicionamentos de trânsito, com corte de via, solicitado pelo SCVR, pelo que se propõe remeter à reunião do Executivo Municipal, para aprovação, nos termos propostos pelos serviços.”

Por Despacho de 12/11/2024 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar as propostas de alterações temporárias de trânsito contidas na conclusão da informação dos serviços.**-----

- Aprovação final do Plano de Mobilidade Escolar de Vila Real

----- 14. - Presente à reunião informação do Chefe de Serviços de Planeamento e Mobilidade do seguinte teor:

1. ENQUADRAMENTO E ANTECEDENTES

De modo a ser constituído um instrumento de gestão orientador da política urbana a utilizar no âmbito do apoio à decisão em matérias relacionadas com a mobilidade escolar, a 07 de novembro de 2023 foi celebrado um contrato de prestação de serviços entre o Município de Vila Real e a OPT – Otimização e Planeamento de Transportes, S.A. para a elaboração do Plano Mobilidade Escolar de Vila Real (PME). A elaboração deste Plano teve como objetivo desenvolver medidas estratégicas de apoio técnico e de decisão por forma a dar resposta a questões relacionadas à mobilidade municipal escolar. Assim, foi redefinido o modelo de mobilidade escolar no concelho de Vila Real, dando especial destaque a uma mobilidade sustentável ao promover o uso de modos alternativos ao veículo automóvel.

A versão da Proposta Final do PME foi entregue a 10 de julho de 2024 e atendendo à sua relevância e conteúdo, considerou-se adequada a sua disponibilização ao público para envolvimento da população e recolha de eventuais participações de interessados. A proposta de PME foi assim sujeita a um período de Discussão Pública, divulgado pelo Aviso n.º 62/2024, e que decorreu num período de 20 dias, entre 23 de outubro e 11 de novembro de 2024.

Terminado o período de Discussão Pública, verificou-se que não foi rececionada nenhuma participação/ exposição à Proposta de Plano.

2. ANÁLISE DA DISCUSSÃO PÚBLICA

2.1. Publicitação

A Discussão Pública da Proposta do PME decorreu no período de 23 de outubro e 11 de novembro do corrente ano, na sequência da publicação, no sítio eletrónico do Município, do Aviso n.º 62/2024 (Figura 1).

Antunes
Antunes

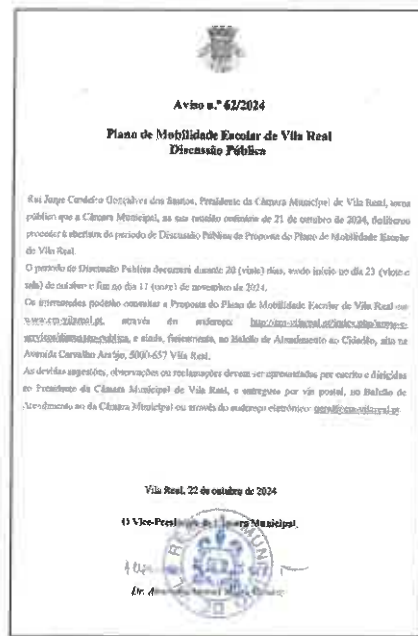


Figura 1. Publicação do Aviso 62/2024, relativo à abertura da Discussão Pública da Proposta do PME, publicado no sítio eletrónico do Município.

Foram disponibilizados para consulta pública os seguintes documentos do PME:

- Relatório do Plano de Mobilidade Escolar de Vila Real;
- Circuitos de Transporte Escolar;
- Fichas de Ação.

2.2. Participações/ Exposições

Durante o período de Discussão Pública, não foram rececionadas participações/ exposições à Proposta do Plano de Mobilidade Escolar de Vila Real. Neste sentido, verifica-se que a versão disponibilizada para a Discussão Pública encontra-se em condições de ser considerada a versão final do PME, devendo ser encaminhada a reunião de Assembleia Municipal para aprovação.

3. PROPOSTA/ CONCLUSÃO

Considerando que:

- Se encontra terminado o período de Discussão Pública da Proposta de Plano de Mobilidade Escolar de Vila Real;
- Não foram rececionadas participações/ exposições durante o período de Discussão Pública e por isso a versão disponibilizada para a Discussão Pública não obteve alterações.

Propõe-se encaminhar à Reunião de Câmara Municipal para que delibere:

a) Enviar o Plano de Mobilidade Escolar de Vila Real à Assembleia Municipal para aprovação final”.

Em 13/11/2024 a **Diretora do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador,

Concordo.

Terminada a discussão pública do Plano de Mobilidade Escolar, propõe-se remeter à reunião do Executivo Municipal para deliberar aprovar o Plano e remeter à Assembleia Municipal para aprovação final.”

Em 13/11/2024 o **Vereador Adriano de Sousa** emitiu o seguinte Despacho:

“Enviar à reunião de camara para deliberar aprovar e submeter à aprovação da Assembleia Municipal nos termos da legislação aplicável.”-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar submeter à aprovação da Assembleia Municipal o Plano Mobilidade Escolar, nos termos da alínea h) do nº 1 do artigo 25º do Anexo I da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro.**-----

- Proposta de alteração da Rede e notificação ao Operador TUVR II, nos termos da Cláusula 24.ª – Alteração da Rede, do Caderno de Encargos da Concessão do Serviço Público de Transporte Regular e Flexível do Município de Vila Real

----- **15.** - Presente à reunião informação da Diretora do Departamento de Planeamento e Gestão do Território do seguinte teor:

“I - Introdução

A presente informação é referente à falta de um Serviço Público de Transporte de Passageiros que permita responder às necessidades de deslocação regular de toda a população residente na União de Freguesias de Adoufe e Vilarinho de Samardã.

No âmbito da Concessão do Serviço Público de Transporte Regular e Flexível de Passageiros por Modo Rodoviário do Município de Vila Real (Concessão), iniciada em 2022, não foi prevista uma linha ao longo da EN2 que enquadrasse a comunidade escolar e demais população residente na referida freguesia, uma vez que esta se encontrava

servida com uma linha operada e a cargo da Comunidade Intermunicipal do Alto Tâmega e Barroso (CIMATB).

Em janeiro de 2024, a CIMATB iniciou uma nova Concessão, tendo sido regularizados os percursos ao longo da EN2, não contemplando as populações residentes e os alunos que residem em aglomerados urbanos fora deste percurso, nomeadamente Samardã, Vilarinho da Samardã, Paredes, Adoufe e Vila Seca.

Isto desencadeou uma série de reclamações por parte dos residentes, encarregados de educação dos alunos a transportar e dos elementos da União de Freguesias, tendo-se verificado que, efetivamente, a nova concessão da CIMATB não oferece um Serviço Público de Transporte de Passageiros que corresponda às expetativas da população e, por sua vez, leva a um tratamento desigual desta, relativamente a outras áreas do Concelho de Vila Real.

II - Antecedentes

Os serviços municipais, na tentativa de encontrar uma solução para o problema identificado, iniciaram várias tentativas de resolver o problema identificado; desde logo abordando a CIMATB para que, dentro das suas possibilidades, realizasse um ajuste ao trajeto da linha ao longo da EN2, por forma a servir as populações identificadas. Este processo culminou na impossibilidade desta CIM ajustar o percurso conforme solicitado.

Face esta impossibilidade, o Município iniciou o contacto com o Concessionário - TUVR II para verificar de que forma se poderia incluir esta linha na Concessão em curso, tendo tomado as seguintes diligências:

- a) Em reunião presencial realizada a 23/08/2023 foi apresentada à TUVR II a necessidade de incluir a União de Freguesias de Adoufe e Vilarinho de Samardã na área de Operação da Concessão, tendo o Município de Vila Real solicitado à Concessionária uma proposta que respondesse à necessidade exposta;
- b) A 27/12/2023 a TUVR II dirigiu ao Município um e-mail com a apresentação da proposta então solicitada, de inclusão da referida população no Serviço prestado pela Concessão. O Operador propôs ao Município uma prestação de serviços para a ligação de Samardã ao Terminal Rodoviário, com paragens intermédias, realizado por 2 viaturas e 3 motoristas em 6 circulações por dia/sentido durante o período escolar e 3 circulações por dia/ sentido durante o período fora escolar; para isso, orçamentou a TUVR II um encargo anual para o Município no valor de 150 000,00€ (cento e cinquenta mil euros) + IVA e

propôs ainda que, a esse montante, pudesse ser deduzido o valor da receita, no caso de ser considerada como proveito do Operador;

c) A 13/03/2024 realizaram os Serviços do Município uma reunião com a TUVR II, finda a qual foi novamente debatido com o Operador o tema da disponibilização do SPT à população da União de Freguesias de Adoufe e Vilarinho da Samardã;

d) A 27/07/2024 deu o Município a conhecer à TUVR II a informação dos serviços n.º 4736/24, presente na reunião de Câmara de 15/07/2024 e referente à análise elaborada ao 2º ano da Concessão, no âmbito da qual foi identificado um défice de 617 756 Km, cerca de 32% dos Km contratualizados para a Concessão; perante o que foi solicitada à TUVR II a apresentação de uma proposta para a linha Samardã – Vila Real enquadrada no défice quilométrico identificado e abrangida na Concessão atualmente em curso;

e) A isso, respondeu a TUVR II em e-mail dirigido ao Município a 09/08/2024, mantendo a proposta apresentada anteriormente. Perante a indisponibilidade do Operador em atender à solicitação do Município e ainda à necessidade de solucionar em tempo útil a falta de transporte público da comunidade escolar da União de Freguesias de Adoufe e Vilarinho de Samardã, viu-se o Município de Vila Real obrigado a adjudicar com outro Operador o serviço de transporte escolar para responder às necessidades dessa população até ao fim do ano em curso;

f) A 05/09/2024 a CIM-Douro dirigiu-se ao Município para, de acordo com a solicitação que este lhe dirigiu a 09/07/2024, dar a conhecer o orçamento elaborado pela FlaviaMobil para operar a linha Vilarinho da Samardã – Vila Real no período escolar 2024/2025, com 2 circulações por dia/ sentido e paragens intermédias, e que correspondia à soma do montante de bilhética da linha com uma compensação por parte do Município de Vila Real no valor aproximado de 20 000,00€ (vinte mil euros).

III - Enquadramento

Face a recusa e condições financeiras impostas pelo Concedente, ao Concessionário, para a realização do serviço solicitado, e estando a finalizar-se a data do prazo da contratação do serviço de transporte escolar até então concretizada pelos serviços municipais da educação, torna-se premente acionar as cláusulas que constam no Caderno de Encargos (CE) da Concessão para ver resolvida uma matéria que se prende com a prestação de um serviço público.

Nesta sequência, dita a Cláusula 24.^a - Alteração da Rede do CE que, ao longo de cada ano contratual, a Rede base prevista no Anexo I e II do CE pode ser alterada ou ajustada

pela Concedente, implicando alteração da produção quilométrica anual. Ora, desta alteração, e como dita o n.º 2 da mesma cláusula 24.ª, pode o Concessionário ter direito a uma compensação financeira com o objetivo de repor o equilíbrio económico financeiro da Concessão, determinado no n.º 2 da Cláusula 55.ª – Reposição do Equilíbrio Económico-financeiro.

Na análise desta Cláusula 55.ª, é referido que apenas existe lugar à reposição aqui elencada “se, em resultado direto e acumulado de um ou vários eventos referidos no n.º 1, resultar, comprovadamente, uma diminuição dos rendimentos ou aumento dos gastos (...) da execução do contrato, desde a data em que ocorreu(eram) o(s) evento(s) gerador(es) da reposição do equilíbrio financeiro até ao termo do contrato, num, valor superior a 200.000€ (duzentos mil euros).” Recorda-se, neste âmbito, o que foi exposto na alínea d) do ponto II, relativamente ao défice quilométrico atualmente existente, na ordem dos 32%.

Destaca-se ainda que o CE considera, na Cláusula 63.ª – Impossibilidade do Cumprimento, Incumprimento e Incumprimento Definitivo, a possibilidade de, verificado o incumprimento por parte do Concessionário das suas obrigações contatuais, face a recusa de operar o serviço, este ser notificado pelo Concedente para repor a normalidade da situação, podendo, ao fim de um prazo determinado, a Concedente substituir-se ao Concessionário e, a expensas deste, desenvolver diretamente ou por intermédio de terceiros, as atividades não executadas.

IV - Proposta

A proposta de alteração de rede refere-se à introdução de uma linha de transporte Regular, desde a Samardã até ao Terminal Rodoviário, identificada no mapa em anexo (Anexo I).

Pretende estabelecer, em época escolar 6 circulações dia/sentido e, em período fora escolar 3 circulações dia/sentido, devendo consultar-se os horários que constam no Anexo II.

Refere-se que a proposta aqui identificada foi remetida pela TUVR II, em dezembro de 2023, podendo ser alterados consoante se verifique a maior ou menos necessidade de realizar todas as frequências aqui determinadas.

Quanto ao tarifário, deve aplicar-se o que se encontra em vigor e aprovado pelo Município / AT.

V - Conclusão

Face aos antecedentes e enquadramento exposto, e considerando:

- A necessidade de ajustar a rede base da Concessão, que decorre da entrada em vigor da nova concessão de serviço público de transporte a cargo da CIMATB;
- A impossibilidade de continuar a contratar circuitos privados, no âmbito do transporte escolar, com encargos acrescidos para o Município;
- A verificação de queixas e reclamações dos munícipes residentes na área afeta à freguesia de Adoufe e Vilarinho da Samardã;
- A inexistência de um serviço público de transporte que sirva as populações da área em causa, incorrendo na falta de equidade em todo o território do Concelho;
- Os mecanismos previstos no Caderno de Encargos que obrigam o Concessionário à realização da operação nos termos solicitados;

Propõe-se que a Câmara Municipal delibere:

1. Aprovar a alteração da rede atual, incluindo a designada “Linha da Samardã”, conforme proposta dos serviços.
2. Notificar o Operador/ Concessionário TUVR II para iniciar a realização do serviço público de transporte regular, a designada Linha da Samardã, no dia 02 de janeiro de 2025;
3. Notificar o Operador / Concessionário TUVR II para, no prazo de cinco dias se pronunciar relativamente à deliberação do Executivo Municipal que daqui resulte, sob pena de, na falta de pronúncia expressa, se considerar que o Concessionário ACEITA os termos aqui expressos”.

Por Despacho de 13/11/2024 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: 1- Aprovar a alteração da rede atual da Concessão do Serviço Público de Transporte Regular de Vila Real, incluindo a designada “Linha da Samardã”, nos termos da cláusula 24.^a – Alteração da Rede, do Caderno de**

Encargos da Concessão, conforme proposta dos serviços. -----

2. Notificar o Operador/ Concessionário TUVR II para iniciar no dia 02 de janeiro de 2025 a realização da designada Linha da Samardã, no âmbito do serviço público de transporte regular da Concessão. -----

3. Notificar o Operador / Concessionário TUVR II para, no prazo de cinco dias se pronunciar relativamente à deliberação do Executivo Municipal que daqui resulte, sob pena de, na falta de pronúncia expressa, se considerar que o Concessionário aceita os termos expressos na informação dos serviços. -----

DEPARTAMENTO DE EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS

- Empreitada de “Requalificação de arruamentos e meios mecânicos de elevação centro da cidade – Bairro dos Ferreiros. lote 2”

- Revisão de Preços definitiva

----- 16. - Presente à reunião informação da Divisão de Obras Municipais do seguinte teor:

“1 – Introdução

A empreitada, mencionada em epígrafe, foi adjudicada à firma CAPSFIL, Lda, por deliberação em reunião de Câmara de 22/04/2020, tendo sido consignada a 14/09/2020.

2 – Análise

Foi elaborado o cálculo da revisão de preços através da aplicação OBM – MEDIDATA, ao abrigo do Decreto-Lei 6/2004, cálculo esse que originou uma revisão de preços, validada e assinada pela firma CAPSFIL, Lda., a qual se anexa.

Desta revisão de preços, e tendo em conta os indicadores económicos nacionais que estão na origem da atualização dos diversos índices, resultou um valor de € 80.050,31 (oitenta mil e cinquenta euros e trinta e um centimos), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, que terá de ser restituído à firma CAPSFIL, Lda..

3-Proposta

Face ao anteriormente exposto, propõe-se que o órgão competente para a realização da despesa, delibere autorizar o pagamento da presente Revisão de Preços, no valor de € **80.050,31 (oitenta mil e cinquenta euros e trinta e um cêntimos)** acrescido de IVA à taxa legal em vigor”.

Anexos:

- Mapa da revisão de preços;

Em 30/10/2024 o **Chefe de Divisão** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador Adriano Sousa,

Concordo. Estando aqui em causa o cumprimento legal em vigor, relativo ao Regime de Revisão de Preços, proponho que a informação seja presente à reunião do Executivo Municipal para autorização.”

A despesa tem o cabimento orçamental n.º. 4502/2024 Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 07.01.04.13 Projeto do PPI: 2016/I/30 Valor: 84.853,33 €.

Por Despacho de 12/11/2024 o **Vereador Adriano de Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a revisão de preços, nos termos da informação dos serviços.**-----

- Aprovação do Projeto de Execução para a Trasladação da Fonte de Santa Clara e renovação das instalações sanitárias na Rua Dom António Valente da Fonseca, Vila Real.

----- 17. - Presente à reunião informação do Serviço de Estudos e Projetos do seguinte teor:

1. Objeto

Aprovação do Projeto de Execução para a Trasladação da Fonte de Santa Clara e renovação das instalações sanitárias localizadas junto ao Seminário Diocesano de Vila Real, na Rua Dom António Valente da Fonseca, Vila Real.

2. Análise

2.1. Antecedentes

O Município de Vila Real aprovou, por deliberação da reunião de Câmara no dia 16 de novembro de 2023, o projeto de arquitetura para a construção do Novo Parque de Estacionamento, Processo n.º 98/23, cujo requerente é ESSE Estacionamento de Vila Real, SA, localizado no terreno adquirido pela Câmara Municipal ao Seminário, situado na Rua Dom Pedro de Castro, em Vila Real.

Esta aprovação surge na sequência do Concurso Público, lançado pelo Município de Vila Real, para celebração de um contrato de conceção, construção, exploração, gestão, manutenção e fiscalização, em regime de concessão de obra pública e serviço público, do futuro parque de estacionamento da cidade de Vila Real.

O local proposto para a construção do parque de estacionamento fica localizado onde se situava o antigo Convento de Santa Clara, cuja construção foi iniciada nos inícios do Séc. XVII, existindo na área pretendida para a respetiva construção, uma fonte de grandes dimensões, a funcionar, que fazia parte integrante do referido Convento.

A DRCN (Direção Regional de Cultura do Norte), na pronúncia efetuada em 07/06/2023 que recaiu sobre o respetivo processo de licenciamento, referiu o seguinte e passo a citar: *“No local de intervenção constata-se a existência de uma fonte com interesse relativamente à qual o projeto é omissivo quanto ao seu destino/ou possível integração.”*

Posteriormente, o parecer favorável emitido pela DRCN, datado de 06/11/2023, que recaiu sobre o projeto faz menção ao despacho de 10/10/2023 do Sr. Vereador do Pelouro de Ordenamento do Território e Urbanismo, aonde atesta: *“são da responsabilidade do Município os trabalhos relativos à desmontagem da atual fonte bem como a sua posterior montagem em novo local que preserve, dê visibilidade e dignifique o valor da referida peça. Para o efeito, irão, brevemente, os serviços municipais competentes encetar os*

procedimentos necessários e adequados ao lançamento do concurso para a adjudicação dos respetivos trabalhos.”

Assim, foi então aberto o procedimento para a aquisição da prestação de serviços externa para a elaboração do Projeto de Execução para a Recolocação da Fonte de Santa Clara, para posterior adjudicação dos trabalhos de empreitada, por despacho de 19/04/2024.

2.2. Apreciação

Atualmente, a Fonte de Santa Clara encontra-se implantada no limite norte do Seminário Diocesano de Vila Real, nos terrenos (atual parque de estacionamento em socacos ao ar livre), em que outrora pertenceram à cerca do antigo Convento de Santa Clara.

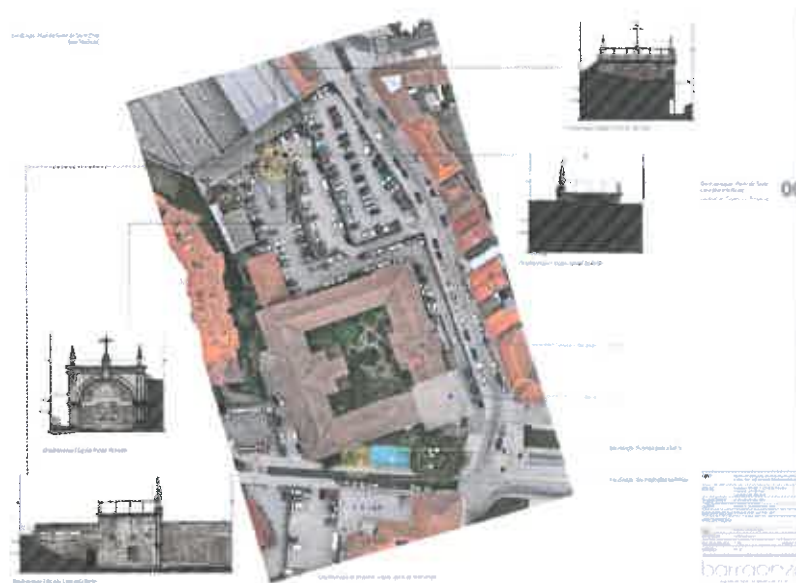


Figura 1 – Localização da Fonte de Santa Clara

A sua localização pouco visível transformou-a num espaço suscetível a atividades menos lícitas, estando neste momento em visível estado de abandono.



Figura 2 – Registos fotográficos da Fonte de Santa Clara

Pretende-se com esta intervenção a trasladação da Fonte de Santa Clara da zona onde se encontra atualmente, para a Rua Dom António Valente da Fonseca (ala sul do perímetro do artigo matricial do Seminário Diocesano), tendo como principal objetivo preservar, dignificar e (res)significar o conjunto arquitetónico inserindo-o numa nova localização, de destaque, devidamente integrada no meio envolvente.

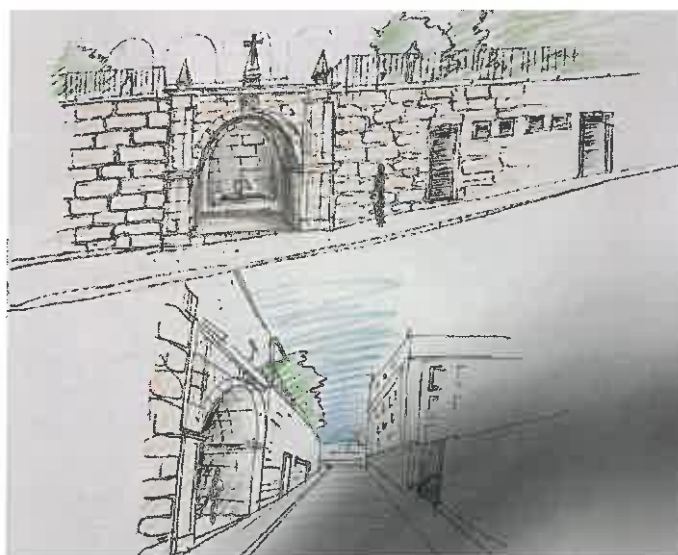


Figura 3 – Esquissos da integração da Fonte de Santa Clara no muro do Seminário

A intenção máxima desta proposta visa permitir à comunidade desfrutar deste conjunto edificado, constituindo uma espécie de “nicho” a integrar no muro em granito existente, numa intervenção em que a correta relação de cotas

permitirá um “encaixe” rigoroso da fachada principal da fonte no muro existente, tanto na sua relação com o passeio público como na relação com o seu nível superior, onde a cobertura será mantida conforme o seu desígnio funcional original, permitindo igualmente o seu usufruto para quem acede através do logradouro do seminário.



Figura 4 – Visualização 3D da proposta de integração da Fonte de Santa Clara e das instalações sanitárias

A intervenção dotará a fonte de uma iluminação cuidada, assim como de eficaz acessibilidade através do passeio, que será readaptado, a rede de vedação e proteção existente será substituída por uma guarda tubular em ferro de estereotomia vertical, acabada à cor cinza forja, no sentido de permitir uma melhor integração/valorização em termos de imagem de conjunto. Para além de todas as componentes tectónicas respeitadas nesta transladação, pretende-se que a fonte continue a possuir/fornecer água, mantendo a sua funcionalidade e vocação preservadas.

Nestes termos, a solução apresentada vai de encontro à necessidade de valorização e respeito por este “conjunto edificado” melhorando a vivência do espaço público e conferindo nomeadamente uma nova dinâmica na Rua Dom António Valente da Fonseca.

Relativamente às instalações sanitárias públicas, localizadas e integradas no muro em granito existente, na Rua Dom António Valente da Fonseca, serão também objeto de renovação e atualização funcional, pois embora atualmente, se encontrem em funcionamento e abertas ao público, estão contudo desprovidas de diversos cuidados de manutenção regular.

Posto isto, uma vez que a transladação da Fonte se efetuará nesse mesmo alçado adjacente às instalações sanitárias preexistentes, conclui-se que faz todo o sentido proceder à renovação total do interior das instalações sanitárias assim como do seu alçado, que participa diretamente na constituição do muro de granito existente.

Por outro lado, torna-se fundamental a salvaguarda do conjunto edificado respeitando critérios importantes, tais como a opção por intervenções mínimas, a preservação de materiais e estruturas existentes, adequando as técnicas e materiais a utilizar em obra, tendo em conta a reversibilidade e compatibilidade. Assim, foi elaborado um relatório arqueológico aonde descreve todos os procedimentos e ações que devem ser executados para uma intervenção de conservação e restauro do conjunto a realizar na empreitada, aonde se prevê o respetivo acompanhamento arqueológico da obra. Acrescenta-se ainda que o projeto de execução contempla também o levantamento fotogramétrico da estrutura da fonte.

Nestes termos, este projeto permitirá proporcionar a solução mais adequada para a coexistência harmoniosa e equilibrada entre todos os elementos arquitetónicos assim como da relação destes com a envolvente, permitindo um enquadramento de destaque à arquitetura da Fonte de Santa Clara.

2.3. Estimativa orçamental

De acordo com o mapa de medições e orçamento apresentado no projeto de execução o valor da obra totaliza **311 238,35 € (trezentos e onze mil, duzentos e trinta e oito euros e trinta e cinco cêntimos)**, o que acresce de IVA à taxa legal em vigor, conforme quadro resumo:

Dono de Obra

Município de Vila Real

Empreitada

Trasladação da Fonte de Santa Clara e Renovação das Instalações Sanitárias Públicas

Empreitada

Rua Dom Valente da Fonseca . Vila Real

RESUMO ORÇAMENTAL - ESTIMATIVA ORÇAMENTAL

Código	Designação dos trabalhos	Total
1.0	ESTALEIRO, EQUIPAMENTOS E PLANO DE HIGIENE, SEGURANÇA E SAÚDE	42 500,00 €
2.0	ARQUITETURA	217 350,03 €
3.0	ESTABILIDADE	37 459,47 €
4.0	INFRAESTRUTURAS HIDRÁULICAS	7 854,45 €
5.0	INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS	6 074,40 €
	TOTAL	311 238,35 €

3. Conclusão

Face ao exposto, proponho que o assunto seja presente à reunião do Executivo com vista a ser aprovado o Projeto de Execução para a Trasladação da Fonte de Santa Clara e renovação das Instalações sanitárias localizadas junto ao Seminário Diocesano de Vila Real, na Rua Dom António Valente da Fonseca, em Vila Real.

Em 13/11/2024 o **Chefe de Serviços** emitiu o seguinte parecer:

“Concordo

Proponho a aprovação do projeto de execução”.

Em 13/11/2024 o **Diretor do DEI** emitiu o seguinte parecer:

Sr. Vereador Adriano Sousa

Concordo, proponho que a informação seja presente à Reunião do Executivo Municipal para aprovação do presente Projeto de Execução.”

Em 13/11/2024 o **Vereador Adriano de Sousa** emitiu o seguinte Despacho:

“Envie-se à reunião, para deliberação sobre a aprovação do presente projeto”.-----

-----**DELIBERAÇÃO:** Aprovar o Projeto de Execução, nos termos da
informação dos serviços.-----

- Abertura de procedimento para a empreitada de “Conclusão do Loteamento da Carreira Longa (2º fase) – Proc.:06/01”, consentâneo com a alínea b) do artigo 19.º do CCP

- Concurso Público

----- 18. - Presente à reunião informação da Divisão de Obras Municipais do seguinte teor:

1. Designação do Procedimento

Empreitada de “Conclusão do Loteamento da Carreira Longa (2.ª fase) – Proc.: 06/01”.

2. Fundamentação da necessidade da obra

2.1 Enquadramento/ Introdução

No âmbito do Processo nº 6/01, referente ao Loteamento da Carreira Longa (1ª fase), não foram concluídas as infraestruturas exteriores referentes aos lotes 3, 4 e 5, tendo a câmara Municipal, em 6 de outubro de 2004, deliberado aceitar a execução das obras de urbanização em simultâneo com a construção dos edifícios nos lotes em questão.

Entretanto já foram executadas, pela Câmara, as infraestruturas referentes ao lote 3.

Dando seguimento a essa deliberação e considerando que só é possível executar os trabalhos na envolvente aos edifícios já concluídos, como é o caso do edifício do lote 4, urge a necessidade de executar as obras em falta para esse lote, recorrendo à caução prestada pelo loteador e destinada a assegurar a sua boa e regular execução.

Estando neste momento concluída a construção do Lote 4 e ainda em construção o Lote 5, só é possível a execução de parte das infraestruturas exteriores do Lote 4 que não conflituem com a construção do Lote 5, conforme figura que se segue, sendo necessário a construtura do Lote 5 vedar devidamente a zona envolvente a esse lote.

Considera-se assim necessária a abertura deste procedimento, respondendo assim às necessidades de executar as obras de infraestruturas exteriores em falta para o lote 4. É

ainda relevante referir que aquando da finalização do edifício do lote 5, irá ser necessário proceder nos mesmo termos para a execução da infraestruturas exteriores desse lote.

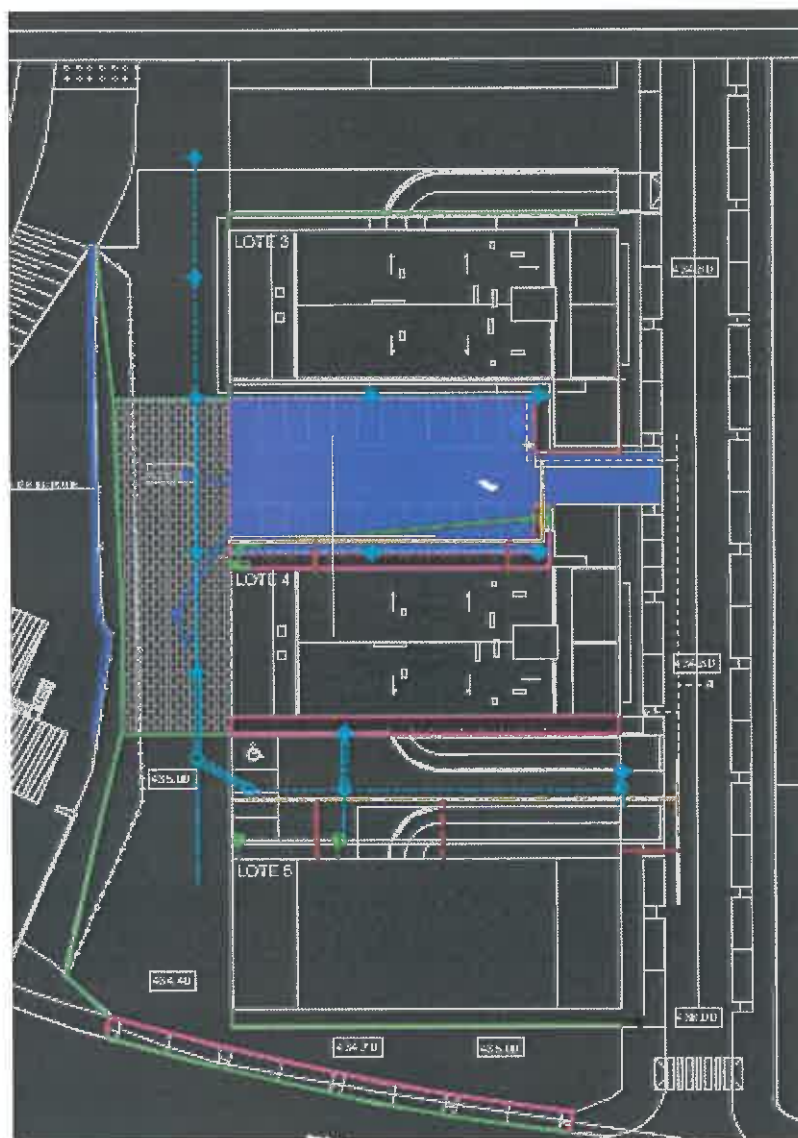


Fig. 1 – Identificação dos lotes do loteamento e da zona de intervenção

3. Fundamentação da escolha do Procedimento (38.º; 19.º/b) do CCP)

Critério	Fundamentação	
	Direito	Facto
Valor	Consentâneo com a alínea b) do Artigo 19.º do CCP – Concurso público.	Valor inferior ao limiar de concurso público internacional.



4. Fundamentação da não Contratação por Lotes

A separação em lotes causa grandes inconvenientes para a entidade Adjudicante, desde logo a gestão de um único contrato revela-se mais eficiente e permite a existência de um único estaleiro, com conseqüente redução de custos.

5. Órgão Competente para a decisão da contratação (alínea b) artigo 18.º do Decreto-Lei 197/99 de 8 de junho).

A entidade competente para a decisão de contratar é a Câmara Municipal de Vila Real.

6. Verificação do cumprimento do limite previsto no artigo 113º do CCP relativamente às empresas a convidar

Não aplicável.

7. Peças do Procedimento

De acordo com a alínea c) do ponto 1 do Artigo 40.º do CCP constituem peças do concurso o Programa de Procedimento e o Caderno de Encargos, em anexo à presente informação.

8. Preço Base (sem IVA)

Estima-se que o valor base da presente empreitada seja de € 170.000,00 (Cento e setenta mil euros), de acordo com os preços unitários devidamente aferidos nos últimos concursos públicos com trabalhos da mesma natureza, nesta entidade Adjudicante.

9. Preço anormalmente baixo

Não aplicável.

10. Prazo da empreitada

O prazo global da execução da obra, contado a partir da data de consignação será o prazo indicado na proposta do empreiteiro, não podendo ultrapassar 90 (noventa) dias.

11. Admissão de Propostas variantes

Não são admitidas Propostas Variantes.

12. Critério de Adjudicação e de desempate

Para efeitos de adjudicação é adotado o critério do mais baixo preço, conforme alínea b) do artigo 74.º do CCP.

Para efeitos de desempate foram considerados os critérios seguintes, apresentados por ordem de prevalência:

- A Exatidão matemática do preço formulado, sendo a melhor proposta a que apresentar o menor número de erros verificado, em sede de conferência de propostas;
- O preço mais baixo no artigo referente a Betão C 30/37 em paramentos verticais;
- O menor prazo de execução apresentado para a empreitada.

13. Lista de pareceres legalmente exigíveis

Tratando-se de espaços públicos sobre a jurisdição do Município de Vila Real entende-se pela não aplicabilidade.

14. Lista de elementos que acompanham o Projeto

O Caderno de Encargos do procedimento de formação de contrato da Empreitada de “Conclusão do Loteamento da Carreira Longa (2.ª fase) – Proc.: 06/01” contém o projeto de execução, da obra a levar a efeito, composto por:

- Peças desenhadas;
- Peças escritas;
- Mapa de quantidades;
- Medições;
- Orçamento;



- PPGRDC;
- PSS;
- Caderno de Encargos.

Conforme preconizado nos nºs 1, 4 e 5 do artigo 43.º do CCP. É ainda de referir que a pasta medições e orçamento contém a lista completa de todas as espécies de trabalhos necessários à execução da obra a realizar e os respetivos mapas de quantidades, contém ainda um capítulo designado por estaleiro onde constam os encargos gerais com montagem, manutenção e desmontagem de estaleiro, incluindo a reposição da área ocupada após a desmontagem, sinalização temporária de todos os trabalhos, de acordo com a legislação vigente, e implementação do Plano de Segurança e Saúde.

Informa-se ainda que de acordo com o ponto 3 da Cláusula 6.ª do Caderno de Encargos patenteado a concurso o empreiteiro é ainda responsável pela realização de todos os trabalhos que, por natureza, por exigência legal ou segundo o uso corrente, sejam considerados como preparatórios ou acessórios à execução da obra, designadamente, e entre outros, o exposto nas alíneas:

- a) Trabalhos de montagem, construção, manutenção, desmontagem e demolição do estaleiro;
- b) Trabalhos necessários para garantir a segurança de todas as pessoas que trabalhem na obra ou que circulem no respetivo local, incluindo o pessoal dos subempreiteiros e terceiros em geral, para evitar danos nos prédios vizinhos e para satisfazer os regulamentos de segurança, higiene e saúde no trabalho e de polícia das vias públicas;
- c) Trabalhos de restabelecimento, por meio de obras provisórias, de todas as servidões e serventias que seja indispensável alterar ou destruir para a execução dos trabalhos e para evitar a estagnação de águas que os mesmos possam originar;
- d) É da responsabilidade do empreiteiro os trabalhos de construção dos acessos ao estaleiro e das serventias internas deste.

Compulsado o ponto 5 do citado Artigo 43.º do CCP verifica-se que:

- a) Dos levantamentos e das análises de base e de campo.
Trata-se de concluir um loteamento com recurso à caução.
- b) Dos estudos geológicos e geotécnicos
Trata-se de concluir um loteamento com recurso à caução.

c) Dos estudos ambientais, incluindo a declaração de impacto ambiental, nos termos da legislação aplicável.

Não aplicável.

d) Dos estudos de impacto social económico ou cultural, nestes se incluindo a identificação de medidas de natureza expropriatória a realizar, dos bens e direitos a adquirir e do ónus e servidões a impor;

Não aplicável.

e) Dos resultados de ensaios laboratoriais ou outros

Atendendo ao tipo e natureza da obra em causa conclui-se que os elementos do projeto de execução são os necessários e os suficientes para a sua realização, não sendo por isso necessário recorrer a quaisquer outros.

f) Do plano de prevenção e gestão de resíduos de construção e demolição, nos termos da legislação aplicável.

O projeto de execução patenteado a concurso alberga esta exigência de carácter obrigatório, apresentando o plano de prevenção e gestão de resíduos de construção e demolição.

Anexo declaração conforme solicitado.

15. Composição do Júri do procedimento

Função	Identificação
Presidente	José Alberto Da Cruz Gonçalves Claudino
1.º Vogal	Joaquim M. A. C. de Magalhães
2.º Vogal	Paulo Jorge De Matos Ferreira
1.º Vogal Suplente	Paulo Alexandre Costeira Ferreira
2.º Vogal Suplente	José Henrique Costa Da Cunha

16. Gestor do Contrato

Paulo Jorge de Matos Ferreira, Técnico Superior do quadro da CMVR.

17. Financiamento Comunitário

Não aplicável.

18. Previsão da repartição de encargos

€ 57.000,00 em 2024;

€ 113.000,00 em 2025.

19. N.º do Projeto do PPI

Trata-se de concluir um loteamento com recurso à caução.

20. Proposta de deliberação

- a) Decisão de Contratar (36.º CCP)
- b) Escolha do Procedimento (38.º CCP)
- c) Aprovação do Programa de Procedimento e do caderno de Encargos, em anexo (40.º/2 CCP)
- d) Designação do Júri (67.º/1 CCP)”.

Em 24/10/2024 o **Diretor do DEI** emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador Adriano Sousa

Concordo, deve a informação ser presente à Reunião do Executivo Municipal para autorização”

A despesa tem o cabimento orçamental n.º. 4504/2024 Classificação Orgânica: 02
Classificação Económica: 07.01.04.01 Projeto do PPI: 2022/I/26

Repartição do Encargo:

Ano 2024 - 60.420,00 €

Ano 2025 - 119.780,00 €

Em 13/11/2024 o **Vereador Adriano de Sousa** emitiu o seguinte Despacho:

“Envie-se à reunião de câmara para deliberação sobre abertura de procedimento.

Importa ainda referir, a título de mero conhecimento, que, de acordo com ofício proveniente do Novobanco constante do processo lo loteamento, o valor atual da caução

existente no município, como garantia da boa execução das obras de urbanização, é de € 68.916,30 (sessenta e oito mil, novecentos e dezasseis euros e trinta cêntimos).”-----

- DELIBERAÇÃO: 1 - Aprovar o programa de concurso, caderno de encargos e autorizar a abertura de concurso público, nos termos da informação dos serviços.** -----
2 - Aprovar a repartição de encargos, proposta na informação dos serviços. -----

DIVISÃO DE EDUCAÇÃO, DESPORTO E JUVENTUDE

- **Open Ibérico de Vila Real.**

- **Atribuição de subsídio**

----- **19.** - Presente à reunião proposta do Vereador Alexandre Favaio do seguinte teor:

“A **Associação de Jiu Jitsu de Vila Real** (NIF 517 367 491) vai levar a efeito no dia 7 de dezembro, no Pavilhão dos Desportos, **o Open Ibérico de Vila Real.**

Este evento vai ser o primeiro a ser realizado em Portugal, terá o máximo de 500 inscrições, entre atletas juniores e adultos desde a categoria faixa branca a faixa preta. Vai contar com a participação de 2 campeões do mundo (David Vitoraci e Pedro Ramalho) e atletas de nacionalidade Portuguesa e Espanhola.

Com uma enorme visibilidade a nível mundial, este evento tem um impacto considerável na atividade económica da região e particularmente da nossa cidade.

Este evento acarreta muitas despesas (23.600.00€) e dada a relevância da iniciativa proponho a atribuição de um subsídio no valor de 5.000.00€, à organização do evento (Associação de Jiu Jitsu de Vila Real), a fim de minimizar os custos da referida ação e que o mesmo seja autorizado e deliberado pelo Executivo Municipal enquanto tal, no uso da competência prevista do artigo 33º nº 1 al. u) da Lei nº 75/2013 de 12 de setembro, ratificando-se a realização das despesas suportadas”.

A despesa tem o cabimento orçamental nº. 4475/2024 Classificação Orgânica: 02 Classificação Económica: 04.07.01 Projeto do PAM: 2022/A/130 Valor: 5.000,00 €-----

-----DELIBERAÇÃO: Aprovar a proposta, nos termos da alínea u) n.º 1.º do art.º 33.º do Anexo I da Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro.-----

- Atribuição de auxílios económicos (1.º CEB – Ação Social Escolar) – Ano Letivo 2024-2025

----- 20. – Presente à reunião informação da Divisão de Educação, Desporto e Juventude do seguinte teor:

1. Era à Câmara Municipal, ao abrigo do disposto na alínea hh) do n.º 1 do art.º 33.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro, que competia “*Comparticipar no apoio (...) aos alunos do ensino básico, no domínio da ação social escolar*”, e do disposto na alínea l) do n.º 1 do art.º 64.º da Lei n.º 169/99, com a redação dada pela Lei n.º 5-A/2002, de 11 de Janeiro, compete “*Apoiar ou participar no apoio à ação social escolar (...), nos termos da lei*”, e do n.º 4 do mesmo normativo legal, “*Deliberar em matéria de ação social escolar, designadamente (...) na atribuição de auxílios económicos.*”
2. De acordo com o Despacho n.º 5296/2017, de 16 de junho de 2017, “*no cumprimento do estipulado na Lei do Orçamento de Estado para 2017, é agora prosseguido o regime de gratuitidade dos manuais escolares, com a sua distribuição gratuita no início do ano letivo de 2017/2018 a todos os alunos do 1.º ciclo do ensino básico da rede pública, enquanto medida promotora de igualdade no acesso ao ensino*”, e de acordo com o plasmado no ponto 9 do artigo 8.º “*ficam excluídos os auxílios económicos aos manuais escolares do 1º ciclo, considerando a gratuitidade prevista no artigo 156.º da Lei n.º 42/2016, de 28 de dezembro*”, e de acordo com o Despacho n.º 7255/2018, de 31 de julho de 2018, no ponto 9 do artigo 8.º “*ficam excluídos os auxílios económicos aos manuais escolares dos alunos do 1º e 2º ciclos, considerando a gratuitidade prevista no artigo 170.º da Lei n.º 114/2017, de 29 de dezembro*”.
3. Face ao exposto nos pontos anteriores, e apesar de já não estarem abrangidos com o apoio para aquisição de manuais, uma vez que são oferta do Ministério de Educação, pode ser efetuado o apoio, nos mesmos moldes, através da entrega, aos respetivos encarregados de educação, para aquisição de outros recursos pedagógicos, dos valores estipulados no anexo III do Despacho 11886-A/2012 de 6 de setembro, mantido pelo Despacho 11306-D/2014 de 8 de setembro, que definia o valor das comparticipações a atribuir para aquisição dos manuais escolares:

Escalão	Capitação	Manuais Escolares	
		1º e 2º Anos	3º e 4º Anos

A	Escalão 1 do Abono de Família	26,60€	32,80€
B	Escalão 2 do Abono de Família	13,30€	16,40€

4. Assim, relativamente ao presente Ano Letivo 2023/2024, foram recebidos e tratados todos os pedidos de auxílios económicos, no âmbito da Ação Social Escolar, apresentados pelos Pais/Encarregados de Educação dos alunos que frequentam as escolas do EB1 da rede pública do concelho de Vila Real, num total de 1929 processos, dos quais 226 foram integrados no Escalão A e 220 no Escalão B, de acordo com o respetivo escalão do abono de família.

Agrupamento de Escolas	Alunos com Escalão A	Alunos com Escalão B	Nº total de alunos que frequentam Escolas do EB1
AE Diogo Cão	123	135	1.053
AE Morgado de Mateus	134	70	625
TOTAL	257	205	1.678

5. A exemplo de anos anteriores, propõe-se que as verbas referentes aos apoios financeiros para aquisição de manuais escolares sejam entregues diretamente aos Pais/Encarregados de Educação dos alunos beneficiados (de acordo com o ficheiro em anexo), sendo os valores os seguintes:

Agrupamentos Escolares	Valor a entregar aos pais
AE Diogo Cão	6.289,30€
AE Morgado de Mateus	4.454,50€
TOTAL GERAL	10.743,80€

6. Após análise do ficheiro com o nome dos beneficiários deste apoio, verificou-se que alguns encarregados de educação eram devedores dos serviços de apoio à família, que, apesar de terem sido informados do valor em dívida, não regularizaram a situação, até à presente data, pelo que foram retirados do total do valor da listagem, em anexo, que passou a ter um total de 9. 121,40€.
7. Entrega de processos fora de prazo e reposicionamento de escalões:
- a. De acordo com o Despacho n.º 18987/2009, de 17 de Agosto, com as alterações introduzidas pelo Despacho 11306-D/2014 de 8 de setembro, do Gabinete do Secretário de Estado do Ensino e da Administração Escolar, no ponto 1, podem manter-se as condições de aplicação das medidas de ação social escolar definidas pelo despacho n.º 18987/2009, publicado no Diário da República, 2ª série, n.º 158, de 17 de agosto de 2009, com as alterações introduzidas pelos despachos n.º 14368-A de 14 de setembro, 12284/2011 de

19 de setembro, 11886-A/2012 de 6 de setembro e 11861/2013 de 12 de setembro, do Gabinete do Secretário de Estado Adjunto e da Educação, que regula as condições de aplicação das medidas de Ação Social Escolar da responsabilidade do Ministério da Educação e dos Municípios, “*sempre que, nos termos do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 176/2003, de 2 de Agosto, ocorra reavaliação do escalão de rendimentos para efeitos de atribuição do abono de família, pode haver reposicionamento de apoio previsto no presente despacho.*”

Por Despacho de 04/11/2024 o Vereador Alexandre Favaio remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.

A despesa tem o cabimento orçamental n.º. 4479/2024 Classificação Orgânica: 03 Classificação Económica: 05.08.03 Projeto do PAM: 2022/A/36 Valor: 9.121,40€.

-----**DELIBERAÇÃO:** Autorizar a atribuição dos auxílios económicos, nos termos da informação dos serviços.-----

- Concurso Público – Aquisição, fornecimento e distribuição de Leite Escolar para as crianças e alunos a frequentar o ensino pré-escolar e o 1º Ciclo do Ensino Básico dos Agrupamentos de Escolas do concelho de Vila Real (Ano civil 2025)

----- **21.** – Presente à reunião informação da Divisão de Educação, Desporto e Juventude do seguinte teor:

1.- Objeto do Procedimento

A abertura do presente procedimento por Concurso Público deve-se à necessidade de fornecer e distribuir “Leite Escolar “ às crianças e alunos a frequentar a Educação do Pré-escolar e o 1º Ciclo do Ensino Básico do Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus e do Agrupamento de Escolas Diogo Cão;

2.- Fundamento do Ato da Decisão/Identificação das necessidades a satisfazer - artigo 36º CCP

No sentido de se cumprir com os preceitos legais instituídos pela Portaria 113/2018 na sua atual redação e pelo Decreto-Lei n.º 21/2019, a decisão de contratar surge da necessidade de aquisição de leite escolar para a distribuição às crianças e alunos a frequentar a Educação Pré-escolar e o 1º Ciclo do Ensino Básico dos Agrupamentos de

Escolas do nosso concelho, que pela sua natureza, é impossível fazer pelos meios próprios do Município de Vila Real.

3.- Fundamentação da escolha do procedimento (artigos 20º e 38º do CCP)

O procedimento enquadra-se no artigo 20º do CCP, uma vez que se trata de aquisição de bens. Considerando o preço base de abertura de procedimento é **95.791,50€** (noventa e cinco mil, setecentos e noventa e um euros e cinquenta cêntimos), acrescido de IVA à taxa legal em vigor, sendo 6% IVA quando aplicável por lei, trata-se de um concurso público estabelecido pela alínea b) do nº 2 do artigo 20º do CCP.

4.- Entidade Adjudicante

A entidade adjudicante é a **Câmara Municipal de Vila Real** – Av. Carvalho Araújo, 5000-657 – Vila Real, telefone 259308100, www.cm-vilareal.pt.

5.- Órgãos Competentes para a decisão de contratar

Nos termos do preconizado no nº1, do artigo nº 36º, do Código dos Contratos Públicos, o órgão competente para a decisão de contratar e autorizar despesas é a Câmara Municipal de Vila Real;

6.- Fundamentação do Preço Base (sem IVA) fixado para o procedimento demonstrando de que maneira se chegou à determinação daquele preço e quais os critérios objetivos que o justificaram (artigo 47º do CCP), realizando-se sempre que se justificar a Consulta Preliminar (artigo 35º-A do CCP)

O preço base determinado no caderno de encargos cifra-se em **95.791,50€**, acrescido de IVA à taxa em vigor de 6% IVA, quando aplicável por lei, e teve origem numa consulta preliminar ao mercado, onde se consideram todas as especificidades dos bens a fornecer, que se anexam.

O valor supra referido corresponde ao montante máximo que o Município de Vila Real se propõe a pagar pela aquisição e distribuição do leite escolar, correspondendo ao preço unitário *de € 0,22 (vinte e dois cêntimos) por 200 ml de leite meio gordo, € 0,27 (vinte e sete cêntimos) por 200 ml de leite sem lactose e € 0,54 (cinquenta e quatro cêntimos) para leite 200ml vegetal soja, acrescido de IVA à taxa legal em vigor (6% IVA quando aplicável por lei).*

7.- Prazo do fornecimento dos bens

O contrato a celebrar terá início a 1 de janeiro 2025 e o término a 30 de dezembro do mesmo ano, com base em 175 dias letivos;

8.- Fundamentação da necessidade de fixação do preço anormalmente baixo e o concreto critério adotado para o desvio percentual definido para esse efeito (artigo 71º do CCP)

Não aplicável

9.- Admissão de propostas variantes (artigo 59º do CCP)

Não aplicável

10.- Critério de Adjudicação e de Desempate (artigo 74º do CCP)

10.1 O Critério de adjudicação é a proposta economicamente mais vantajosa, segundo a modalidade de avaliação do preço mais baixo enquanto único aspeto da execução do contrato a celebrar, nos termos do disposto na alínea b), do nº 1, do artigo nº 74º do CCP.

10.2 Para efeitos de desempate foram considerados os critérios seguintes, apresentados por ordem de prevalência:

- a proposta que apresentar o preço mais baixo no pacote de leite branco sem lactose.
- a proposta que apresentar o preço mais baixo no pacote de leite vegetal soja;

11.- Júri do Procedimento

O presente procedimento é conduzido por um Júri, designado pelo órgão competente para a decisão de contratar, o qual inicia funções no dia útil seguinte ao do envio do anúncio para publicação.

Ao Júri do procedimento compete proceder à apreciação das propostas de acordo com o critério de adjudicação, à elaboração do relatório preliminar, à audiência prévia dos concorrentes e à elaboração do relatório final.

Designados	Função		
	Presidente	Vogal	
		Efetivo	Suplente
Eduardo Luís Varela Rodrigues	X		
Ana Cecília Coimbra Azevedo		X	

Alberto Jorge Faria Pinto de Moura		X	
Teresa Maria de Barros Carriço			X
Mariana Cristina Afonso Catarino Noura			X

12.- Gestor do Contrato e respetivo vínculo à Câmara Municipal

Alberto Jorge Faria Pinto de Moura, Coordenador Técnico da Divisão de Educação, Desporto e Juventude.

13.- Financiamento Comunitário

Regime Escolar – Leite Escolar – Regulamento EU 2016/791 – Regulamentado pela Portaria nº 113/2018, de 30/04 com as alterações previstas na Portaria nº 94/2019, de 28/03.

14.- Proposta de deliberação

De acordo com a informação apresentada, propõe-se deliberar a aprovação:

- a) Da decisão de contratar a aquisição dos bens (artigo 36º do CCP)
- b) Da escolha do procedimento (artigo 38º do CCP)
- c) Do Programa de Procedimento e Caderno de Encargos, em anexo (artigo 40º, 41º e 42º do CCP)
- d) Da designação do Júri (artigo 67º do CCP)
- e) Da designação do gestor do contrato (artigo 290º-A do CCP)

15.- Peças de apoio ao procedimento anexas

1. Programa de Procedimento e Caderno de Encargos;
2. Mapa nº total de alunos;
3. Mapa nº total de pacotes;
4. Mapa geral preço base;
5. Declaração de inexistência de conflito de interesses dos membros (efetivos e suplentes) do Júri de avaliação das propostas (nº 5 do artigo 67º do CCP)
6. Consulta Preliminar ao Mercado (artigo 35ºA do CCP)”.

Por Despacho de 06/11/2024 o **Vereador Alexandre Favaio**s remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.

A despesa tem o cabimento orçamental nº. 4495/2024 Classificação Orgânica: 03
Classificação Económica: 02.01.21 Projetos do PAM: 2022/A/26 e 2022/A/35 Valor:
101.538,99€.

-----DELIBERAÇÃO: Aprovar o Programa de Procedimento, o Caderno de Encargos e autorizar a abertura de concurso público, nos termos da informação dos serviços.-----

- Programa Livros para Todos – Pagamentos às Livrarias – Ano Letivo 2024/2025

----- 22. – Presente à reunião informação da Divisão de Educação, Desporto e Juventude do seguinte teor:

1. Por deliberação do Executivo Municipal de Vila Real, na sua reunião de 2 de maio de 2023, foram aprovadas as normas de funcionamento do Programa “Livros para Todos” destinado aos alunos das escolas do 1º ciclo do ensino básico da rede pública, privada e cooperativa do concelho de vila real, para o ano letivo 2024/2025.

2. Deste modo, foram contactadas as Livrarias que os pais escolheram para que estas encomendassem os manuais/livros de fichas de atividades a oferecer pela Câmara Municipal:

- 1º ano (ensino público) - Livros de Fichas de Estudo do Meio, Português e Matemática;
- 1º ano (ensino privado e cooperativo) - Livros de Fichas de Atividades e Manuais de Estudo do Meio, Português e Matemática;
- 2º ano (ensino público) - Livros de Fichas de Estudo do Meio, Português e Matemática;
- 2º ano (ensino privado e cooperativo) – Livros de Fichas de Atividades e Manuais de Estudo do Meio, Português, Matemática;
- 3º e 4º anos (ensino público) - Livros de Fichas de Estudo do Meio, Português, Matemática e Inglês;
- 3º e 4º anos (ensino privado e cooperativo) - Livros de Fichas de Atividades e Manuais de Estudo do Meio, Português, Matemática e Inglês.

3. No decorrer do período de candidaturas e de entrega dos manuais escolares verificaram-se algumas situações, nomeadamente:

- alunos matriculados em escolas do EB1 que acabaram por ficar em Jardim-de-infância;
- alunos que foram transferidos para outras escolas do EB1 fora do Concelho de Vila Real;
- alunos que, apesar de estarem num determinado ano letivo, estão a utilizar os manuais/fichas de atividades do ano letivo anterior, por indicação do professor.

4. No ponto 9, do artigo 2º, refere que os “*Pais/Encarregados de Educação de alunos com necessidades educativas especiais deverão, dado que os alunos não utilizam os manuais escolares, e para haver igualdade para todos os alunos, elaborar ofício, dirigido ao Senhor Vereador, a solicitar que o valor dos manuais escolares que os seus educandos teriam direito, lhes seja entregue para efeitos de aquisição de material escolar ou outros recursos pedagógicos*”.

5. Deste modo, os alunos cujos Pais/Encarregados de Educação solicitaram a substituição dos manuais escolares por outro tipo de material de apoio são os seguintes, com o respetivo valor dos manuais escolares:

Nome do aluno	Ano que frequenta	EB1 de	Valor
Abel Américo Alves dos Anjos	4	Araucária	50,85 €
Ana Rute Arruda da Penha	3	Araucária	46,85 €
André Silva Matias	4	Árvores	53,60 €
Ariana Soares Amorim	3	Araucária	46,85 €
Eric Enzo Conceicao Silva	3	Araucária	46,85 €
Fabrcício França Geia	2	Árvores	35,60 €
Jordana dos Anjos Nascimento	4	Araucária	50,85 €
Laura Sofia Rei do Castelo	3	Piaget	98,62 €
Leandro Almeida Rego	4	Abade de Mouços	50,85 €
Madalena Pereira Matos	4	Araucária	50,85 €
Márcio Carvalho Silva	4	Árvores	53,60 €
Marcos Sousa Pacheco	2	Douro	35,60 €
Melanie Ribeiro Mesquita	4	Abade de Mouços	50,85 €
Naira dos Anjos Nascimento	4	Araucária	50,85 €
Nathan Silva de Oliveira	4	Árvores	53,60 €
Priscilla Ferreira Gomes	3	Araucária	46,85 €
Rodrigo Cigarro Brás Pereira	4	Piaget	106,37 €
Tony Narciso Gouveia da Silva	2	Árvores	35,60 €
Virgínio Ilídio Bartolomeu Pipa da Silva	4	Araucária	50,85 €
			1 015,94 €

totalizando 1.015,94€.

6. Na sequência das candidaturas apresentadas ao referido programa, foram entregues livros aos seguintes Pais/Encarregados de Educação, conforme listagens em anexo, que totaliza a quantia de **92.921,92€**, e serão emitidos cheques aos Encarregados de Educação dos alunos com NEE, de acordo com o ponto anterior, no valor de **1.015,94€** (conforme listagem em anexo).

7. Do universo de 1924 alunos (1701 do ensino público e 223 do ensino privado) foram apoiados **1858 alunos (1637 do ensino público e 221 do ensino privado)**, com Kits de

manuais escolares e/ou livros de fichas de atividades, de acordo com o ponto n.º 2 desta informação, e o valor médio de cada aluno é de 50,01€.

8. Dado que todos os manuais escolares e/ou livros de fichas de atividades, pedidos até esta data, já foram entregues, torna-se necessário proceder à autorização do pagamento dos mesmos aos Encarregados de Educação, sendo o cheque emitido em nome das Livrarias (de acordo com as listagens em anexo):

Nome da Livraria	Nº alunos	Valor
Teresa Maria Teixeira de Carvalho Alves	108	4.852,48€
Papel à Altura, Lda.	454	22.409,52€
Linha Magenta, Artigos de Papelaria e Escritório, Lda.	334	17.939,14€
Real Office – Informática e Papelaria, Lda.	317	14.797,80€
Realcópia – Equipamentos de Escritório, Lda.	592	27.502,60€
Livraria e Papelaria Sampaio de Manuel Augusto Gentil Sampaio	119	5.420,38€
Total	92.921,92€	
Alunos NEE	1.015,94€	
Total Geral	93.937,86€	

A despesa tem o cabimento orçamental n.º. 4508/2024 Classificação Orgânica: 03 Classificação Económica: 05.08.03 Projeto do PAM: 2022/A/32 Valor: 93.937,86€.------

-----**DELIBERAÇÃO:** Aprovar os apoios constantes na informação dos serviços, através do pagamento diretamente às Livrarias e aos Encarregados de Educação de NEE'S, nos termos da informação dos serviços.-----

DIVISÃO DE CULTURA

- Aquisição de serviços para a colocação de Iluminação de Natal em diferentes ruas da Cidade e outros espaços de Vila Real

- Relatório Final

----- 23. – Presente à reunião o Relatório Final para aquisição de serviços para a

colocação de iluminação de Natal em diferentes ruas da cidade e outros espaços de Vila Real.

“Com referência aos elementos abaixo discriminados e em cumprimento do disposto nos artigos 160.º do Código dos Contratos Públicos, à sua redação atual, elaborou-se a proposta de adjudicação do procedimento.

1. Objeto do Procedimento

Concurso Público para a aquisição de serviços para a colocação de iluminação de Natal em diferentes ruas da cidade e outros espaços de Vila Real, com a referência CMVR-3029/CPN/S/24

2. Órgão competente para decisão da contratação

A entidade competente para tomar a decisão de contratar é a Câmara Municipal de Vila Real.

3. Data da Deliberação ou Despacho de Autorização do Procedimento

Deliberação de 07 de outubro de 2024

4. Preço Base (sem iva) fundamentado (nº 3 do artigo 47º do CCP)

O preço base, nos termos do art.º 47.º do CCP, aprovado pelo Dec. Lei n.º 18/2008 de 29 de janeiro, na sua atual redação é de € 42.500,00 quarenta e dois mil e quinhentos euros), ao qual acresce o valor do IVA à taxa de 23%, sempre que aplicável, se este for legalmente devido.

Este é o preço máximo, que a entidade adjudicante se dispõe a pagar, pela execução de todas as aquisições que constituem o objeto do contrato.

5. Prazo da prestação dos serviços

O prazo para a prestação de serviços do objeto do presente concurso será:

- Montagens até o dia 30 de Novembro;
- Inauguração da Iluminação de Natal, dia 01 de dezembro de 2024;
- Desmontagens, a partir de dia 07 de janeiro de 2025.

6. Data de publicação do Aviso de Abertura no Diário da República

14/10/2024

7. Datas de Publicação na Plataforma de Contratação Pública (VortalGov)

14/10/2024

8. Datas da deliberação ou Despacho sobre aceitação de esclarecimentos e retificações ao caderno de encargos, de erros e das omissões identificados pelos concorrentes:

Não aplicável

9. Datas da deliberação ou Despacho sobre prorrogação do prazo fixado para a apresentação as propostas

Não aplicável

10. Identificação dos concorrentes que apresentação de propostas
Entidade concorrente
Ilustre Constelação Iluminações Lda– NIF: 508276373

11. Pedidos de esclarecimentos sobre as propostas e respostas apresentadas

Não aplicável

12. Admissão e exclusão de propostas		
Entidade concorrente	Admitido	Excluído
Ilustre Constelação Iluminações, Lda	X	

13. Análise das propostas			
Entidade concorrente	Atributos da proposta		Avaliação
	Valor s/IVA	Prazo	
Ilustre Constelação Iluminações, Lda	40.071,25 €	01/12/2024 a 07/01/2025	O mais baixo preço

14. Proposta de adjudicação		
Entidade concorrente	Valor s/IVA	Prazo

Ilustre Constelação Iluminações, Lda	40.071,25 €	01/12/2024 a 07/01/2025
--------------------------------------	-------------	----------------------------

15. Audiência Prévia

Não aplicável”.

Por Despacho de 06/11/2024 a **Vereadora Mara Minhava** concordou remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Adjudicar à firma Ilustre Constelação Iluminações, Lda. pelo valor de € 40.071,25 (quarenta mil e setenta e um euros e vinte e cinco cêntimos) sem IVA, nos termos do Relatório Final.-----**
Aprovar a minuta do Contrato.-----

III – INTERVENÇÃO DO PÚBLICO

O **Sr. Presidente da Câmara** passou a palavra ao Sr. Presidente da Junta de Freguesia, que começou por cumprimentar os presentes e agradecer ao executivo municipal esta iniciativa de reunião descentralizada em Águas Santas.

Fez uma breve caracterização da freguesia, a maior em área geográfica, com muitas associações desportivas e culturais, algumas muito ativas com trabalho à vista de todos. Existem também associações de ciclistas, de motos de jeeps, uma seção de bombeiros da cruz verde em Justes, festas anuais em todas as localidades que contribuem ao longo do ano para momentos de convívio e encontro de pessoas.

Recordou que há obras urgentes à espera de serem feitas com constrangimentos reais, como a requalificação da estrada de Fortunho a Águas Santas; os primeiros 300 metros em alcatrão da rua de S. Bento em Águas Santas; a Rua da Seara; a rua da Prancha em Vila Meã; a Rua Central de São Tomé do Castelo a Vila Meã, etc.

Referiu-se à falta de saneamento em toda a Freguesia, à degradação do estado dos arruamentos na freguesia e uma grande preocupação ao nível da floresta com falta de planeamento e de tratamento dos caminhos de acesso às florestas, etc.

Em resposta o **Sr. Presidente** informou que a requalificação da rua de Fortunho – Águas Santas bem como 200 metros na rua de S. Bento já estavam adjudicadas. E esperava celebrar um contrato-Interadministrativo com a Freguesia para execução dos obras na Rua da Seara e a Rua Prancha.

Sobre o saneamento referiu que a taxa de cobertura que existia em 2023 era de 63% com uma rede de saneamento de 217 Km. Agora, após 10 anos e com um investimento de 33 milhões de euros, aumentamos a taxa de cobertura para cerca de 84%, através da construção de 117 km de rede de saneamento nestes últimos anos.

Ainda não está feito o saneamento nesta freguesia, sendo que no próximo quadro comunitário 20-30 temos a esperança de se resolver alguns problemas de saneamento em Justes em conjunto com a Câmara Municipal de Sabrosa. Lembrou que em 10 anos não é possível fazer o que não foi feito em 38 anos.

O compromisso que aqui deixo é que continuaremos a celebrar projetos e quando houver oportunidade as candidaturas a financiamento comunitários.

O **Vereador Alexandre Favaio** referiu-se à parte relacionada com as florestas, nomeadamente no desinvestimento por parte dos sucessivos governos e por outro lado encontrar forma de financiamento comunitário para recuperação da parte da área ardida, e promover ações de prevenção, em colaboração com os Baldios e outras associações, só possível com apoio do estado central.

A **Sr^a Lisete Lagoa**, fez intervenção na última década o distrito de Vila Real perdeu mais de 20.000 habitantes registando uma quebra populacional de 20% (2011-21).

No mesmo período, Vila Real sofreu uma quebra de 4,3% e a freguesia de São Tomé do Castelo e Justes perde uma média do 16% da sua população.

Os números são alarmantes e tem de haver uma tomada de consciência e de medidas para enfrentar o êxodo rural das nessas terras. Não podemos querer que as pessoas se fixem sem criar condições para tal.

É de conhecimento público que a rede foi alargada em 80% do território do nosso concelho, e bem, contudo, permanece incompreensível que não exista nem 1 centímetro de rede na nossa freguesia.

A minha pergunta vai no sentido de perceber se a nossa freguesia vai ser beneficiada e para quando ou se vai continuar neste atraso e o porquê de se fazer em Sanguinhedo ou Adoufe, etc. e não em São Tomé do Castelo?

Outro fator importante que a população se queixa, é a falta de área permitida de construção.

Esperemos que haja uma sensibilidade na questão do alargamento do PDM na nossa freguesia e freguesias vizinhas.

O **Sr. Presidente** referiu que 12 concelhos do Distrito de Vila Real perderam mais de 10% da população e apenas Vila Real e Chaves perderam menos de 5% da população, sobretudo entre 2010 e 2015, mas dava uma boa notícia é de que agora Vila Real está a recuperar população graças à emigração.

Sobre o Saneamento evoluiu-se porque houve candidaturas e apoios comunitários e o critério foi o nº de pessoas a servir e a rentabilidade do investimento.

O **Sr. Paulo Cunha**, empresário, residente há 30 anos na freguesia, mas há uma situação que o preocupa que são as florestas.

A floresta está abandonada e quando vem os incêndios andam sempre à procura dos responsáveis. Recordou que há um projeto do Governo para a criação de Centrais de Biomassa e Vila Real em conjunto co Sabrosa têm uma área interessante para o aparecimento de uma dessas centrais.

O **Sr. Presidente** respondeu, esta é uma competência do Estado Central e os Baldios podem fazer candidaturas ao financiamento, sendo que em Vila Real na Régia Douro Park existe um laboratório especializado nesta área.

O **Sr. Bernardino Lopes** referiu-se à falta de Saneamento em Justes, fazendo um pedido que este seja uma preocupação que permanentemente em cima da mesa e questionou o executivo se existia já algum projeto de execução.

Outro tópico que abordou foi o trabalho da Associação para o Desenvolvimento de Justes, referindo-se ao contrato de comodato, às obras que são necessárias efetuar no edifício,

contando como apoio municipal e ao projeto “Pequena Rota -PRVRL” que esta registado e homologado sendo que a CM o deveria incluir na sua oferta turística.

Relativamente a este projeto considerou que era fundamental que as pessoas pudessem visitar as florestas e desenvolver as suas atividades nas alturas do verão, o que não acontece atualmente.

Por último deixou um desafio à autarquia sobre a dinamização cultural nas freguesias rurais, que deveria ser descentralizada à semelhança das reuniões do executivo, uma vez que praticamente todas as iniciativas culturais do município decorrem na sede do concelho.

O Sr. **Presidente** informou que tem o projeto de execução de saneamento de Justes pronto para apresentar a financiamentos comunitários, assim haja aviso de abertura para candidaturas.

A **Vereadora Mara Minhava** referiu-se aos vários projetos de programa cultural do município em colaboração com as freguesias destacando o da “Ronda das Freguesias” que nasceu com o intuito da toponímia, para que as populações conheçam a origem do nome das suas localidades. -----

- Aprovação da ata em minuta e encerramento da reunião

----- 24. – E não havendo mais nada a tratar, a Câmara deliberou, por unanimidade aprovar a presente ata, em minuta, nos termos e para efeitos consignados no artigo 57º da Lei nº 75/2013, 12 de setembro, a qual vai assinada pelo Senhor Presidente da Câmara e por mim, Diretor do Departamento Administrativo e Financeiro, com funções de Secretário que a mandei elaborar. Seguidamente foi encerrada a reunião quando eram 20H00. -----

O DIRETOR DE DEPARTAMENTO,


(Eduardo Luis Varela Rodrigues)

O PRESIDENTE DA CÂMARA,


(Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos)

António
Alves

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL



Revisão	Autor(es)	Descrição da versão	Data de fecho
1.0	OPT	Versão preliminar	30 de novembro de 2023
2.0	<u>Coordenação da Equipa:</u> Sandra Vasconcelos Lameiras	Versão para discussão	1 de março de 2024
3.0	<u>Coordenação Técnica:</u> Miguel Lopes André Pinto Cristiana Morais João Maia Manuel Filgueiras	Versão final	10 de julho de 2024

Código

20240710_R_CMVila Real_PRJ_0278_PME

Cliente



Cofinanciado por



Fundo para o Serviço
Público de Transportes

1.	INTRODUÇÃO	1
2.	OBJETIVOS GERAIS DO PME DE VILA REAL	2
3.	DIAGNÓSTICO	3
3.1	PARQUE ESCOLAR	3
3.1.1	Introdução	3
3.1.2	Agrupamento de Escolas Diogo Cão	6
3.1.3	Agrupamento de Escolas de Morgado de Mateus	16
3.1.4	Escola Secundária Camilo Castelo Branco	21
3.1.5	Escola Secundária de São Pedro	22
3.2	PADRÕES DE MOBILIDADE	23
3.2.1	Panorama Geral	23
3.2.2	Inquérito à População Escolar	27
3.3	REDE DE TRANSPORTE PÚBLICO	32
3.3.1	Introdução	32
3.3.2	Transportes Urbanos de Vila Real	33
3.3.3	Zonamento e Tarifário	35
3.3.4	Rede de Transporte Escolar contratualizado	37
3.4	UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE ESCOLAR	39
3.4.1	Dados gerais de utilização	39
3.4.2	Agrupamento de Escolas Diogo Cão	40
3.4.3	Agrupamento de Escolas de Morgado de Mateus	41
3.4.4	Escola Secundária Camilo Castelo Branco	43
3.4.5	Escola Secundária de São Pedro	44
3.5	CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE POR MODOS ATIVOS	45
3.5.1	Introdução	45
3.5.2	Agrupamento de Escolas Diogo Cão	46
3.5.3	Agrupamento de Escolas de Morgado de Mateus	51
3.5.4	Escola Secundária Camilo Castelo Branco	55
3.5.5	Escola Secundária de São Pedro	56
4.	AVALIAÇÃO DO POTENCIAL DE MUDANÇA	57
4.1	INTRODUÇÃO	57
4.2	POTENCIAL SOCIAL	58
4.3	POTENCIAL URBANO – OTIMIZAÇÃO DE CIRCUITOS	61
5.	PLANO DE AÇÃO	66
5.1	EDUCAÇÃO	67
5.2	COMPORTAMENTOS	78
5.3	INFRAESTRUTURA E PLANEAMENTO	86
5.4	GESTÃO E MONITORIZAÇÃO	102
6.	SESSÃO DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA	104
6.1	ENQUADRAMENTO	104
6.2	CHARACTERIZAÇÃO DA AMOSTRA DOS PARTICIPANTES	106
6.3	REFLEXÃO SOBRE OS CONTRIBUTOS	107
6.3.1	Introdução	107
6.3.2	Agrupamento de Escolas Diogo Cão	107
6.3.3	Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus	110
6.3.4	Escola Secundária Camilo Castelo Branco	112

6.3.5	Escola Secundária de São Pedro	114
6.3.6	Análise Geral	116
6.4	RECOLHA DE PROBLEMAS, IDEIAS E SUGESTÕES	118
7.	CONCLUSÕES E DESENVOLVIMENTOS FUTUROS	120
8.	BIBLIOGRAFIA	121

Figura	Página
Fig. 1 Parque Escolar em Vila Real (do 1º ciclo ao Ensino Secundário)	4
Fig. 2 Parque Escolar em Vila Real (Estabelecimentos com pré-escolar)	5
Fig. 3 Inserção urbana do JI de Parada de Cunhos	7
Fig. 4 Inserção urbana do JI de Vila Marim	7
Fig. 5 Inserção urbana do JI de Borbela	8
Fig. 6 Inserção urbana do JI de Gravelos	8
Fig. 7 Inserção urbana do JI do Bairro de S. Vicente de Paula	9
Fig. 8 Inserção urbana do JI de Pousada	9
Fig. 9 Inserção urbana do JI de Mondrões	10
Fig. 10 Inserção Urbana da EB1/JI nº2 (S. Vicente de Paula)	10
Fig. 11 Inserção Urbana da Escola EB1/JI nº 3 de Vila Real (Corgo/ Ferreiros)	11
Fig. 12 Inserção Urbana da Escola EB1/JI nº 6 de Vila Real (Flores)	11
Fig. 13 Inserção Urbana da Escola EB1/JI de Arrabães	12
Fig. 14 Inserção Urbana do Centro Escolar das Árvores	12
Fig. 15 Inserção Urbana da Escola EB1/JI do Prado	13
Fig. 16 Inserção Urbana da Escola EB1 de Vendas de Cima	13
Fig. 17 Inserção Urbana da Escola EB1/JI de Vila Seca	14
Fig. 18 Inserção Urbana da Escola EB1/JI de Vilarinho da Samardã	14
Fig. 19 Inserção Urbana do Centro Escolar de Lordelo	15
Fig. 20 Inserção Urbana da Escola EB2/3 Diogo Cão	15
Fig. 21 Inserção urbana do JI de Torneiros	16
Fig. 22 Inserção urbana do JI de Vila Meã	17
Fig. 23 Inserção urbana do JI de Mateus	17
Fig. 24 Inserção urbana do JI de Ponte	18
Fig. 25 Inserção Urbana do Centro Escolar de Abade de Mouçós	18
Fig. 26 Inserção Urbana do Centro Escolar do Douro	19
Fig. 27 Inserção Urbana da Escola EB1/JI nº7 de Vila Real (Araucária)	19
Fig. 28 Inserção Urbana da Escola EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral	20
Fig. 29 Inserção Urbana da Escola Secundária Morgado de Mateus	20
Fig. 30 Inserção Urbana da Escola Secundária Camilo Castelo Branco	21
Fig. 31 Inserção Urbana da Escola Secundária de São Pedro	22
Fig. 32 Repartição modal da população residente e empregada em Vila Real	24
Fig. 33 Repartição modal da população residente e estudante em Vila Real	25
Fig. 34 Estrutura do questionário destinado aos alunos	27
Fig. 35 Resultados das respostas à questão ‘Como se deslocam de casa para a escola?’	28
Fig. 36 Resultados das respostas à questão ‘Como se deslocam da escola para casa?’	28
Fig. 37 Padrões de mobilidade nas viagens pendulares casa-escola, de acordo com o ano escolar	29
Fig. 38 Grau de independência dos alunos, de acordo com o ano escolar	29
Fig. 39 Padrões de mobilidade nas viagens pendulares casa-escola, de acordo com o estabelecimento de ensino	30
Fig. 40 Grau de independência dos alunos, de acordo com o estabelecimento de ensino	30
Fig. 41 Rede Urbana dos Transportes Urbanos de Vila Real	33
Fig. 42 Rede Municipal dos Transportes Urbanos de Vila Real	34
Fig. 43 Zonamento (72 zonas) em vigor nos Transportes Urbanos de Vila Real	36
Fig. 44 Rede de Transporte Escolar contratualizado	38

Fig. 45 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar os estabelecimentos do Agrupamento de Escolas Diogo Cão – Transporte regular	40
Fig. 46 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar os estabelecimentos do Agrupamento de Escolas Diogo Cão – Transporte de aluguer	41
Fig. 47 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar os estabelecimentos do Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus – Transporte regular	42
Fig. 48 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar os estabelecimentos do Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus – Transporte de aluguer	42
Fig. 49 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar a Escola Secundária Camilo Castelo Branco – Transporte regular	43
Fig. 50 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar a Escola Secundária de São Pedro – Transporte regular	44
Fig. 51 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar a Escola Secundária de São Pedro – Transporte de aluguer	44
Fig. 52 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB2/3 Diogo Cão	46
Fig. 53 Condições de acessibilidade pedonal ao Centro Escolar das Árvores	47
Fig. 54 Condições de acessibilidade pedonal ao Centro Escolar de Lordelo	47
Fig. 55 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB1/JI nº2 de Vila Real	48
Fig. 56 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB1/JI nº3 de Vila Real	49
Fig. 57 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB1/JI nº6 de Vila Real	49
Fig. 58 Condições de acessibilidade pedonal à Escola Secundária Morgado de Mateus	52
Fig. 59 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral	52
Fig. 60 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB1/JI nº7 da Araucária	53
Fig. 61 Condições de acessibilidade pedonal à Escola Secundária Camilo Branco	55
Fig. 62 Condições de acessibilidade pedonal à Escola Secundária de São Pedro	56
Fig. 63 Modos de Avaliação do Potencial de Mudança	57
Fig. 64 Resultados das respostas à questão ‘Como gostarias de te deslocar para a escola?’	58
Fig. 65 Resultados das respostas à questão ‘Como gostarias de te deslocar para a escola?’, de acordo com o ano escolar	59
Fig. 66 Resultados das respostas à questão ‘Como gostarias de te deslocar para a escola?’, de acordo com o estabelecimento de ensino	60
Fig. 67 Fluxograma com metodologia de otimização de transporte escolar no município de Vila Real	65
Fig. 68 Fatores Críticos. Fonte: ENMAP 2030	66
Fig. 69 Exemplo de Ficha de Ação da Temática Educação	68
Fig. 70 Exemplo de jogo educativo	69
Fig. 71 Exemplo de <i>banner</i> para promoção do jogo educativo	70
Fig. 72 Exemplos de eventos realizados em Vila Real no âmbito da Semana Europeia da Mobilidade	72
Fig. 73 Representação da Serpente de Tráfego	73
Fig. 74 Exemplo de aplicação móvel destinada à promoção da mobilidade sustentável (Fonte: muvgame.com)	74
Fig. 75 Exemplo de aula prática de bicicleta numa escola do ensino básico	75
Fig. 76 Exemplo da aplicação do projeto “The City of Children”	76
Fig. 77 Exemplo de Ficha de Ação da Temática Comportamentos	79
Fig. 78 Exemplo do kit a distribuir pelas escolas do município	82
Fig. 79 Exemplo de Pedibus no concelho da Maia (Fonte: CM Maia)	83
Fig. 80 Metodologia de Implementação de PediBus (Fonte: IMT- Manual PediBus)	84
Fig. 81 Exemplo de autocarro ciclável no concelho de Lisboa (Fonte: CM Lisboa)	85
Fig. 82 Exemplo de Ficha de Ação da Temática Infraestrutura	87

Fig. 83 Exemplo de School street em Londres (Fonte: transportxtra.com)	89
Fig. 84 Probabilidade de fatalidade em função da velocidade do impacto num atropelamento	91
Fig. 85 Sinalização Vertical C13, A14 e I8	92
Fig. 86 Exemplo de soluções a implementar em zonas de coexistência (Fonte: Street Design Guide)	92
Fig. 87 Sinalização vertical de entrada e saída em zona de coexistência (H46 e H47)	92
Fig. 88 Faseamento da aplicação de projetos piloto	94
Fig. 89 Exemplo de sobrelevação de passadeiras (Fonte: Street Design Guide)	95
Fig. 90 Exemplo de Implementação de um estrangulamento de faixa de rodagem (Fonte: Street Design Guide)	96
Fig. 91 Rede ciclável proposta no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável	99
Fig. 92 Exemplo de estacionamento para bicicletas em U	100
Fig. 93 Exemplo de Kiss & Go em Vila Real	101
Fig. 94 Estrutura de Gestão	102
Fig. 95 Principais objetivos da monitorização	103
Fig. 96 Situação dos Participantes na Sessão de Participação Pública	106
Fig. 97 Duração da situação descrita na Ficha de Participante	106
Fig. 98 Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Diogo Cão às ações da temática 'Educação'	107
Fig. 99 Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Diogo Cão às ações da temática 'Comportamentos'	108
Fig. 100 Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Diogo Cão às ações da temática 'Infraestrutura e Planeamento'	109
Fig. 101 Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus às ações da temática 'Educação'	110
Fig. 102 Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus às ações da temática 'Comportamentos'	110
Fig. 103 Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus às ações da temática 'Infraestrutura e Planeamento'	111
Fig. 104 Opinião dos participantes da Escola Secundária Camilo Castelo Branco às ações da temática 'Educação'	112
Fig. 105 Opinião dos participantes da Escola Secundária Camilo Castelo Branco às ações da temática 'Comportamentos'	113
Fig. 106 Opinião dos participantes da Escola Secundária Camilo Castelo Branco às ações da temática 'Infraestrutura e Planeamento'	113
Fig. 107 Opinião dos participantes da Escola Secundária de São Pedro às ações da temática 'Educação'	114
Fig. 108 Opinião dos participantes da Escola Secundária de São Pedro às ações da temática 'Comportamentos'	115
Fig. 109 Opinião dos participantes da Escola Secundária de São Pedro às ações da temática 'Infraestrutura e Planeamento'	115
Fig. 110 Resumo da opinião dos participantes às ações da temática 'Educação'	116
Fig. 111 Resumo da opinião dos participantes às ações da temática 'Comportamentos'	117
Fig. 112 Resumo da opinião dos participantes às ações da temática 'Infraestrutura e Planeamento'	117

Tabela	Página
Tab. 1 Distribuição dos alunos por ciclo e por estabelecimento de ensino/ agrupamento no ano letivo 2023/2024	3
Tab. 2 Tarifário dos Transportes Urbanos de Vila Real em vigor em 2023	37
Tab. 3 Distribuição dos requerentes do transporte escolar por ciclo e por estabelecimento de ensino/ agrupamento	39
Tab. 4 Distribuição dos requerentes do transporte escolar contratualizado por ciclo e por estabelecimento de ensino/ agrupamento	39
Tab. 5 Principais barreiras de acessibilidade por modos ativos e/ou transporte público às escolas do agrupamento Diogo Cão	51
Tab. 6 Principais barreiras de acessibilidade por modos ativos e/ou transporte público às escolas do agrupamento Morgado Mateus	54
Tab. 7 Circuitos de aluguer de transporte escolar para o ano letivo 2023/2024 (em táxi ou veículo particular)	62
Tab. 8 Parâmetros definidos para a otimização dos circuitos	63
Tab. 9 Comparação do plano de otimização de rotas com o modelo atual	64
Tab. 10 Propostas de ações na temática 'Educação'	67
Tab. 11 Propostas de ações na temática 'Comportamentos'	78
Tab. 12 Material a produzir para fins de divulgação	80
Tab. 13 Propostas de ações na temática 'Infraestrutura'	86
Tab. 14 Distribuição dos membros da equipa técnica na sessão de participação	105

1. Introdução

Este Estudo tem por objetivo assessorar os técnicos e decisores políticos do Município de Vila Real na resposta às questões ligadas à mobilidade municipal escolar, através da elaboração de um Plano de Mobilidade Escolar (PME), que representa hoje um avanço significativo nas estratégias de planeamento da acessibilidade escolar. Trata-se de um documento que tem como objetivo uma visão integrada sobre o território, no que concerne à mobilidade e a todo o contexto escolar que ela envolve. A mobilidade da população escolar tem um papel fundamental para o cumprimento dos desígnios que constam na Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (ENMAC) e na Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030 (ENMAP). O DL n.º 16/2023, de 27 de fevereiro estabelece as regras de elaboração e aprovação de planos de transporte escolar e pelo qual a elaboração deste se rege.

Concretamente, o objetivo central deste plano passa por redefinir o modelo de mobilidade escolar do território e a atualização da estratégia de mobilidade sustentável ao promover o uso de modos alternativos ao veículo automóvel. Vários estudos na literatura internacional reforçam que o hábito de usar o transporte público ou modos ativos desde cedo aumenta significativamente a probabilidade de continuar a usá-los na vida adulta (Scheiner, 2007; Sattlegger & Rau, 2016). São inúmeros os benefícios da mobilidade escolar sustentável, não só para os alunos, mas também para os pais e sociedade em geral. De forma genérica, elencam-se os seguintes benefícios:

Alunos

- As crianças percebem que podem ser mais ativas e saudáveis;
- Menos dependentes dos pais;
- Com maior autoestima e autonomia.

Pais

- Menos reféns dos horários escolares;
- Menor dependência da utilização do carro;
- Menos stress e melhor gestão do tempo.

Sociedade

- Menos trânsito causado na cidade;
- Menos acidentes rodoviários;
- Ambiente menos poluído.

Para alavancar estes benefícios é necessário atuar transversalmente na infraestrutura de mobilidade e no espaço público, de onde se destacam a infraestrutura pedonal e ciclável, o acesso e a configuração da rede de transporte público e, naturalmente, a relação dos mesmos com o automóvel. Ao mesmo tempo, é importante intervir sobre o comportamento humano, através de ações de sensibilização e capacitação dos diferentes agentes com influência no sistema de mobilidade.

2. Objetivos gerais do PME de Vila Real

Um Plano de Mobilidade Escolar é um documento estratégico e orientador que pretende apresentar os termos base de uma alternativa estratégica da mobilidade dos estudantes no concelho. Através de um conjunto de ações será possível contribuir para diminuir a dependência do automóvel, aumentar o número de deslocações a pé, em bicicleta e em transporte público. Apesar de incidir sobre a mobilidade escolar, é expectável que os impactos positivos das ações a desenvolver se propaguem a toda a população.

Este Plano de Mobilidade Escolar apresenta, assim, múltiplas vantagens:

- Conhecer os padrões de mobilidade da comunidade escolar;
- Avaliar a qualidade da infraestrutura de mobilidade no entorno aos estabelecimentos de ensino;
- Identificar ações de melhoria da infraestrutura de mobilidade e do espaço público na envolvente aos estabelecimentos de ensino;
- Repensar o modelo de transporte de alunos de e para as escolas, reduzindo o número de trajetos contratualizados e aumentando a atratividade do transporte regular;
- Fomentar a consciencialização ambiental e financeira dos hábitos de mobilidade sustentáveis;
- Promover a participação da comunidade na aplicação da estratégia;
- Sustentar futuras candidaturas aos fundos estruturais e a outras linhas de financiamento de origem nacional ou europeia, demonstrando a maturidade das políticas públicas.

Este documento estrutura-se em três grandes secções.

A primeira, correspondendo ao diagnóstico, tem como objetivo dar a conhecer o panorama da mobilidade dos estudantes no concelho de Vila Real. Tal é possível através do cruzamento de dados de mobilidade com a caracterização do espaço público e da infraestrutura de mobilidade (transporte público, modo pedonal e ciclável) na envolvente aos diferentes estabelecimentos de ensino. No que respeita aos dados de mobilidade, e apesar da relevância dos dados provenientes dos Censos, é importante reconhecer as suas limitações, nomeadamente por agregar todo o universo da população estudante no concelho (ou seja, desde o 1º ciclo até ao ensino superior). Como tal, a realização de inquéritos à população estudantil foi vista como uma forma de colmatar esta limitação. Tendo em conta as restrições impostas pelo RGPD à elaboração de questionários a populações abaixo de determinada idade, os inquéritos foram centrados no professor e na sala de aula.

A segunda secção deste PME tem como objetivo determinar o potencial de mudança dos hábitos de mobilidade dos alunos. Para tal, escola a escola, são cruzados os dados dos inquéritos realizados com a infraestrutura de mobilidade, sinalizando pontos de melhoria. Esta secção inclui também um plano de rotas de transporte escolar, otimizado à realidade do concelho.

Na terceira secção é materializado o plano de ação, através de diferentes fichas de ação que sistematizam a estratégia a adotar pelo município, sendo também detalhado o modelo de gestão, avaliação e monitorização.

3. Diagnóstico

3.1 Parque Escolar

3.1.1 Introdução

O Parque Escolar, público, em Vila Real conta com dois Agrupamentos de Escolas: Diogo Cão, Morgado de Mateus e duas escolas não agrupadas: Secundária Camilo Castelo Branco e a Secundária São Pedro. A população escolar que frequenta o ensino público em Vila Real, ascende a 6 289 alunos, distribui-se pelos principais estabelecimentos de ensino de acordo com a tabela seguinte.

Tab. 1 Distribuição dos alunos por ciclo e por estabelecimento de ensino/ agrupamento no ano letivo 2023/2024

Escolas/ Agrupamentos	Número de alunos						Total
	Jl	1º CICLO	2º CICLO	3º CICLO	Ensino Sec.	Cursos Prof.	
AE Diogo Cão	566	1 029	572	232	-	-	2 399
AE Morgado de Mateus	312	572	272	471	270	71	1 968
ES Camilo Castelo Branco	-	-	-	294	502	-	796
ES S. Pedro	-	-	-	528	540	58	1 126
Total	878	1 601	844	1 525	1 312	129	6 289

Os Agrupamentos Escolares Diogo Cão e Morgado de Mateus incluem Jardins de Infância e Escolas Básicas, sendo que apenas este último abrange igualmente o ensino secundário. As Escolas Secundárias Camilo Castelo Branco e São Pedro além do ensino secundário também lecionam o 3º ciclo. A última disponibiliza cursos profissionais, juntamente com a Escola Secundária Morgado Mateus.

O 1º ciclo é aquele que no ano letivo 2023/2024 agrega o maior número de alunos (1601), seguida do 3º ciclo (1525) e do ensino secundário (1312). Os cursos profissionais agregam o menor número de alunos. Seguidamente analisa-se cada estabelecimento de ensino em pormenor.

Os estabelecimentos que lecionam o segundo e terceiro ciclos, bem como o ensino secundário e o ensino profissional, localizam-se nas sedes de agrupamento, próximos ao centro da cidade de Vila Real. Isto faz com que fora deste território apenas se localizem Escolas do 1º ciclo e Jardins de Infância. Na figura seguinte é apresentada a localização dos estabelecimentos escolares que lecionam o 1º ciclo e anos superiores (4 a nível secundário/técnico-profissional, 2 a nível do ensino básico do 2º e 3º ciclo e 13 a nível do ensino básico do 1º ciclo).

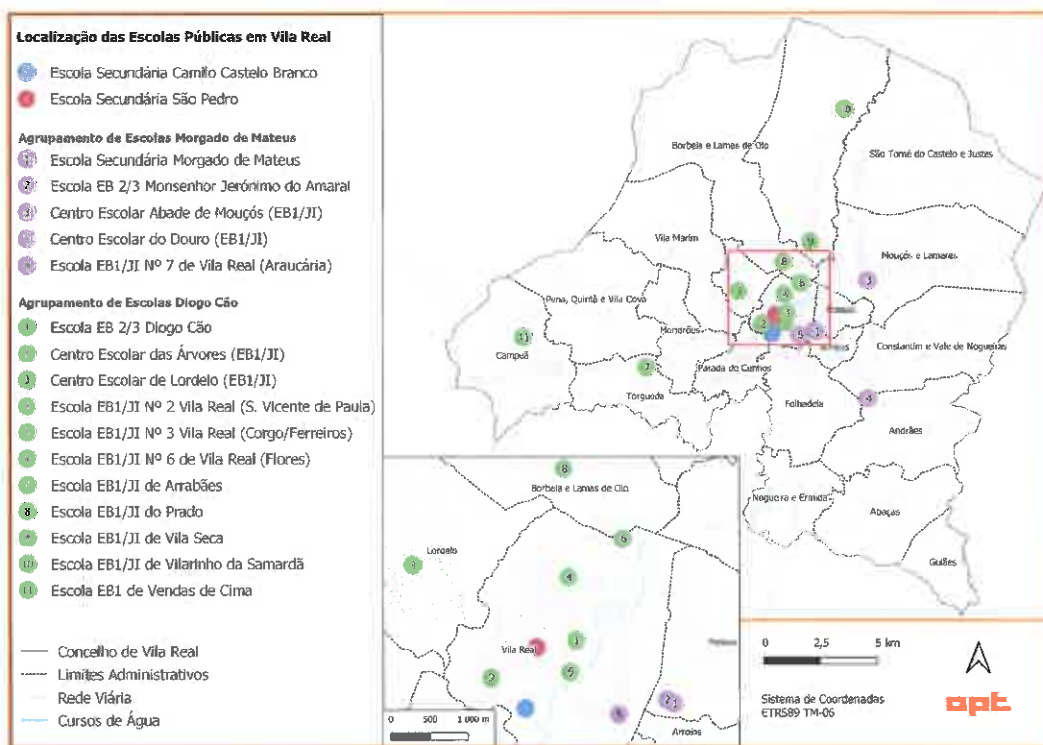


Fig. 1 Parque Escolar em Vila Real (do 1º ciclo ao Ensino Secundário)

A freguesia central do concelho concentra um total de oito estabelecimentos de ensino, valor que aumenta para doze quando considerados os limites da cidade de Vila Real. Este território apresenta níveis de urbanidade significativamente mais elevados do que o restante território concelhio, fomentando as deslocações em modos ativos, mas também em transporte público, em virtude da operação da rede dos Transportes Urbanos de Vila Real.

Deste mapa torna-se também evidente que um número elevado de freguesias (10) não dispõe de qualquer estabelecimento de ensino. Este é o caso das freguesias de Abaças, Arroios, Guiães, Folhadela, Mondrões, Parada de Cunhos e da U.F. de Constantim e Vale de Nogueiras, da U.F. de Pena, Quintã e Vila Cova, da U.F. de Nogueira e Ermida e da U.F. de São Tomé do Castelo e Justes.

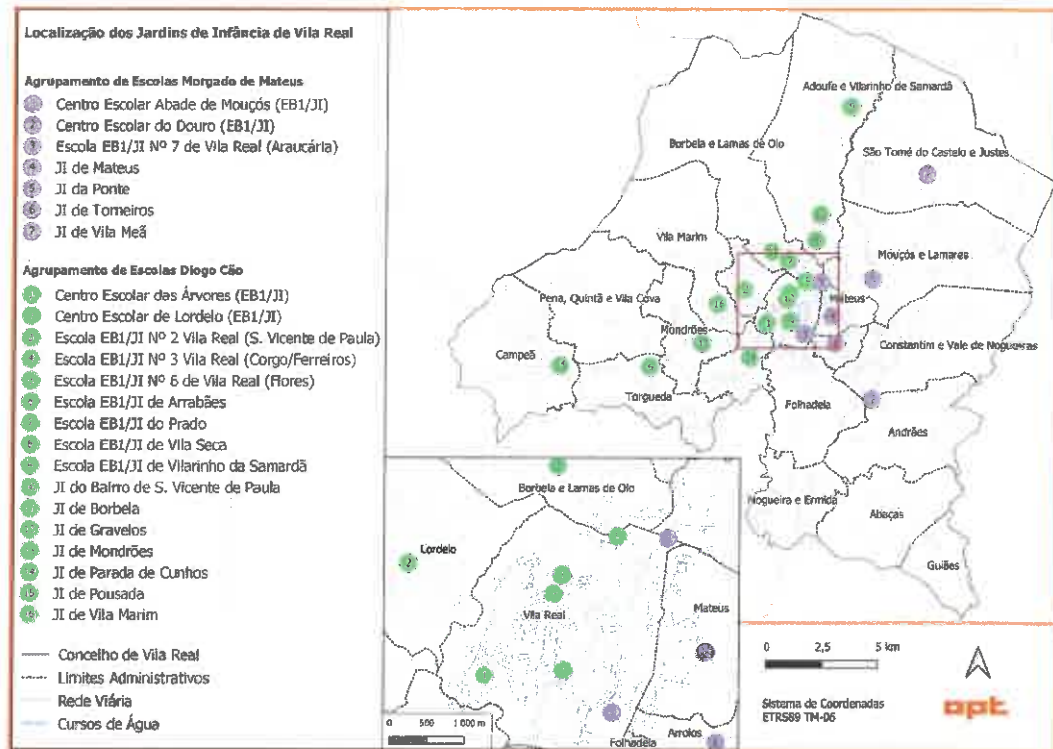



Fig. 2 Parque Escolar em Vila Real (Estabelecimentos com pré-escolar)

No caso dos estabelecimentos com pré-escolar, a situação é, em tudo semelhante à análise anterior, sendo, no entanto, apenas 6 as freguesias sem qualquer oferta educativa. Tal deve-se ao facto de ainda operarem jardins de infância nas freguesias de Mondrões, Parada de Cunhos, Vila Marim e U.F. de São Tomé do Castelo e Justes.

Esta distribuição dos equipamentos escolares leva a que, para grande parte dos alunos nas freguesias periféricas, o uso de modos ativos nas deslocações para a escola seja uma impossibilidade, obrigando a recorrer ao transporte escolar, com custos para o município, ou utilizando o transporte individual, com prejuízo para o sistema ambiental.

3.1.2 Agrupamento de Escolas Diogo Cão

A sede do Agrupamento de Escolas Diogo Cão (AEDC) situa-se no centro de Vila Real e está inserida na EB 2/3 Diogo Cão contabilizando 804 alunos dos 2º e 3º ciclos. Tendo como área de influência pedagógica toda a margem direita do Corgo, este agrupamento é o maior do concelho de Vila Real, tanto em número de alunos, como de estabelecimentos de ensino (sete jardins de infância e dez escolas básicas (EB) do 1º ciclo que incluem também Jardim de Infância (JI)):

- Jardim de Infância de Parada de Cunhos
- Jardim de Infância de Vila Marim
- Jardim de Infância de Borbela
- Jardim de Infância de Gravelos
- Jardim de Infância do Bairro de S. Vicente de Paula
- Jardim de Infância de Pousada
- Jardim de Infância de Mondrões
- Escola EB1 N° 2 Vila Real (S. Vicente de Paula)
- Escola EB1 N° 3 Vila Real (Corgo/Ferreiros)
- Escola EB1 N° 6 de Vila Real (Flores)
- Escola do 1º CEB de Arrabães
- Escola do 1º CEB Prado
- Escola do 1º CEB de Vendas de Cima
- Escola do 1º CEB de Vila Seca
- Escola do 1º CEB de Vilarinho da Samardã
- Centro Escolar das Árvores
- Centro Escolar de Lordelo
- Escola EB 2/3 Diogo Cão (sede de agrupamento)

De seguida é apresentada, em forma de mapa, a inserção urbana de cada um dos estabelecimentos de ensino do concelho, de forma a entender a sua relação com a rede viária, o modelo de ocupação urbana da envolvente e a proximidade à rede de transporte público, nomeadamente as paragens dos Transportes Urbanos de Vila Real.

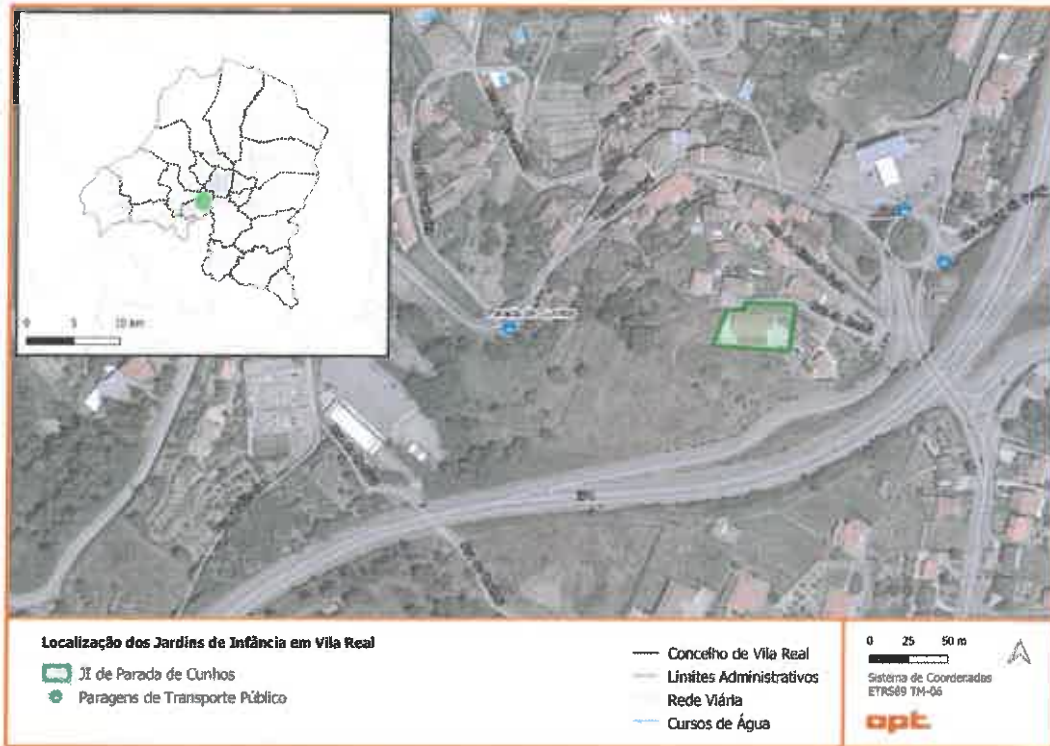


Fig. 3 Inserção urbana do JI de Parada de Cunhos

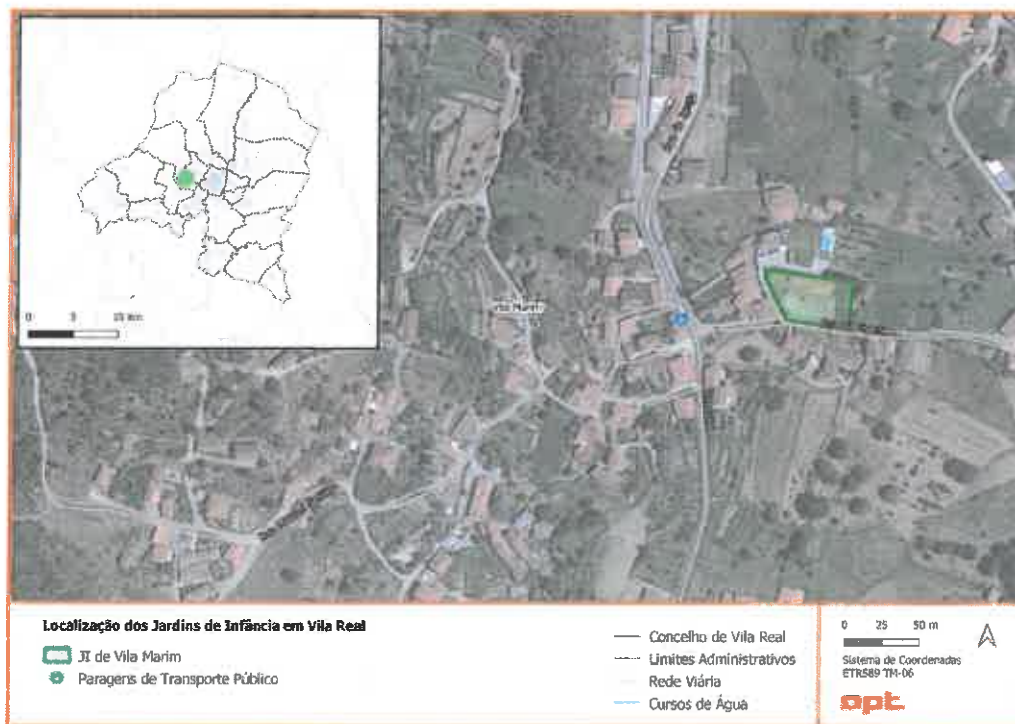


Fig. 4 Inserção urbana do JI de Vila Marim

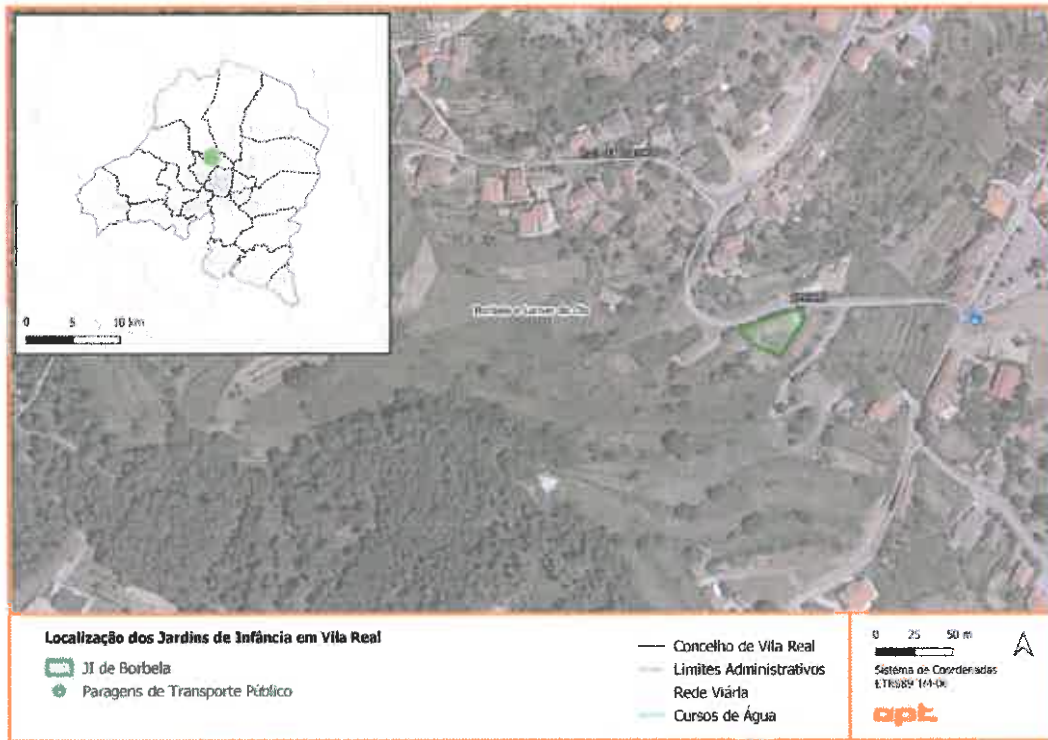


Fig. 5 Inserção urbana do JI de Borbela

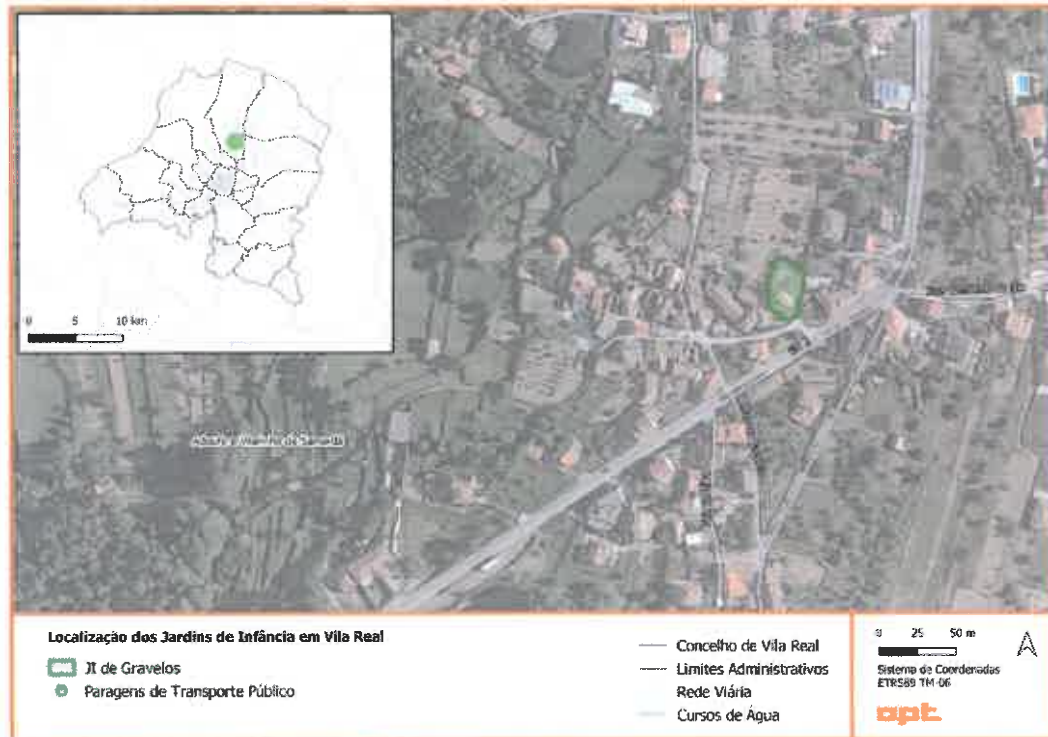


Fig. 6 Inserção urbana do JI de Gravelos

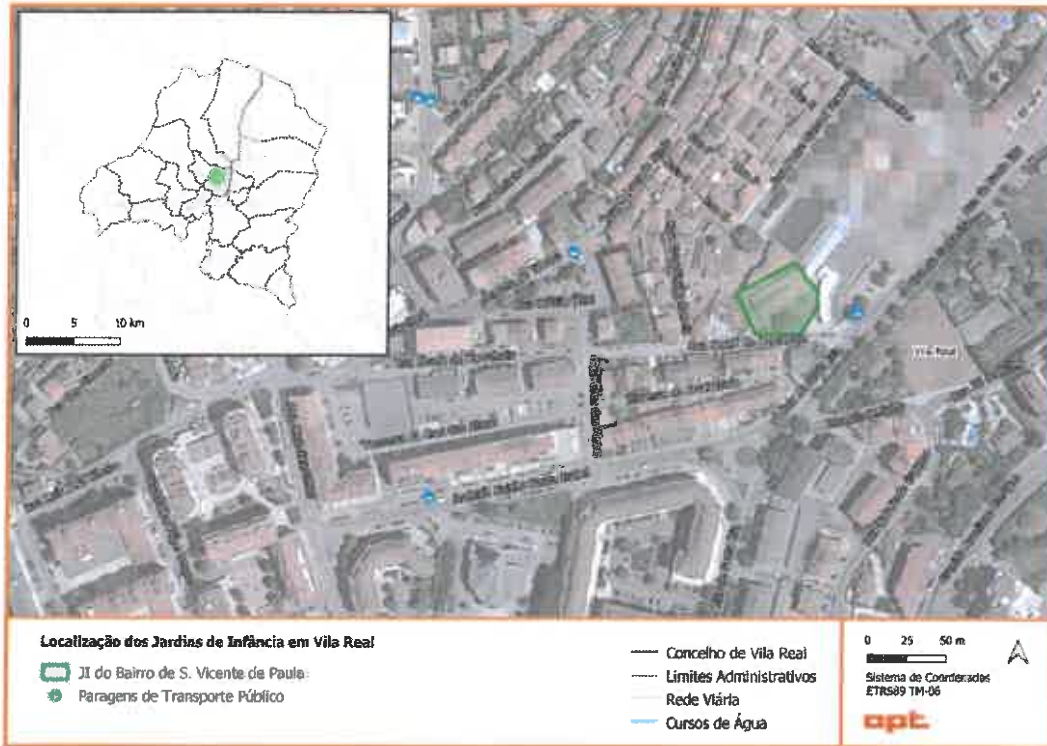


Fig. 7 Inserção urbana do JI do Bairro de S. Vicente de Paula

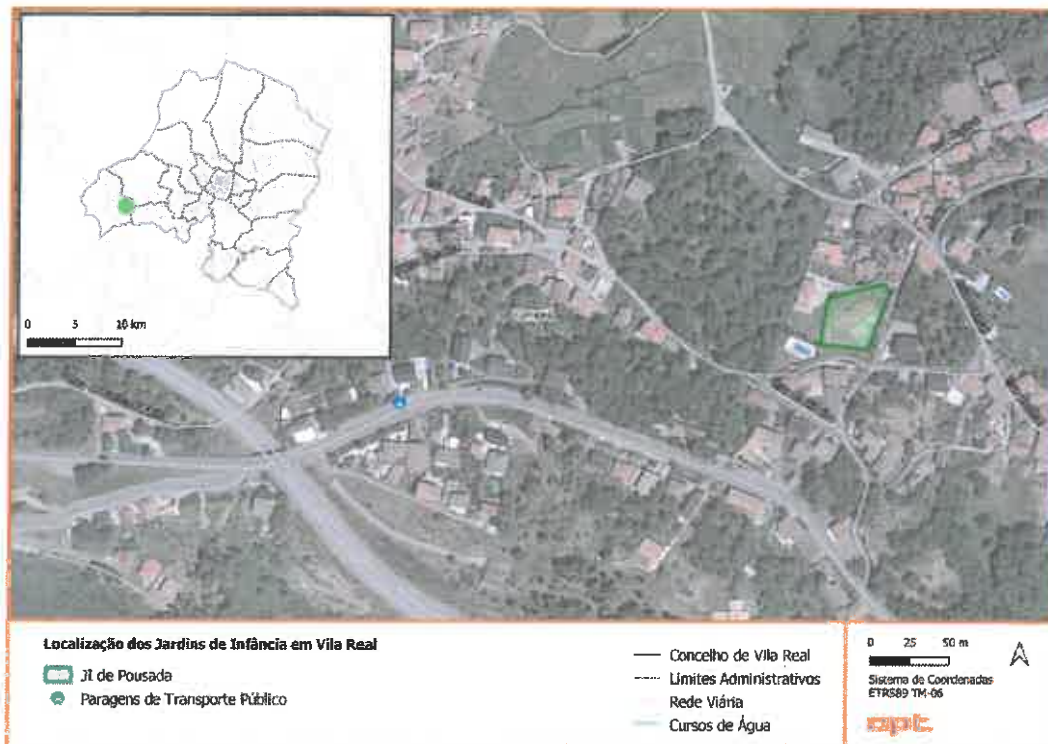


Fig. 8 Inserção urbana do JI de Pousada

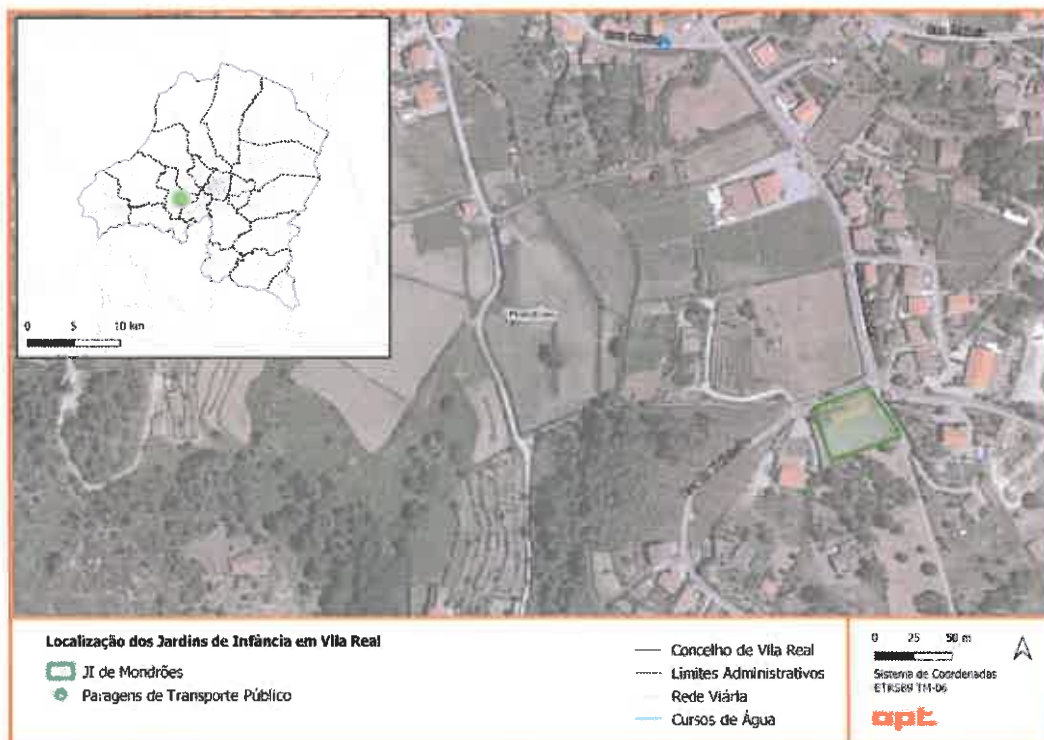


Fig. 9 Inserção urbana do JI de Mondrões

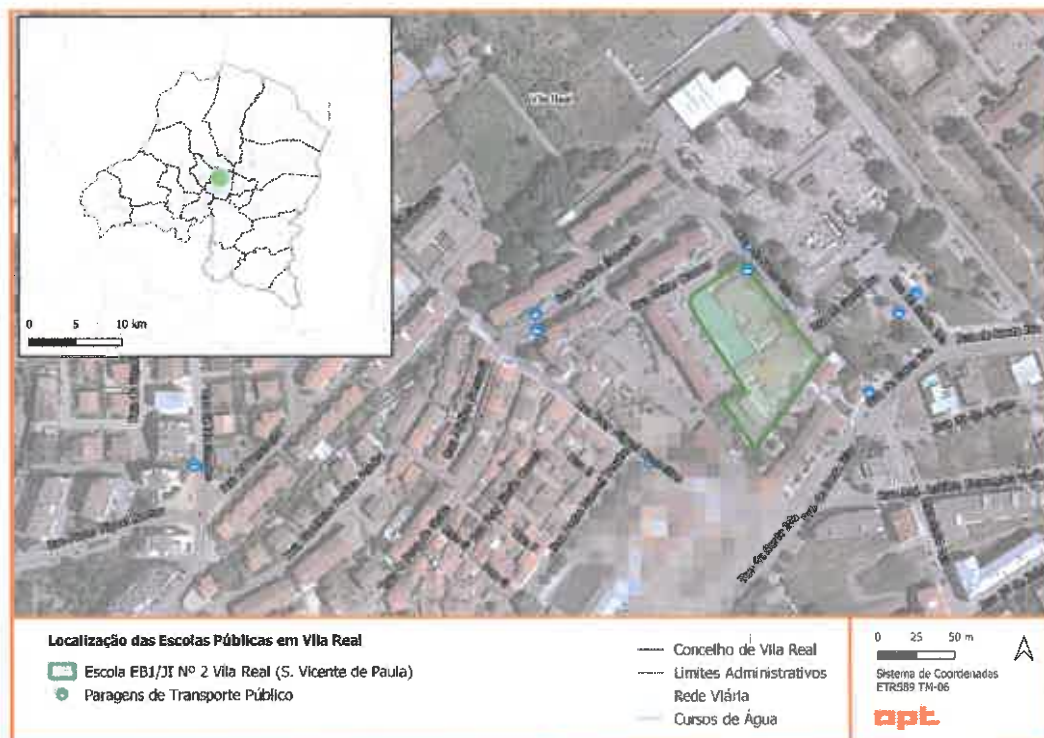


Fig. 10 Inserção Urbana da EB1/JI nº2 (S. Vicente de Paula)

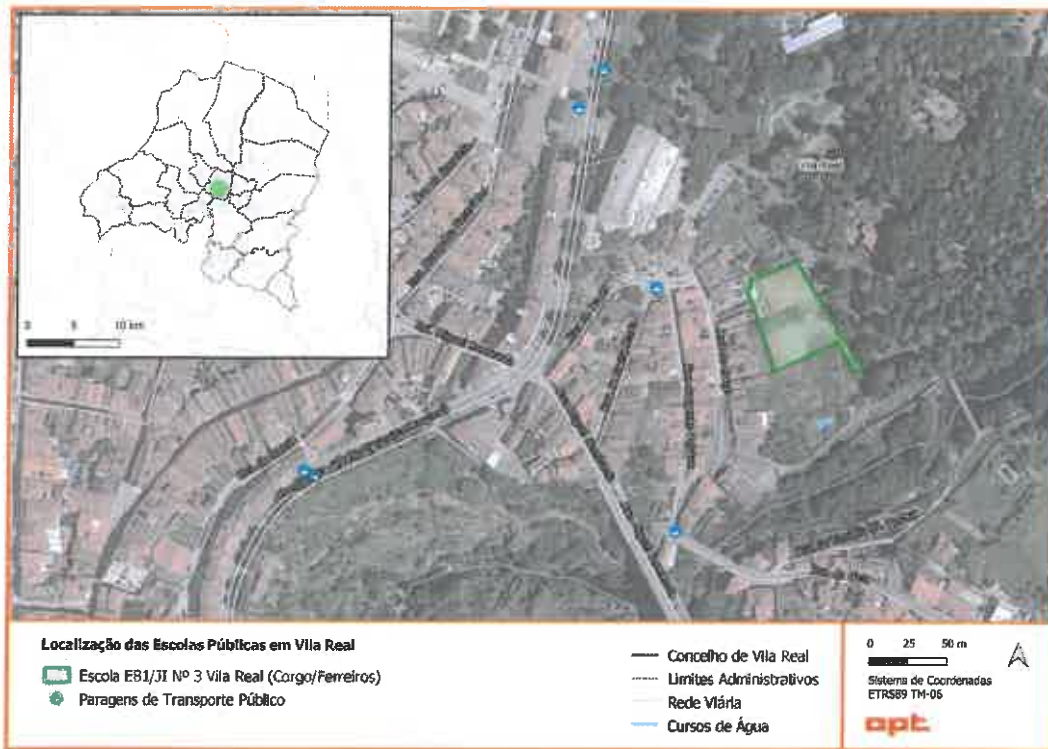


Fig. 11 Inserção Urbana da Escola EB1/JI nº 3 de Vila Real (Cargo/ Ferreiros)

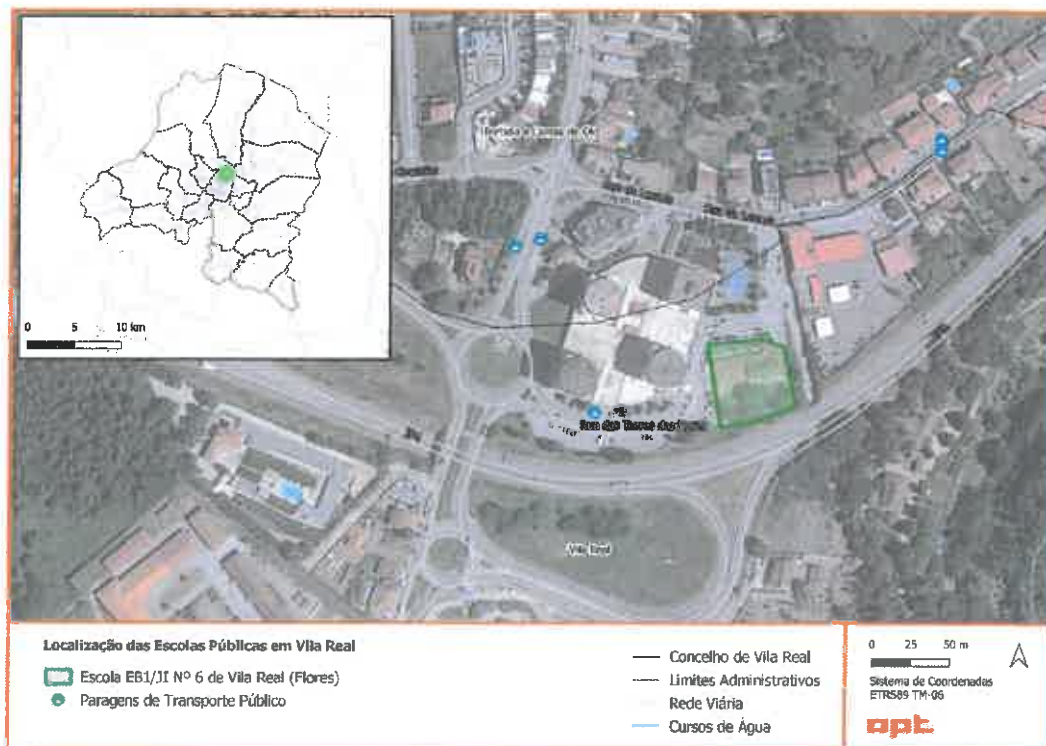


Fig. 12 Inserção Urbana da Escola EB1/JI nº 6 de Vila Real (Flores)

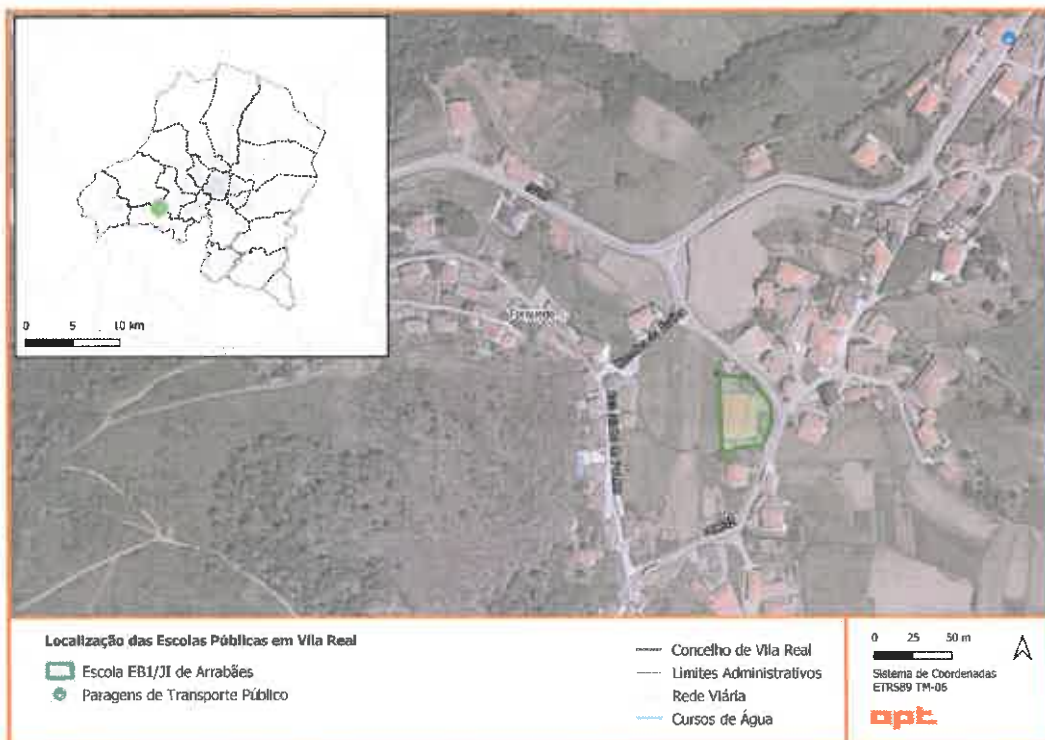


Fig. 13 Inserção Urbana da Escola EB1/JI de Arrabães



Fig. 14 Inserção Urbana do Centro Escolar das Árvores

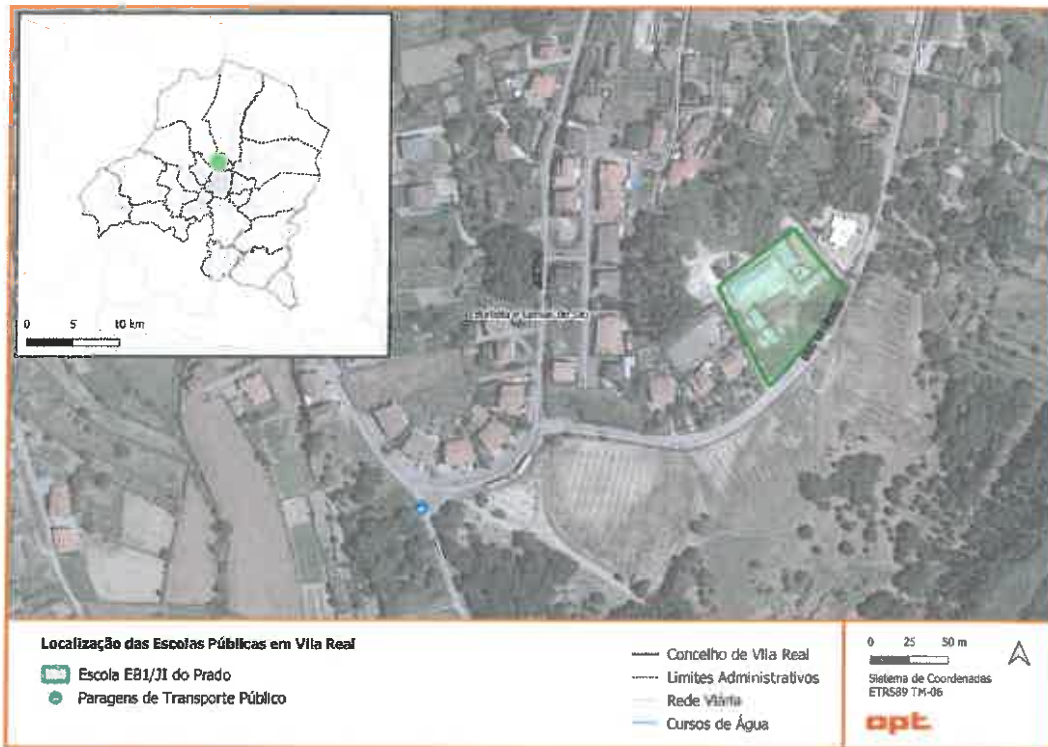


Fig. 15 Inserção Urbana da Escola EB1/JI do Prado

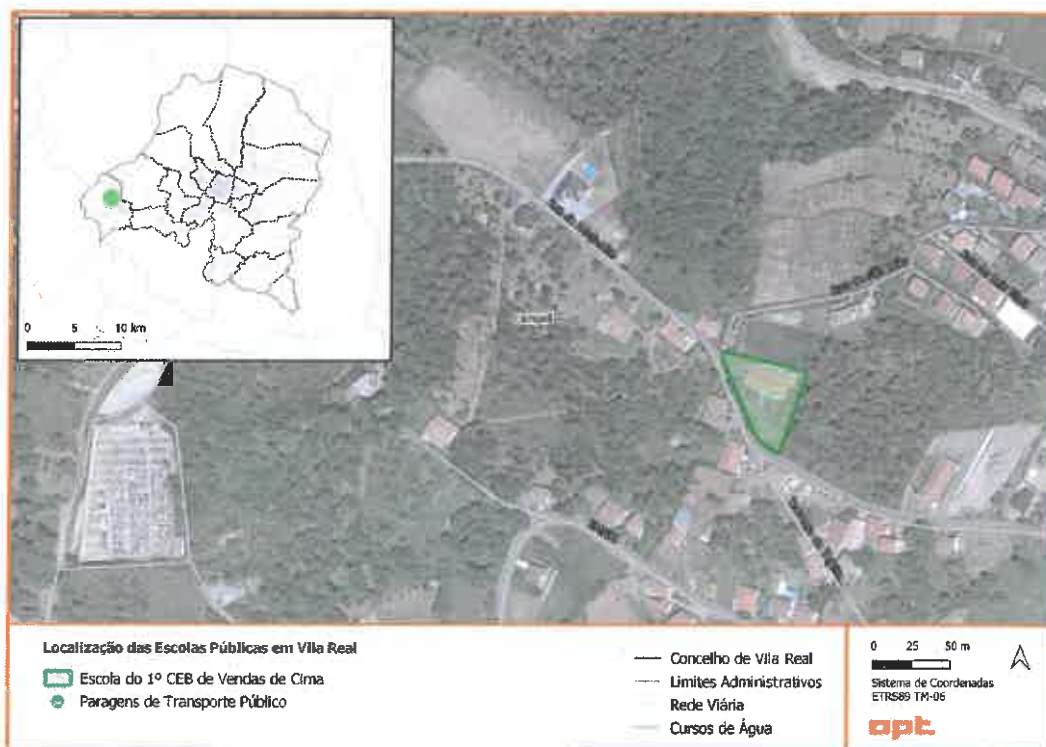


Fig. 16 Inserção Urbana da Escola EB1 de Vendas de Cima

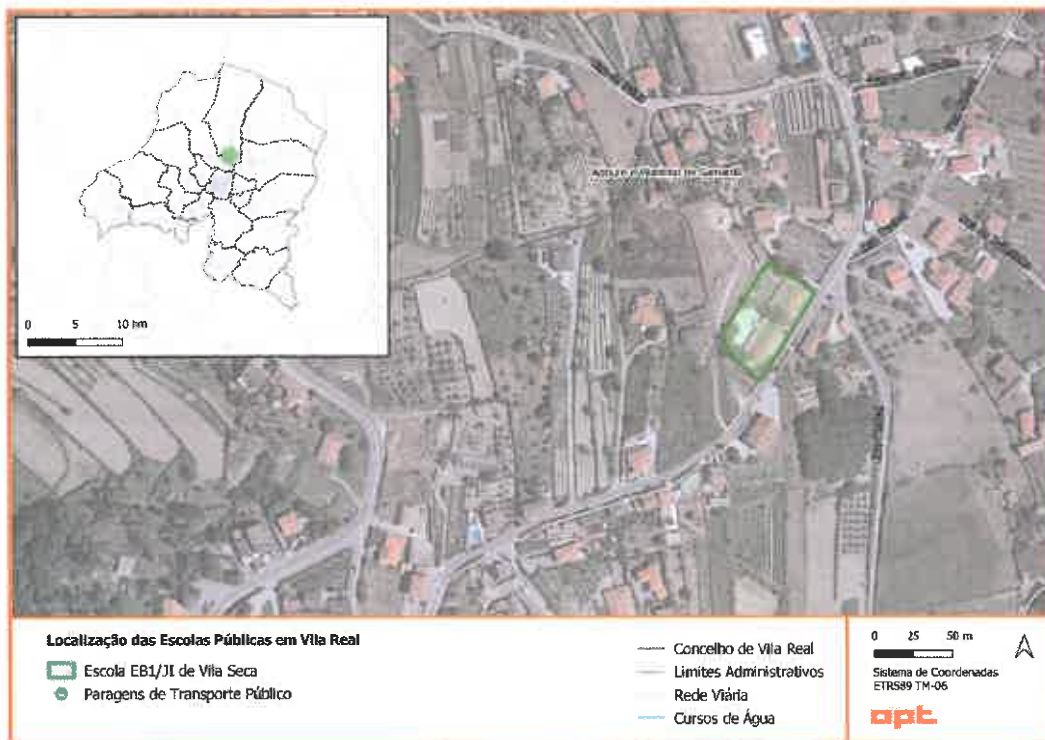


Fig. 17 Inserção Urbana da Escola EB1/JI de Vila Seca

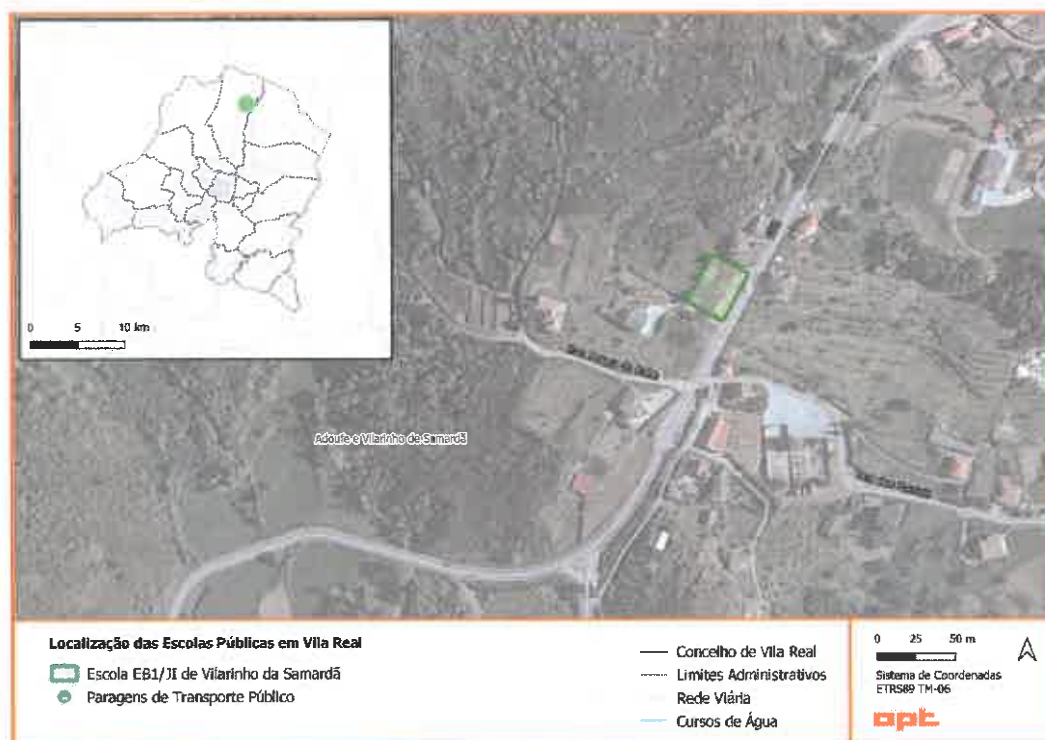


Fig. 18 Inserção Urbana da Escola EB1/JI de Vilarinho da Samardã

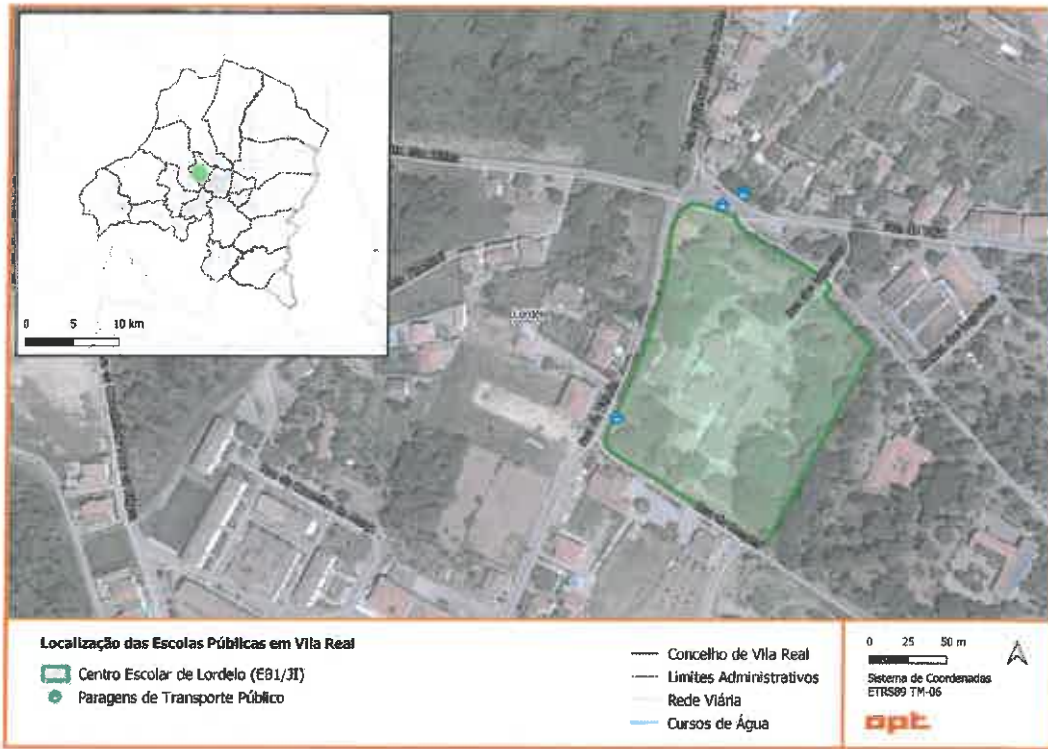


Fig. 19 Inserção Urbana do Centro Escolar de Lordelo

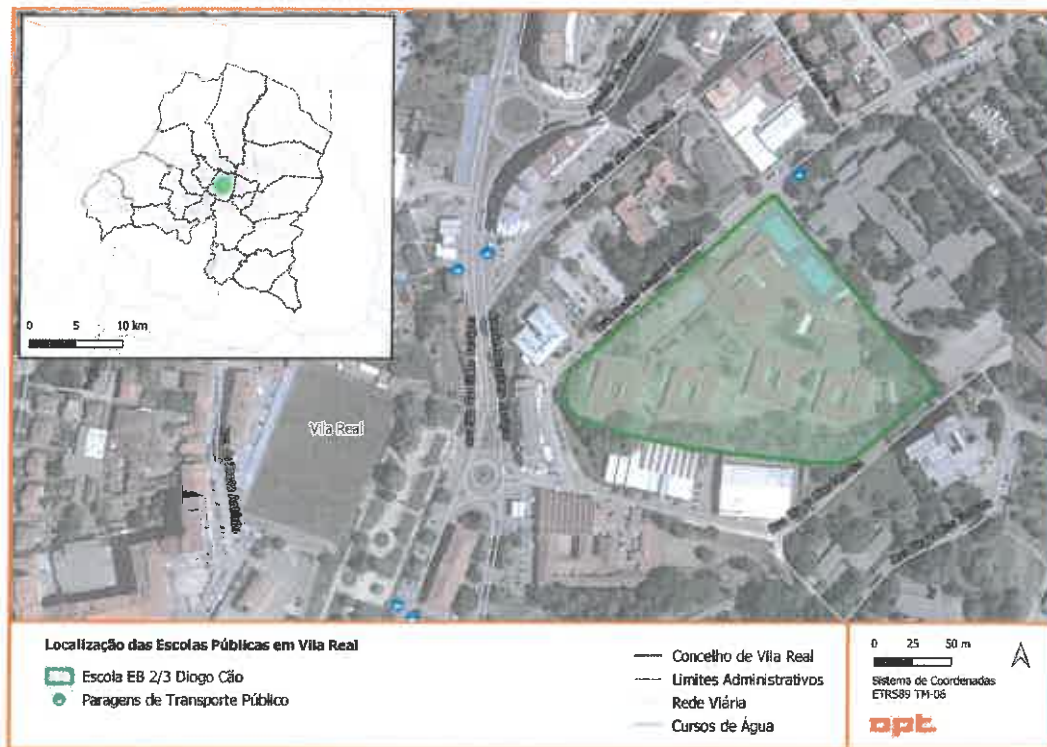


Fig. 20 Inserção Urbana da Escola EB2/3 Diogo Cão

3.1.3 Agrupamento de Escolas de Morgado de Mateus

Tendo como área pedagógica a margem esquerda do Corgo, no presente ano letivo, o Agrupamento de Escolas de Morgado de Mateus (AEMM) abrange um total 1968 alunos repartidos por quatro JI, três EB com JI, a EB 2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral e a ES Morgado de Mateus:

- Jardim de Infância de Torneiros
- Jardim de Infância de Vila Meã
- Jardim de Infância de São Martinho-Mateus
- Jardim de Infância de Ponte
- Escola Básica Abade de Mouçós
- Escola Básica do Douro
- Escola Básica n.º 7 de Vila Real (Araucária)
- Escola Básica Monsenhor Jerónimo do Amaral
- Escola Secundária Morgado de Mateus (sede de agrupamento)

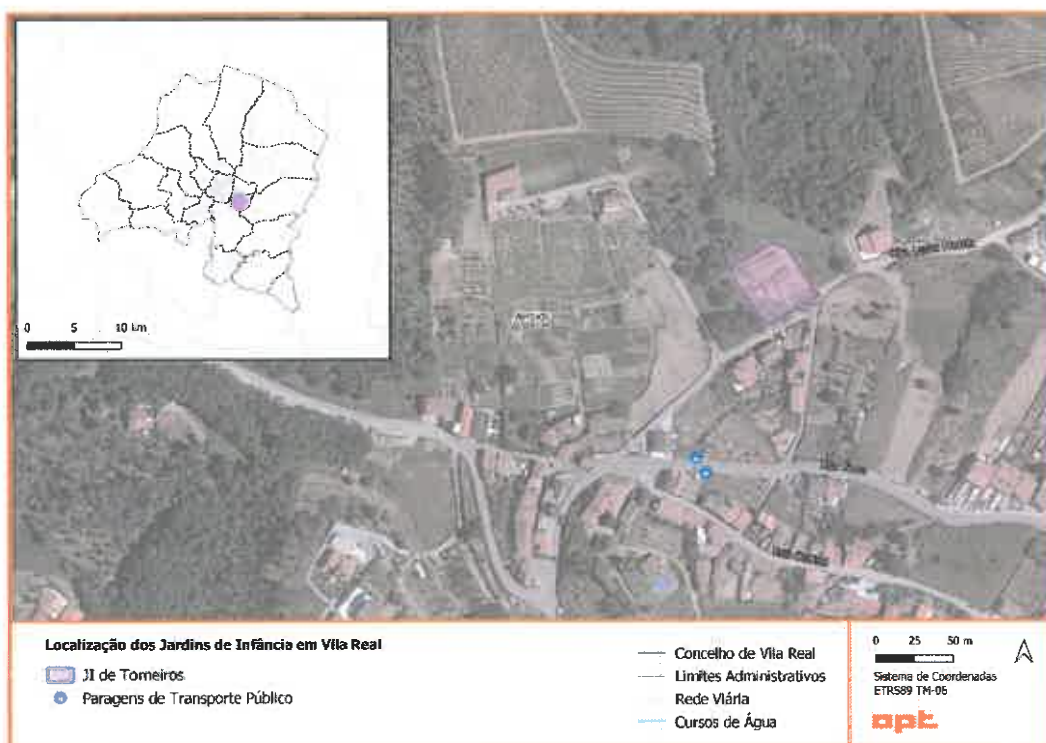


Fig. 21 Inserção urbana do JI de Torneiros

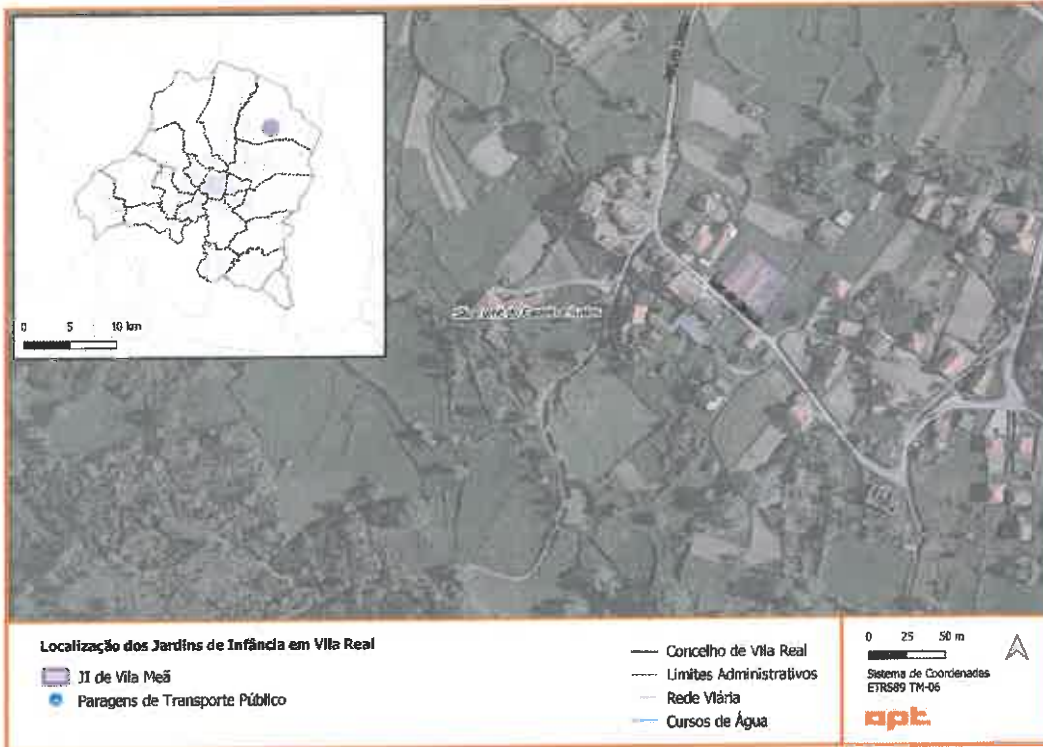


Fig. 22 Inserção urbana do JI de Vila Meã

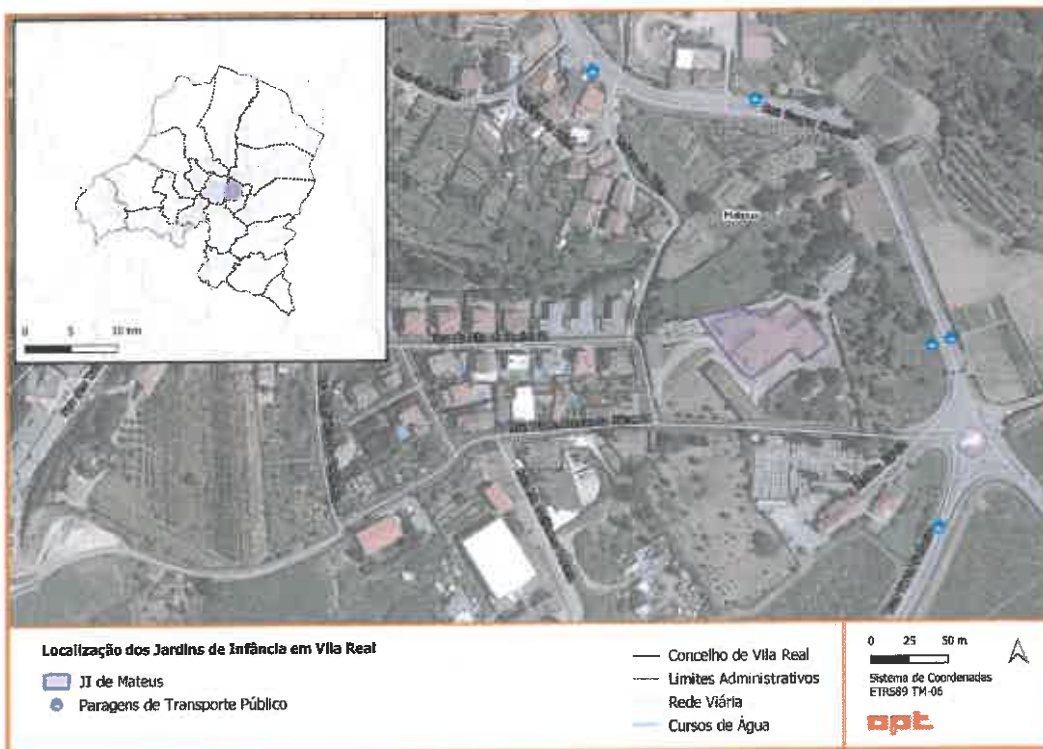


Fig. 23 Inserção urbana do JI de Mateus

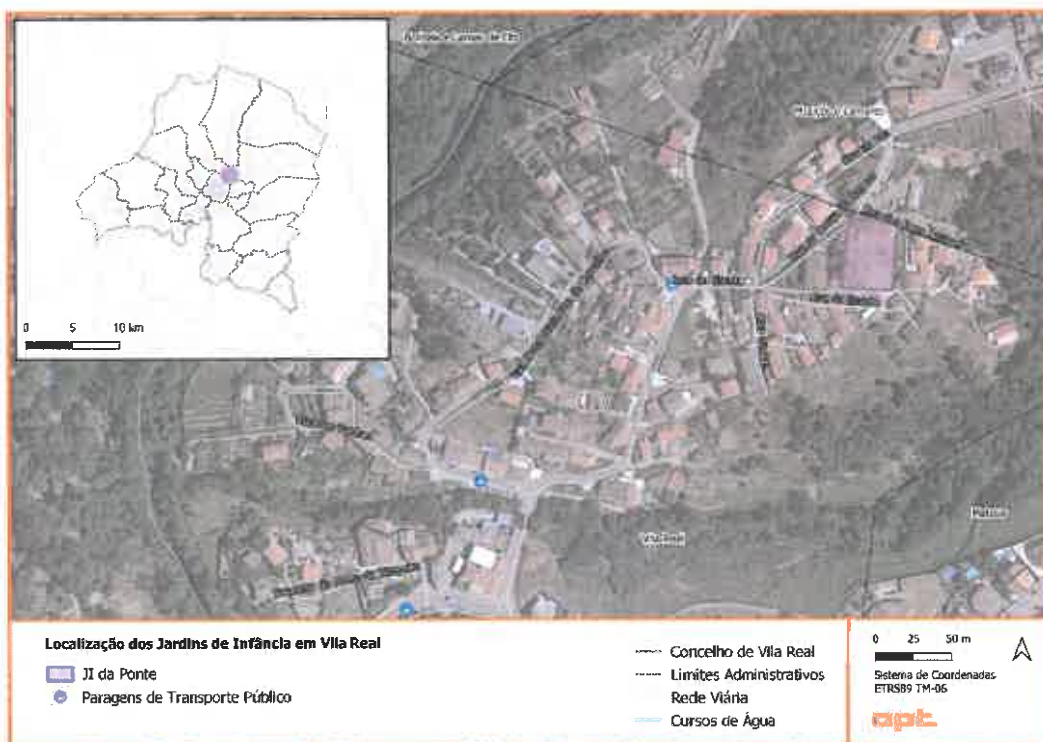


Fig. 24 Inserção urbana do JI de Ponte

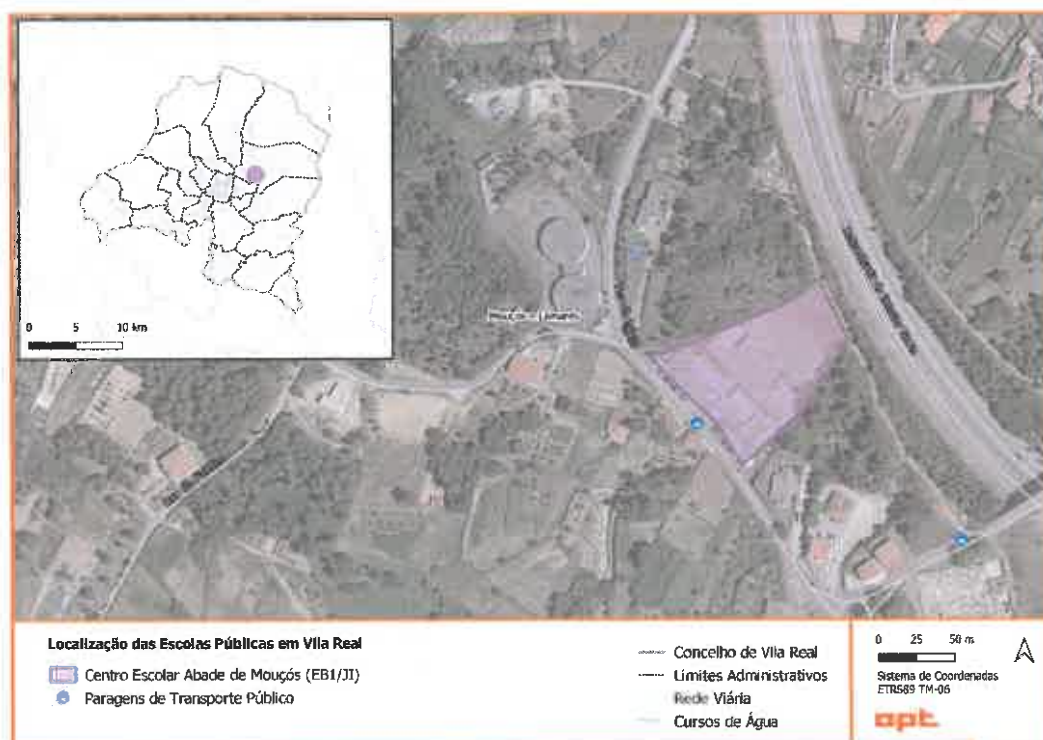


Fig. 25 Inserção Urbana do Centro Escolar de Abade de Mouços

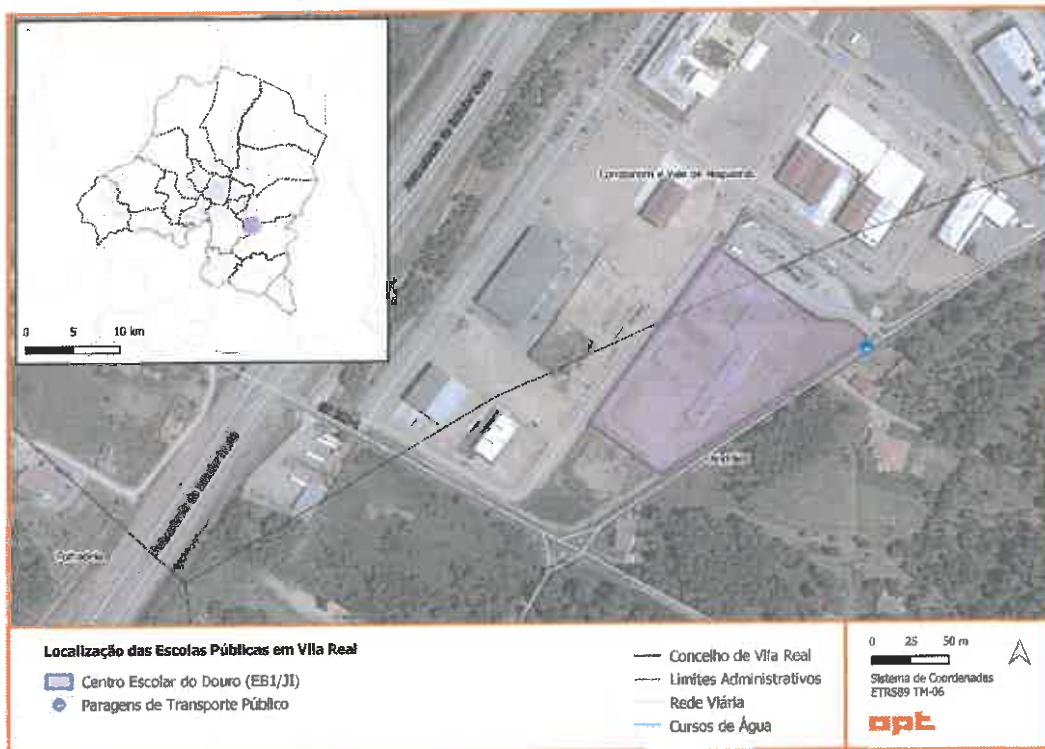


Fig. 26 Inserção Urbana do Centro Escolar do Douro

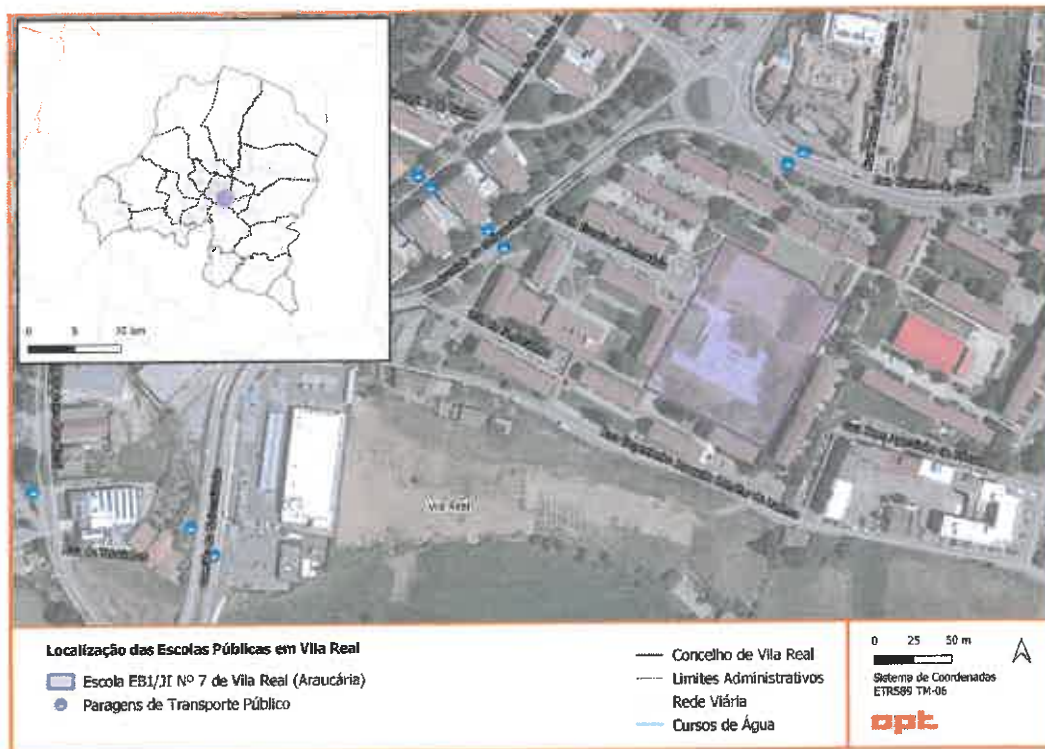


Fig. 27 Inserção Urbana da Escola EB1/JI nº7 de Vila Real (Araucária)

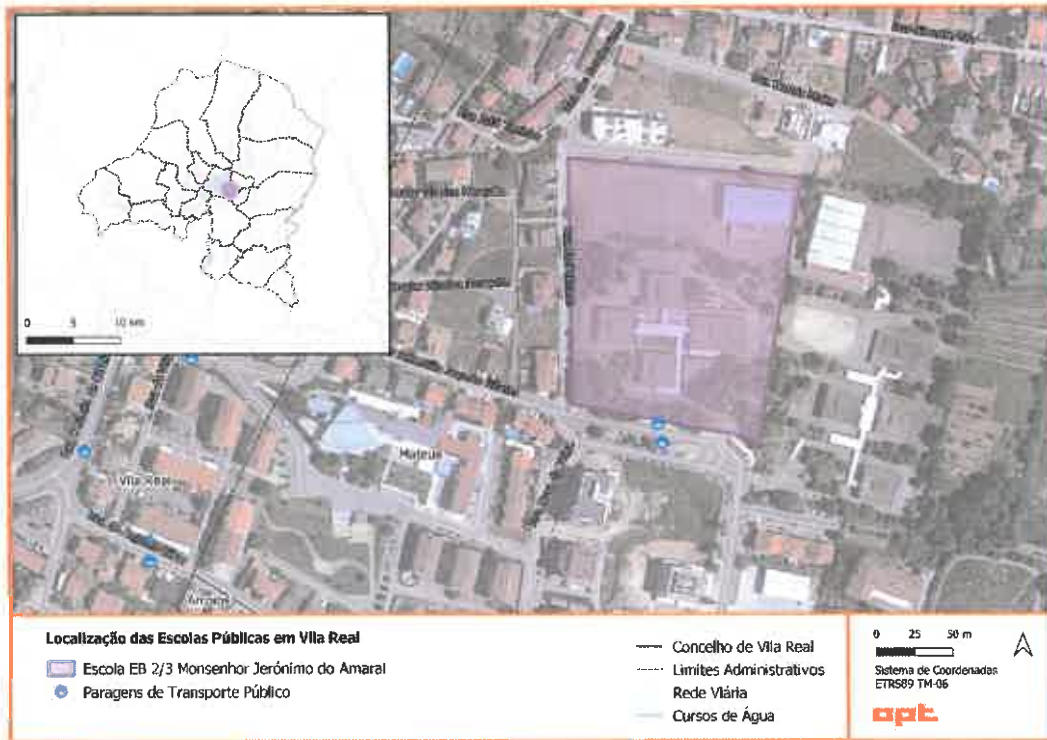


Fig. 28 Inserção Urbana da Escola EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral

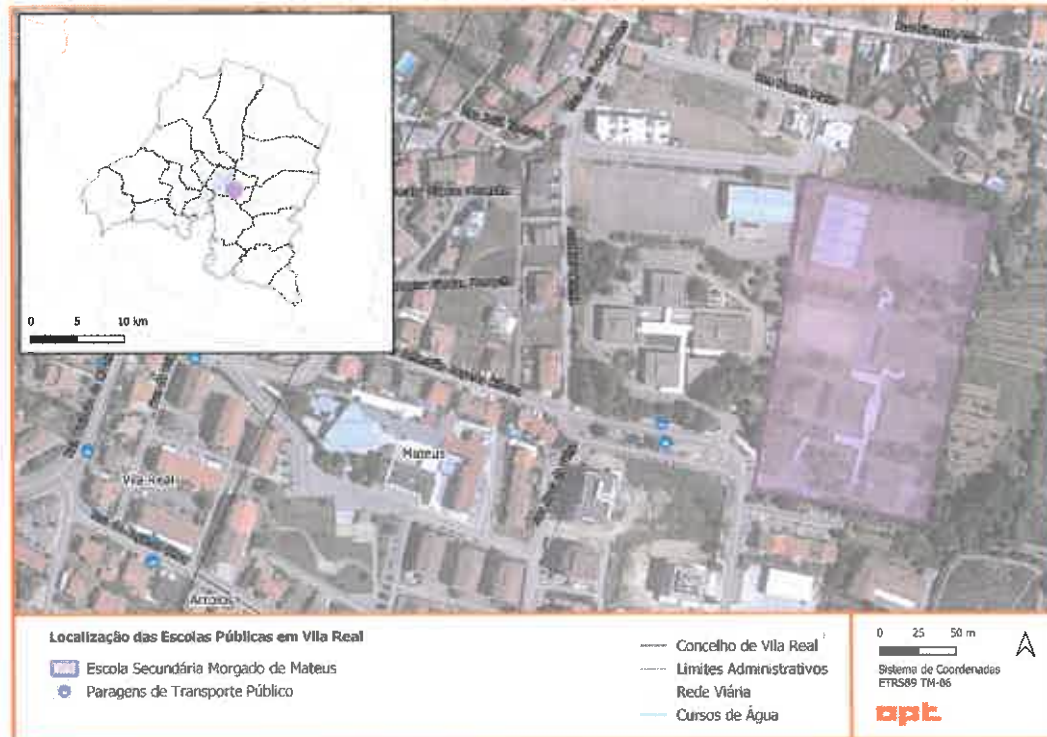


Fig. 29 Inserção Urbana da Escola Secundária Morgado de Mateus

3.1.4 Escola Secundária Camilo Castelo Branco

A Escola Secundária Camilo Castelo Branco surge como escola não integrada, localizada no núcleo antigo da cidade de Vila Real, também conhecida como Vila Velha, mesmo ao lado do edifício da Câmara Municipal Vila Real. No presente ano letivo frequentam esta escola um total de 796 alunos repartido pelo 3º ciclo do ensino básico (294) e pelo ensino secundário (502).

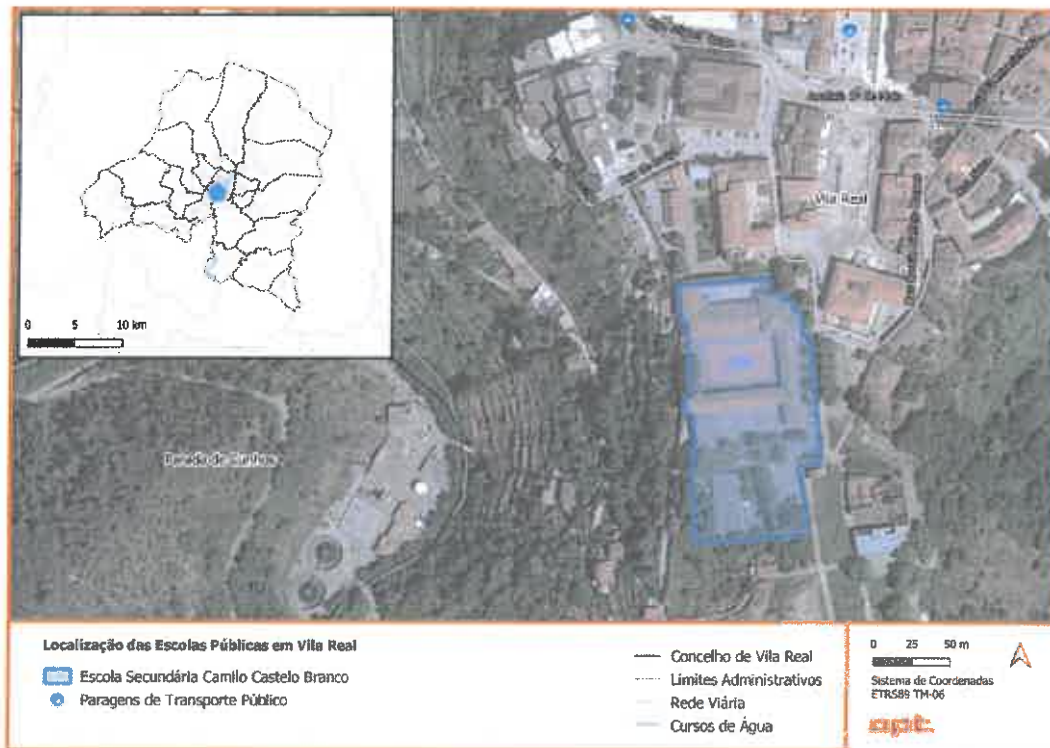


Fig. 30 Inserção Urbana da Escola Secundária Camilo Castelo Branco

3.1.5 Escola Secundária de São Pedro

A Escola Secundária de São Pedro encontra-se a uma cota mais alta no centro urbano de Vila Real, já nas imediações da Nossa Senhora da Conceição e a norte do Mercado Municipal. Tal como a Secundária Camilo Castelo Branco surge como escola não integrada em qualquer agrupamento escolar.

A oferta formativa da escola é abrangente englobando o 3º ciclo do ensino básico, o ensino secundário e o ensino técnico-profissional. O número de alunos do 3º ciclo é equiparado ao número de alunos do ensino secundário, 528 e 540 alunos, respetivamente. No contexto técnico-profissional existem 58 alunos.

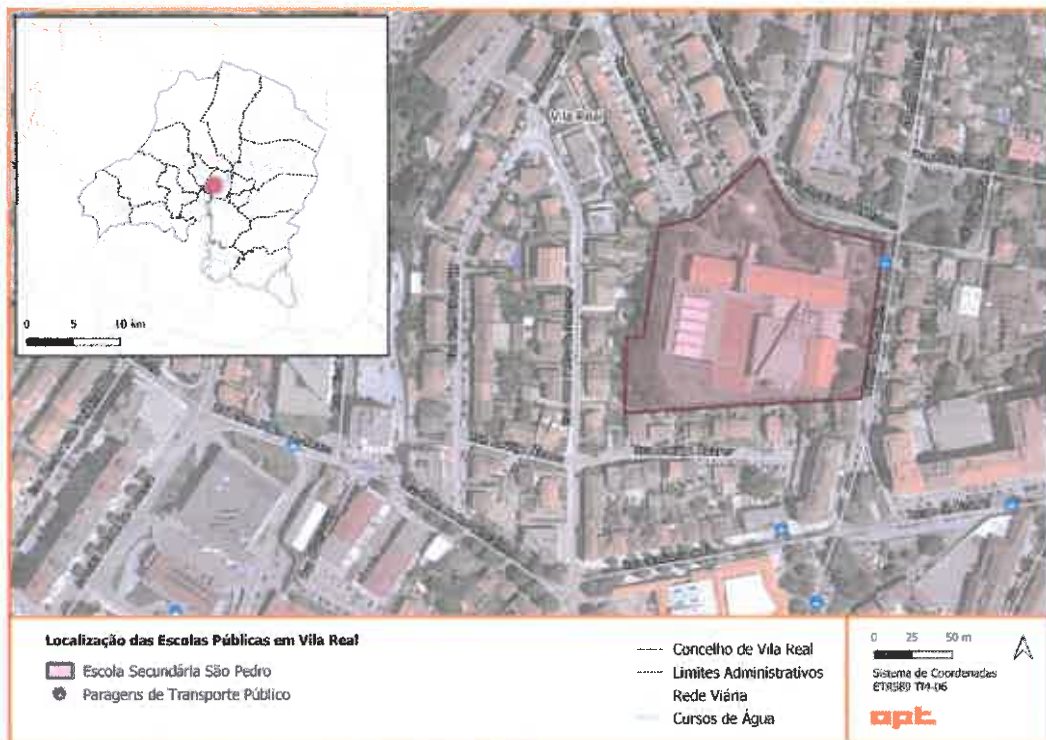
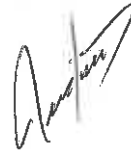


Fig. 31 Inserção Urbana da Escola Secundária de São Pedro



3.2 Padrões de Mobilidade

3.2.1 Panorama Geral

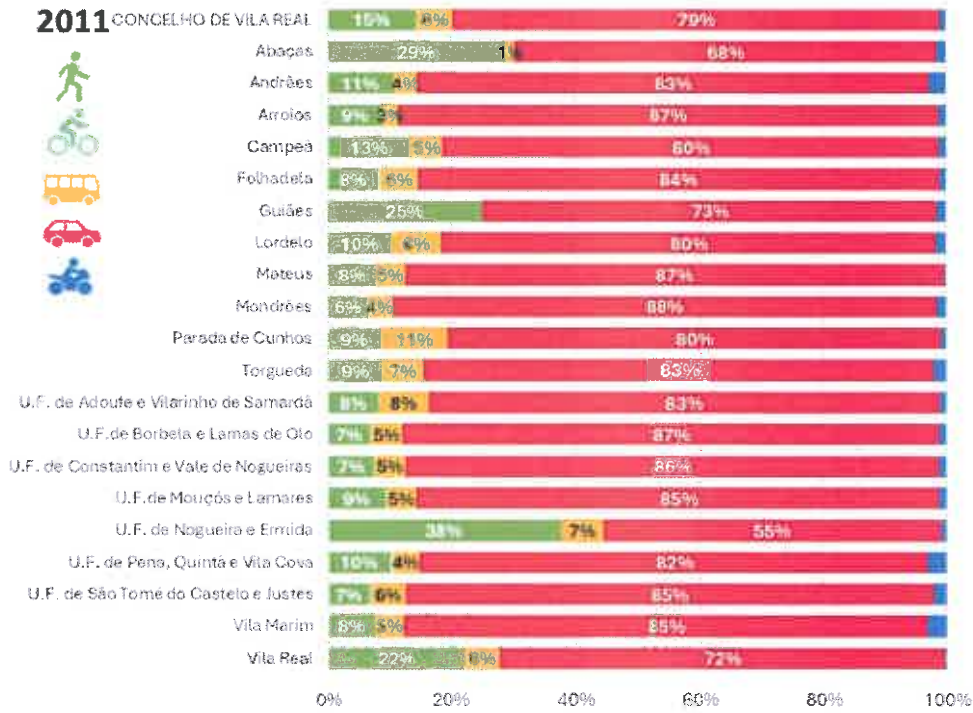
Sem o conhecimento dos padrões de mobilidade da população escolar não é, naturalmente, possível identificar a extensão do esforço necessário para a alteração do paradigma de mobilidade.

O Instituto Nacional de Estatística, em cada momento censitário, sendo o mais recente de 2021, avalia os movimentos pendulares da população residente. Estes identificam os movimentos quotidianos da população entre o seu local de residência e o seu local de trabalho ou estudo, caracterizando-se segundo o modo de transporte principal utilizado. Apesar de não existir uma definição concreta do que define efetivamente o modo principal, entende-se que o mesmo diz respeito aquele no qual um determinado indivíduo despende a maior percentagem do tempo total de viagem.

Dado incidir apenas sobre os movimentos pendulares, os dados dos Censos não permitem, efetivamente, conhecer a realidade dos restantes movimentos da população. No entanto, é também sabido que o modo de transporte utilizado nos movimentos pendulares acaba por condicionar a escolha modal na restante cadeia de viagens ao longo do dia. Neste sentido, a reflexão sobre o modo de transporte utilizado nos movimentos pendulares permite tecer algumas considerações sobre a qualidade da infraestrutura de mobilidade e de como as necessidades de mobilidade da população se articulam com a oferta.

Segue-se a apresentação dos padrões de mobilidade da população residente empregada em Vila Real, num primeiro momento, e da população que reside e estuda em Vila Real, num segundo momento. De notar que nesta segunda análise estão, forçosamente, incluídos os alunos da UTAD.

População Empregada



População Empregada

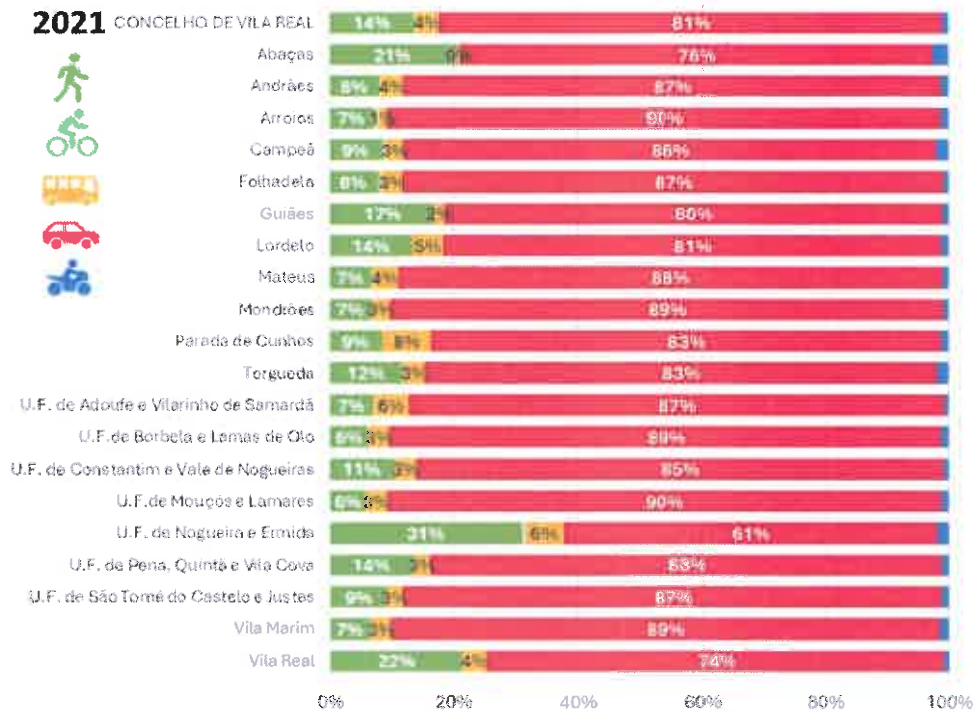
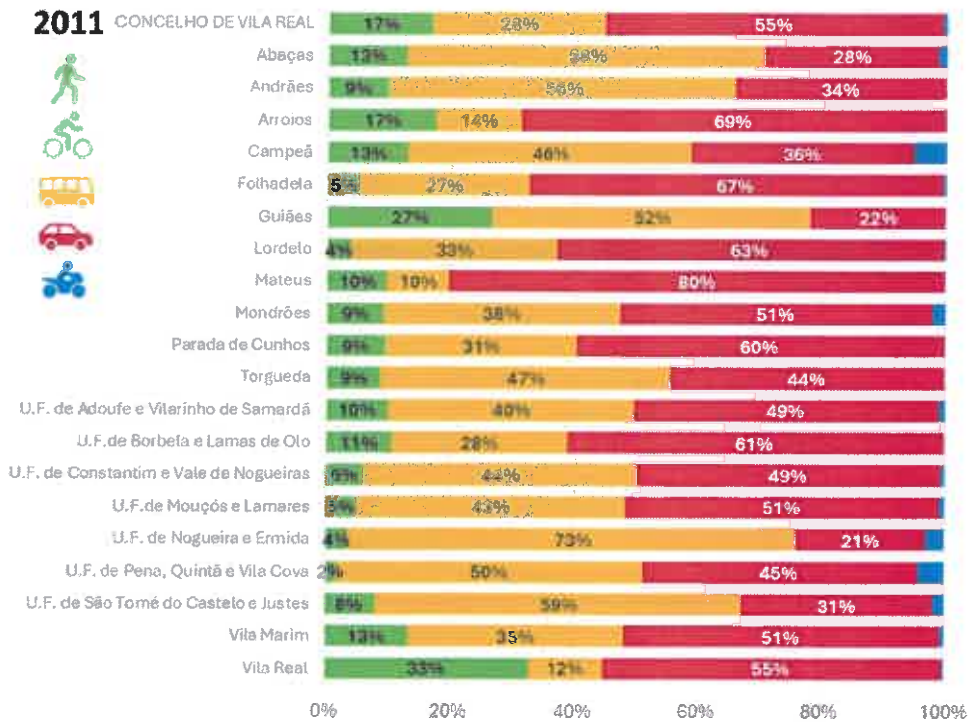


Fig. 32 Repartição modal da população residente e empregada em Vila Real

População Estudante



População Estudante

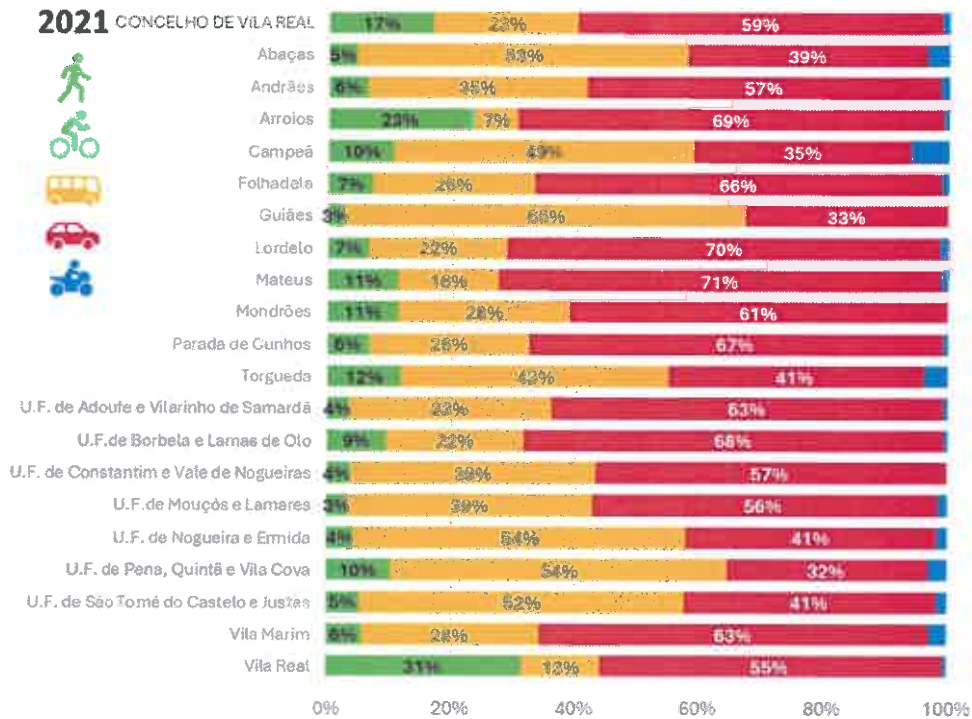


Fig. 33 Repartição modal da população residente e estudante em Vila Real

Conforme as figuras anteriores ilustram, o automóvel é o principal meio de transporte utilizado pelos residentes de Vila Real nos seus movimentos pendulares, quer sejam trabalhadores quer sejam estudantes. Existem, no entanto, importantes diferenças, quer em termos de evolução entre momentos censitários, quer entre freguesias ou de acordo com a situação do indivíduo (trabalhador ou estudante).

No que diz respeito à população empregada destaca-se, em primeiro lugar, a reduzida utilização do transporte público (6% em 2011 e 4% em 2021), a predominância do automóvel (79% em 2011 e 81% em 2021) e a quase completa ausência da bicicleta (0,2% em 2021). Existem, no entanto, freguesias com comportamentos claramente distintos. Se no caso da freguesia de Vila Real é natural registar-se uma maior utilização do modo pedonal (22% em 2011 e 2021) em virtude dos maiores níveis de urbanidade, tal também se verifica em territórios com uma natureza claramente rural, como é o caso de Abaças, Guiães e a U.F. de Nogueira e Ermida, sinalizando uma elevada percentagem de deslocações de curta distância. No que respeita ao transporte público, denota-se a maior percentagem de utilização na freguesia de Parada de Cunhos (8%), contrastando com a freguesia de Abaças ou Arroios onde este valor se situa próximo de 1%. É, na verdade, na freguesia de Arroios onde a utilização do automóvel é mais intensa, representando 9 em cada 10 movimentos pendulares.

Esta situação sinaliza, à partida, que excetuando o território mais central do concelho, e algumas freguesias onde a bacia de emprego consegue dar uma resposta significativa à procura local, o automóvel é a única alternativa de mobilidade nas deslocações casa-trabalho.

Passando a análise para a população estudante a situação altera-se significativamente. Apesar do automóvel continuar a ser o modo mais utilizado (55% em 2011 e 59% em 2021), o transporte público apresenta-se como o segundo mais utilizado (28% em 2011 e 23% em 2021). Este tem maior peso nas freguesias periféricas, onde o transporte escolar se apresenta como a alternativa mais económica, em virtude do isolamento do território. Destes são exemplo Abaças, Campeã, Guiães, U.F. De Nogueira e Ermida, U.F de Pena, Quintã e Vila Nova, e U.F. de São Tomé do Castelo e Justes. Contrariamente à tendência registada na globalidade do concelho, em algumas freguesias a utilização do transporte público sofreu um aumento entre 2011 e 2021, como é o caso de Campeã, Guiães, Mateus, U.F. de Pena, Quintã e Vila Cova, e Vila Real. Quanto aos modos ativos, a média do concelho de 17% é fortemente influenciada pelas freguesias de Vila Real (31%) e Arroios (23%), contrastando com a maioria das freguesias rurais, onde o modo pedonal tem uma taxa de utilização inferior a 10% e, em muitos casos, inferior a 5%. Tal é resultado das reduzidas densidades populacionais, da elevada distância entre os locais de residência e os estabelecimentos escolares e a ausência de infraestrutura pedonal.

3.2.2 Inquérito à População Escolar

Com vista a complementar a informação proveniente dos Censos, o processo de diagnóstico deste plano incluiu a realização de um inquérito à população escolar. De forma a cumprir as imposições do Regulamento Geral de Proteção de Dados, nomeadamente a impossibilidade de questionar diretamente indivíduos com idade inferior a 15 anos, o inquérito foi distribuído pelos diferentes estabelecimentos de ensino, cabendo aos professores inquirir os alunos. Os alunos foram convidados a responder, levantando a mão na opção que consideraram adaptar-se à sua realidade, registando o professor a frequência de cada resposta. Foram então inquiridos, durante o mês de abril de 2024 (entre os dias 5 e 27), em todos os estabelecimentos de ensino do município, os alunos a partir do 1º ciclo, tendo-se realizado 4380 questionários, no que corresponde a um universo de 4476 alunos e 229 turmas. Desta amostra obtiveram-se 91% de respostas válidas (4082 alunos e 209 turmas).

As quatro questões abordaram o modo de transporte utilizado nos movimentos pendulares casa/escola e vice-versa, a autonomia dos estudantes nessas deslocações e o modo de transporte que gostariam de utilizar. Não foram colocadas questões relativas ao tempo de viagem ou distância percorrida, por apresentarem uma maior dificuldade de resposta por parte dos estudantes, o que poderia levar a resultados incorretos.

P1. Como se deslocam para a escola?

- A pé
- De bicicleta
- De transporte público
- De carro

P2. Vão sozinhos ou acompanhados?

- Sozinho
- Acompanhado

P3. Como se deslocam para casa?

- A pé
- De bicicleta
- De transporte público
- De carro

P4. Como gostariam de se deslocar para a escola?

- A pé
- De bicicleta
- De autocarro
- De carro

Fig. 34 Estrutura do questionário destinado aos alunos

As figuras seguintes apresentam os resultados provenientes da realização do inquérito.

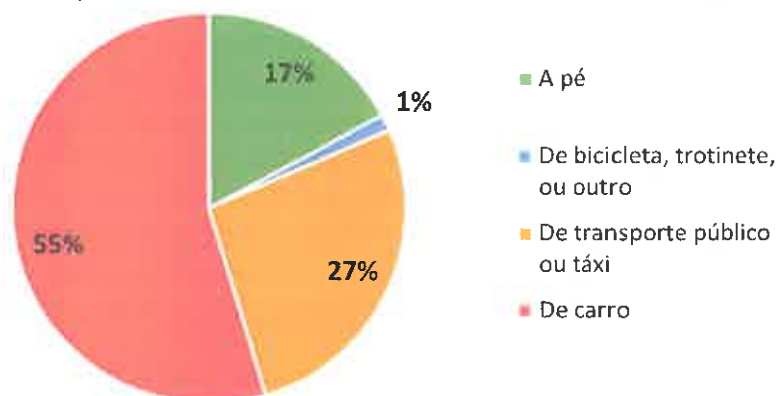


Fig. 35 Resultados das respostas à questão 'Como se deslocam de casa para a escola?'

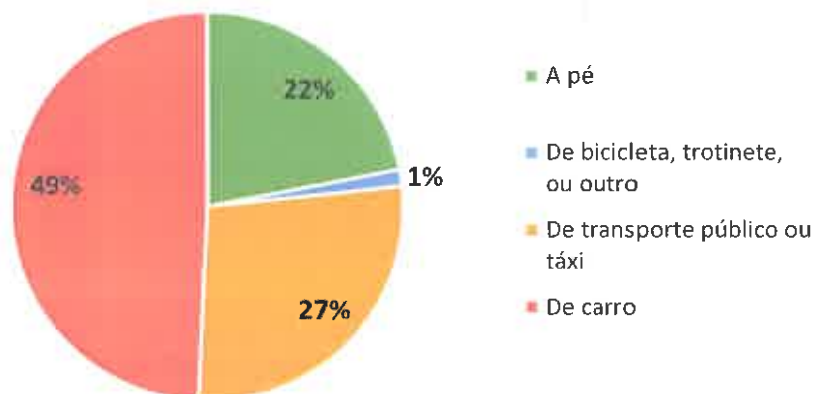


Fig. 36 Resultados das respostas à questão 'Como se deslocam da escola para casa?'

Relativamente ao modo de transporte utilizado nos movimentos pendulares é notória a utilização do automóvel, estando os valores em linha com aqueles obtidos na análise aos Censos 2021. Assim, na primeira deslocação do dia, mais de metade (55%) utiliza o automóvel, seguindo-se o transporte público (27%) e o modo pedonal (17%). Durante o período da tarde os resultados são, porém, ligeiramente distintos. Neste caso, o automóvel perde representatividade (de 55% para 49%), diferença que é absorvida por um maior número de deslocações a pé (17% para 22%), enquanto no transporte público mantém-se a quota de 27%.

Concluindo-se daqui que, a maioria dos alunos que usa o transporte público para se deslocar desde casa até à escola, também utilizará este modo de transporte para se deslocar desde a escola até casa, presumivelmente devido à falta de alternativas. No entanto, cerca de 5% dos alunos deslocam-se a pé no final do dia quando o poderiam também fazer nas deslocações de casa para a escola ao início do dia, optando neste caso por viajar em automóvel, por conveniência. Estes 5%, que tendo em conta a dimensão do universo da população escolar no concelho, não é um valor desprezável, representam, assim, o universo de alunos com potencial mais imediato para a mudança. Segue-se a avaliação estratificada consoante o ano de ensino.

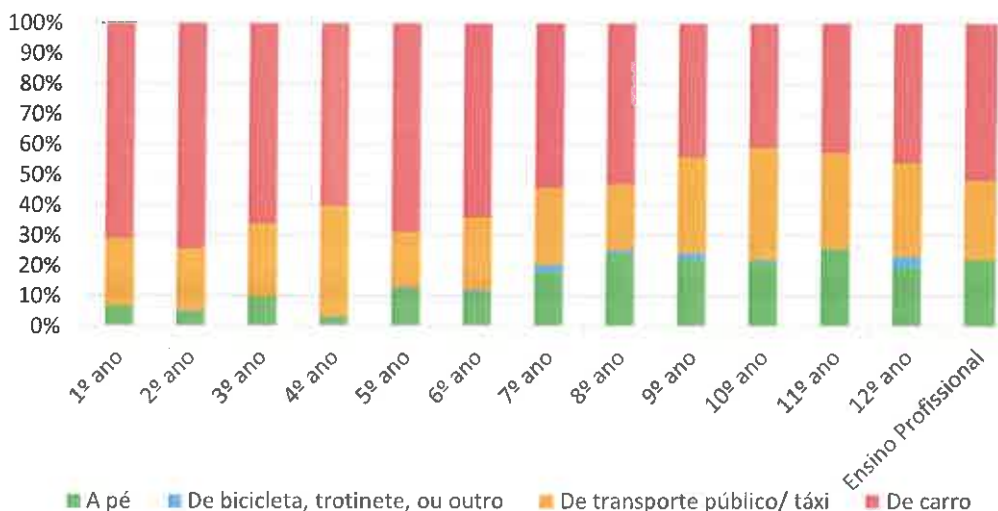


Fig. 37 Padrões de mobilidade nas viagens pendulares casa-escola, de acordo com o ano escolar

Verifica-se, tendencialmente, uma redução gradual na utilização do automóvel em linha com o aumento da idade dos alunos e, naturalmente, da sua independência nas deslocações, compensada com o aumento nas deslocações a pé. Apesar da concentração de todas as aulas a partir do 5º ano num número limitado de estabelecimentos de ensino, o que poderia indiciar um aumento gradual na utilização do transporte público, este mantém-se relativamente estável. A utilização da bicicleta ou trotinete surge apenas a partir do 6º ano de escolaridade, embora sempre em valores muito reduzidos. O valor mais elevado de utilização do automóvel surge no 2º ano (75%) e o menor no 10º ano (41%). No que respeita ao transporte público o valor mais elevado surge no 10º ano (37%) e o menor no 5º ano (18%). Já as deslocações a pé variam entre os 3% (4º ano) e os 23% (8º ano).

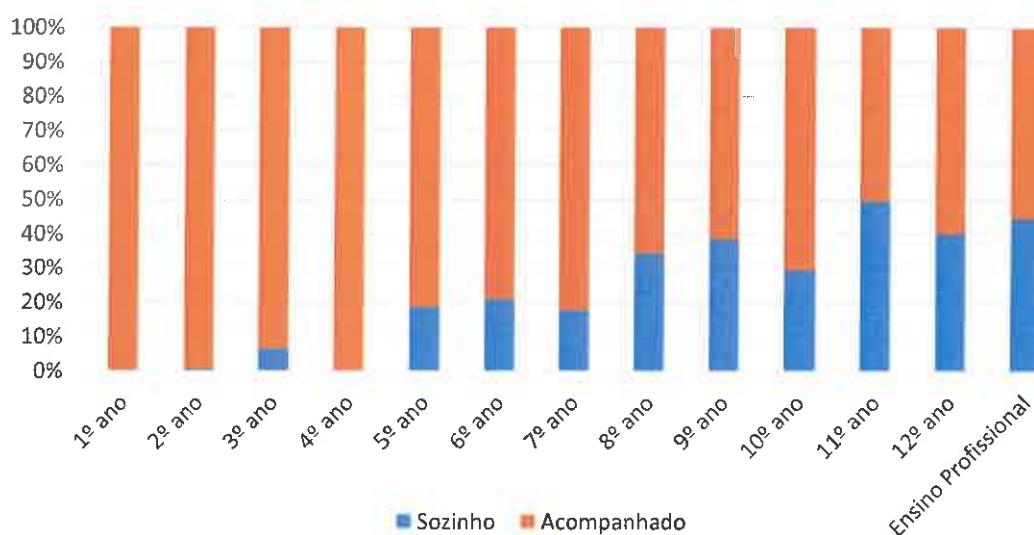


Fig. 38 Grau de independência dos alunos, de acordo com o ano escolar

Conforme esperado verifica-se um aumento gradual na autonomia. Isto é, se no primeiro ano de escolaridade 100% dos alunos afirmaram deslocar-se acompanhados para a escola, no ensino secundário e profissional os níveis de autonomia são mais elevados, com cerca de 40% dos alunos a afirmar deslocarem-se sozinhos.

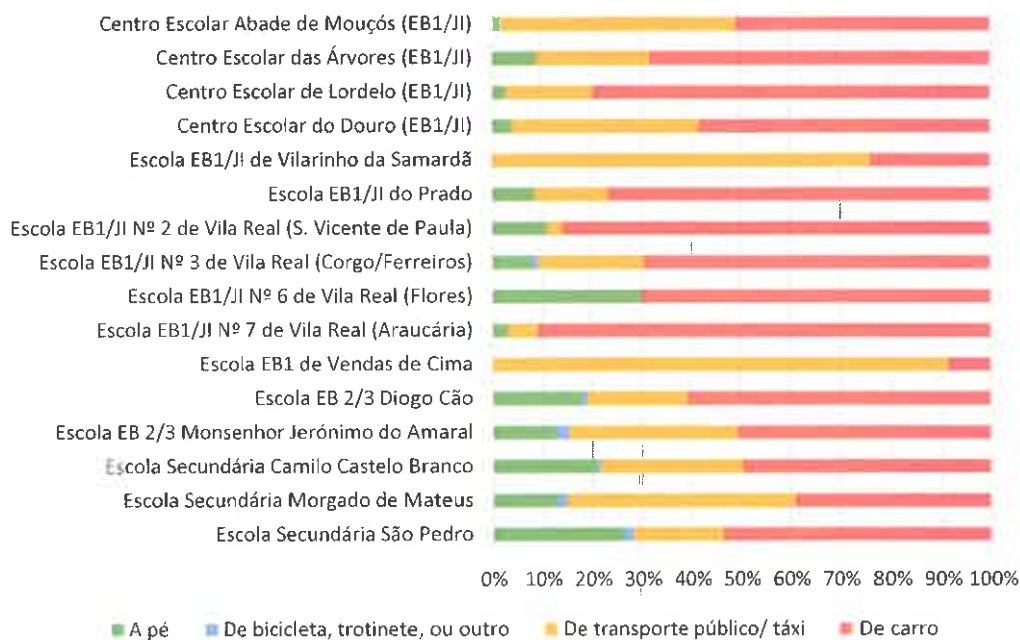


Fig. 39 Padrões de mobilidade nas viagens pendulares casa-escola, de acordo com o estabelecimento de ensino

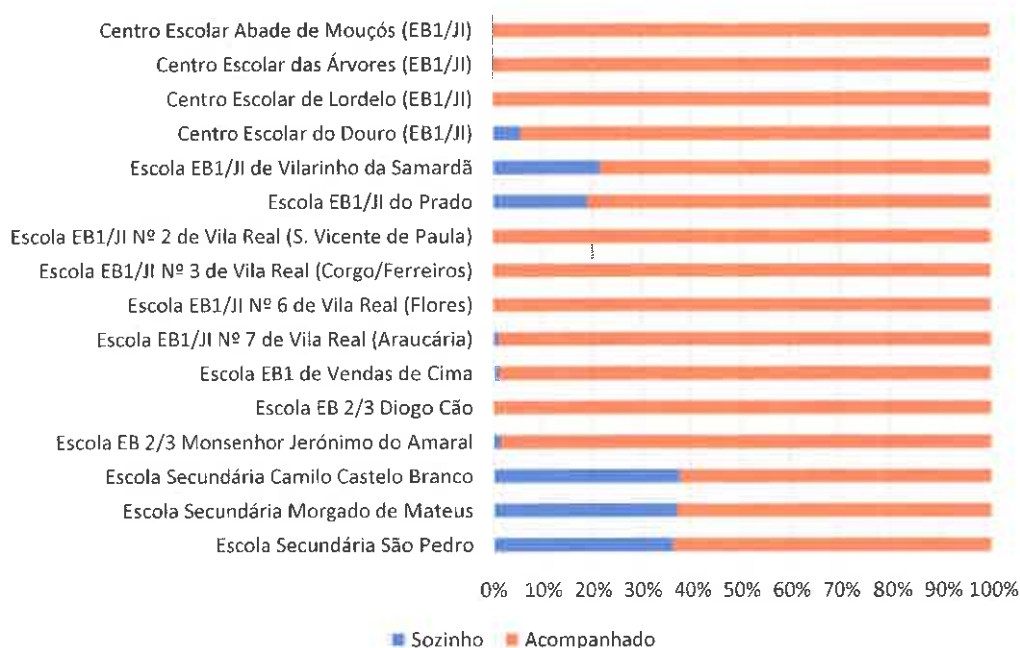


Fig. 40 Grau de independência dos alunos, de acordo com o estabelecimento de ensino



A análise por estabelecimento de ensino permite, todavia, identificar padrões claramente variáveis. Os estabelecimentos de ensino com uma maior percentagem de viagens utilizando o transporte público localizam-se nas freguesias mais distantes do centro de Vila Real, nomeadamente, a Escola EB1 de Vendas de Cima (92%), a Escola EB1/JI de Vilarinho da Samardã (76%) e o Centro Escolar Abade de Mouços (48%). Nestes dois primeiros identifica-se, também, a particularidade de não existirem viagens efetuadas a pé. Também a Escola Secundária Morgado de Mateus, a EB 2/3 Jerónimo do Amaral e a Escola Secundária Camilo Castelo Branco apresentam valores representativos de deslocações pendulares dos estudantes com recurso ao transporte público, o que se deve ao facto destas escolas e deste nível de ensino existirem apenas na zona mais central de Vila Real, tendo os estudantes das diversas freguesias de se deslocar para as mesmas.

Embora fosse expectável que as escolas nas freguesias mais periféricas registassem maiores taxas de utilização do automóvel, os valores mais elevados são encontrados em dois estabelecimentos localizados na cidade de Vila Real e próximos a focos de grande concentração populacional, nomeadamente a EB1/JI nº2 (S. Vicente de Paula) e a EB1/JI nº 7 (Araucária).

No que diz respeito às deslocações a pé, destacam-se a EB1/JI Nº6 de Vila Real (30%), a Escola Secundária São Pedro (26%), a Escola Secundária Camilo Castelo Branco (21%) e a EB 2/3 Diogo Cão (18%). Todas estas escolas têm em comum a sua localização na freguesia central de Vila Real, onde as condições de acessibilidade pedonal são relativamente favoráveis.

Analisou-se ainda a autonomia nas deslocações pendulares casa/escola dos alunos, tendo em conta o estabelecimento de ensino que frequentam. Como seria de esperar, devido à crescente idade dos alunos, as 3 escolas secundárias são as que apresentam uma maior percentagem (cerca de 37%) de deslocações sem qualquer acompanhante. Há ainda 2 outros casos, que despoletam maior curiosidade, por se tratarem de alunos do 1º ciclo, em que cerca de 20% dos mesmos se deslocam sozinhos para a escola – EB1/JI do Prado e EB1/JI de Vilarinho do Samardã.

A análise à última questão, relacionada com o modo de transporte preferencial dos alunos, será abordada mais à frente neste relatório, enquadrada na avaliação do potencial de mudança.

3.3 Rede de Transporte Público

3.3.1 Introdução

De forma sumária, a rede de transporte escolar em Vila Real estrutura-se em três modelos:

- Circuitos utilizando a rede dos Transportes Urbanos de Vila Real (apenas são disponibilizados passes aos alunos);
- Minicircuitos de aluguer (carrinhas e táxis de 9 lugares) que fazem o transporte casa -> paragem dos Transportes Urbanos de Vila Real;
- Circuitos de alunos com necessidades educativas especiais que fazem o transporte casa -> escola.

A esta situação há que somar uma situação extraordinária, fruto da vaga de imigração que o país tem atravessado, e à qual Vila Real não é exceção. Ao longo dos últimos meses tem-se registado o preenchimento das vagas nos estabelecimentos de ensino da área de residência, obrigando o município a contratar serviços extraordinários para transporte para os estabelecimentos escolares que ainda possuem vagas. Esta situação foi identificada como sendo de grande preocupação para o município, dado que a maioria são estudantes do 1º ciclo, para os quais o município assegura transporte gratuito entre o local de residência e a escola. No presente, o município acumula já 24 minicircuitos que dão resposta a esta procura, tendo elevados custos associados. Anteriormente o município assegurava a comparticipação integral do valor do passe escolar dos alunos não abrangidos pelo transporte escolar gratuito e utilizadores do passe 4_18, situação que se viu alterada com a Portaria nº 7-A/2024, de 5 de janeiro, que transfere o ónus dessa comparticipação para o Orçamento de Estado. No entanto, o modelo adotado para a compensação aos municípios obriga a uma utilização mínima mensal dos títulos de transporte, sob pena de não ser comparticipado integralmente o seu custo, no caso da CIM Douro cada beneficiário tem de validar no mínimo 10 vezes por mês para ser pago o valor do título de referência por inteiro.

Somando todos estes elementos, facilmente se conclui que a despesa para o erário público do transporte escolar é significativa, justificando a necessidade da otimização da operação do serviço de transporte escolar.

As doze linhas municipais, por sua vez, servem as freguesias periféricas e têm como principal função a disponibilização de um serviço regular, embora menos frequente, aos principais equipamentos da cidade central:

- Linha 11 – S. Miguel da Pena – Vila Real
- Linha 13 – Pomarelhos – Arnadelo – Vila Real
- Linha 14 – Vila Cova – Vila Real
- Linha 15 – Balsa – Vila Real
- Linha 21 – Águas Santas – Vila Real
- Linha 22 – Vila Nova – Parada de Cunhos
- Linha 23 – Justes – Sanguinhedo – Vila Real
- Linha 31 – Galafura – Vila Real
- Linha 32 – Povoação – Vila Real
- Linha 41 – Lamas de Olo – Vila Real
- Linha 42 – Testeira – Vila Real
- Linha 51 – Ludares – Vila Real

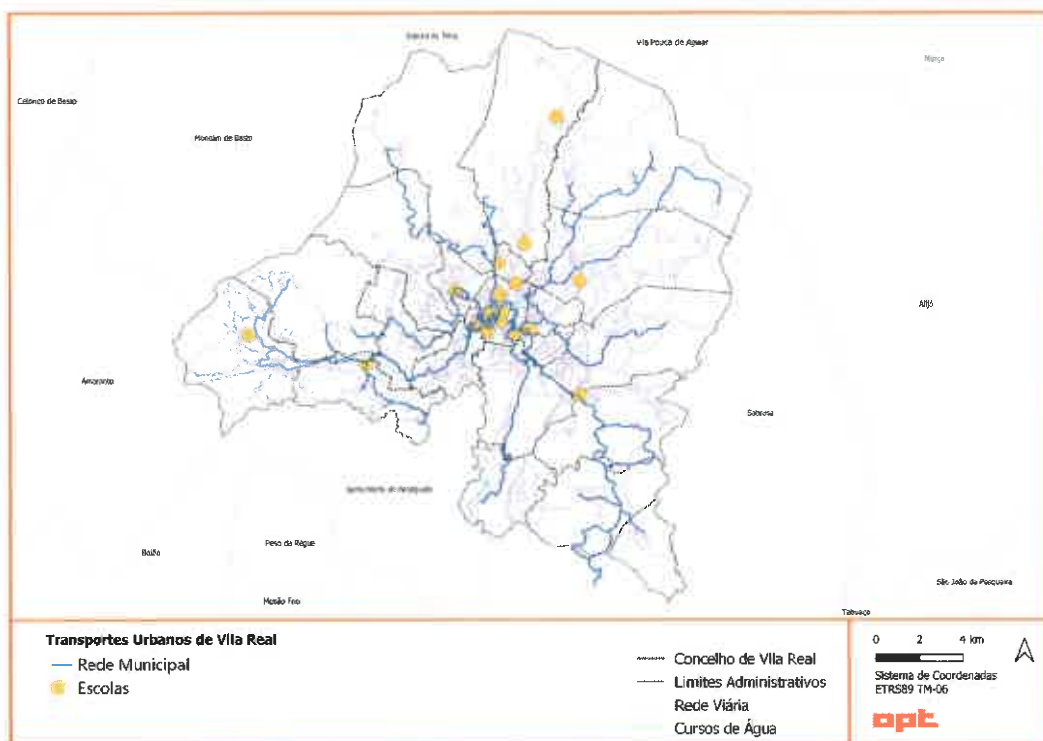


Fig. 42 Rede Municipal dos Transportes Urbanos de Vila Real

A linha noturna, outra das tipologias de linhas dos TUVR, resume-se a uma linha circular, que circula entre as 21h e as 23h55, abrangendo em grande parte o centro da cidade de Vila Real, e ainda equipamentos como o Hospital e a Universidade. Esta última não será considerada no estudo, uma vez que não se enquadra no âmbito da mobilidade escolar.

Por fim, a última tipologia diz respeito às linhas escolares, num total de 4 linhas, que diferem das anteriores por operarem apenas durante o período de aulas, garantindo o acesso a um número restrito de estabelecimentos de ensino.

- Linha 103 – Timpeira – Escola Básica de Mouçós
- Linha 105 – S. Cosme – Escola Básica de Mouçós
- Linha 106 – Vila Nova de Cima – Câmara Municipal
- Linha 107 – Terminal Rodoviário – Escola Diogo Cão

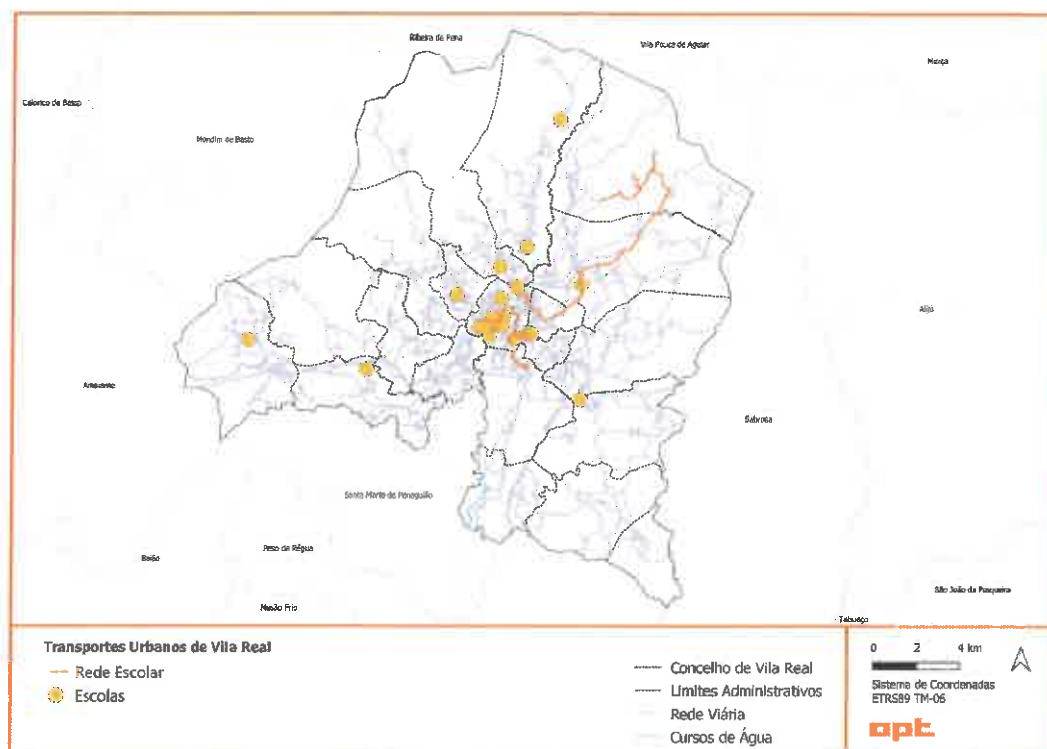


Figura 14 Rede Escolar dos Transportes Urbanos de Vila Real

3.3.3 Zonamento e Tarifário

O sistema tarifário da rede dos urbanos de Vila Real assenta num sistema de zonas que inicialmente se divide em 19 zonas, pese embora, atualmente esteja a ser aplicado um outro zonamento que subdividirá estas zonas contabilizadas, como já acontece na linha 4. Tal resulta em 72 zonas aplicadas a 375 paragens, o que significa, aproximadamente, cinco paragens por zona, ainda que se assista a zonas com uma única paragem, principalmente em áreas mais periféricas do município. Por acréscimo, são visíveis paragens que não são servidas por nenhuma linha, ainda que esse facto possa alterar-se em futuras revisões da rede.

Tais variações tornam todo o sistema desnecessariamente complexo, resultando em custos de viagem muito variáveis e pouco previsíveis, principalmente quando avaliadas as linhas de âmbito municipal. Embora não seja disponibilizado oficialmente um mapa do zonamento, as figuras

seguintes ilustram os resultados de um exercício de definição espacial da delimitação das diferentes zonas.

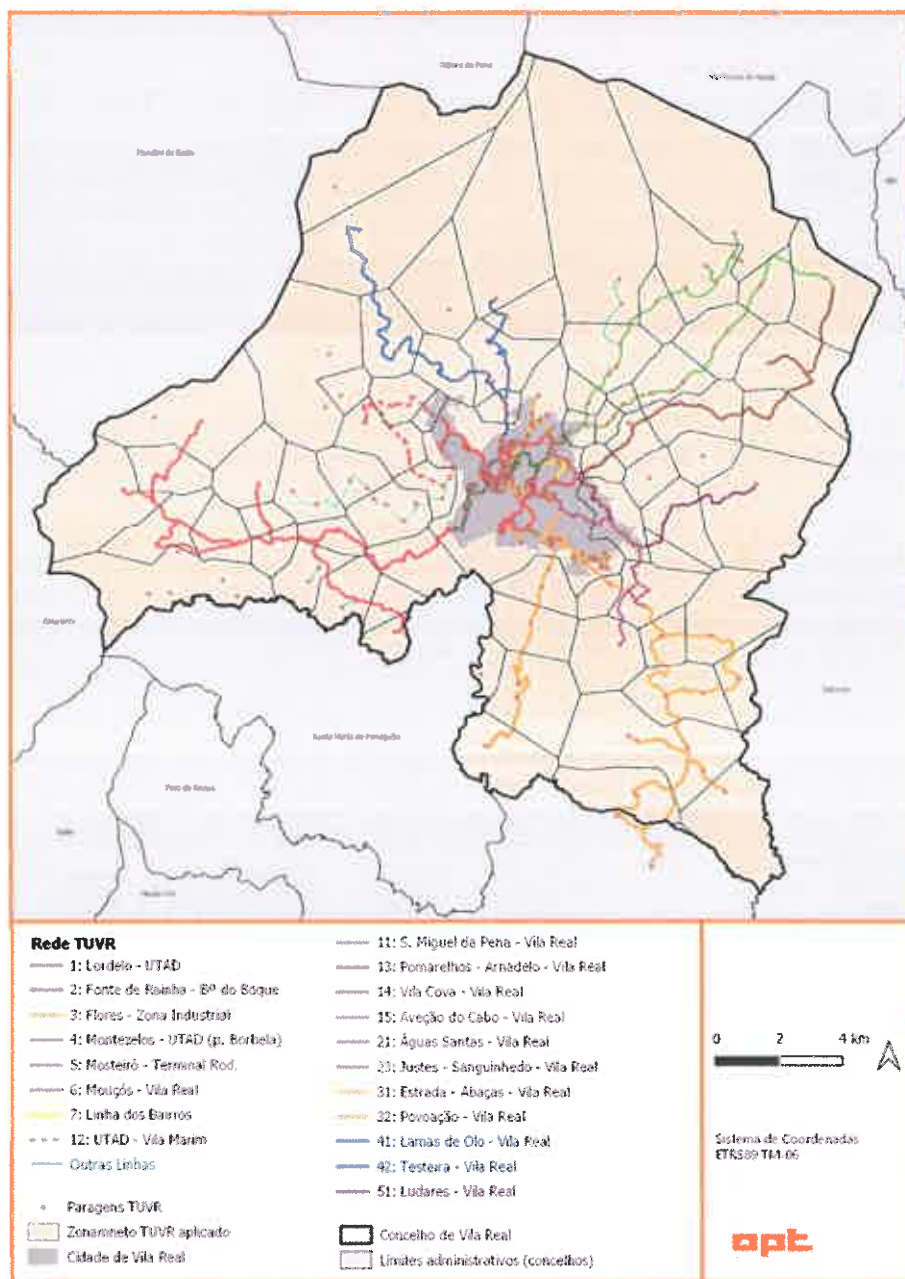


Fig. 43 Zonamento (72 zonas) em vigor nos Transportes Urbanos de Vila Real

A tabela seguinte apresenta o tarifário aplicado às 19 zonas inicialmente referidas.

Tab. 2 Tarifário dos Transportes Urbanos de Vila Real em vigor em 2023

Bilhetes de bordo				Assinaturas mensais			
Zona(s)	Preço	Zona(s)	Preço	Zona(s)	Preço	Zona(s)	Preço
1	1,10 €	11	3,40 €	1	22,00 €*	11	83,80 €
2	1,55 €	12	3,60 €	2	28,20 €	12	83,80 €
3	2,00 €	13	3,80 €	3	40,35 €	13	94,40 €
4	2,25 €	14	4,05 €	4	40,35 €	14	102,25 €
5	2,40 €	15	4,30 €	5	51,00 €	15	111,25 €
6	2,50 €	16	4,60 €	6	50,95 €	16	116,30 €
7	2,60 €	17	4,65 €	7	63,10 €	17	120,90 €
8	2,75 €	18	4,80 €	8	63,10 €	18	125,75 €
9	2,95 €	19	4,95 €	9	73,20 €	19	129,80 €
10	3,15 €			10	73,20 €		

* antes ao PART este título apresentava um custo de 28,20€

Assim, o preço de um bilhete de bordo varia entre os 1,10€ e os 4,95€, enquanto uma assinatura mensal pode custar entre 22,00€ e 129,80€. O facto de a contribuição do PART (Programa de Apoio à Redução Tarifária) apenas incidir sobre a modalidade de uma zona aumenta a disparidade territorial no acesso ao serviço de transporte público dentro e fora da Zona 1. Naturalmente que, com as recentes alterações na lei, o encargo dos passes para os estudantes é nulo. No entanto, para o município de Vila Real, enquanto autoridade de transportes, ser reembolsado do valor do título de referência por inteiro, é necessário garantir, por cada passe, um mínimo de 10 validações mensais.

3.3.4 Rede de Transporte Escolar contratualizado

Conforme referido no início deste relatório e face às necessidades de deslocação dos alunos, que muitas vezes não se articulam com o traçado da rede de transporte público, o município contratualiza um conjunto de traçados complementares, operados com táxis ou carrinhas de 9 lugares, que estabelecem a ligação entre os locais de residência e as paragens de autocarro mais próximas. Dentro desta categoria enquadra-se também o transporte para alunos com necessidades educativas especiais.

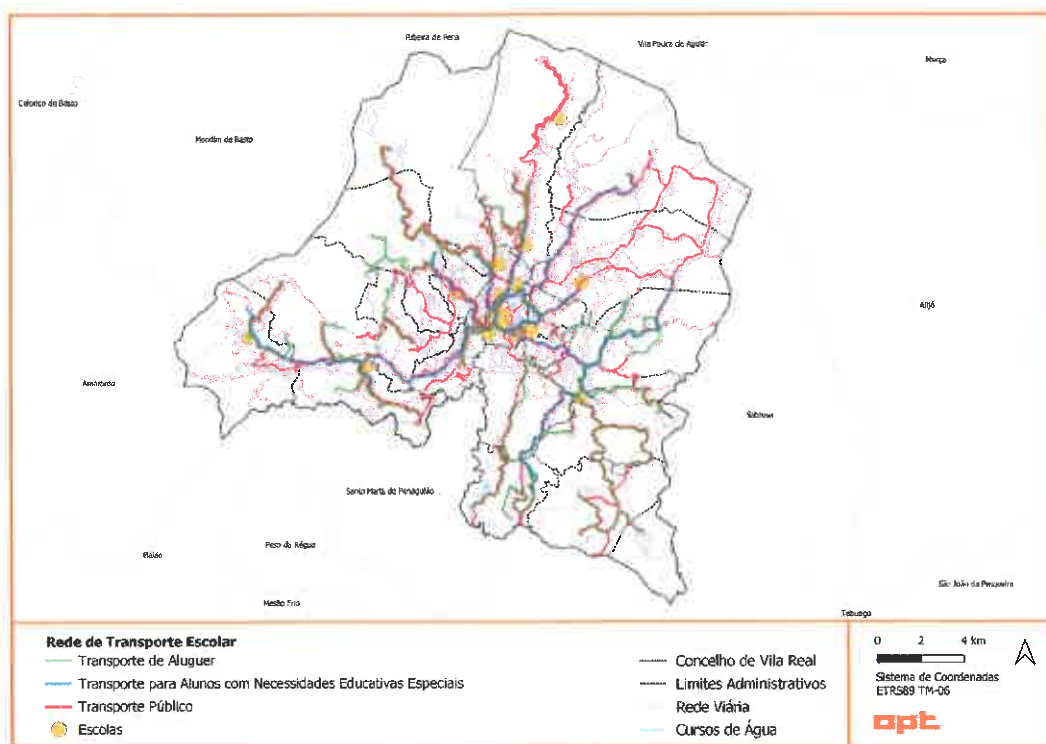


Fig. 44 Rede de Transporte Escolar contratualizado

O mapa anterior ilustra em simultâneo os traçados das redes de transporte público, de transporte de aluguer e de transporte para alunos com necessidades educativas especiais. Ao contrário do que seria expectável, a análise do mesmo permite concluir que, em muitos traçados, existe coincidência entre a oferta de transporte público e de transporte de aluguer. Tal indicia que a distribuição dos alunos pelas escolas não estará otimizada (muito provavelmente por questões de sobrelotação), sendo necessários traçados adicionais (por via de transporte de aluguer) para satisfazer as necessidades de deslocação dos alunos.



3.4 Utilização do Transporte Escolar

3.4.1 Dados gerais de utilização

À data de realização deste diagnóstico são beneficiários do Transporte Escolar no concelho de Vila Real um total de 1.276 alunos, distribuídos por ciclo de ensino e agrupamento de escola conforme indicado na tabela seguinte.

Tab. 3 Distribuição dos requerentes do transporte escolar por ciclo e por estabelecimento de ensino/ agrupamento

Escolas/ Agrupamentos	Número de alunos abrangidos						
	Jl	1º CICLO	2º CICLO	3º CICLO	Ensino Sec.	Cursos Prof.	Total
AE Diogo Cão	25	101	106	141	78	14	465
AE Morgado de Mateus	71	172	100	217	56	0	616
ES Camilo Castelo Branco	0	0	1	63	118	10	192
ES S. Pedro	0	0	0	2	82	20	104
Total	96	273	207	423	334	44	1 377

O agrupamento de escolas Morgado de Mateus reúne a maior quantidade de requisições de transporte escolar (616), representando cerca de 50% do total do concelho. Destes, a maioria diz respeito ao terceiro ciclo (217 pedidos), seguidos do 1º ciclo (172 pedidos) e do 2º ciclo (100 pedidos). Em segundo lugar encontra-se o agrupamento de Escolas Diogo Cão (465 pedidos), maioritariamente distribuídos pelo segundo e terceiro ciclos (106 e 141 pedidos, respetivamente), seguidos do primeiro ciclo (101 pedidos).

Segue-se a Secundária Camilo Castelo Branco (192 pedidos), com o ensino secundário a apresentar maior representatividade. Finalmente, tem-se a Secundária de São Pedro, com um total de 104 pedidos, apresentando uma distribuição relativamente repartida entre o 3º ciclo e o ensino secundário.

Filtrando os resultados de forma a considerar apenas os alunos que recorrem ao Transporte de aluguer (isto é, não utilizando as linhas de transporte regular), o panorama altera-se consideravelmente, conforme identificado na tabela seguinte.

Tab. 4 Distribuição dos requerentes do transporte escolar contratualizado por ciclo e por estabelecimento de ensino/ agrupamento

Escolas/ Agrupamentos	Número de alunos abrangidos						
	Jl	1º CICLO	2º CICLO	3º CICLO	Ensino Sec.	Cursos Prof.	Total
AE Diogo Cão	25	57	5	1	0	0	88
AE Morgado de Mateus	51	73	2	0	0	0	126
ES Camilo Castelo Branco	0	0	0	0	0	0	0
ES S. Pedro	0	0	1	1	6	0	8
Total	76	130	8	2	6	0	222

De um total de 222 pedidos, o agrupamento de Morgado de Mateus surge como aquele com maior número de pedidos (126), em especial do 1º ciclo (73), mas também do pré-escolar (51). Segue-se o agrupamento Diogo Cão, com 88 pedidos, concentrados especialmente no 1º ciclo e no pré-escolar ciclos (57 e 25 pedidos, respetivamente).

Segue-se a Secundária de São Pedro, com apenas 8 pedidos. De referir também que a Secundária Camilo Castelo Branco não possui qualquer pedido de transporte escolar contratualizado. Segue-se a análise ao Transporte de aluguer nos diferentes agrupamentos, dividida entre os alunos que requerem o passe do transporte regular e os alunos abrangidos pelo Transporte de aluguer. Não são apresentados os alunos com necessidades educativas especiais, na medida em que o transporte dos mesmos carece de características particulares.

3.4.2 Agrupamento de Escolas Diogo Cão

De seguida é apresentada a análise das rotas de transporte escolares (regular e de aluguer) para os estabelecimentos do agrupamento de escolas Diogo Cão.

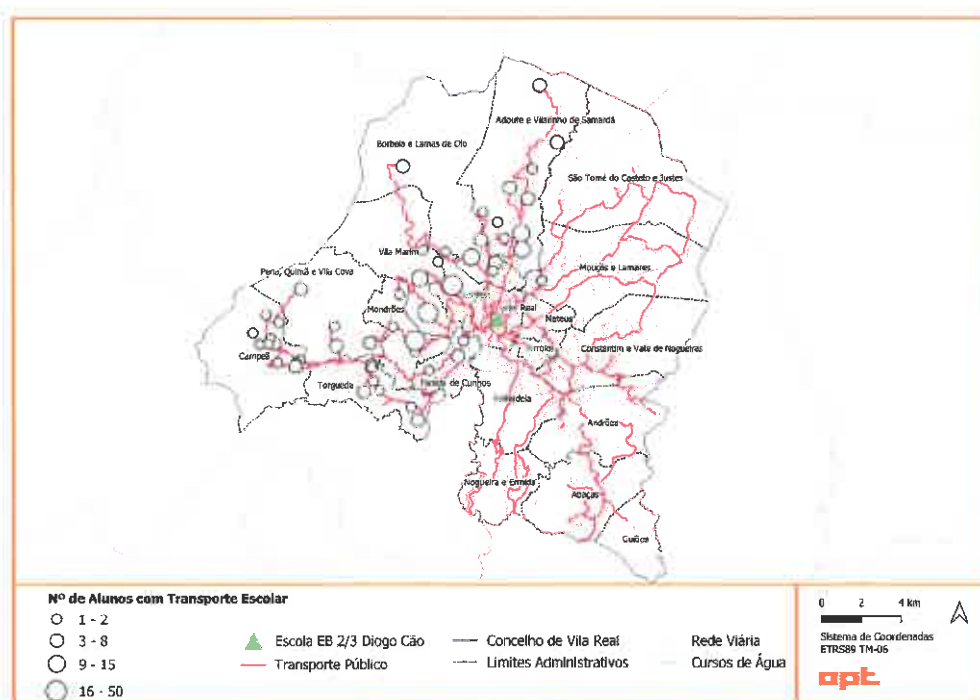


Fig. 45 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar os estabelecimentos do Agrupamento de Escolas Diogo Cão – Transporte regular

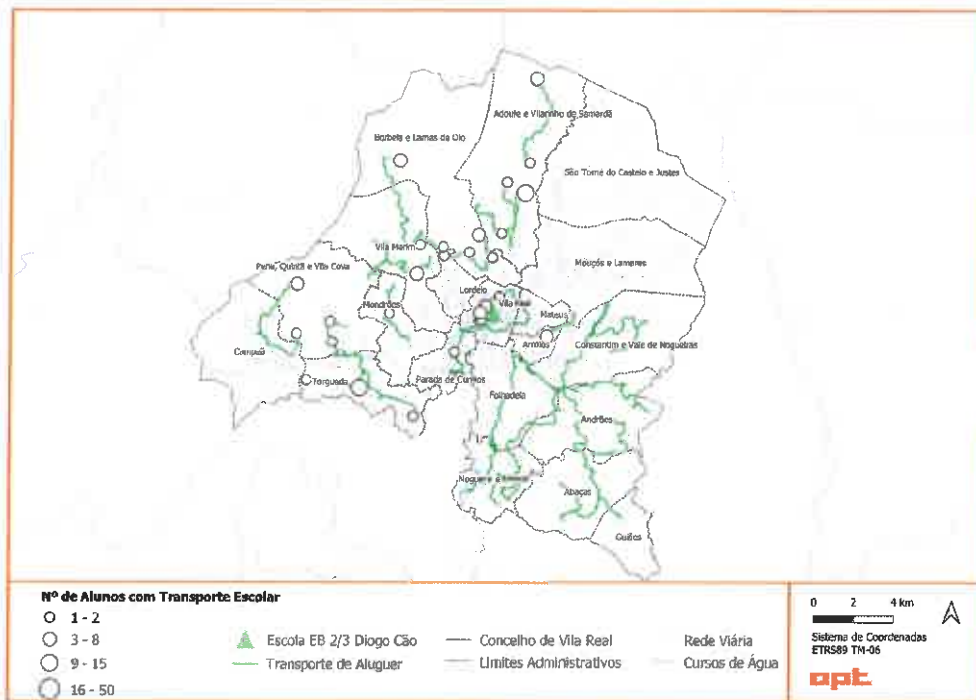


Fig. 46 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar os estabelecimentos do Agrupamento de Escolas Diogo Cão – Transporte de aluguer

Para este agrupamento surgem freguesias como Mondrões, Lordelo e Vila Marim como os maiores polos emissores de estudantes, no que diz respeito ao transporte regular. Olhando para o transporte de aluguer, localidades como Meneses, na freguesia de Torgueda e Escariz, na União de Freguesias de Adoufe e Vilarinho da Samardã, juntamente com a N^a Sr.^a da Conceição, no núcleo urbano de Vila Real apresentam maior expressividade. De notar a grande abrangência, destinada à face poente do município de Vila Real, delimitado pela barreira natural que é o Rio Corgo.

3.4.3 Agrupamento de Escolas de Morgado de Mateus

Nesta secção é apresentada a análise das rotas de transporte escolares (regular e de aluguer) para os estabelecimentos do agrupamento de escolas de Morgado de Mateus.

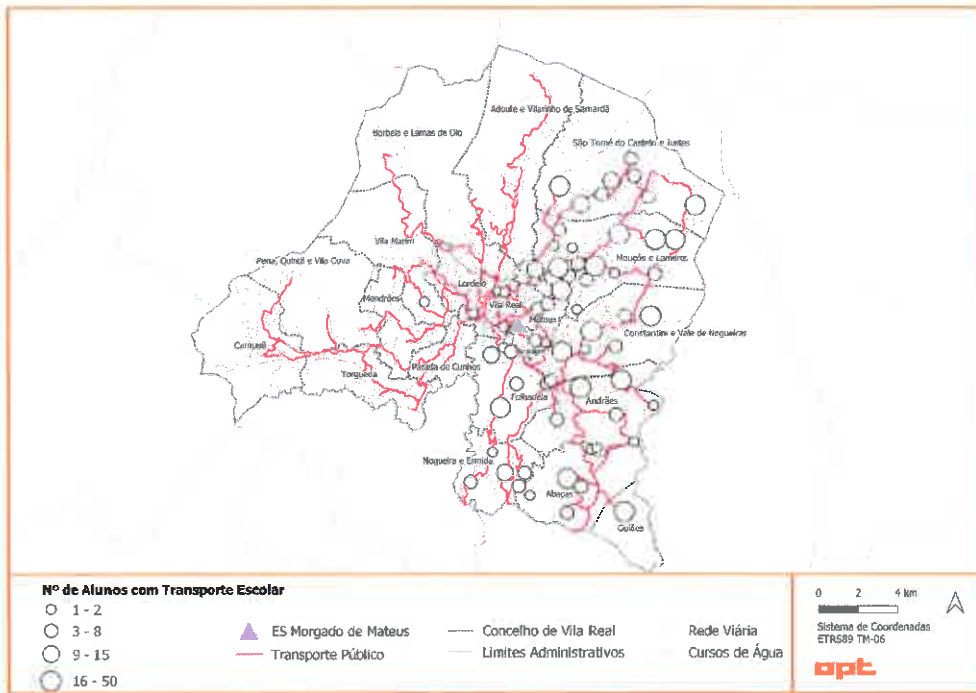


Fig. 47 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar os estabelecimentos do Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus – Transporte regular

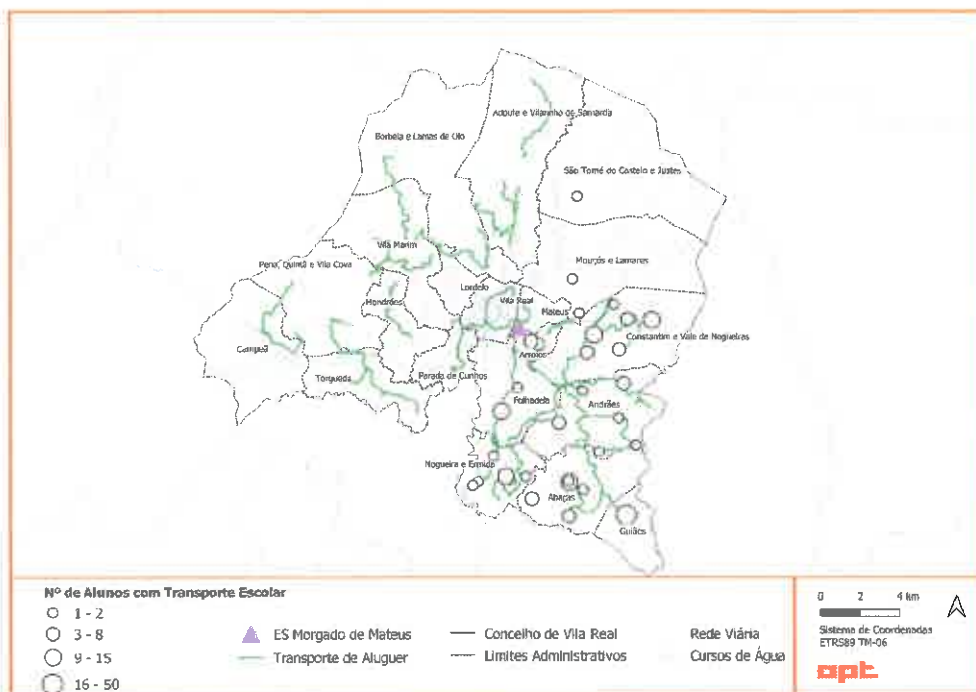


Fig. 48 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar os estabelecimentos do Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus – Transporte de aluguer

O Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus demonstra a sua forte abrangência e alçada territorial sobre as localidades e freguesias a nascente do rio Corgo que atravessa o município, tendo como principais polos de concentração de estudantes, destacando-se de forma isolada Constantim, com perto de 50 alunos, de seguida Andrães e ainda Sanguinhedo, na União de Freguesias de Mouçós e Lamares, isto no que ao transporte regular diz respeito. No que se identifica do transporte de aluguer, Guiães, Valnogueiras, na União de Freguesias de Constantim e Vale de Nogueiras e ainda Sabroso na freguesia de Folhadela assumem os lugares cimeiros de utilização.

3.4.4 Escola Secundária Camilo Castelo Branco

Nesta secção é apresentada a análise das rotas de transporte escolares (regular e de aluguer) para a Escola Secundária Camilo Castelo Branco.

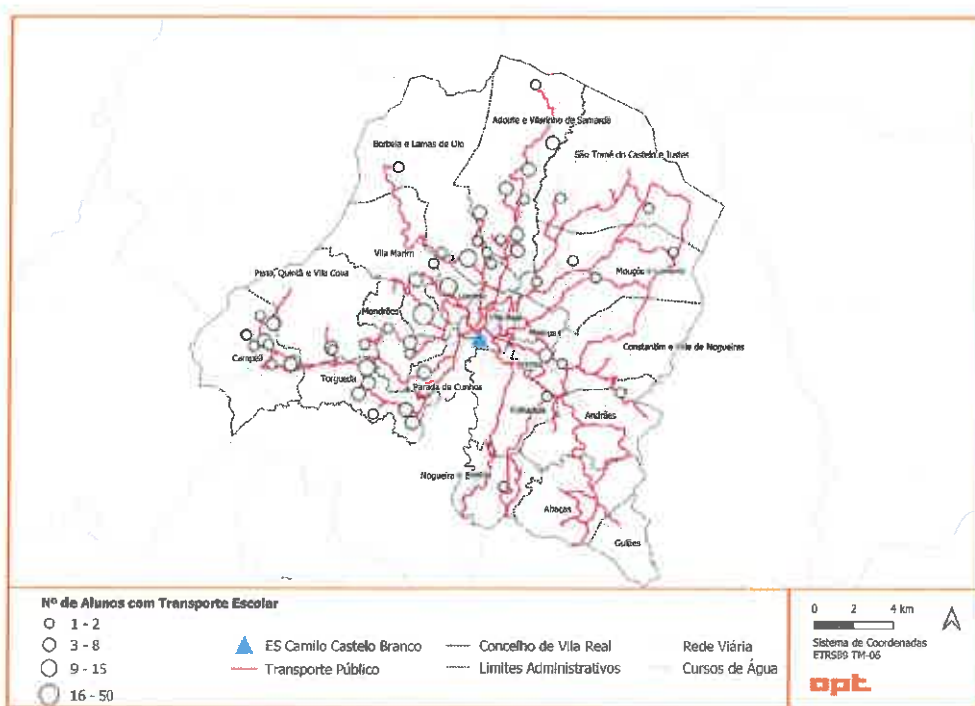


Fig. 49 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar a Escola Secundária Camilo Castelo Branco – Transporte regular

A Escola Secundária Camilo Castelo Branco não registou qualquer aluno que usufrua de transporte por serviço de aluguer a frequentar a escola, pelo que aqueles que utilizam transporte regular estão localizados essencialmente nos polos residenciais de Vila Marim, Lordelo e Arrabães. A abrangência territorial desta escola engloba todo o município, com maior incidência sobre a face oeste do mesmo.

3.4.5 Escola Secundária de São Pedro

De seguida é apresentada a abrangência territorial dos alunos requerentes de transporte escolar e que frequentam a Escola Secundária de São Pedro.

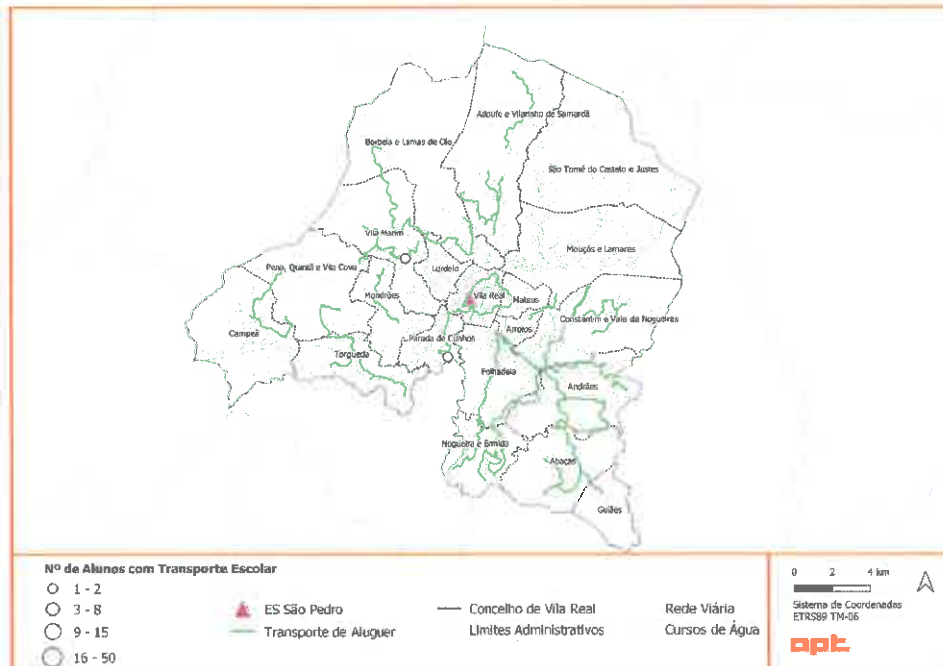


Fig. 50 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar a Escola Secundária de São Pedro – Transporte regular

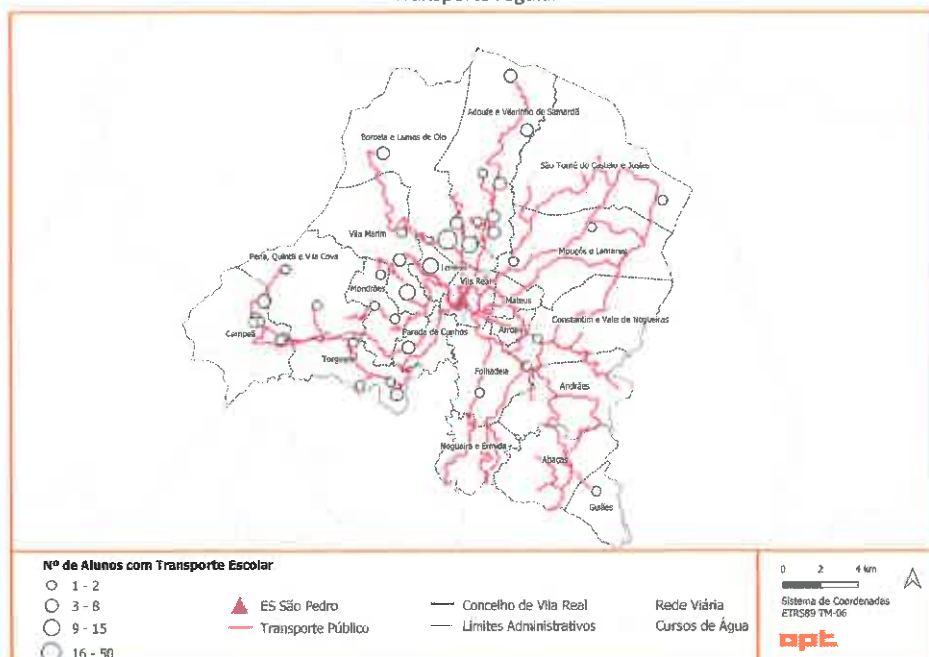


Fig. 51 Localização dos alunos requerentes do transporte escolar a frequentar a Escola Secundária de São Pedro – Transporte de aluguer

A Escola Secundária de São Pedro recebe alunos provenientes quer do transporte regular, quer de alguns pedidos de transporte de aluguer. Mantém uma abrangência territorial alargada, com polos identificados em todo o município, ainda assim com maior incidência na margem poente do Corgo, à imagem do que acontece com a ES Camilo Castelo Branco. Quanto ao transporte regular, localidades como Borbela e Ferreiros, ambos na União de Freguesias de Borbela e Lamas de Olo, e ainda Lordelo e Vila Marim destacam-se como as origens mais relevantes para esta escola. Quanto aos requerentes de transporte de aluguer, surgem com maior relevância localidades como Agarez na freguesia de Vila Marim e Relvas, em Parada de Cunhos.

3.5 Condições de Acessibilidade por Modos Ativos

3.5.1 Introdução

Em contraponto ao automóvel, os modos ativos são o principal elemento da estruturação de um sistema de mobilidade sustentável, combinando um conjunto de vantagens ambientais, económicas e de saúde pública. No contexto escolar, há estudos na literatura (Lubans, 2011), (Tudor-Locke, 2001) que comprovam que a utilização de modos ativos nas deslocações para as escolas não só contribui positivamente para os aspetos mencionados anteriormente, mas também, está associado ao desempenho académico, dado que o exercício estimula o cérebro, melhorando as funções cognitivas como a memória, atenção e raciocínio. Contribui, igualmente, para os estudantes tomarem desde cedo hábitos de mobilidade sustentável e promove estilos de vida ativa e saudável que muitas vezes perduram durante a vida adulta.

Sabendo que os territórios mais urbanos apresentam maior viabilidade para a utilização dos modos ativos, nesta análise é identificado o potencial de acessibilidade aos estabelecimentos de ensino localizados no interior do território da cidade de Vila Real, cruzando a informação sobre as condições de circulação pedonal e as isócronas de acessibilidade (a 5, 10 e 15 minutos), considerando o impacto do declive. Esta análise é possível dada a existência de uma base de dados detalhada, desenvolvida no âmbito da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS). As condições de acessibilidade pedonal são apresentadas segundo quatro níveis:

- Passeio existente
- Passeio existente apenas de um lado
- Passeio subdimensionado
- Sem passeio

Dada a topografia irregular da cidade, bem como a fraca extensão da rede ciclável, não foi considerada a análise para o modo ciclável.

Para as escolas localizadas fora do território da cidade de Vila Real, a extensão da análise é, naturalmente mais reduzida, sendo apresentadas numa tabela final as principais limitações identificadas.

3.5.2 Agrupamento de Escolas Diogo Cão

Nesta análise são analisadas em detalhe a Escola EB2/3 Diogo Cão, os Centros Escolares das Árvores e de Lordelo e as escolas EB1 nº 2 (São Vicente de Paula), nº 3 (Corgo/ Ferreiros) e nº 6 (Flores), dado se encontrarem dentro do território da cidade de Vila Real.

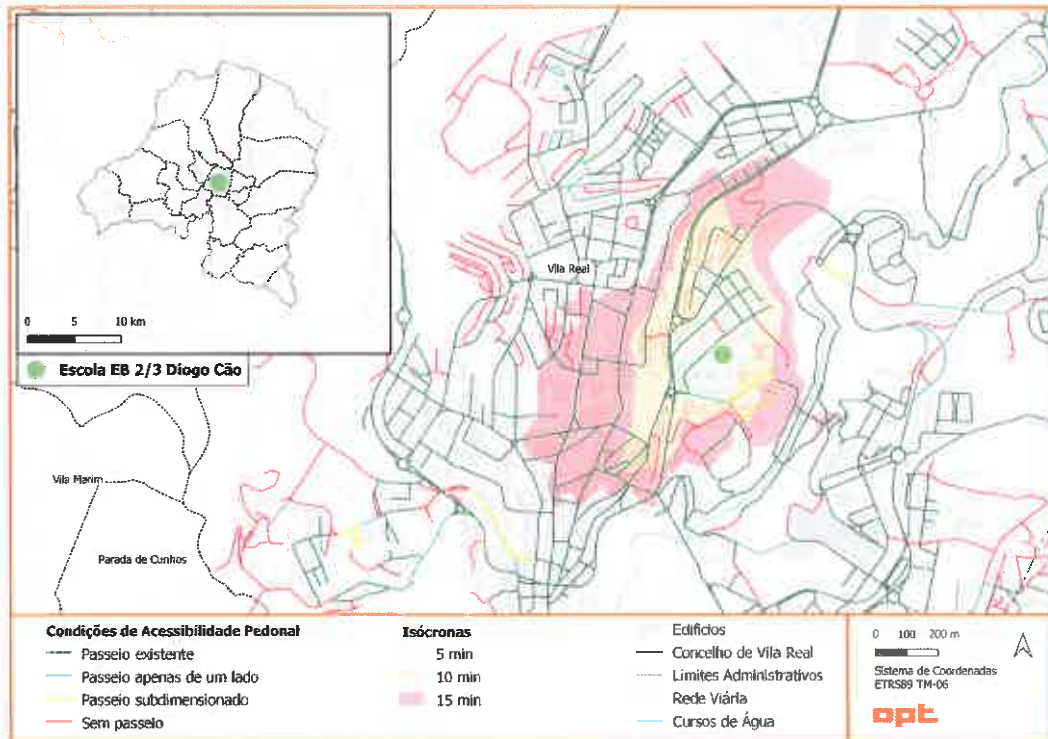


Fig. 52 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB2/3 Diogo Cão

Localizada no centro da cidade, as condições de acessibilidade pedonal a este estabelecimento são, em termos gerais, boas, existindo passeio em grande parte dos percursos localizados nas isócronas de 5, 10 e 15 minutos. É importante referir que em direção a norte e a oeste a topografia limita seriamente a permeabilidade da rede pedonal, levando a uma redução significativa da mancha de acessibilidade.

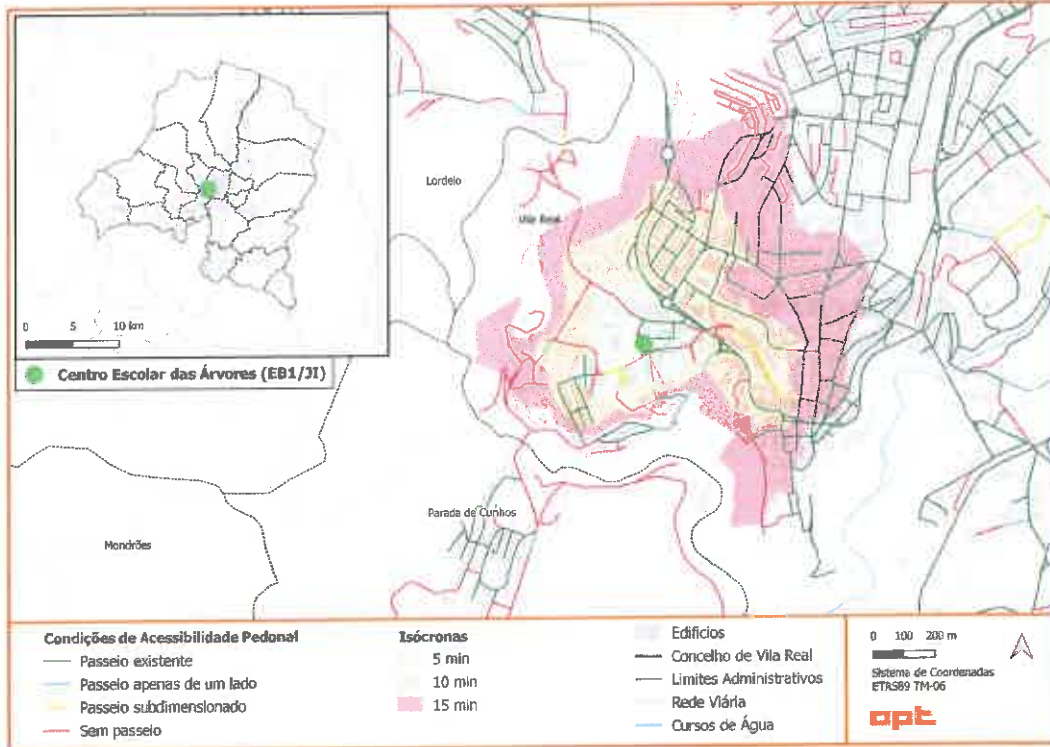


Fig. 53 Condições de acessibilidade pedonal ao Centro Escolar das Árvores

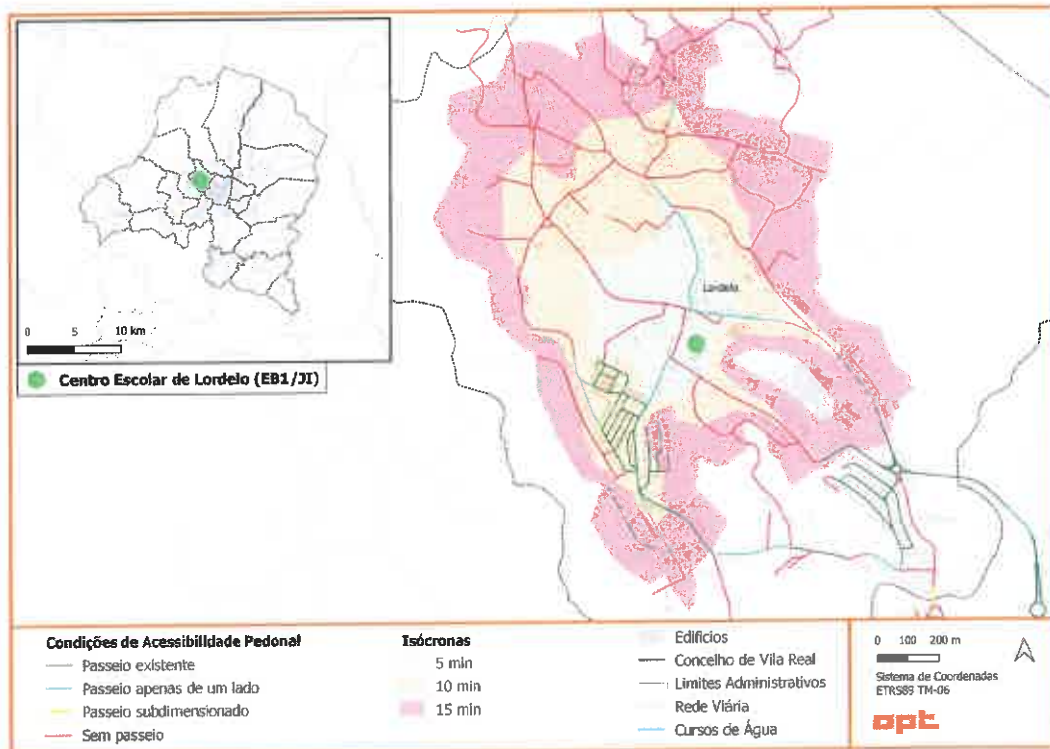


Fig. 54 Condições de acessibilidade pedonal ao Centro Escolar de Lordelo

A situação no centro escolar das Árvores contrasta claramente com o verificado no Centro Escolar de Lordelo. No primeiro caso as condições de acessibilidade pedonal são, em termos gerais, boas, em especial para a malha urbana localizada a nascente do estabelecimento. A captação deste estabelecimento abrange uma parte significativa do centro da cidade.

Já no caso do Centro Escolar de Lordelo, o carácter menos urbano desta freguesia, em especial em direção ao seu limite norte, reduz a segurança das deslocações a pé, por via da ausência de passeios.

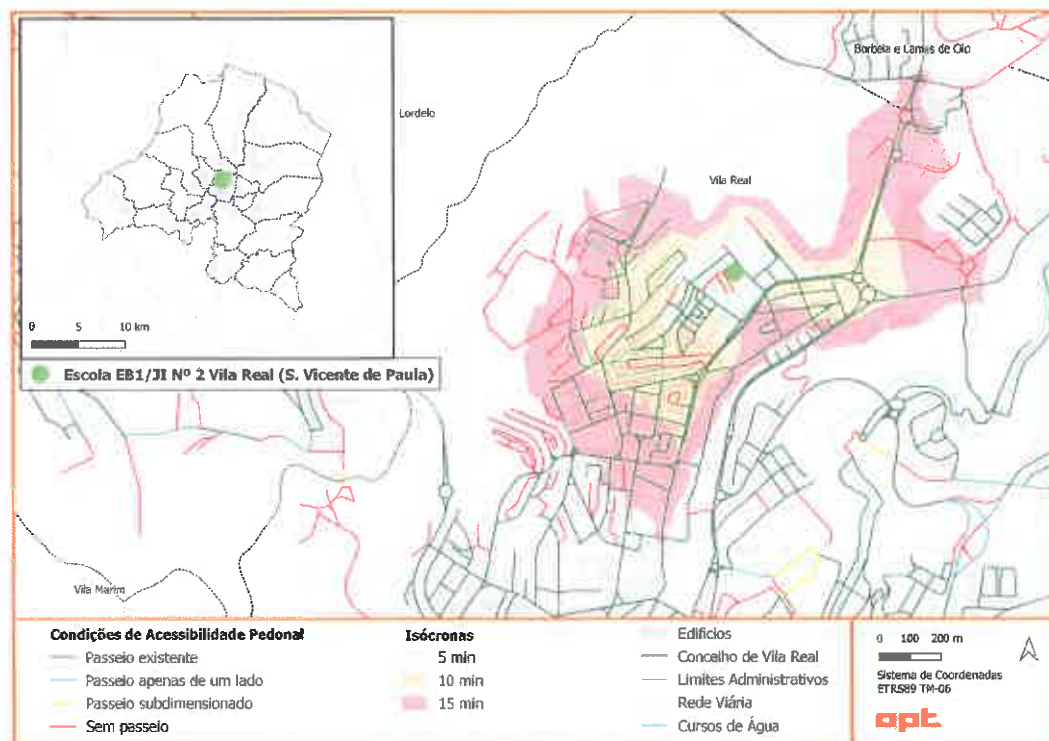


Fig. 55 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB1/JI nº2 de Vila Real

As condições de acessibilidade a esta escola são, em termos gerais, boas, apesar da descontinuidade dos passeios na Rua Heitor Cramez, onde se localiza este estabelecimento. Em termos de extensão da mancha de acessibilidade é de realçar a cobertura de toda a centralidade da nossa Senhora da Conceição e da urbanização de Montezelos.

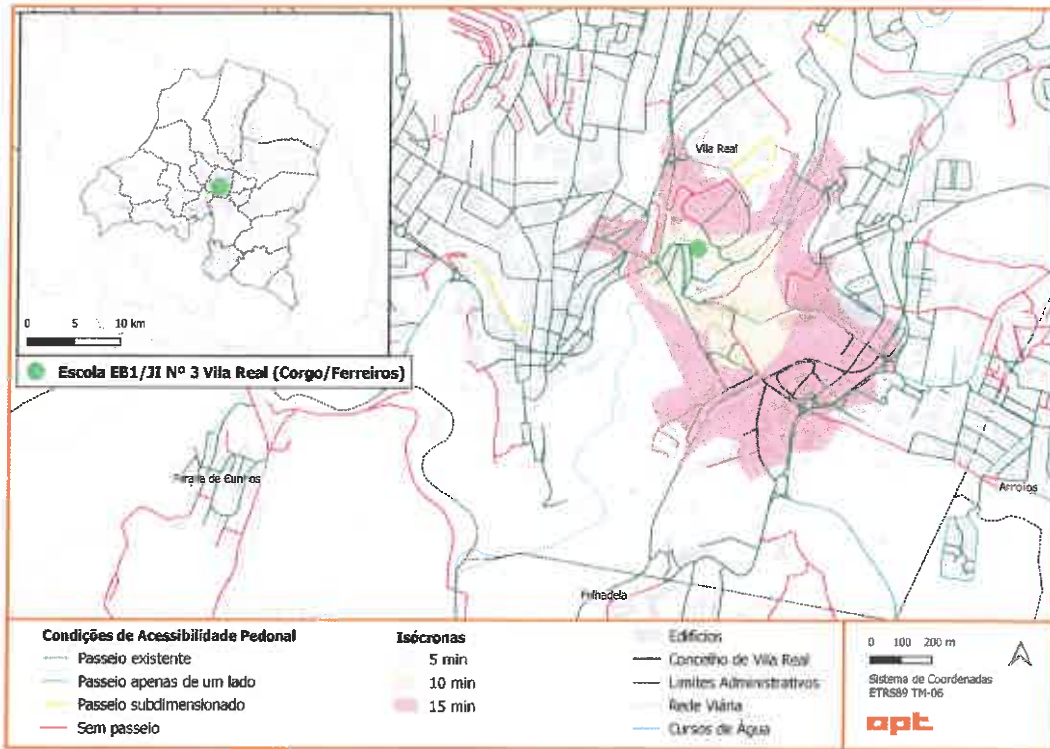


Fig. 56 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB1/JI nº3 de Vila Real

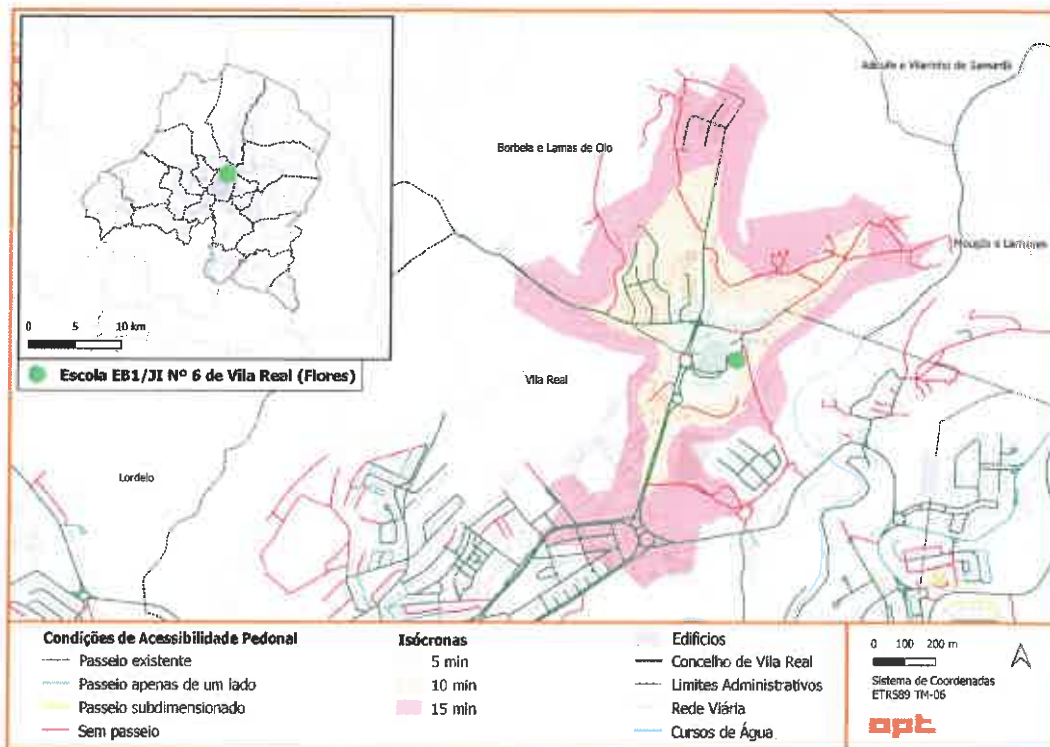


Fig. 57 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB1/JI nº6 de Vila Real

No que diz respeito aos últimos dois estabelecimentos de ensino em análise neste aglomerado, a acessibilidade à Escola de Ferreiros encontra-se fortemente penalizada pelo declive acentuado nos arruamentos do bairro onde a mesma se insere, apesar das boas condições de circulação no passeio. Por essa razão, a mancha das isócronas abrange um território pouco extenso.

Já a acessibilidade à escola das Flores, localizada num território de transição entre o urbano e periurbano (de notar que este estabelecimento se encontra próxima ao limite norte da cidade de Vila Real), assume características particulares. Apesar da cobertura integral da centralidade das Flores, estendendo-se a sul até à zona do Quartel, a falta de passeios em direção a nascente e no arruamento de acesso à Urbanização da Cooperativa “O Professor” são uma limitação considerável.

De seguida, são descritas na tabela 5 as principais barreiras de acessibilidade por modos ativos e/ou transporte público às escolas do agrupamento, que poderão posteriormente ser alvo de intervenção nas fichas de ação do presente plano.

As intervenções a considerar dependerão naturalmente do contexto territorial onde as escolas se inserem e do número de alunos beneficiários das medidas, tendo em conta a carta educativa de Vila Real mais recente.



Tab. 5 Principais barreiras de acessibilidade por modos ativos e/ou transporte público às escolas do agrupamento Diogo Cão

Escolas	Descrição das Principais Barreiras de Acessibilidade à Escola
EB 2/3 Diogo Cão	Limitações impostas pela topografia irregular, diminuindo a área de captação da escola. A bomba de gasolina GALP na Avenida 1º de Maio interrompe a continuidade dos passeios no acesso à rua da escola
Centro Escolar das Árvores	Sem barreiras identificadas
Centro Escolar de Lordelo	Ausência de passeios (Passeios na envolvente em construção); ausência de medidas de acalmia de tráfego
EB1/JI Vilarinho de Samardã	Ausência de medidas de acalmia de tráfego (escola inserida na Nacional 2 que potencia excesso de velocidade)
EB1/JI Vila Seca	Ausência de passeios devido às limitações de largura do espaço canal; Ausência de medidas de acalmia de tráfego
EB1 Vendas de Cima	Ausência de passeios na envolvente; Ausência de medidas de acalmia de tráfego
EB1 Prado	Ausência de passeios na envolvente; Ausência de medidas de acalmia de tráfego
EB1 Árvores	Passeios estreitos; Ausência de passadeira em frente à escola para o parque de estacionamento; Ausência de abrigo na paragem de transporte público; cruzamento com faixa de rodagem larga entre a rua Fonte da Nova e a escola; interrupção de passeios na Rua da Tenaria devido a acessos de rampas de garagens
EB/JI Arrabães	Ausência de Passeios; passadeira de acesso à escola numa curva com pouca visibilidade; Ausência de medidas de acalmia de tráfego
EB1 Nº6 Flores	Piso empedrado em todos os passeios que condiciona a mobilidade reduzida; Ausência de medidas de acalmia de tráfego
EB1 Nº3 Corgo/Ferreiros	-
EB1/JI Nº2 S. Vicente de Paula	Elevada largura da faixa de rodagem; Ausência de medidas de acalmia de tráfego; Ausência de passadeira no acesso à paragem de transporte público junto à escola; Ausência de abrigo na paragem de transporte público junto à escola
Ji de Mondrões	Ausência de medidas de acalmia de tráfego; Ausência de passeios na rua da escola devido ao espaço limitado da via
Ji de Pousada	Ausência de medidas de acalmia de tráfego; Ausência de passeios na rua da escola devido ao espaço limitado da via; piso em mau estado
Ji Bairro S. Vicente de Paula	Ausência de medidas de acalmia de tráfego
Ji Gravelos	-
Ji Borbela	Ausência de passeios, Ausência de medidas de acalmia de tráfego, acesso à escola por escadas não apropriadas
Ji Vila Marim	Ausência de passeios, Ausência de medidas de acalmia de tráfego, piso empedrado
Ji Parada de Cunhos	Ausência de passeios devido às limitações de largura do espaço canal; Elevada pendente do arruamento de acesso

3.5.3 Agrupamento de Escolas de Morgado de Mateus

Nesta secção são analisados em detalhe a Escola Secundária de Morgado de Mateus, a Escola EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral e a Escola EB1 da Araucária. Os restantes estabelecimentos deste agrupamento são analisados na tabela síntese.

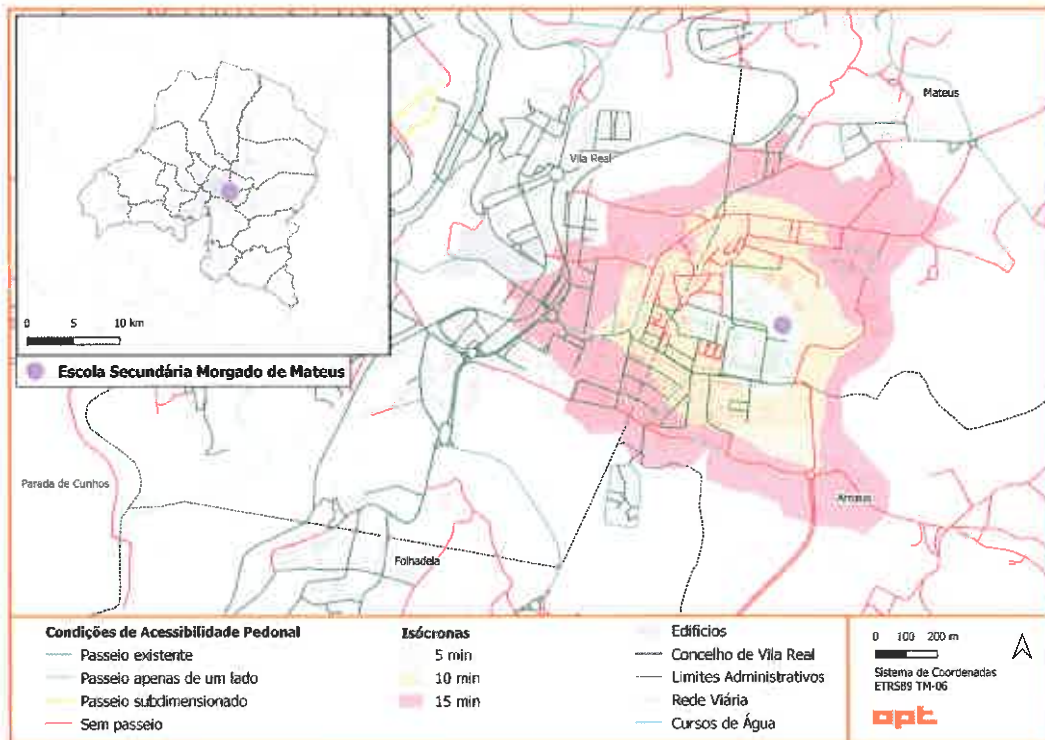


Fig. 58 Condições de acessibilidade pedonal à Escola Secundária Morgado de Mateus

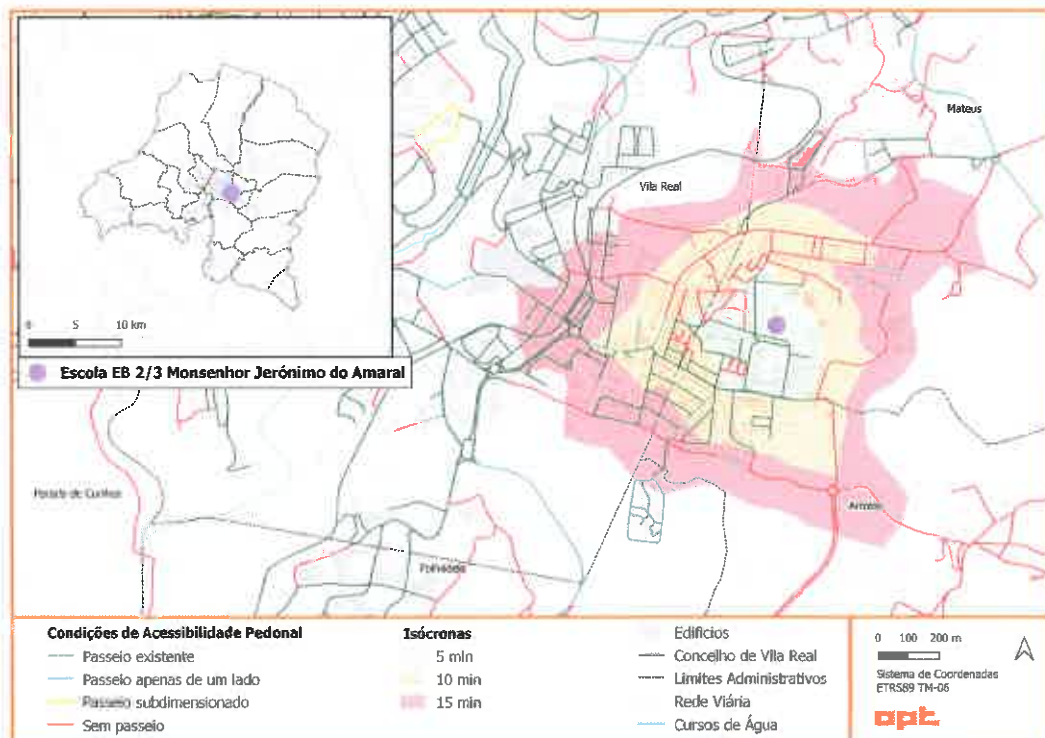


Fig. 59 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral

A adjacência entre a Escola Secundária Morgado de Mateus e a EB 2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral faz com que a análise às suas condições de acessibilidade seja equivalente. Apesar da importância neste local no panorama do parque escolar de Vila Real (albergando cerca de 13% dos alunos a frequentar o sistema de ensino público no concelho), as condições de acessibilidade pedonal estão longe do ideal, em especial em direção aos arruamentos localizados imediatamente a norte e a poente (Bairros de Nossa Senhora dos Prazeres e do Marrão), com a ausência de passeios a ser a situação predominante.

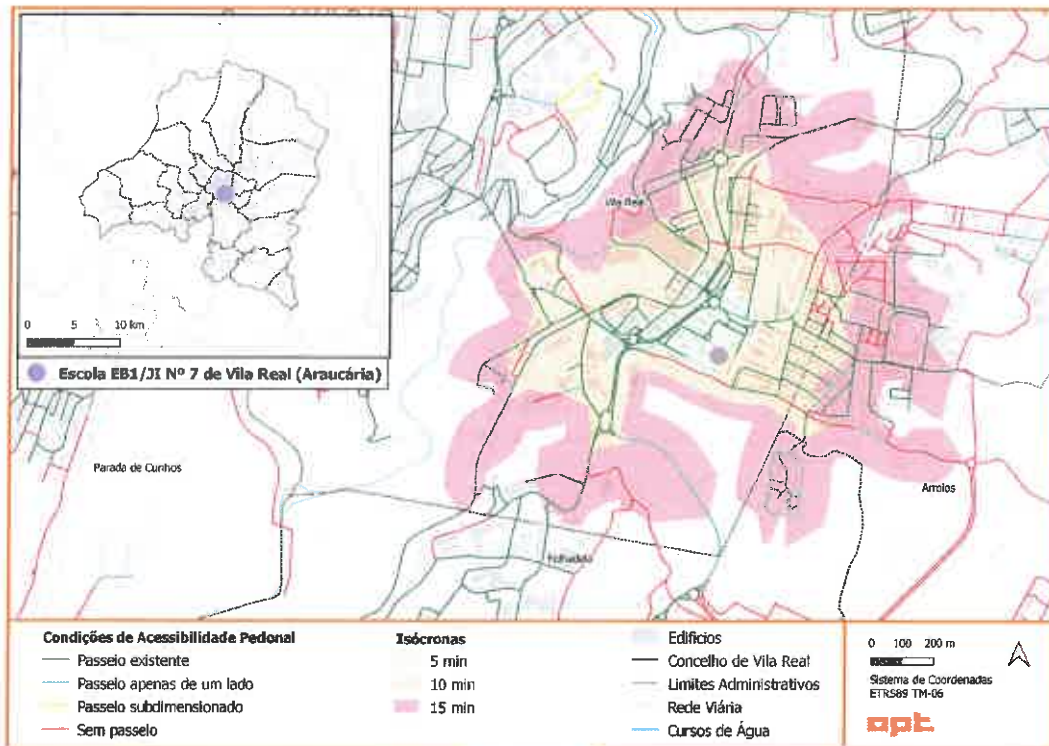


Fig. 60 Condições de acessibilidade pedonal à Escola EB1/JI nº7 da Araucária

Localizada no centro do Bairro Doutor Francisco Sá Carneiro, a Escola Básica nº7 apresenta, dentro da captação a 5 e 10 minutos boas condições de circulação a pé, sendo que o cenário apenas se agrava na mancha entre os 10 e os 15 minutos, coincidindo com os territórios identificado na análise anterior.

Semelhante ao Agrupamento de Escolas Diogo Cão, reúne-se na tabela 6 as principais barreiras de acessibilidade por modos ativos e/ou transporte público às Escolas do Agrupamento Morgado Mateus, que poderão posteriormente ser alvo de intervenção nas fichas de ação do presente plano. As intervenções a considerar dependerão naturalmente do contexto territorial onde as escolas se inserem e do número de alunos beneficiários das medidas, tendo em conta a carta educativa de Vila Real mais recente (Carta Educativa 2ª Geração de Vila Real – Fase II).

Tab. 6 Principais barreiras de acessibilidade por modos ativos e/ou transporte público às escolas do agrupamento Morgado Mateus

Escolas	Descrição das Principais Barreiras de Acessibilidade à Escola
ES Morgado Mateus	Largo da Escola com faixa de rodagem muito ampla; passeios estreitos; inexistência de ciclovias; falta de medidas de acalmia de tráfego; falta de passadeira no acesso direto à escola a partir da paragem de transporte público
EB Monsenhor Jerónimo Amaral EB nº7 Araucária	Semelhante à ES Morgado Mateus acrescenta-se falta de passeio na entrada da escola; estacionamento automóvel não demarcado Falta de medidas de acalmia de tráfego; estacionamento automóvel não demarcado; inexistência de ciclovias; passeios sem continuidade junto à rotunda
EB Douro	Falta abrigo e sinalização na paragem de transporte público; falta de passadeira no acesso à escola a partir do estacionamento; falta de medidas de acalmia de tráfego
EB Abade de Mouçós	Passeio de acesso estreito, sinalização vertical em mau estado, falta de passadeira em frente à escola, falta de abrigo na paragem de transporte público
Jl Ponte	Falta de passeios; falta de medidas de acalmia de tráfego
Jl Lugar de São Martinho	Falta de medidas de acalmia de tráfego
Jl Vila Meã	Falta de passeios; falta de medidas de acalmia de tráfego
Jl Torneiros	Falta de medidas de acalmia de tráfego, falta de passeios

3.5.4 Escola Secundária Camilo Castelo Branco

Nesta secção é analisada exclusivamente a acessibilidade à Escola Secundária Camilo Castelo Branco.

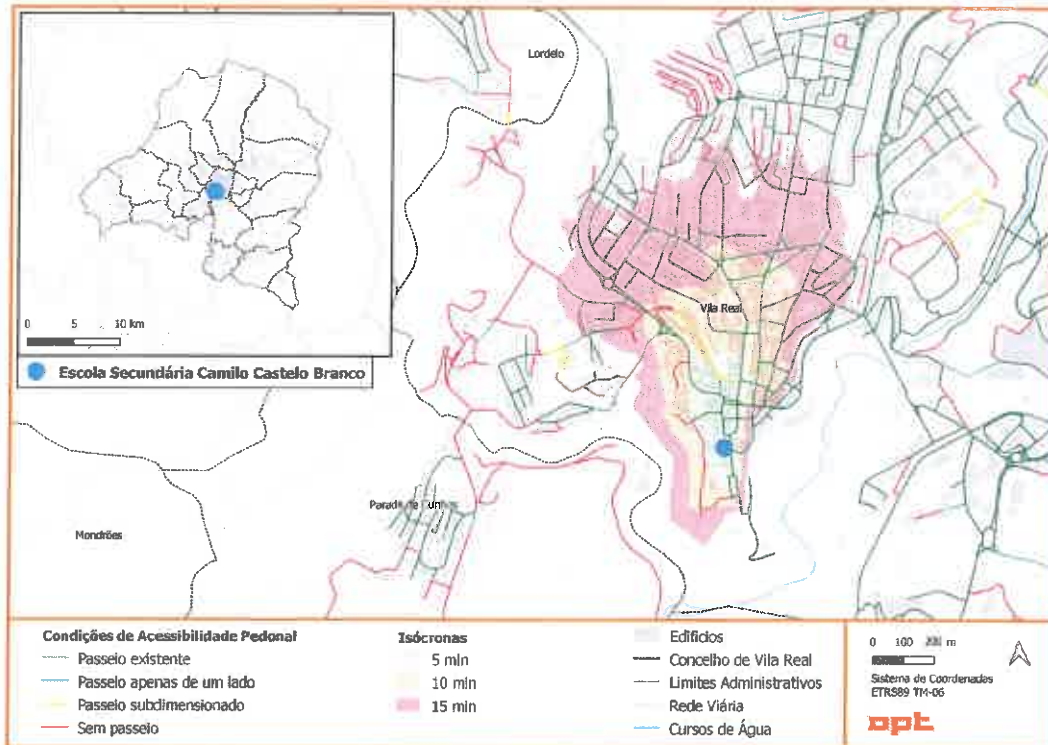


Fig. 61 Condições de acessibilidade pedonal à Escola Secundária Camilo Branco

Localizada próxima ao limite sul do centro da cidade, a sua mancha de acessibilidade estende-se maioritariamente para norte. Em termos gerais, as condições de acessibilidade pedonal são boas, sendo a sua extensão penalizada pelo aumento da cota média em direção a norte.

A envolvência da ES Camilo Castelo Branco é propícia à utilização de modos ativos, pelo que no PMUS de Vila Real já foi proposta a criação de uma zona de coexistência junto da Câmara Municipal e de extensão de ciclovia, não tendo sido identificado nenhum defeito arquitetónico relevante no presente diagnóstico de acessibilidade.

3.5.5 Escola Secundária de São Pedro

Nesta secção é analisada exclusivamente a acessibilidade à Escola Secundária de São Pedro.

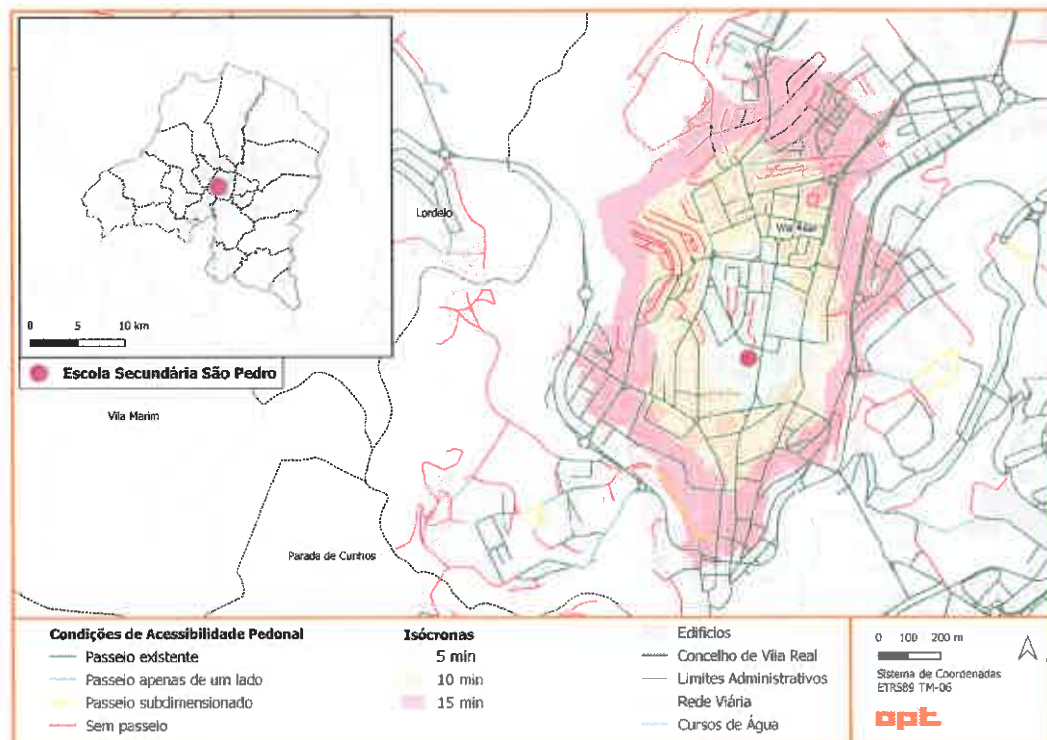


Fig. 62 Condições de acessibilidade pedonal à Escola Secundária de São Pedro

Localizada no centro da cidade, a abrangência das isócronas pedonais da Escola Secundária de São Pedro abrangem praticamente todo este território, desde a Vila Velha até à Senhora da Conceição. As condições de acessibilidade pedonal são, na generalidade, boas, com a ausência de passeios a manifestar-se pontualmente em alguns arruamentos internos de ligação entre quarteirões e no Bairro Comendador Afonso Armando Moreira (Translar).

4. Avaliação do Potencial de Mudança

4.1 Introdução

A avaliação potencial de mudança do Plano de Mobilidade Escolar de Vila Real vai de acordo com o diagnóstico efetuado no capítulo anterior e em sintonia com a estratégia e com as metas já preconizadas no PMUS da cidade de Vila Real.

Este potencial de mudança diz respeito à alteração dos hábitos de mobilidade dos estudantes, com vista à transferência de viagens atualmente realizadas em automóvel para os modos ativos (a pé ou bicicleta) ou para o transporte público e é avaliado segundo duas vertentes.

A primeira, respeitante ao potencial social avalia a vontade individual dos estudantes para a mudança modal. Esta é medida através da avaliação dos resultados dos inquéritos realizados em cada estabelecimento de ensino, representando assim o primeiro passo na alteração do paradigma de mobilidade. Este primeiro passo é, na verdade, essencial, na medida em que a escolha modal é um comportamento, em muitos casos, voluntário.

A segunda vertente versa a avaliação das diferentes componentes do sistema urbano com influência na escolha modal dos estudantes, nomeadamente a relação dos estabelecimentos de ensino com o uso do solo na envolvente e com o sistema de mobilidade, e de que forma é possível aumentar os níveis de acessibilidade através de modos alternativos ao automóvel. Alterações neste potencial urbano implicam, naturalmente, ações por parte do município e dos operadores de transporte público.

Avaliação do Potencial de Mudança

- **Potencial Social:** Dados qualitativos relativos à vontade individual de mudança de hábitos de deslocação por modos sustentáveis
- **Potencial Urbano:** Ao nível das infraestruturas urbanas que potenciam a acessibilidade e mobilidade de deslocação por modos sustentáveis

Fig. 63 Modos de Avaliação do Potencial de Mudança

4.2 Potencial social

Do lado dos modos ativos, como identificado anteriormente neste relatório, existe uma maior propensão para as deslocações a pé, comparativamente à bicicleta. Tal facto acompanha as estatísticas nacionais. As escolas a priorizar para a mudança ativa nas deslocações a pé concentram-se no centro ou na cidade de proximidade de Vila Real, conforme definido no PMUS. Estas já apresentam infraestrutura preparada na sua maioria para esta transição. Várias medidas como a organização de PediBus virão a este encontro podendo também facilitar a mudança ativa nos alunos mais novos e em escolas da cidade de transição e periférica, em particular dos 1º e 2º ciclos.

A avaliação do potencial de mudança é alimentada pelos resultados do inquérito realizado à população escolar, em particular a última questão “Como gostaria de se deslocar para a escola?”.

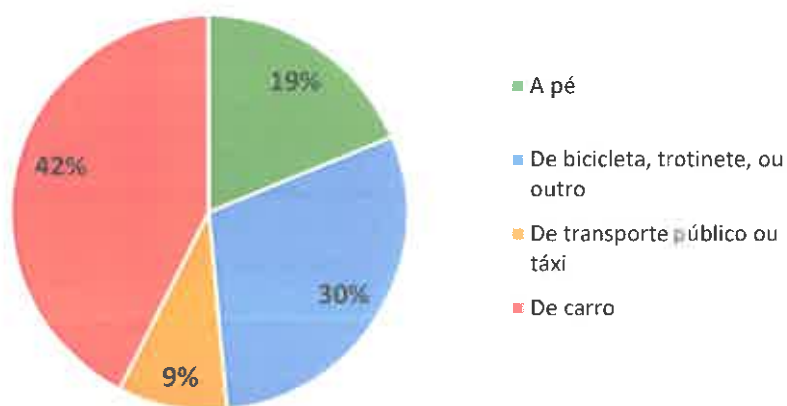


Fig. 64 Resultados das respostas à questão ‘Como gostarias de te deslocar para a escola?’

Perante esta última questão 42% dos alunos escolheu o automóvel, 30% a bicicleta/trotinete, 19% o modo pedonal e 9% o transporte público. Em primeiro lugar, e embora a representatividade do automóvel seja inferior à utilização real do automóvel nos movimentos pendulares dos alunos este valor continua a ser muito elevado. Porém, identifica-se um desejo frequente (30%) para a utilização da bicicleta ou da trotinete, contrastando com a taxa de utilização residual deste modo de transporte. Finalmente, é também notória a fraca adesão, no imaginário dos alunos, ao transporte público, demonstrando a existência de uma imagem pouco atrativa associada à sua utilização.

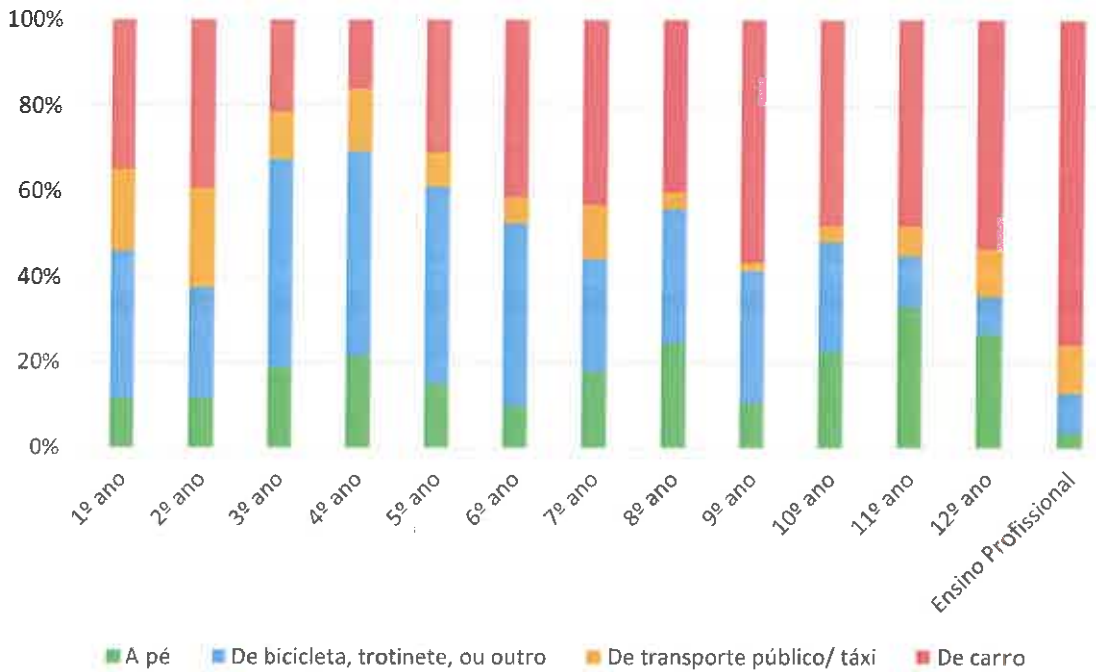


Fig. 65 Resultados das respostas à questão ‘Como gostarias de te deslocar para a escola?’, de acordo com o ano escolar

Ao analisar as preferências de deslocação tendo em consideração o ano escolar frequentado, conclui-se que, quanto maior o nível de escolaridade, maior a percentagem de alunos que gostaria de se deslocar de automóvel e, em contraponto, menor a taxa de adesão potencial à bicicleta ou à trotinete, mas também ao transporte público. A adesão potencial ao modo pedonal sofre flutuações, não sendo possível identificar um padrão notório.

Estes resultados ilustram, claramente, o impacto da utilização do automóvel na construção gradual de uma cultura de automobilização, dificultando progressivamente a adesão futura a modos de transporte mais sustentáveis não só nos movimentos pendulares, mas também em todas as deslocações futuras.

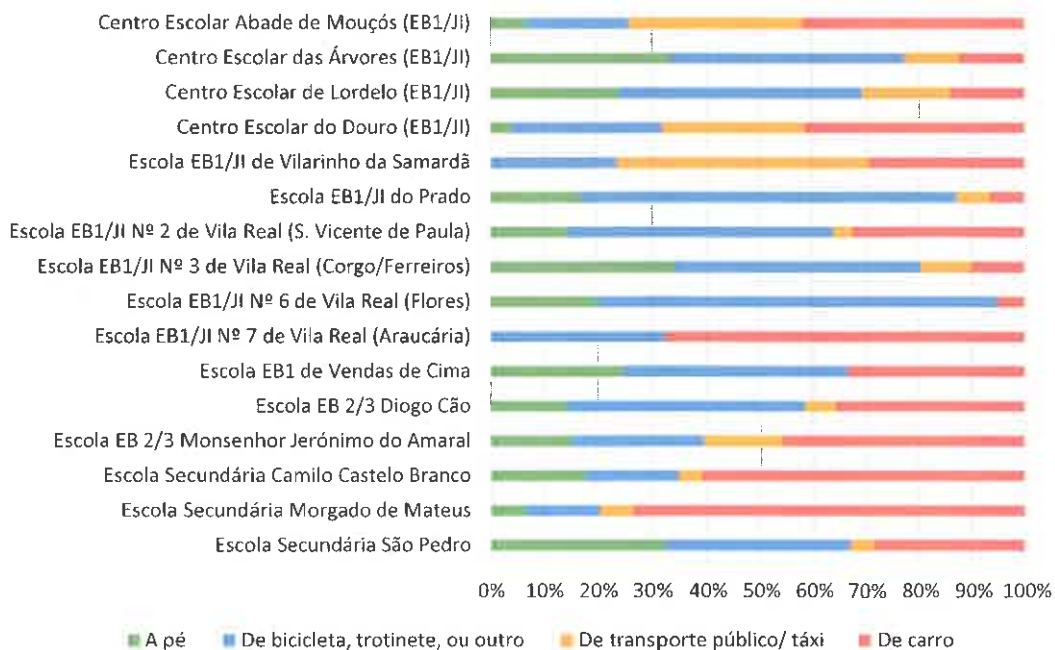


Fig. 66 Resultados das respostas à questão 'Como gostarias de te deslocar para a escola?', de acordo com o estabelecimento de ensino

A mesma análise, desta vez realizada mediante o estabelecimento de ensino frequentado, ilustra que a localização do estabelecimento não é determinante na escolha das preferências de repartição modal dos alunos. Tal deve-se à identificação de elevadas taxas de resposta na bicicleta/ trotinete, quer em estabelecimentos localizados em meios mais rurais, de onde são exemplo a EB/JI do Prado, quer em meios mais urbanos, como a EB1 nº6 (Flores). O modo pedonal surge com maior representatividade em alguns dos estabelecimentos da cidade de Vila Real, como é o caso da Escola Secundária São Pedro, do Centro Escolar das Árvores e da EB1/JI nº3 (Corgo/ Ferreiros). De referir também que a EB1 da Araucária é não só o estabelecimento com maiores taxas de utilização do automóvel na atualidade, mas também aquele onde a maior percentagem de alunos refere o desejo de continuar a utilizar este modo de transporte.



4.3 Potencial urbano – otimização de circuitos

A avaliação do potencial de mudança através da atuação sobre o potencial urbano pode incidir sobre os modos ativos ou sobre o transporte público. No primeiro caso, este pode ser alcançável através de ações corretivas sobre a infraestrutura, que serão detalhadas no capítulo seguinte deste plano, dedicado ao Plano de Ação.

Já a avaliação do potencial de mudança para o transporte público reveste-se de uma complexidade acrescida. Este foi, aliás, um dos desígnios que motivou o desenvolvimento deste Plano de Mobilidade Escolar. Tal é materializado por meio da otimização do modelo de minicircuitos em vigor, ajustando-o à procura esperada e otimizado através do roteamento casa-escola-casa. Tal poderá aumentar a atratividade destes circuitos e, por conseguinte, um aumento do potencial de utilização.

No ano letivo de 2023/2024 existem 24 minicircuitos em serviço de transporte contratualizado. Para cada um dos minicircuitos privativos de aluguer está previsto uma média diária de quilómetros a percorrer, que corresponde ao transporte dos alunos casa-escola-casa.

Cada aluno tem direito a duas viagens por dia:

- Os alunos do Ensino Básico ou Jardim de Infância - para os horários escolares de entrada das 09:00 horas e saída das 17:30 horas;
- Os alunos do 2º, 3º ciclos e Secundário - para os horários de entrada das 08:15 ou 13:15 horas e saída das 13:00 horas ou 18:15 horas;

Por norma as viaturas utilizadas são propriedade dos Industriais de Transporte de Passageiros Ligeiros (Táxis). Mediante as características de cada minicircuito a(s) viatura(s) param no largo ou na zona central de cada localidade para os deixar junto à Escola ou fazer ligação junto à paragem dos autocarros. Assim, as viaturas utilizadas e respetivos alunos a transportar organizam-se da seguinte forma por circuito:

Tab. 7 Circuitos de aluguer de transporte escolar para o ano letivo 2023/2024 (em táxi ou veículo particular)

Circuito	Nº de Veículos	Capacidade	Nº Alunos a transportar
Circuito 1	2	9	11
Circuito 2	1	4	2
Circuito 3	1	4	2
Circuito 4	2	9	11
Circuito 5	1	4	2
Circuito 6	1	4	2
Circuito 7	1	9	5
Circuito 8	2	9	14
Circuito 9	1	4	3
Circuito 10	1	9	5
Circuito 11	1	9	13
Circuito 12	1	4	2
Circuito 13	1	50	36
Circuito 14	1	9	4
Circuito 15	1	9	5
Circuito 16	1	30	20
Circuito 17	1	20	18
Circuito 18	1	35	28
Circuito 19	1	4	2
Circuito 20	1	9	1
Circuito 21	1	9	12
Circuito 22	1	9	4
Circuito 23	1	4	2
Circuito 24	2	50	102

Os tempos de minicircuito variam entre os 8 e os 25 minutos entre segmento localidade-escola ou ponto de rebatimento com o transporte regular, somando 306 alunos a serem transportados.

Por meio da otimização, procurou-se atender a duas variáveis relevantes tanto para os alunos, como para o município. Primeiramente, objetivou-se reduzir o tempo de viagem dos alunos, especialmente evitando a necessidade de transbordo com o transporte regular. **Em segundo lugar, visou-se a redução de custos, ao diminuir o número de quilómetros contratualizados.** O problema a ser otimizado, amplamente estudado na literatura, é o problema de rotas para veículos, conhecido como *vehicle routing problema* (VRP) (Pisinger & Ropke, 2007).

No contexto da mobilidade escolar, o problema visa responder à seguinte questão: "Qual é o conjunto ótimo de circuitos a percorrer para transportar os alunos de suas localidades para as escolas dentro de uma determinada janela temporal?"

Para resolver este problema, foi aplicado um algoritmo heurístico devido à complexidade computacional do mesmo, classificado como NP-Hard. O uso de um modelo heurístico procurou encontrar uma solução eficiente e satisfatória, mesmo que não ótima. Para a definição do

problema e sua otimização, foi adaptado um modelo VRP existente na literatura (Toth & Vigo, 2002). A função de otimização segue um critério multiobjectivo de redução de custos temporais de viagem e distância e, ainda a minimização de recursos de viaturas ao minimizar o número de percursos, tendo em vista um equilíbrio entre gastos monetários e um serviço rápido.

Este modelo considera o transporte das crianças como serviços de entrega e recolha a serem realizados, isto é, o transporte das crianças com base na sua localidade de origem, escola designada e janela temporal de entrega na escola. Adicionalmente a estes dados, o algoritmo pesa o número de veículos disponíveis, a sua capacidade e respetiva distribuição geográfica no território de Vila Real. Este algoritmo acomoda a possibilidade de uma frota de veículos heterógena que permite uma cenarização mais realista. Para tal, foram consideradas diferentes tipologias de veículo nas diferentes localidades. Dada a informação reduzida acerca da localização de estacionamento das viaturas utilizadas, considerou-se que as localidades de origem de cada minicircuito correspondiam à potencial localização de um início de viagem. Para cada circuito, foi atribuído, posteriormente um número de veículos, por capacidade, disponíveis para fazer o serviço.

Vários parâmetros de entrada e restrições foram definidos para alimentar o algoritmo, atendendo a várias especificidades do transporte dos alunos em Vila Real. A seguinte tabela resume os principais parâmetros.

Tab. 8 Parâmetros definidos para a otimização dos circuitos

Parâmetro	Valor
Janela Horária de entrega dos alunos do 1º ciclo do ensino básico e Jardim de Infância	08h30-09h00
Janela Horária de entrega dos alunos dos 2º e 3º ciclos do ensino básico e do ensino secundário	07h30-08h15
Tempo médio, em segundos, de entrada e saída de cada aluno do veículo	10
Nº de táxis de 4 lugares disponíveis por localidade de origem dos percursos (com base no ano letivo 2023/2024)	2
Nº de carrinhas de 8 lugares disponíveis por localidade de origem dos percursos (com base no ano letivo 2023/2024)	1
Nº de autocarros de 50 lugares disponíveis	4

Com esses parâmetros, o algoritmo procura uma solução "boa", resultando num novo plano de circuitos, com as paragens de origem, intermédias e de destino. Como resultado é também incluído o horário de partida e chegada, veículo utilizado e alunos transportados, além da distância percorrida. O critério temporal definido seguiu as melhoras práticas para uma solução escalável, tendo em conta um espaço de procura amplo no contexto do problema e especificidades em causa.

Procurando balancear a redução de custos e o transporte eficiente dos alunos, evitando tempos de deslocação excessivos, a solução apresentada representa um compromisso entre a redução de custos e a eficiência na entrega dos alunos às escolas.

O Algoritmo gerou um total de 24 circuitos, ficando só por servir os dez alunos da localidade de Guiães que se deslocam para a EB Vilarinho de Samardã, dado a limitação de capacidade de veículos disponibilizada para alimentar o algoritmo. Para colmatar esta falha na otimização

propõem-se duas alternativas. Primeiramente estender o circuito 10 e realizá-lo com uma viatura de maior capacidade que comporte estes alunos, se e só se, a janela temporal o permitir ou, em alternativa, utilizar-se um pequeno autocarro com capacidade para transportar estes alunos constituindo mais um percurso, assim consideraram-se 25 circuitos na tabela seguinte.

Em anexo a este relatório são apresentados, em pormenor, os diferentes circuitos, sendo incluído, para além do traçado, informações relativas às paragens e escolas visitadas, à hora de chegada, distância acumulada e entrada e saída de alunos em cada escola.

De forma a avaliar o potencial de mudança dos novos circuitos face aos anteriores, é feita uma análise quantitativa referente ao número de quilómetros percorridos, nº viaturas utilizadas e, por conseguinte, nº de motoristas necessários ou de circuitos contratualizados.

Tab. 9 Comparação do plano de otimização de rotas com o modelo atual

Parâmetros	Circuitos Atuais (2023-2024)	Circuitos Propostos			
		2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027
Nº de alunos transportados	221	221	219	216	216
Nº de quilómetros percorridos/ dia	502	480	520	465	450
Nº de Viaturas Utilizadas/Motoristas	24	25	22	19	14
Custo unitário - €/vkm (táxi/ carrinha/ autocarro)		2,16	2,20	2,24	2,28
		2,06	2,10	2,14	2,18
		2,77	2,83	2,89	2,95
Custo anual estimado *	259 380 €	200 021 €	219 341 €	195 876 €	195 473 €

* o custo anual foi estimado considerando 180 dias de aulas por ano e uma inflação de 2% ao ano

Os resultados ilustram que testando o algoritmo para o ano letivo de 2023-2024, e apesar da necessidade de se realizar um circuito adicional face à situação atual, assiste-se a uma redução de custos de cerca de 60 000€/ ano. Ao mesmo tempo é importante ter em linha de conta que esta solução está associada a uma **redução do tempo médio de viagem dos alunos, tornando o transporte escolar mais atrativo.**

Sabendo que o universo de alunos apresenta uma natureza flutuante, quer entre anos letivos (com a mudança de ciclos de ensino e, por consequência, de estabelecimento) quer dentro do próprio ano letivo (com a mudança de local de residência), no ano letivo 2024-2025 o exercício torna-se mais complexo, levando a um aumento no número de quilómetros percorridos por dia, embora com um menor número de circuitos. Nos anos letivos seguintes, as alterações subsequentes nos ciclos de ensino dos estudantes contemplados originam reduções sucessivas nos encargos anuais.

Dado que este exercício para os anos letivos seguintes é, nesta fase, meramente teórico, pois não considera a entrada de novos alunos no sistema de ensino, é fundamental o desenvolvimento de uma metodologia expedita que permita a otimização da rede de transporte escolar resultante de qualquer alteração. A metodologia sugerida consiste em analisar o universo dos alunos que pediram o transporte escolar e determinar as suas características, como

distribuição residencial, escola de destino e meio de transporte utilizado. Assim, analisando o conjunto de alunos que solicitaram passe escolar, e através do seu local de residência e da escola que frequentam, é possível, para cada um, determinar se é necessário o recurso ao transporte de aluguer disponibilizado pelo município.

Em caso afirmativo é essencial verificar se a rota definida para o serviço de transporte de aluguer coincide com uma rota de transporte público regular. Caso coincida é essencial comparar tempos e custos de viagem para os alunos, de forma a identificar a solução que traga o máximo benefício. Se existir uma rota mais eficiente que a rota definida atualmente, deve-se determinar o número de alunos abrangidos por essa solução e avaliar a implementação dessa alteração. Pelo contrário, caso não exista uma rota mais eficiente deve manter-se a solução atual.

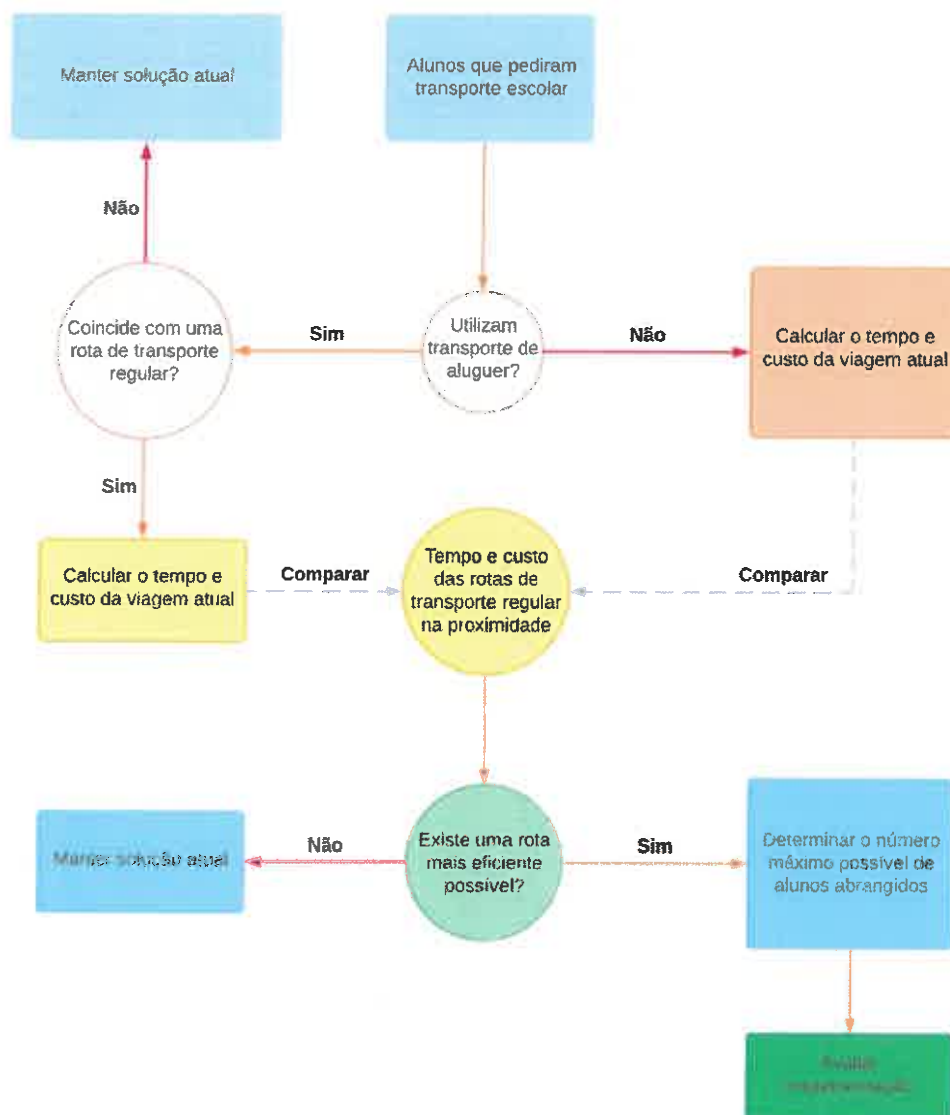


Fig. 67 Fluxograma com metodologia de otimização de transporte escolar no município de Vila Real

5. Plano de Ação

A realização do plano de mobilidade escolar de Vila Real elenca as estratégias já definidas no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade de Vila Real com as Estratégias Nacionais para a Mobilidade Ativa e Pedonal (ENMAC e ENMAP 2030) e com a Carta Educativa de Vila Real. Tendo por base um universo de população estudantil abrangente e disperso no território de todo o concelho, será necessário que a estratégia aqui apresentada revolva em torno das especificidades de cada estabelecimento de ensino e, em particular, da sua inserção no território.

Com base na identificação dos principais constrangimentos à promoção da mobilidade escolar sustentável, efetuada na fase de diagnóstico, neste capítulo serão apresentadas detalhadamente as diferentes ações a concretizar pelo Município. O primeiro passo neste processo passa pela definição dos diferentes eixos estratégicos de atuação. No caso da ENMAP 2030 são definidos vetores estratégicos: Educação; Cultura; Planeamento; Infraestrutura; Fiscalidade e Incentivos. Já na ENMAC 2030 são definidos três eixos de intervenção: Infraestruturas e intermodalidade; Capacitação e Apoio; Cultura e Comportamentos.

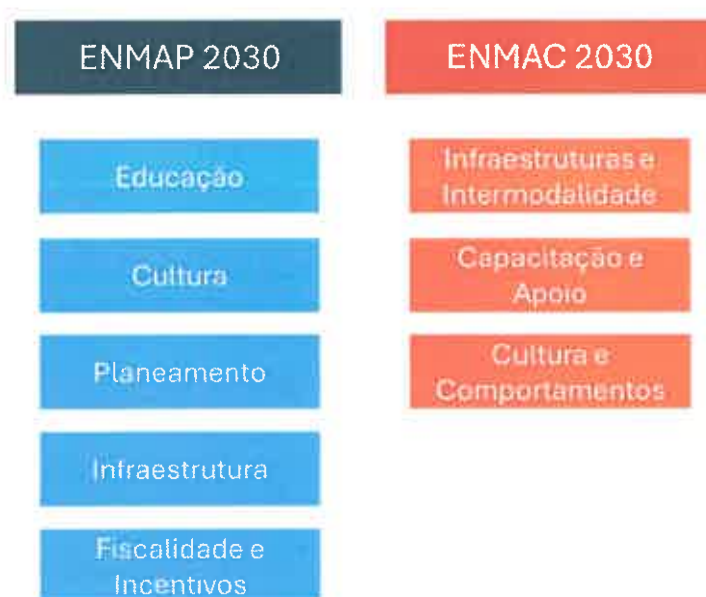


Fig. 68 Fatores Críticos. Fonte: ENMAP 2030

Apesar da estruturação aparentemente distinta entre estes dois documentos estratégicos é possível encontrar um conjunto de pontos em comum, nomeadamente a importância atribuída à infraestrutura e às questões culturais/comportamentais. Por essa razão, este Plano de Mobilidade Escolar mantém estes dois eixos como pontos base da sua estrutura. Para efeitos de desenvolvimento de um plano de mobilidade escolar entendeu-se também que a existência de um eixo específico dedicado à educação é crucial para guiar a inclusão dos membros da comunidade escolar.



O plano de ação desenvolvido estrutura-se em três grandes eixos: Educação; Comportamentos; Infraestrutura e Planeamento. Apresentam-se, de seguida, as ações propostas para cada um dos três eixos. Já as fichas de ação associadas são apresentadas em anexo.

5.1 Educação

Sendo a educação o pilar do desenvolvimento das sociedades e de combate à iliteracia, as fichas de ação aqui propostas visam, desde tenra idade, a promoção de novos comportamentos e compreensão dos benefícios da mobilidade ativa e sustentável para todos os estudantes. Atualmente a promoção do automóvel surge num largo espetro de fontes de comunicação e os jovens crescem numa presença de forte impacto social e económico deste veículo. Do mesmo modo, as suas deslocações diárias para a escola e atividades complementares dão-se, quase integralmente, em veículos de familiares, não conhecendo o andar a pé, de bicicleta ou transporte público como alternativa viável para satisfazer as suas necessidades de mobilidade.

Neste contexto, só uma escola ativa poderá fornecer o conhecimento de que é possível e desejável a utilização de modos alternativos de deslocação. Uma das questões essenciais nas mudanças culturais é a geracional. Não obstante, hoje há dados que indicam a atenuação do valor do automóvel nas gerações mais novas. Porém a transformação ainda parece lenta pelo que a abordagem terá de se efetuar em contexto multigeracional. Neste sentido, o trabalho iniciado nas escolas deverá ser levado ao seio familiar, aumentando o potencial de produzir alterações consideráveis nos hábitos culturais instalados. O sistema escolar apresenta-se como essencial para a alteração comportamental que, começando no seu próprio interior, daí emanará para a comunidade em que se insere. Para isso, deverá o corpo docente possuir novas competências nesta matéria e munir-se de projetos educativos capazes de estimularem novas formas de mobilidade e em particular, no contexto de Vila Real, fomentar o andar a pé e em transporte público.

Prevê-se para este eixo o desenvolvimento de 6 propostas, que se apresentam de seguida.

Tab. 10 Propostas de ações na temática 'Educação'

E.01.	Realização de Jogos Educativos em Sala de Aula
E.02.	Promoção de Conversas de Mobilidade Sustentável na Sala de Aula – Projeto Escolas Mobility Hub
E.03.	Envolvimento Ativo dos Estudantes na Organização de Atividades no Dia da Terra e na Semana Europeia da Mobilidade
E.04.	Monitorizar e Premiar Deslocações Sustentáveis dos Estudantes – Serpente de Tráfego
E.05.	Monitorizar e Premiar Deslocações Sustentáveis dos Estudantes – APP Móvel
E.06.	Aulas de Bicicleta e Guias para a Boa Manutenção do Velocípede
E.07.	Implementação de Um Projeto Piloto “The City of Children”

As fichas de ação referentes à temática da Educação, seguem o seguinte formato e são disponibilizadas em anexo.

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL				
EIXO	E. EDUCAÇÃO	PRORIDADE	Média	MT € 01.
AÇÃO	E.01. Realização de Jogos Educativos em Sala de Aula			
CONTEXTUALIZAÇÃO	Os jogos apresentados e propostos no anexo II visam a aproveitar tempos livres ou o tempo em disciplinas como formação cívica ou área de projeto para chamar a atenção para a mobilidade sustentável e a importância da promoção da mobilidade ativa e uso dos transportes coletivos em Vila Real			
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Divulgação dos jogos e das instruções aos Docentes de todas as escolas do Município, com um prazo de um trimestre para a realização dos jogos contemplados. Análise quantitativa e qualitativa da realização dos jogos			
RESULTADOS ESPERADOS	Aprendizagem do conceito de mobilidade sustentável e a importância da promoção da mobilidade ativa e uso dos transportes coletivos em Vila Real, bem como do papel ativo na utilização de transporte automóvel frequentemente.			
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO		
Início do Ano Letivo 2024/2025	Divulgação dos Jogos e Instruções aos Docentes	90%		
Fim do Primeiro Trimestre 2024/2025	Análise da implementação dos jogos	100%		
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS				
Realização dos jogos propostos				
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Cada diretor de turma regista os jogos realizados ao longo do trimestre, entregando posteriormente uma lista com esta informação ao coordenador da escola que fará chegar essa informação ao Município de Vila Real			
META(S)				
Realização dos jogos propostos em cada turma do Pré-Escolar até ao 1º Ciclo.				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real, Conselho Coordenador das Escolas Básicas (2º Ciclo) e Jardins de Infância, Diretores de turma			
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)				
Eficácia dos jogos, facilidade de implementação e adaptação ao contexto de Vila Real				
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Ao registar cada jogo realizado, o docente responsável deverá expressar a sua opinião acerca da eficácia e divertimento dos jogos, facilidade de implementação e adaptação ao contexto de Vila Real			
META(S)				
Averiguar impacto e replicabilidade dos jogos no futuro.				

Fig. 69 Exemplo de Ficha de Ação da Temática Educação

E.01. – Realização de Jogos Educativos em Sala de Aula

Direcionar a componente educativa com atividades lúdicas é o melhor método de envolver ativamente as crianças na compreensão de temáticas importantes. Estas visam o aproveitamento dos tempos livres ou o tempo em disciplinas como formação cívica ou área de projeto para chamar a atenção para a mobilidade sustentável e a importância da promoção da mobilidade ativa e uso do transporte público em Vila Real. Estes jogos têm como população alvo todas as escolas e estudantes até ao 1º ciclo do ensino básico, dado o seu carácter mais infantil. Contudo, as mensagens transmitidas abordam variadas temáticas associadas aos benefícios ambientais e de saúde na utilização de transporte coletivo e modos ativos, e ao mesmo tempo alerta para as problemáticas associadas à utilização do automóvel privado como a poluição, o ruído, e respetivas consequências nas alterações climáticas.

Propõe-se que estes jogos sejam realizados de forma faseada ao longo do próximo ano letivo, havendo sempre liberdade para a sua adaptação e desenvolvimento ao contexto de cada escola. Pretende-se que com a renovação das turmas nos anos letivos seguintes, que os jogos permutem de forma a permitir a participação de todos os novos alunos.

O papel dos docentes e preparação das aulas é fundamental para o sucesso da implementação destes jogos, sendo necessário garantir que os docentes incluem nos seus programas disciplinares estas valências. O custo desta medida será reduzido, sendo apenas necessário a divulgação dos jogos e regras aos diretores dos estabelecimentos de ensino e que os façam chegar aos docentes.

Jogos para crianças | Cartões de apoio



Fig. 70 Exemplo de jogo educativo



Fig. 71 Exemplo de *banner* para promoção do jogo educativo



E.02. – Promoção de Conversas de Mobilidade Sustentável na Sala de Aula – Projeto Escolas Mobility Hub

Destinado a alunos a partir do 2º ciclo, propõe-se que o plano de aulas de formação cívica contemple no seu programa uma componente dedicada à literacia na área da mobilidade sustentável. Esta promoção de conversas de mobilidade sustentável surge de acordo com o Projeto 'Escolas Mobility Hub', com o intuito de formar e motivar, esclarecidamente, os estudantes – enquanto agentes da mudança – à participação cidadã em torno do tema dos transportes públicos e sustentáveis.

Propõe-se que as conversas da mobilidade assegurem um espaço de abertura onde os estudantes possam debater ideias de mobilidade, exercitando a criatividade e o conhecimento nesta área de importância relevante. Considera-se que para isso haja um papel relevante de formação a priori dos docentes em parceria com a AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes enquanto entidade reguladora e promotora do projeto.

A educação desenvolvida neste contexto deverá ocorrer periodicamente de trimestre a trimestre e os resultados desta medida deverão ser avaliados a nível teórico por meio da apresentação de trabalhos relacionados com bons exemplos de mobilidade sustentável nas deslocações dos alunos e na adaptação ao contexto de cada escola.

E.03. – Envolvimento Ativo dos Estudantes na Organização de Atividades no Dia da Terra e na Semana Europeia da Mobilidade

Colocando em prática a teoria aprendida com as ações anteriormente apresentadas, o dia 22 de abril, mais conhecido como o “dia da terra” e a semana europeia da mobilidade, de 16 a 22 de setembro, deverão ser aproveitadas para uma série de ações educativas e de sensibilização dos estudantes e todos os agentes envolvidos na comunidade escolar para a questão da mobilidade sustentável e o seu papel na mitigação das alterações climáticas. Propõe-se que os alunos a partir do 3º ciclo possam ser envolvidos ativamente na organização das atividades lúdicas destes dias na escola como forma de incutir responsabilidade na organização deste tipo de atividades e por conseguinte uma maior compreensão da mensagem que se pretende transmitir. Em toda a Europa o Dia da Terra é marcado por uma movimentação de marchas estudantis alertando para a problemática das alterações climáticas. Na semana europeia da mobilidade, tem crescido o número de iniciativas para a promoção da mobilidade sustentável e acessível em vários municípios a nível nacional e europeu.

Pretende-se que em Vila Real os estudantes, supervisionados pelos diretores de turma, planeiem e organizem formações, atividades, jogos, debates entre outras à volta desta temática, focando na mobilidade e no seu papel enquanto agentes de mudança.



Fig. 72 Exemplos de eventos realizados em Vila Real no âmbito da Semana Europeia da Mobilidade

Fonte: CM Vila Real

E.04. – Monitorizar e Premiar Deslocações Sustentáveis dos Estudantes – Serpente de Tráfego

O Jogo da Serpente de Tráfego, também conhecido por Serpente Papa-Léguas, é uma campanha criada para incentivar as viagens sustentáveis nas idas para a escola (a pé, de bicicleta ou de transportes públicos), e que tem as crianças (entre os 4 e 12 anos) e os seus pais como o principal público-alvo.

Durante a realização da campanha, os alunos colocam pequenos autocolantes individuais num autocolante maior da turma de cada vez que viajem para a escola a pé, de bicicleta, de transporte público ou partilhando o carro com outras crianças. Cada escola define o seu próprio objetivo em termos de mudança modal no início do período de campanha, tendo como ponto de partida os dados recolhidos no questionário à mobilidade realizado previamente. O objetivo é preencher o cartaz da Serpente de Tráfego com os autocolantes até ao final da duração do jogo. A cada dia, questionam-se as crianças acerca de como viajaram para a escola de modo a recolher os dados necessários, com as crianças a receberem uma recompensa quando atingem pontos-chave do cartaz. Quando os autocolantes atingem a cabeça da serpente, as crianças recebem uma recompensa ainda maior, por exemplo, um passeio especial de bicicleta ou a pé, uma visita de estudo, ou outra recompensa que a escola estabeleça.



Fig. 73 Representação da Serpente de Tráfego

As escolas mais centrais do concelho de Vila Real já beneficiam da proximidade a uma infraestrutura que possibilita a utilização dos modos ativos, em especial do modo pedonal. Por outro lado, os estabelecimentos de ensino situados nas zonas periféricas, pela natureza suburbana da sua envolvente, dificilmente poderão almejar uma elevada utilização dos modos ativos por parte dos seus estudantes. Nestes casos o jogo poderá incidir sobre comportamentos ideais e não, necessariamente, sobre comportamentos de mobilidade reais.

A monitorização e o incentivo a deslocações mais sustentáveis deverão, assim, adaptar-se ao contexto de cada escola e respetiva envolvente. Com esta ação pretende-se premiar bons comportamentos associados às práticas de mobilidade sustentáveis e possíveis em cada escola, não incentivando, portanto, práticas inseguras de deslocação.

E.05. – Monitorizar e Premiar Deslocações Sustentáveis dos Estudantes – APP Móvel

Semelhante à ação anterior, esta visa a monitorizar e premiar os estudantes que utilizem modos sustentáveis para a sua deslocação. Neste contexto, em particular, propõe-se a adoção de uma APP destinada aos estudantes do ensino secundário. O objetivo da adoção desta APP é o registo automático das deslocações e do modo usado nas mesmas pelos estudantes. A implementação da APP não deverá ser de carácter obrigatório, porém os alunos que a adotarem no ambiente escolar deverão ser premiados pela utilização de modos sustentáveis. Para garantir o sucesso deste projeto, a APP terá como gestor cada um dos diretores de turma. Este é responsável por enviar o convite aos estudantes para se juntarem à APP e este fica encarregue da entrega dos prémios aos estudantes que atingirem uma certa pontuação, fruto da acumulação de uma dada pontuação atribuída pelo número de deslocações em modos ativos e transporte público nas variadas deslocações semanais.

Os prémios e metas são adaptáveis a qualquer situação, podendo estes estarem relacionados com a angariação de fundos para a viagem de finalistas, cartões presentes, entre outros.



Fig. 74 Exemplo de aplicação móvel destinada à promoção da mobilidade sustentável (Fonte: muvgame.com)

E.06. – Aulas de Bicicleta e Guias para a Boa Manutenção do Velocípede

Apesar de o território de Vila Real apresentar uma topografia desafiante para a prática da bicicleta nos movimentos pendulares, para que a cota modal de utilização da bicicleta aumente torna-se essencial munir todas as crianças do conhecimento e prática de andar de bicicleta para que este ensinamento seja levado desde cedo e, mais importante, mantido durante a idade adulta. A prática e aprendizagem desta modalidade é uma prioridade no sentido do desenvolvimento e autonomia das crianças, estando-lhe associado inúmeros benefícios que resultam desta atividade. Esta ação visa assim a promoção de aulas práticas de bicicleta em todas as escolas.

As aulas deverão ocorrer trimestralmente com inscrição livre e gratuita. Deverão ainda estar presentes agentes de autoridade que façam ações de formação relativas ao código da estrada e como circular corretamente em espaço público/faixa de rodagem com uma bicicleta, alertando para as várias situações de risco a ter em conta.



Fig. 75 Exemplo de aula prática de bicicleta numa escola do ensino básico

E.07. – Implementação de um projeto piloto “The City of Children”

"A Cidade das Crianças" nasceu na cidade italiana de Fano em maio de 1991 a partir da ideia de Francesco Tonucci, com um objetivo político específico: promover uma mudança no parâmetro de governo da cidade, começando pela criança em vez do adulto. Neste projeto, as crianças desempenham um papel ativo no processo de mudança, participando concretamente no processo governativo e no planeamento da cidade e recuperando a posse do espaço urbano. O projeto tem como interlocutor natural o presidente da câmara da cidade, já que todos os setores da administração estão envolvidos.

As crianças devem ser envolvidas ativamente no processo de mudança das escolas e do seu ambiente, porque são "competentes". Desde Piaget até Bruner, para citar os mais famosos, os especialistas concordam que o desenvolvimento cognitivo da criança ocorre desde o nascimento. A criança nasce "competente" e imediatamente possui noções, valores e critérios de avaliação que orientam a experiência (Juul, 2001) e que gradualmente se tornam mais amplos e complexos através da experimentação do mundo circundante. Desde o início, são seres sociais, colaborativos, prontos e capazes de comunicar. Na perspetiva de uma "Nova Sociologia da Infância", as crianças são sujeitos ativos, capazes de influenciar e serem influenciadas pelo ambiente em que vivem. Portanto, é através dos seus olhos que podemos ver uma envolvência melhor das escolas, mais adequado para elas e para toda a comunidade escolar. Ouvir as crianças significa dar voz às necessidades daqueles que foram "subestimados" na conceção da cidade fora da escola. Significa abrir um ponto de vista inovador para reestabelecer uma nova cidade em diferentes lógicas e equilíbrios.



Fig. 76 Exemplo da aplicação do projeto “The City of Children”



Propõe-se que os alunos trabalhem em equipa na sala de aula, com orientação dos professores no desenho e na construção de maquetes que representem uma possível reinvenção do espaço da rua. Pretende-se que estas possam vir a ser apresentadas e debatidas em sala de aula conjuntamente com o Executivo da Câmara Municipal de Vila Real e elementos técnicos da divisão de planeamento e urbanismo, bem como com os Professores responsáveis da escola.

Dado o seu carácter inovador, este projeto deverá ser implementado em formato piloto, com uma periodicidade anual em escolas básicas do primeiro ciclo com potencial de adaptação da envolvente existente, ou seja, escolas localizadas em ruas que servem exclusivamente o estabelecimento de ensino. Através da “infantilização” do espaço envolvente, as crianças ganharão mais autonomia na acessibilidade à escola. Os benefícios estão também relacionados com o desenvolvimento cognitivo e na potenciação da criatividade dos alunos na conceção de espaços agradáveis e acessíveis a todos. Mediante o sucesso desta iniciativa, a mesma poderá ser transposta para os restantes estabelecimentos de ensino que lecionem o 2º e 3º ciclos, propondo-se um regime rotativo.

5.2 Comportamentos

As alterações comportamentais são, porventura, as mais difíceis de concretizar, mas também as mais estruturantes e eficazes, urgindo, por isso, a ampliar e intensificar os mecanismos de informação, formação e sensibilização, tendentes a alterar a situação atual.

No caso português, o automóvel é associado a um conjunto de valores simbólicos: juventude, autonomia, beleza e estatuto social, fruto de décadas de presença em todas as plataformas comunicacionais. Estes valores culturais alteraram também o desenho e desenvolvimento da infraestrutura, menosprezando a importância de elementos para a circulação segura a pé ou em bicicleta. As normas culturais têm também um papel importante ao ditar quais são os comportamentos socialmente aceites. Ao contrário de outros países europeus, em Portugal não é comum, por exemplo, a utilização independente da bicicleta nas deslocações de e para a escola das crianças no primeiro ciclo do ensino básico. Outras das consequências é a dificuldade imposta ao exercício do direito universal ao espaço público.

A promoção dos modos alternativos ao automóvel tem nas escolas o principal agente impulsionador e de mudança dado que a utilização do automóvel não está necessariamente enraizada nas crianças, mas vai-se, sim, construindo a partir das vivências diárias e, em especial, dos comportamentos adotados pelos familiares mais próximos.

Só contrapondo com criativas e persistentes campanhas sobre o valor e a importância da sustentabilidade dos modos ativos e transporte coletivo é possível incutir novos valores culturais. Neste contexto, a criação de campanhas à escala local com o envolvimento das escolas e dos movimentos associativos de qualificação do espaço público podem constituir-se como impulsionadores da desejada transformação.

Prevê-se para este eixo o desenvolvimento de 5 propostas, listadas na tabela seguinte e contextualizadas de seguida.

Tab. 11 Propostas de ações na temática 'Comportamentos'

C.01.	Conceção e Desenvolvimento de Campanhas de Sensibilização para a Mudança da Cultura Instalada da Dependência Automóvel
C.02.	Sessões de Esclarecimento e de Preparação para a Utilização do Transporte Escolar e/ou Modos Ativos nas Deslocações das Crianças
C.03.	Criação de uma Imagem Apelativa para a Divulgação das Ações Educativas do Presente Plano
C.04.	Implementação da Iniciativa de Autocarros Pedonais ("PediBus")
C.05.	Implementação da Iniciativa de Autocarros Cicláveis ("BikeBus")

As fichas de ação referentes à temática 'Comportamentos', seguem o seguinte formato e são disponibilizadas em anexo a este plano.

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	C CULTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	C 01
AÇÃO	C.01 Promoção de Campanhas de Sensibilização para mudança da cultura instalada da dependência automóvel				
CONTEXTUALIZAÇÃO	As aulas de Educação Visual e Tecnológica, potenciam a expressão criativa de cada estudante. Fruto das horas dedicadas a esta disciplina, deverá ser aproveitada a oportunidade para propor o desenvolvimento de projetos relacionados com a temática da mobilidade sustentável, colhendo as melhores propostas dos alunos de promoção da mobilidade ativa e transporte coletivo.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Criação de campanhas de Sensibilização em torno da importância dos modos pedonais e de Transporte Público no Município de Vila Real, reduzindo a importância do automóvel chamando a atenção para os problemas nocivos associados à intensiva utilização do automóvel privado em todas as deslocações.				
RESULTADOS ESPERADOS	O trabalho que, iniciado nas escolas, será levado ao seio familiar e deverá produzir alterações consideráveis nos hábitos culturais instalados, pelo menos na presente geração mais jovem. Organização e partilha das campanhas criadas pelos alunos com as melhores propostas, fazendo chegar aos serviços e pontos de interesse públicos nas imediações das escolas.				
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO			% DE IMPLEMENTAÇÃO	
Primeiro Trimestre Ano Letivo 2024/25	Preparação das Campanhas durante o primeiro período do ano letivo 2024/2025			50%	
Segundo Trimestre Ano Letivo 2024/25	Divulgação das Campanhas, através da fixação das mesmas nos serviços municipais na envolvente das escolas			30%	
Terceiro Trimestre Ano Letivo 2024/25	Premiação e divulgação nas redes sociais do Município a Campanha Vencedora por escola, votada por um júri composto por membros da autarquia e professores de artes.			20%	
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Nº de Campanhas produzidas e partilhadas pelos serviços públicos nas imediações das escolas					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Registo do Nº Campanhas produzidas por grupos e por turma, e respetiva partilha.				
META(S)					
Conforme a dimensão de escola e das turmas adaptar o número de campanhas:					
Escolas até 5 turmas: 1 por turma					
Escolas até 10 turmas: 2 por turma					

Fig. 77 Exemplo de Ficha de Ação da Temática Comportamentos

C.01. – Conceção e Desenvolvimentos de Campanhas de Sensibilização para a Mudança da Cultura Instalada da Dependência Automóvel

Os dados da repartição modal mostram que em Vila Real existe uma cultura instalada da dependência automóvel e em particular nas deslocações pendulares casa-escola. Fruto de anos de políticas e promoção do espaço para a circulação do automóvel, perderam-se os hábitos de utilização de modos sustentáveis. Esta ação visa “educar” as famílias e encarregados de educação que na sua maioria utilizam e percebem o automóvel como único modo de deslocação possível, negligenciando alternativas ativas e sustentáveis para os próprios e para os educandos.

Por meio das ações de educação de caráter maioritariamente teórico apresentadas nas ações anteriores, é altura de pôr os alunos de mãos-à-obra e propor que nas aulas de Educação Visual e Tecnológica ou de Projeto se desenvolvam diversas campanhas de sensibilização acautelando as problemáticas que a circulação excessiva em automóvel traz à qualidade do espaço público, ao ar que respiramos, à segurança, à autonomia das crianças, à inatividade física, entre outras.

Deste modo, propõe-se que em cada turma de cada escola no concelho seja proposta uma atividade de desenvolvimento de campanha artística de caráter manual para alunos até ao 2º ciclo e digital para alunos a partir do 3º ciclo, criada por grupos de alunos e por temáticas, com vista à sua divulgação e premiação na Semana Europeia da Mobilidade.

O número de campanhas a produzir por turma varia conforme a dimensão do estabelecimento de ensino e número de alunos. Escolas com maior população estudantil produzirão mais campanhas de sensibilização, dado que terão de chegar a mais núcleos familiares. As campanhas deverão ser divulgadas em suporte protegido junto à entrada das escolas, e em outros importantes geradores de viagens como é o caso da UTAD, do Centro Comercial e de outras grandes superfícies comerciais.

As campanhas realizadas a nível digital deverão ser divulgadas nos Websites das escolas e do Município e, se possível, nas empresas e estabelecimentos que apoiem a causa.

Tab. 12 Material a produzir para fins de divulgação

Local	Peças a produzir
Escolas/ ATLS	Cartazes/ Rollups/ Comunicação nas aulas/ Jogos
Equipamentos Públicos	Cartazes/ Rollups/ Eventos públicos
Rua	Mupis/ Outdoors
Redes sociais	Posts (imagem ou vídeo)

A abordagem deve ser dinâmica e divertida de forma a cativar os mais jovens para a utilização de modos mais sustentáveis, recomendando-se a criação de uma mascote. No que respeita ao material físico exposto na via pública, o seu desenho deve ter em conta a perspetiva das crianças, nomeadamente a sinalética à altura dos seus olhos e a sua visibilidade em relação a outros utilizadores da via.



C.02. – Sessões de Esclarecimento e de Preparação para a Utilização do Transporte Escolar e/ou Modos Ativos nas Deslocações das Crianças

Muitas vezes o desconhecimento de alternativas viáveis à utilização do automóvel ou do sistema de mobilidade escolar leva a incertezas por parte dos Encarregados de Educação, que optam por transportar os educandos em automóvel.

São sobejamente reconhecidos os receios dos encarregados de educação no que respeita à segurança da mobilidade independente das crianças, em especial ao andar a pé e em bicicleta, bem como à fiabilidade do transporte público. Esta ação visa a esclarecer todas estas dúvidas e a informar os encarregados das alternativas que existem para cada escola e dos benefícios associados, eliminando as dúvidas e fomentando o estabelecimento de confiança na utilização nestes modos alternativos.

Esta ação deve ser realizada na primeira reunião de pais organizada no início do ano letivo. No decorrer da mesma deve ser entregue um flyer com as alternativas de deslocação para a respetiva escola, nomeadamente e caso exista: a rede pedonal, a rede ciclável e de transporte coletivo. Deve constar ainda a informação dos horários dos autocarros, o processo de aquisição do passe de transportes, entre outras.

C.03. – Criação de uma Imagem Apelativa para a Divulgação das Ações Educativas do Presente Plano

Na procura pela promoção de hábitos de mobilidade mais sustentáveis, a imagem visual tem um impacto inegável e que não pode ser descurado, em especial por moldar a perceção pública e os comportamentos individuais. Este é, alias, um dos principais conceitos sobre o qual se estruturam as campanhas publicitárias promovidas pelos fabricantes de automóveis. De facto, uma campanha com uma imagem visual apelativa tem o potencial de cativar e inspirar o seu público-alvo. Neste caso em particular, apelando a uma narrativa que enfatize os benefícios da mobilidade sustentável, é possível motivar os alunos a adotar hábitos de mobilidade mais sustentáveis. Ao mesmo tempo é importante ser possível desmontar os diversos estereótipos associados à utilização das alternativas ao automóvel.

Sendo o público-alvo a população escolar deve ser evitada a criação de uma imagem demasiado abstrata, apontando-se a integração de conceitos como movimento, cor, diversão e alegria, enquanto se garante a utilização de uma linguagem de fácil compreensão. Simultaneamente, os elementos desenvolvidos podem ser aproveitados para contar uma história, com o objetivo de cativar o imaginário dos alunos.



Fig. 78 Exemplo do kit a distribuir pelas escolas do município

C.04. – Implementação da Iniciativa de Autocarros Pedonais (“PediBus”)

A seguinte ação foi adaptada do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Vila Real, tendo em conta o seu contexto escolar.

Um autocarro pedonal é uma forma de transporte alternativa para crianças em idade escolar que, acompanhadas, no mínimo, por dois adultos (um na frente indicando o caminho, e outro no fim), caminham até à escola. Como um autocarro tradicional, os autocarros pedonais têm uma rota fixa com “paragens de autocarro” e “tempos de passagem” de recolha das crianças. Esta iniciativa aborda o dilema em que os pais temem que seja demasiado perigoso deixarem os seus filhos irem sozinhos a pé para a escola.

O PediBus destina-se particularmente a quem o realiza: os alunos, os seus pais e familiares, que são os seus acompanhantes. O nível de escolaridade alvo desta medida são os 1º e 2º ciclos do ensino básico, pois é nestas idades que se torna essencial dotar os alunos dos conhecimentos necessários para que mais tarde possam caminhar sozinhos para a escola. No entanto, é possível alargar a experiência a outros níveis de ensino.

Regra geral, a tarefa de acompanhamento dos alunos é alternada ao longo da semana pelos pais e familiares envolvidos. Para as crianças, o conceito é flexível, pois podem usá-lo todos os dias, dia sim dia não, uma vez por semana ou apenas ocasionalmente. No entanto, o PediBus pode destinar-se igualmente a todos aqueles que por ele sejam beneficiados, uma vez que as suas vantagens abrangem toda a comunidade escolar e se alargam a toda a população de um bairro.



Fig. 79 Exemplo de Pedibus no concelho da Maia (Fonte: CM Maia)

O processo de implementação de um PediBus tem em média uma duração de 2 a 3 meses. A correta implementação é essencial para que tenha sucesso desde cedo e perdure como alternativa viável das deslocações. A metodologia aconselhada para implementação de um Pedibus baseia-se na experiência do projecto MobQua e em anteriores experiências mundiais, e desenvolve-se de acordo com as etapas do esquema seguinte.

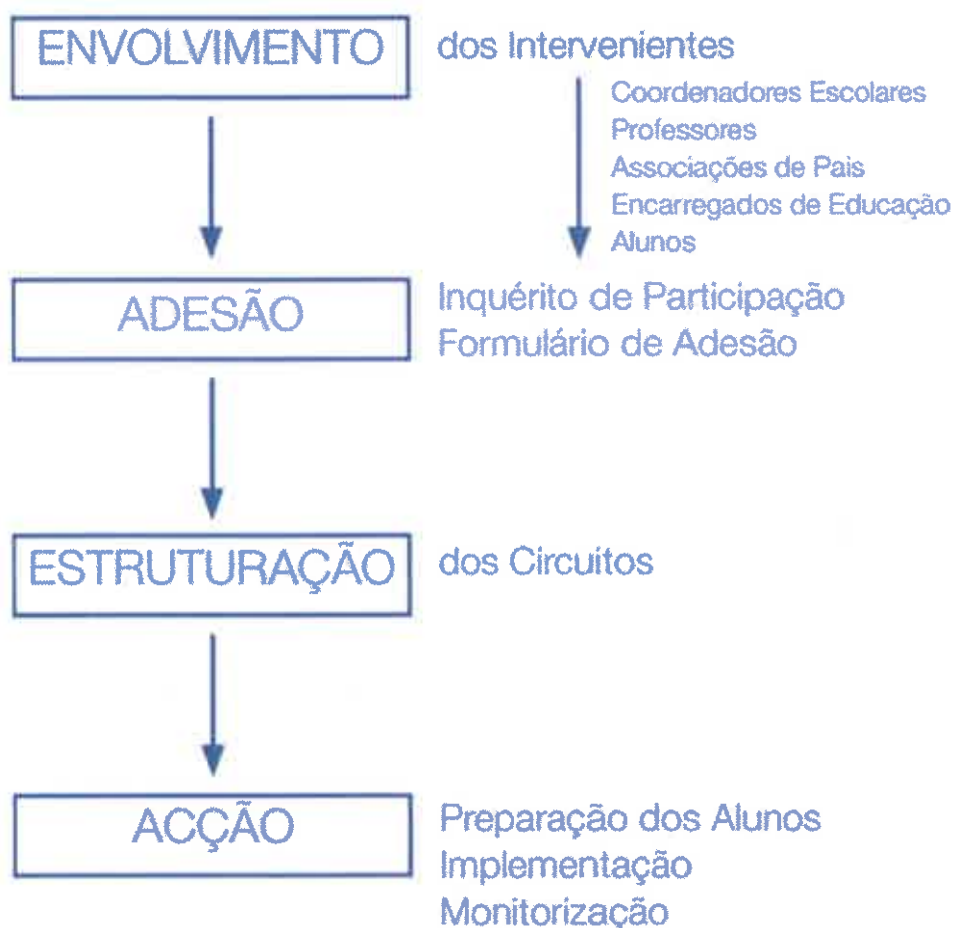


Fig. 80 Metodologia de Implementação de PediBus (Fonte: IMT- Manual PediBus)



C.05. – Implementação da Iniciativa de Autocarros Cicláveis (“BikeBus”)

A seguinte ação foi adaptada do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Vila Real, tendo em conta o seu contexto escolar.

Para os níveis de ensino superiores, a solução evolui para iniciativas do tipo “bikebus”, onde o modo pedonal é substituído pelo ciclável. A bicicleta é vista como prioridade para os alunos a partir do 2º ciclo do ensino básico. A exclusão dos alunos do 1º ciclo desta estratégia deve-se, principalmente, à falta de familiarização dos condutores com ciclistas e à maior fragilidade em termos físicos e de destreza dos alunos deste nível de ensino. Numa visão a longo prazo, e onde se prevê a evolução para um modelo de maior familiarização dos condutores com os ciclistas, poderá propor-se a extensão dos programas de promoção do uso da bicicleta às escolas do 1º ciclo, devendo ser acompanhada pela expansão da infraestrutura de suporte. A estratégia desenvolvida combina medidas de carácter lúdico e didático, envolvendo não só os alunos e responsáveis dos estabelecimentos de ensino, mas também os encarregados de educação.



Fig. 81 Exemplo de autocarro ciclável no concelho de Lisboa (Fonte: CM Lisboa)

5.3 Infraestrutura e Planeamento

Para que haja segurança junto das escolas e nas respetivas deslocações importa garantir a existência de uma infraestrutura contínua, direta e segura. O investimento na infraestrutura deverá garantir uma visão de conjunto, global e integrada do sistema de transportes e das relações que se estabelecem entre as deslocações por modos ativos e transportes coletivos, a ocupação e a envolvente das escolas. Os princípios basilares a considerar são a sustentabilidade, a integração e a concertação com todos os atores interessados.

Existe uma série de critérios que devem ser seguidos, tais como conectividade e adequabilidade; acessibilidade universal; segurança rodoviária; segurança pessoal; legibilidade; conforto; atratividade e convivialidade. É fundamental programar e eliminar barreiras arquitetónicas no espaço público e tornar a infraestrutura inclusiva e segura para as crianças, como agente vulnerável na via. As eventuais ruturas nos sistemas de continuidade podem ser motivo suficiente para dissuadir a deslocação a pé ou de bicicleta. O conforto e segurança proporcionados pelos materiais selecionados e o estado de conservação do pavimento são outros dos elementos fundamentais para que uma parte da população opte por se deslocar por modos ativos.

A velocidade de circulação automóvel, não obstante os limites impostos pelo Código da Estrada ou por sinalização específica, é outro dos aspetos dissuasores de deslocação livre das crianças. O recurso a técnicas de acalmia de tráfego e a transformação física da infraestrutura e do ambiente envolvente são soluções técnicas capazes de contribuir para a moderação da velocidade, criando um ambiente mais seguro para todos. A correta marcação e posicionamento dos atravessamentos é igualmente fundamental para conferir segurança e visibilidade ao peão. Outros aspetos relacionados com a necessidade de criar infraestrutura de apoio à utilização da bicicleta são parte integrante desta estratégia. As propostas de melhoria delineadas nas fichas de ação subsequentes, concentram-se principalmente em redor das escolas. O tipo e dimensão das intervenções estão diretamente relacionadas com a afluência às escolas, de forma a garantir um adequado investimento face à eficácia de cada intervenção. Prevê-se para este eixo o desenvolvimento de 10 propostas.

Tab. 13 Propostas de ações na temática 'Infraestrutura'

I.01.	Implementação de zonas "Park&Stride"
I.02.	Implementação de "School Streets"
I.03.	Otimização dos Minicircuitos de Transporte Escolar
I.04.	Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Sinalização
I.05.	Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Zona de coexistência
I.06.	Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Redução de velocidade
I.07.	Acessibilidade Pedonal – Criação de rede segura e confortável
I.08.	Transporte Público - Colocação de abrigos nas paragens
I.09.	Acessibilidade Cidável – Implementar estacionamento de bicicletas
I.10.	Gestão do estacionamento na envolvente aos estabelecimentos de ensino

As fichas de ação referentes à temática da Infraestrutura seguem o seguinte formato e são disponibilizadas em anexo.

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	INFRAESTRUTURA	PRORIDADE	Alta	Nº	1,05
AÇÃO	Implementação de Estrangulamentos da Faixa de Rodagem nas Zonas Escolares				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Em várias escolas de Vila Real, a largura excessiva da faixa de rodagem compromete a segurança dos peões e ciclistas ao retirar espaço público da infraestrutura pedonal. Esta medida visa reequilibrar o espaço viário, devolvendo protagonismo ao peão e promovendo a segurança nas proximidades das escolas.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Estrangulamentos da faixa de rodagem nas ruas ou cruzamentos de acesso às escolas, em particular, junto às passeadeiras.				
RESULTADOS ESPERADOS	Contribuir significativamente para a segurança dos peões e ciclistas, promovendo um ambiente viário mais seguro e acessível nas proximidades das escolas. Promoção de modos ativos.				
FASE/PRÉLITO	DESCRIÇÃO	N.º DE IMPLEMENTAÇÃO			
ATÉ 1 ANO	Elaboração dos projetos de execução	40%			
ATÉ 3 ANOS	Execução da empreitada de instalação da infraestrutura	100%			
INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS					
Número de escolas com implementação de estrangulamentos na faixa de rodagem					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
Instalação da infraestrutura em 5 escolas					
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)					
-					
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-				
META(S)					
-					
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real; Infraestruturas de Portugal				
CONTA PÚBLICA					
FASE	CUSTOS				
	ESTUDOS	PROJETOS	OBRAS		
ATÉ 3 ANOS	0,00 €	3.000,00 €	0,00 €		

Fig. 82 Exemplo de Ficha de Ação da Temática Infraestrutura

I.01. – Implementação de zonas “Park&Stride”

Inspirado no “park and ride”, este conceito consiste na promoção do estacionamento a uma determinada distância da escola (equivalente a uma deslocação a pé entre 3 e 5 minutos), promovendo a etapa final da deslocação a pé. É, pois, uma medida indicada para os pais e alunos que moram demasiado longe da escola para fazerem toda a viagem a pé. Este tipo de medida ajuda a reduzir o tráfego em torno do portão da escola e incentiva algum exercício físico. Este esquema pode funcionar de duas formas:

1. Os pais são encorajados a encontrar uma vaga de estacionamento longe dos portões da escola, fazendo de seguida o resto do percurso a pé;
2. As escolas podem escolher zonas de estacionamento oficiais, facilitando a tarefa aos pais de encontrar estacionamento, especialmente se a disponibilidade de estacionamentos for escassa.

A implementação desta medida poderá, nas suas duas modalidades, adaptar-se melhor às escolas situadas na cidade de proximidade e de consolidação (ver PMUS de Vila Real), que já partilhem de uma infraestruturas pedonal existente e conectada.

Para o planeamento desta medida incentiva-se o envolvimento das crianças numa atividade divertida em sala de aula. Numa primeira etapa, deverão ser identificadas as rotas mais comuns para a escola. Seguidamente, deverão ser procurados locais para acolher este estacionamento. Supermercados e outros grandes estabelecimentos frequentemente têm uma elevada oferta de estacionamento e estão interessados em apoiar a comunidade local, sendo para isso necessário contactar previamente estes estabelecimentos. Se nenhuma dessas opções estiver disponível, sugere-se que se explore a oferta de estacionamento na rua. O terceiro passo consiste na divulgação da mensagem por meio dos alunos aos pais e formalmente a toda a comunidade escolar envolvida.

A ativa participação nesta atividade poderá ser premiada através de pequenos reconhecimentos, que motivem as crianças como agentes de mudança a direcionar os encarregados de educação na participação destas iniciativas.

Semelhante à iniciativa “PediBus”, esta ação de custo praticamente nulo é destinada aos alunos até ao 2º ciclo, tomando partido que os alunos mais velhos já são autónomos para realizarem as suas deslocações a pé, isto claro, se a distância entre o local de residência e o estabelecimento de ensino for compatível com uma deslocação a pé.

1.02. – Implementação de “School Streets”

As ‘School Streets’ consistem em iniciativas que promovem o fecho temporário dos arruamentos ao tráfego motorizado, em redor dos estabelecimentos de ensino e durante os períodos de entrada e saída dos alunos, permitindo apenas peões e ciclistas. Esta restrição pode ser feita com recurso ao apoio das forças de segurança ou através da instalação de barreiras físicas amovíveis. As escolas podem designar zonas de estacionamento oficiais para facilitar a tarefa aos pais, especialmente onde há escassez de estacionamento.

Estas ações permitem não só promover a utilização de modos de transporte mais sustentáveis, mas contribuem também para a redução dos constrangimentos de trânsito na envolvente aos estabelecimentos de ensino.

Semelhante a outras iniciativas desta área temática, será essencial o envolvimento de toda a comunidade escolar para que o projeto tenha sucesso e não gere uma grande contestação por parte dos encarregados de educação que transportam regularmente as crianças de automóvel.

Uma “SchoolStreet” vem colmatar a problemática do excesso de tráfego automóvel nas horas de ponta na envolvente direta às escolas. Dada a intenção de limitar significativamente o trânsito automóvel, esta ação deve incidir apenas nas escolas localizadas na cidade de proximidade em Vila Real, e onde existem condições adequadas para a circulação a pé na envolvente, como é o caso da ES São Pedro e a EB 2/3 Diogo Cão.



Fig. 83 Exemplo de School street em Londres (Fonte: transportxtra.com)

I.03. – Otimização dos Minicircuitos de Transporte Escolar

Por meio do diagnóstico efetuado na fase anterior concluiu-se que, ao contrário do que seria expectável, os traçados dos minicircuitos e da rede transporte regular coincidem na maioria dos trajetos. Tal indicia que a distribuição dos alunos pelas escolas não estará otimizada (muito provavelmente por questões de sobrelotação), sendo necessários traçados adicionais (por via de transporte de aluguer) para satisfazer as necessidades de deslocação dos alunos.

De forma a identificar possíveis deficiências na alocação de recursos no transporte dos alunos da rede de aluguer, estudou-se e executou-se um algoritmo de otimização heurística com vista a produzir um novo plano de rotas com uma frota tipo que visasse não só a redução de custos, como também do tempo de viagem dos alunos respeitando os horários de entrada dos alunos nos estabelecimentos.

Por meio desta medida, sugere-se uma revisão do plano atual e a comparação com o novo plano otimizado de forma a melhorar o sistema de minicircuitos atual. Com a adoção de um sistema de minicircuitos otimizado é possível não só melhorar a experiência dos alunos, com tempos de viagem mais curtos, bem como reduzir a despesa do município com o transporte escolar, libertando verbas que poderão ser utilizadas para financiar várias das ações elencadas neste plano.

I.04. – Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Sinalização

Em linha com a promoção de um ambiente junto das escolas mais seguro para as deslocações a pé, foram identificados vários estabelecimentos de ensino com falta de sinalização vertical de limitação de velocidade. Nos acessos às escolas, e em especial em zonas rurais, a circulação a velocidades elevadas é incompatível com a criação de um espaço seguro e confortável para o acesso das crianças. Segundo dados da Associação de Municípios do Reino Unido, a probabilidade de morte num atropelamento a 30km/h é de apenas 5%, valor que aumenta para os 40% para velocidades de 50 km/h e para 90% a velocidades de 60 km/h.

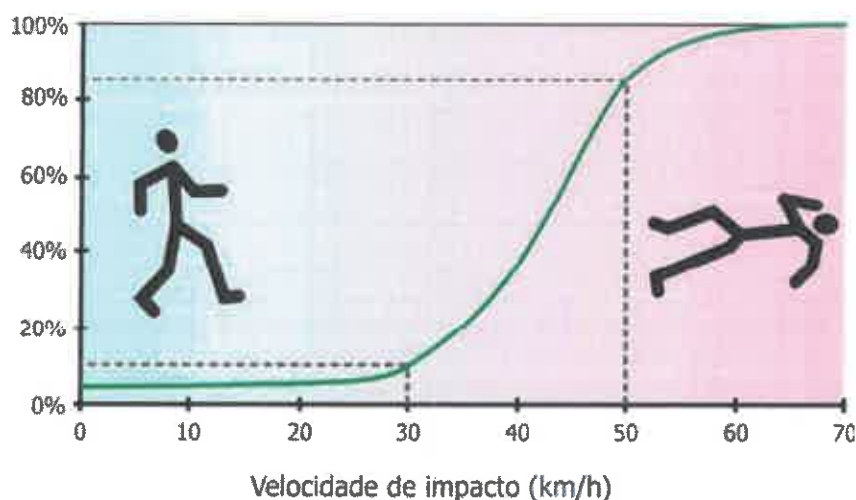


Fig. 84 Probabilidade de fatalidade em função da velocidade do impacto num atropelamento

No caso das crianças, enquanto utilizadores vulneráveis da via, torna-se imprescindível a redução da velocidade automóvel junto das escolas. De forma a garantir a segurança de todos e acautelar qualquer imprevisto, em especial o aparecimento inesperado de crianças na faixa de rodagem, sugere-se que em torno de todas as escolas do município exista sinalização vertical de 20 km/h, associada à velocidade padrão de zonas de coexistência. Este limite aumenta significativamente os níveis de segurança e privilegia a função social do espaço público da rua.

Outra carência identificada no diagnóstico foi a falta de sinalização de identificação de zona escolar na maioria das escolas de Vila Real. De acordo com Regulamento de Sinalização do Trânsito (RST) e o guia de sinalização do IMT, existem uma série de sinalização para a identificação de zona escolar, pelo que se sugere que se adote o modelo A14 (Crianças), junto das escolas e o modelo I8: Aproximação de travessia de crianças, a 300 metros da escola. Esta sinalização deve ser incluída na entrada de cada arruamento de acesso à escola.



Fig. 85 Sinalização Vertical C13, A14 e I8

No caso de certos estabelecimentos de ensino, os arruamentos de acesso já se comportam, informalmente, como zona de coexistência. Ao contrário das Zonas 30, onde se pretende uma aproximação à importância dada a cada modo de transporte, nas zonas de coexistência é promovida a sua equivalência direta. Isto quer dizer que todo o espaço canal é passível de utilização, em igualdade, por todos os modos de transporte, quer sejam ou não motorizados. Como tal, nas zonas de coexistência não existe distinção física entre passeios e a via de circulação, existindo apenas um único nível de pavimento entre os limites da faixa de rodagem.



Fig. 86 Exemplo de soluções a implementar em zonas de coexistência (Fonte: Street Design Guide)

A sinalização a implementar neste contexto é a H46 e a H47, identificando respetivamente a entrada e a saída da zona de coexistência. Associada a esta sinalética está implícita a limitação de velocidade a 20 km/h.



Fig. 87 Sinalização vertical de entrada e saída em zona de coexistência (H46 e H47)



I.05. – Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Zona de Coexistência

Esta medida visa reforçar a necessidade da criação de Zonas de Coexistência, medida já proposta no PMUS da cidade de Vila Real. Durante o processo de diagnóstico foram identificados vários estabelecimentos onde a acessibilidade pedonal se encontra limitada pela ausência de passeios ou pela exiguidade dos mesmos. Simultaneamente, nestes casos, a largura do espaço canal é insuficiente para comportar a faixa de circulação automóvel e um espaço para a circulação pedonal com as dimensões mínimas regulamentares. Mesmo no caso dos estabelecimentos localizados em contextos menos urbanos, e onde o tráfego pedonal e viário será reduzido, é comum que qualquer deslocação a pé, por mais curta que seja, se tenha de processar sobre a faixa de rodagem. Somando a este facto a existência pontual de veículos estacionados à margem da via, o potencial de atropelamento é severamente amplificado. O elevado número de vazios e discontinuidades urbanas que caracterizam estes territórios de baixa densidade são também incentivos ao aumento da velocidade de circulação automóvel, aumentando exponencialmente a gravidade das lesões em caso de atropelamento.

Neste caso, a solução imediata passa pela sua reconversão para zona de coexistência, o que, por consequência, aumenta também a segurança da circulação em bicicleta. As zonas de coexistência são também vistas como solução para os arruamentos onde não é possível, por limitações de largura do espaço canal, disponibilizar passeios e canal de circulação automóvel com as larguras mínimas regulamentares. A passagem de transporte público em zonas de coexistência, apesar de possível deve ser desencorajada, por desvirtuar os principais fundamentos deste tipo de soluções de desenho urbano.

A necessidade de desenvolver soluções adaptadas ao contexto local e às carências da população, abrangendo um vasto território colide com as limitações ao nível da disponibilidade de recursos. Com a adoção de projetos piloto de urbanismo tático torna-se possível, através de intervenções temporárias e de baixo custo, testar o funcionamento de diferentes soluções e avaliar a receptividade da população. Elementos como floreiras, pinturas no piso, parklets e até outros objetos decorativos que funcionem como delimitadores do espaço podem ser utilizados nestas experiências, numa tentativa de organizar a via ou o espaço público. Apesar do seu carácter menos formal comparado com intervenções mais onerosas e demoradas, é essencial que qualquer um destes projetos piloto siga o seguinte faseamento estruturado.








-  **Caracterização da área de intervenção**
-  **Definição dos principais objetivos e da solução a implementar**
-  **Realização de sessões de trabalho com a população**
-  **Ajuste da solução a implementar e definição de um plano de acompanhamento**
-  **Implementação de medidas temporárias**
-  **Monitorização, avaliação e ajuste da intervenção**
-  **Conversão para intervenção permanente**

Fig. 88 Faseamento da aplicação de projetos piloto

Numa primeira fase deverão ser analisadas as principais limitações e potencialidades de cada área de estudo, a que se seguirá a definição dos principais objetivos da intervenção e as linhas gerais da intervenção. Nesta fase poderão já ser definidos elementos como a tipologia de desenho e mobiliário a implementar, alterações a sentidos de circulação e/ ou distribuição do estacionamento, bem como de quaisquer iniciativas de carácter lúdico que se possam vir a promover. Conforme exemplificado na figura anterior, é essencial que após esta primeira definição se envolva a comunidade escolar e toda a população interessada não só para avaliar a aceitação do projeto de urbanismo tático a implementar, mas também para incluir possíveis ajustes, garantindo sempre a sua viabilidade económica face ao impacto esperado. Mais, a uniformização da imagem de identidade destas intervenções é essencial para o seu fácil reconhecimento e aceitação.

Antes da intervenção deverá ser desenhado um plano de acompanhamento, incluindo a definição dos momentos e critérios de avaliação. No final de cada projeto, e mediante os resultados da avaliação, é decidida a conversão em intervenção permanente ou a reversão para a condição inicial. Idealmente, cada intervenção deverá ser programada com o objetivo de garantir a sua implementação no início dos meses de primavera, prevendo-se um período de teste entre os 4 e os 6 meses, abrangendo assim os meses com melhores condições climáticas para usufruto do espaço público. Todo o processo deverá ser bem divulgado pelo município, garantindo o conhecimento do projeto por todos os encarregados de educação e docentes.

I.06. – Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Redução de velocidade

O elemento-chave de qualquer estratégia de acalmia de tráfego passa pela limitação da velocidade de circulação automóvel, compatibilizando-a com as funções que a via desempenha e das atividades que a ladeiam. Os mais recentes dados da ANSR relativamente a outubro de 2023 revelam preocupação no aumento da sinistralidade. Os utentes vulneráveis (peões, e ocupantes de veículos de duas rodas) representam, em 2023, 48% das mortes e 59% dos feridos graves.

No contexto escolar de Vila Real, os arruamentos em redor dos estabelecimentos de ensino, em especial aqueles onde se praticam velocidades mais elevadas, carecem de medidas efetivas de acalmia de tráfego, como lombas reductoras de velocidade ou sobrelevação das passadeiras de acesso. Este tipo de infraestrutura constitui uma solução económica e eficaz em termos de redução da velocidade automóvel. Esta eficácia resulta da incomodidade imposta ao condutor durante a transposição de elevações introduzidas ao traçado longitudinal a velocidades superiores à velocidade de projeto. A presença de lombas e passadeiras elevadas não apenas desencoraja a velocidade excessiva dos veículos nas proximidades das instituições educacionais, mas também proporciona um ambiente mais seguro para os alunos, pais e peões em geral.

Importa referir, contudo, que esta aplicação não deve ser realizada em estrada sem passeios sendo que o peão necessita de ser protegido nos seus movimentos transversais e longitudinais.



Fig. 89 Exemplo de sobrelevação de passadeiras (Fonte: Street Design Guide)

A largura excessiva da faixa de rodagem é outra medida indutora à prática de velocidades de circulação excessivas. Do processo de diagnóstico ficou patente que esta é a uma realidade na envolvente direta a vários estabelecimentos de ensino em Vila Real. Para além de promover velocidades elevadas, a largura excessiva da faixa de rodagem retira consideravelmente espaço público à infraestrutura pedonal e potencialmente ciclável.

Esta medida visa devolver o espaço ao peão retirando protagonismo ao automóvel por meio de estrangulamento da faixa de rodagem nos acessos às escolas. Esta ação induz à redução da velocidade de circulação e, quando associada a passagens de peões, ao encurtamento da distância de atravessamento e, por consequência, da sua exposição ao risco de atropelamento.

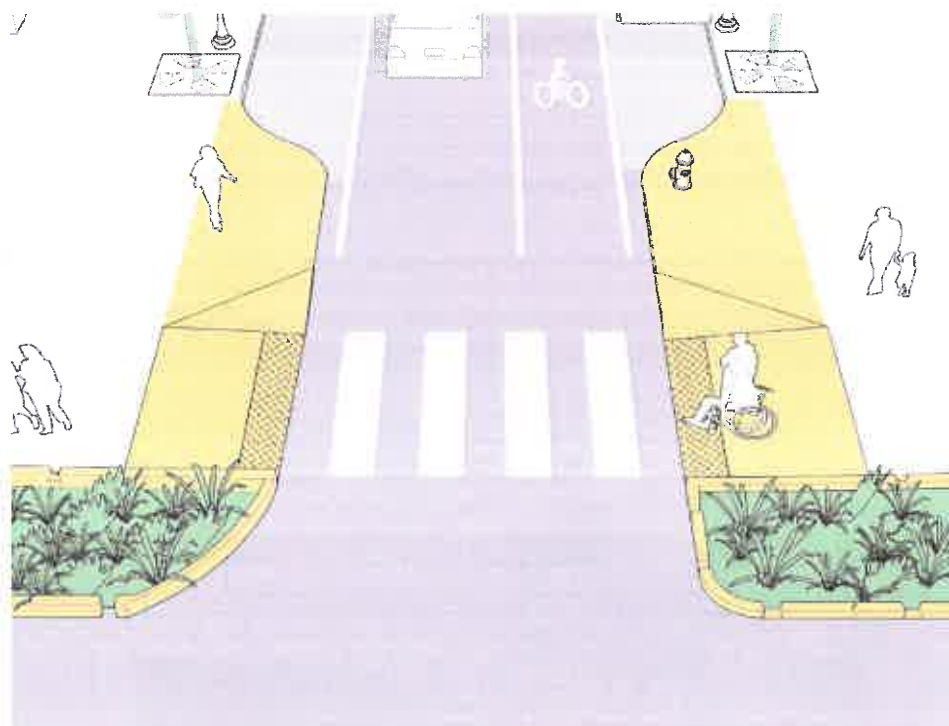


Fig. 90 Exemplo de Implementação de um estrangulamento de faixa de rodagem (Fonte: Street Design Guide)

1.07. – Acessibilidade Pedonal – Criação de redes seguras e confortáveis

Em linha com a criação de iniciativas de comboios pedonais (Pedibus) é fundamental, a nível de infraestrutura, garantir a existência de um caminho pedonal seguro e confortável, que permita a deslocação independente dos alunos entre os locais de residência e os estabelecimentos de ensino.

Percursos pedonais bem construídos, garantindo a existência de um canal de circulação com a largura mínima regulamentar, com um pavimento confortável, em bom estado de conservação, e corretamente iluminados são essenciais para garantir que os alunos possam caminhar com segurança até à escola. Outros aspetos passam pela qualidade visual dos percursos, onde a estrutura verde (arborização) tem um papel importante no aumento da atratividade das deslocações a pé.

Uma rede pedonal de qualidade é igualmente fundamental para promover a independência daqueles com mobilidade condicionada. Sem passeios adequados, estas pessoas enfrentam obstáculos significativos ao tentar chegar à escola ou participar de atividades escolares. Por garantir a qualidade dos percursos entre outros pontos de interesse da estrutura urbana, esta medida acaba por beneficiar um espectro mais largo da população, extravasando a comunidade escolar.

Com esta ação pretende-se a intervenção física nos troços das rotas pedonais na envolvente aos estabelecimentos de ensino onde foram identificadas deficiências. Como tal, esta incide apenas nos estabelecimentos localizados no interior dos limites da cidade de Vila Real, por se entender que apenas neste território existe potencial para fomentar as deslocações a pé.

Para além das intervenções sobre os passeios é importante acautelar também a segurança nos pontos de atravessamento da faixa de rodagem. Tal implica avaliar a necessidade de criação de novas passadeiras, a realocação de passadeiras existentes ou o reforço da sua pintura, bem como a avaliação das condições de iluminação e sinalização.

I.08. – Transporte Público - Colocação de abrigos nas paragens

As paragens, como porta de entrada no serviço de transporte público, são elementos fundamentais na experiência do utilizador, mas também na perceção de potenciais utilizadores. Qualquer intenção de melhorar a qualidade do serviço prestado não deverá, assim, passar apenas por alterações no serviço (aumento da velocidade média, frequências, etc.) mas também pelas condições de espera e acesso às paragens.

Como já havia sido referido no PMUS de Vila Real, apenas 15% das paragens no interior do território da cidade de Vila Real cumprem todos os requisitos de acessibilidade e conforto. Por outro lado, 24% das paragens não se encontram sinalizadas, dificultando a experiência aos utilizadores correntes e impossibilitando a sua utilização por potenciais utilizadores. Fora do território da cidade de Vila Real, e apesar de não existir um levantamento exaustivo das condições oferecidas pelas paragens de transporte público, é de esperar que o panorama seja equivalente ou pior do que aquele identificado no centro da cidade, onde a oferta de transporte público é superior.

A estratégia deve então passar, necessariamente, pela colocação, nas paragens mais próximas de cada estabelecimento de ensino, de um postalete contendo a informação sobre as linhas servidas e os horários de passagem. Quando o espaço no passeio o permita deverão ser instalados abrigos. A instalação de abrigos tradicionais, dispendo de painéis laterais de um ou ambos os lados da paragem, apenas é possível em localizações onde o passeio consiga comportar, em conjunto, o abrigo e o percurso pedonal acessível. Quando a largura do passeio não permite comportar ambos, uma solução de recurso pode passar pela utilização de abrigos em “L” invertido, sendo que o modelo de mobiliário urbano utilizado não deverá obstruir a visão da rua no sentido de chegada do autocarro.

1.09. – Acessibilidade Ciclável – Implementar estacionamento de bicicletas

A promoção da mobilidade ciclável é, atualmente, um dos grandes desígnios da política de mobilidade de várias cidades europeias, em linha com o reconhecimento das suas vantagens ao nível da redução do congestionamento, dos níveis de ruído e poluição e da promoção de um estilo de vida mais saudável.

Na estratégia desenvolvida no PMUS da Cidade de Vila Real, a população escolar foi vista como sendo a principal beneficiária do investimento em infraestrutura ciclável, apesar das limitações do espaço canal em grande parte da rede viária da cidade. Com o prolongamento da Ecopista do Corgo, e a criação de uma nova ligação pedonal entre a Meia Laranja e a Vila Velha, em conjunto com a execução de pequenos troços de ligação, seria possível servir os principais estabelecimentos de ensino do centro de Vila Real.

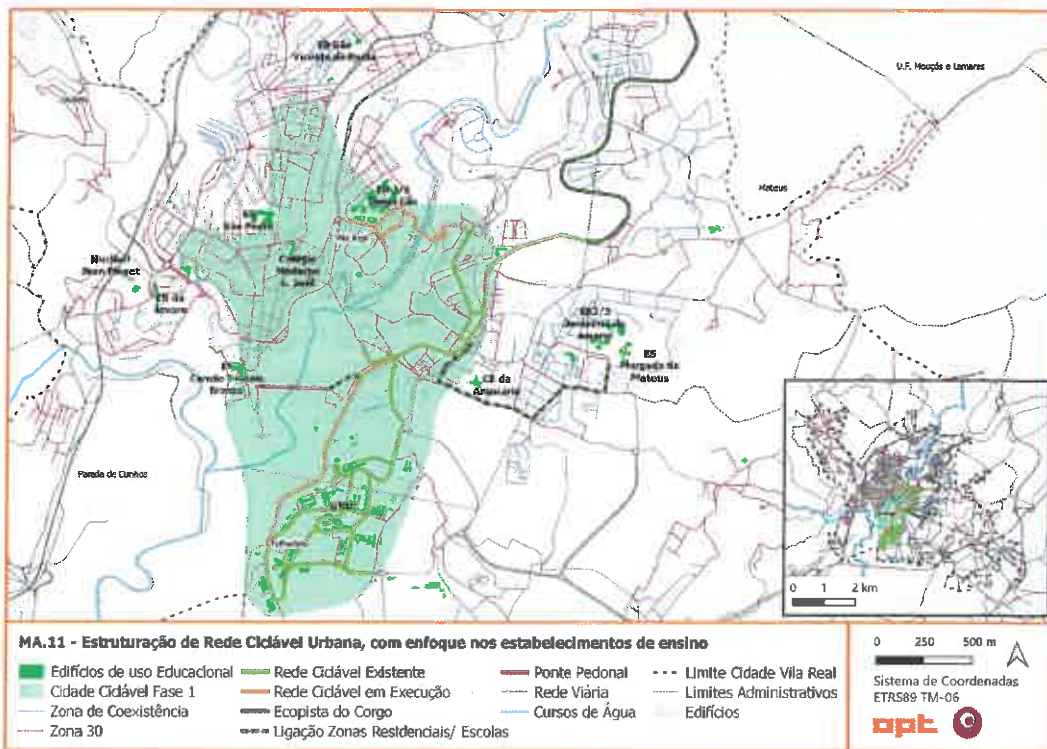


Fig. 91 Rede ciclável proposta no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável

Em linha com a criação de uma rede ciclável é essencial a materialização de uma rede de pontos de estacionamento para bicicletas e que funcionará como elemento de suporte da mobilidade ciclável. Na Escola Secundária Morgado de Mateus, EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral, ES São Pedro, ES Camilo Castelo Branco e EB 2/3 Diogo Cão torna-se essencial que seja disponibilizado um espaço seguro para os alunos estacionarem as bicicletas nas escolas.

A infraestrutura para estacionamento de bicicletas deverá localizar-se no interior dos estabelecimentos de ensino, próximo da sua entrada principal, privilegiando-se a infraestrutura em “U” ou outra solução semelhante que permita a fixação ao quadro da bicicleta e não apenas à roda, e, preferencialmente, protegido da chuva, devendo ser acautelado espaço para a sua expansão futura, numa perspetiva de aumento da utilização da bicicleta. Caberá à administração dos estabelecimentos privados de ensino a provisão de infraestrutura para o efeito.



Fig. 92 Exemplo de estacionamento para bicicletas em U

I.10. – Gestão do estacionamento na envolvente aos estabelecimentos de ensino

A gestão do estacionamento junto às escolas desempenha um papel crucial na segurança das crianças e na gestão do tráfego nas áreas escolares. Esta permite manter os veículos organizados e evitar congestionamentos desnecessários. Por sua vez, reduz o risco de atropelamentos e acidentes envolvendo crianças que estão a caminho ou a sair da escola. A implementação de soluções *Kiss & Go*, também conhecidas por *Kiss & Ride*, nos estabelecimentos de ensino são medidas cada vez mais adotadas em Portugal. Consistindo na formalização de uma zona próxima à entrada da escola onde os veículos podem deixar e recolher as crianças rapidamente, é possível fomentar a utilização mais expedita do espaço de estacionamento, reduzindo o tempo de procura de lugar, o estacionamento ilegal e, conseqüentemente, a fluidez de trânsito. O município de Vila Real tem vindo a apostar recentemente neste tipo de soluções, nomeadamente na EB 2,3 Diogo Cão, na ES Camilo Castelo Branco e no Colégio João Paulo II.

Em linha com a estratégia desenvolvida no PMUS, esta ação contempla a implementação de soluções Kiss&Go nos restantes equipamentos escolares no território da cidade de Vila Real.

Esta reorganização do espaço público tem custos reduzidos, pois necessita apenas da execução de marcações no pavimento e da instalação de sinalização vertical. A presença de forças de segurança, ou de profissionais da escola pode ser necessária nos primeiros dias ou semanas, para que as pessoas se habituem a cumprir as regras, nomeadamente o cumprimento dos tempos de paragem. Também é importante que a solução Kiss & Go seja avaliada regularmente para garantir a sua eficácia. As escolas poderão auscultar os pais e encarregados de educação, para obter feedback sobre a solução e identificar eventuais oportunidades de melhoria. A implementação desta solução deve ser vista como uma prioridade por todos os envolvidos no setor educativo, para garantir um ambiente seguro e saudável para toda a comunidade escolar.



Fig. 93 Exemplo de Kiss & Go em Vila Real

5.4 Gestão e Monitorização

Para a correta operacionalização deste Plano de Mobilidade Escolar é necessário a definição de uma estrutura de gestão capaz de articular as responsabilidades e capacidades técnicas dos diferentes intervenientes. Propõe-se, assim, a organização do modelo de gestão em dois níveis. A Comissão Executiva enquadrará os intervenientes da esfera de governação (política) enquanto a Equipa Técnica de Trabalho (operacional) assumirá uma postura operativa. Já o Conselho Consultivo incluirá os representantes dos diferentes agrupamentos escolares, garantindo a presença de um conjunto de agentes mais próximos dos beneficiários das ações.

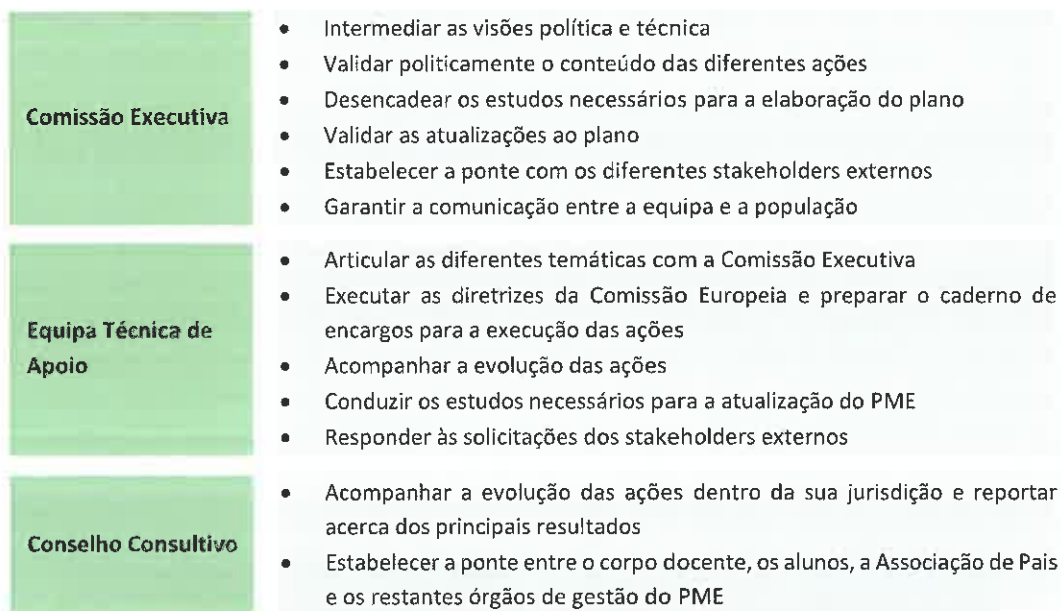


Fig. 94 Estrutura de Gestão

Nesta estrutura de gestão, a equipa técnica de apoio tem um papel fundamental, pois detém a responsabilidade de acompanhar a execução das ações. As fichas de ação, apesar de discriminarem os principais elementos da monitorização, nomeadamente a definição dos indicadores e metas, podem não garantir, por si só, a concretização da estratégia. De facto, é importante possibilitar a intervenção sobre o conteúdo do plano, sem esperar pelos resultados obtidos no final do seu período de vigência. Desta forma, é fundamental definir um Modelo de Monitorização, que permita acompanhar a evolução do sistema de mobilidade escolar, justificando tecnicamente todas as alterações necessárias. Essa é, aliás, uma das boas práticas da gestão da mobilidade urbana.

A monitorização do PME é, assim, um elemento-chave para o bom cumprimento da estratégia desenvolvida, exigindo a definição de métricas concretas de avaliação dos resultados atingidos ao longo do período de vigência do plano, bem como do método de avaliação. Este processo deve também ser flexível de forma a acomodar possíveis alterações aos objetivos estratégicos,

em linha com o processo de revisão do PME. De forma sintética, os principais objetivos da monitorização de PME apresentam-se de seguida.

Acompanhamento	<ul style="list-style-type: none"> • Medir os progressos da implementação das ações propostas • Fornecer informação sobre o efeito das ações executadas • Avaliar a contribuição das ações executadas para a prossecução dos objetivos do plano
Gestão do PME e apoio à decisão	<ul style="list-style-type: none"> • Produzir relatórios de acompanhamento que permitam identificar a necessidade de desenvolver medidas corretivas
Aprendizagem e melhoria na atuação	<ul style="list-style-type: none"> • Observar os resultados da estratégia desenvolvida sobre os principais indicadores de resultado • Comparar os resultados obtidos com o desempenho em contextos semelhantes
Comunicação e participação	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborar conteúdos destinados à Comissão Executiva, aos diversos parceiros/atores e à população sobre os resultados obtidos • Recolher informações sobre as medidas executadas

Fig. 95 Principais objetivos da monitorização

Assim, a cada ação encontra-se associada pelo menos um indicador de concretização e meta respetiva, que poderá ser de natureza qualitativa, por norma nas ações que dizem respeito à elaboração de estudos, ou de natureza quantitativa, nas ações associadas à execução de obra.

De forma a implementar com sucesso o sistema de monitorização é essencial a produção de relatórios ou pareceres periódicos (Relatórios do Estado da Mobilidade Escolar), permitindo acompanhar a evolução da implementação do PME. Estes serão apresentados à Assembleia Municipal. A periodicidade destes momentos de avaliação deverá estar em linha com o modelo de avaliação definido nas diferentes fichas de ação, embora seja recomendável que os mesmos sejam elaborados a cada ano, e onde conste a avaliação dos indicadores associados a cada ficha.

A recolha de informação nestes momentos intermédios, dada a complexidade e diversidade de indicadores e métricas, exigirá a combinação de diferentes métodos, com destaque para as ferramentas de catalogação e georreferenciação, designadamente os Sistemas de Informação Geográfica (SIG), permitindo a integração numa base de dados unificada.

6. Sessão de Participação Pública

6.1 Enquadramento

O momento de auscultação pública demonstrou ser uma ferramenta importante para a elaboração do consequente Plano de Ação, demonstrando o compromisso, quer da parte da equipa técnica, quer da parte do executivo municipal, em construir um instrumento participado. No dia 16 de maio de 2024, pelas 21h, decorreu na Escola Secundária de São Pedro, em Vila Real, uma Sessão de Participação Pública que reuniu cerca de 50 pessoas, na sua maioria Encarregados de Educação e Docentes, para que fossem ouvidas as suas preocupações, sugestões e ideias para a melhoria da mobilidade escolar no território, sendo estes os principais intervenientes e principais visados no plano em desenvolvimento.

A Sessão teve início no auditório da escola secundária, tendo o discurso de abertura ficado a cargo do Sr. Vereador das Acessibilidades, Mobilidade e Transportes, o Eng. Adriano Sousa, transmitindo aos presentes a importância de uma boa estratégia para a mobilidade do futuro, olhando em primeira mão para as escolas do município, com especial foco nas que se situam em meio urbano e comportam mais alunos, mas sem esquecer os locais mais remotos onde existe ainda um longo caminho a trilhar. Enalteceu ainda o longo e gratificante caminho que a mobilidade tem vindo a percorrer no município de Vila Real, reforçando a ideia de que este território deverá ser mais consciente e amigo do ambiente, poupando o uso do transporte individual, olhando para os transportes públicos e modos ativos como alternativas fiáveis e competitivas. O principal desígnio continua a ser fazer da cidade de Vila Real uma referência futura no que à Mobilidade diz respeito, começando por ensinar as gerações mais jovens e educando os comportamentos de quem se desloca na atualidade no concelho.

Terminado o discurso de abertura, procedeu-se à apresentação do Plano de Mobilidade Escolar, sendo feita uma introdução aos desafios e problemas que as crianças e jovens podem encontrar no caminho para a escola, as inseguranças com que lidam os pais para que não permitam a deslocação autónoma dos seus filhos através, por exemplo, de uma bicicleta e o porquê da preocupação em deixar os alunos junto dos portões das escolas. Toda esta problemática foi bem elencada pela Eng.^a Sandra Vasconcelos Lameiras, que demonstrou ainda exemplos de boas práticas de mobilidade suave em território nacional, para surpresa da audiência presente, que normalmente os associam a outros contextos europeus.

De seguida, o Eng. Miguel Lopes procedeu à apresentação do diagnóstico do PME, apresentando as principais conclusões deste processo, tendo os resultados do inquérito recebido uma posição de destaque.

O momento que se seguiu mostrou-se de singular importância, uma vez que se realizou uma dinâmica de grupo, tendo os participantes sido divididos por agrupamentos de escolas, aos quais se juntaram intervenientes interessados, em representação de instituições de ensino privadas existentes no concelho, sendo exemplos o Colégio São José e o Nuclisol Jean Piaget, a convite do executivo municipal. Assim, nas salas encontraram-se encarregados de educação, direção das diferentes escolas, docentes, forças de segurança, com representantes da Polícia de Segurança Pública (PSP) e Guarda Nacional Republicana (GNR), e representantes dos Transportes Urbanos de Vila Real (TUVR), tentando sempre que estes se dividissem pelo

agrupamento a que estavam afetos, quer pela sua situação profissional (local onde lecionavam) ou onde tinham inscritos os seus educandos. Os grupos de trabalho ficaram a cargo de diferentes membros da equipa técnica da OPT.

Tab. 14 Distribuição dos membros da equipa técnica na sessão de participação

Grupo	Elemento responsável	Área de formação
AE Morgado de Mateus	Miguel Lopes	Engenharia Civil
AE Diogo Cão	André Pinto	Geografia
ES Camilo Castelo Branco	Cristiana Morais	Engenharia Civil
ES São Pedro	João Maia	Engenharia Civil

Chegados às diferentes salas, os intervenientes nestas Sessões Participativas foram convidados a apresentarem-se uns aos outros de forma rápida, procedendo ao preenchimento de uma pequena ficha de participante para recolha de dados pessoais, situação perante o agrupamento de escolas em questão e ainda duração dessa mesma situação. Após este preambulo, foram abordados com algumas questões como:

- Como diria que são feitas a maioria das deslocações para a escola onde trabalha/tem inscrito o seu educando?
- Qual é o motivo para existirem problemas de congestionamento de trânsito à porta da sua escola?
- Como funcionam os transportes públicos na escola onde trabalha/tem o seu educando? Gostaria que se deslocassem através deste meio?
- Que problemas observa na deslocação e chegada à escola de trabalho/onde leciona o seu educando?
- Acha possível o encerramento da rua em frente à sua escola para benefício de deslocações a pé ou outros modos suaves?

No final desta sessão tomou a palavra para o discurso de encerramento o Sr. Vice-Presidente e Vereador da Educação e Ensino, o Dr. Alexandre Favaio, que enalteceu a importância do Plano de Mobilidade Escolar para o futuro da cidade de Vila Real, sobretudo para com as gerações vindouras, numa tentativa de mudança de mentalidade. Tal deve-se ao facto de que são os mais jovens que consciencializam os mais velhos a tomar comportamentos e hábitos mais saudáveis, mudando as dinâmicas de um município que se tem vindo a transformar ao longo das últimas décadas, apesar das elevadas taxas de utilização do automóvel que ainda se registam.

6.2 Caracterização da amostra dos participantes

A caracterização do perfil dos participantes permite identificar, em linhas gerais, a relação dos participantes com o sistema de ensino.



Fig. 96 Situação dos Participantes na Sessão de Participação Pública

É possível verificar que os encarregados de educação representam a maioria dos participantes (39%), sendo que outros participantes partilham esta relação com a atividade docente (9%) ou com atividade não docente no meio escolar (2%). Tal significa que 50% dos participantes são encarregados de educação de alunos que frequentam o sistema de ensino público. A restante parcela dos participantes é composta pela classe Funcionário(a) (14%), Direção e Forças de Segurança, ambas com 9%, Professor(a) (7%) e a categoria “Outros” com a mesma percentagem. Cerca de 4% de participantes indicou a inexistência de qualquer relação com os diferentes agrupamentos ou escolas visados. Segue-se a análise à antiguidade desta relação.

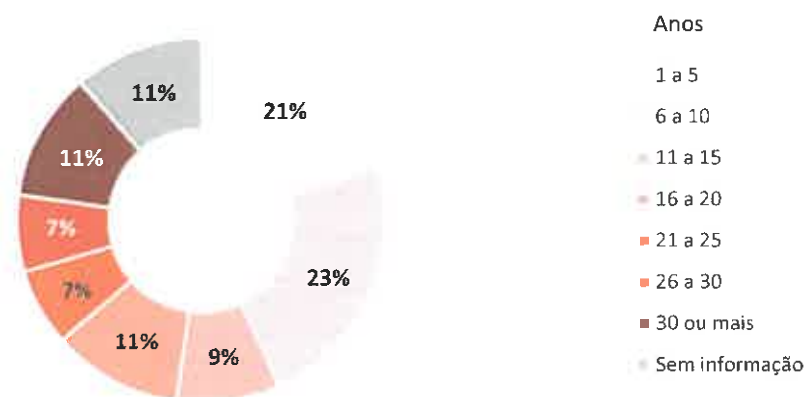


Fig. 97 Duração da situação descrita na Ficha de Participante

Olhando à antiguidade do relacionamento verifica-se que as duas primeiras classes (de 1 a 5 anos – 21% e 6 a 10 anos – 23%) englobam a maioria dos participantes, somando 44%. Seguem-se as classes “16 a 20 anos” e ainda “30 ou mais anos” ambas com 11% dos participantes. Para a classe “11 a 15 anos” verificaram-se 9% de respostas e nas classes finais de “21 a 25 anos” e “26 a 30 anos” ambas registam 7%. Refere-se ainda que 11% das respostas recolhidas não apresentava qualquer tipo de informação para registo desta informação de relacionamento e antiguidade.

6.3 Reflexão sobre os contributos

6.3.1 Introdução

Nesta sessão cada participante foi convidado a preencher três fichas de validação (uma por cada eixo temático do plano de ação do PME). Foi pedido a cada grupo a eleição de um porta-voz e o preenchimento conjunto de três fichas que representassem o grupo, sendo importante o consenso entre todos para a apresentação de uma solução que fizesse exprimir o seu trabalho enquanto grupo, transparecendo-o *a posteriori* para a discussão e apresentação final que iria ser realizada uma vez mais no auditório. Esta solução permite confrontar diferentes pontos de vista, uma vez que o território, bem como a localização e abrangência de cada grupo são, naturalmente, diferentes.

6.3.2 Agrupamento de Escolas Diogo Cão

Na sala destinada ao Agrupamento de Escolas Diogo Cão contabilizaram-se 11 pessoas. É importante ter em linha de conta que este é o único agrupamento que não leciona o ensino secundário, o que poderá ter impacto na pertinência das ações a enquadrar.

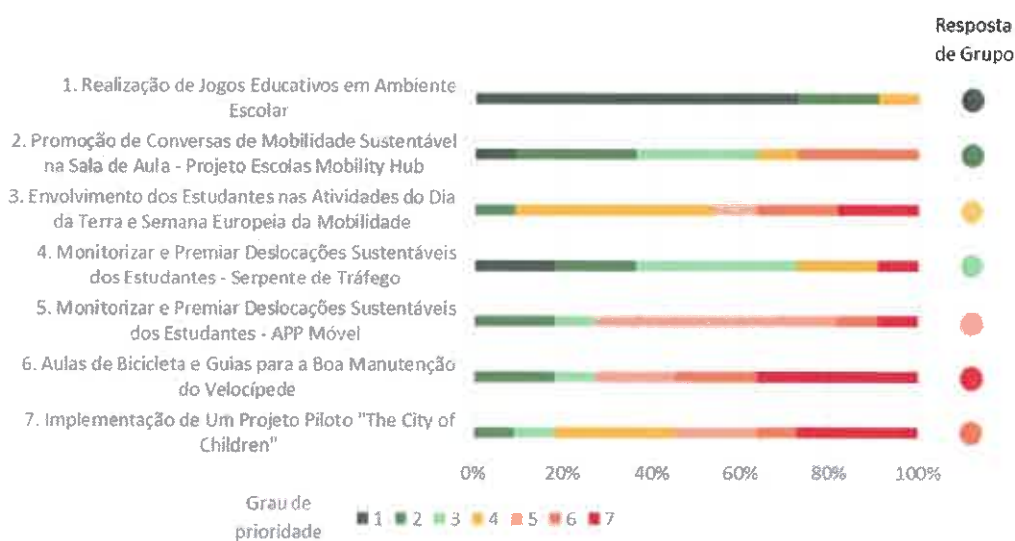


Fig. 98 Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Diogo Cão às ações da temática ‘Educação’

Nos exercícios de pontuação individual, realizado num primeiro momento, destaca-se como mais relevante a realização de Jogos Educativos em Ambiente Escolar (ação nº1), que reuniu consenso no exercício de pontuação de grupo. A segunda e terceira ações entendidas como sendo mais importantes dizem respeito à Promoção de Conversas de Mobilidade Sustentável na Sala de Aula – Projeto Escolas *Mobility Hub* (ação nº2) e a monitorização e premiação das Deslocações Sustentáveis dos Estudantes através de jogos como a Serpente de Tráfego (ação nº4). No extremo oposto de importância encontram-se a implementação de uma App móvel para monitorização das deslocações dos estudantes (ação nº5), uma vez que nem todos os alunos e encarregados de educação terão as mesmas oportunidades de escolha por soluções sustentáveis, olhando à localização das várias escolas e ao local onde vivem. Isto implicaria também o uso do telemóvel por parte dos mais novos ou uma constante monitorização junto dos pais, algo que não foi considerado importante. Também a ação vocacionada às Aulas de Bicicleta e Guias para a Boa Manutenção do Velocípede (ação nº6) não foi considerada importante, uma vez que a idade dos alunos é ainda demasiado baixa para que possam realizar esta deslocação de forma autónoma. A ação relacionada com a implementação de um Projeto Piloto “The City of Children’ (ação nº7) reuniu também um baixo nível de consenso quanto à sua importância, por se defender que será de difícil operacionalização.

Segue-se a análise ao segundo eixo de atuação ‘Comportamentos’.

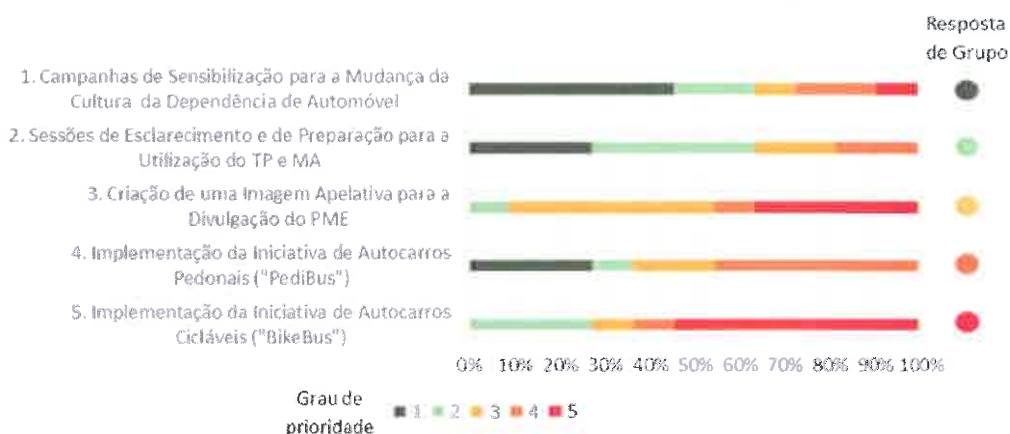


Fig. 99. Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Diogo Cão às ações da temática ‘Comportamentos’

Neste segundo eixo, a Conceção e Desenvolvimento de Campanhas de Sensibilização para a Mudança da Cultura Instalada da Dependência do Automóvel (ação nº1), bem como a realização de Sessões de Esclarecimento e de Preparação para a Utilização do Transporte Escolar e/ou Modos Ativos nas Deslocações das Crianças (ação nº2) foram tidas como as ações mais relevantes. No extremo inverso encontram-se as ações 4 e 5, visando a implementação de Autocarros Pedonais e Cicláveis, respetivamente, por se entender que a aposta no transporte público deve ser prioritária.

Segue-se a análise à temática ‘infraestrutura e planeamento’.

Resposta de Grupo

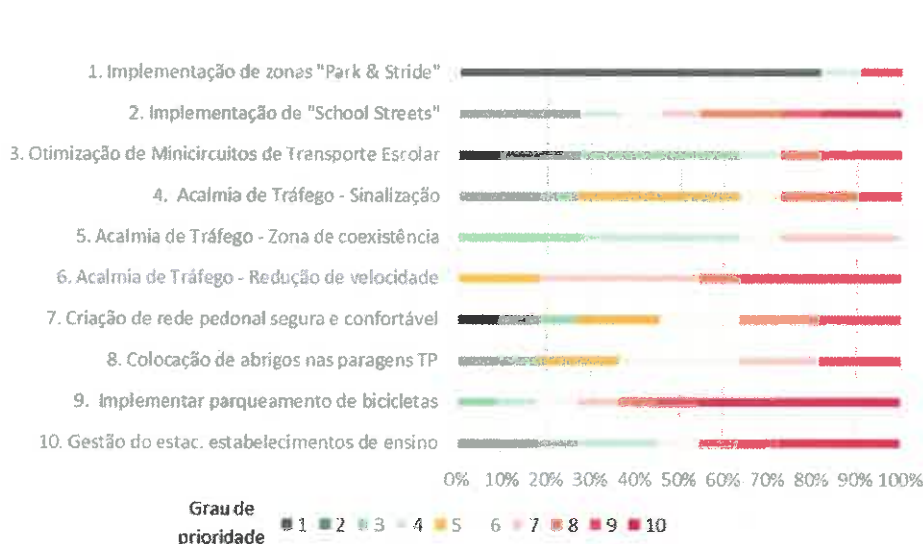


Fig. 100 Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Diogo Cão às ações da temática 'Infraestrutura e Planeamento'

Na temática da Infraestrutura e Planeamento, a ação relacionada com a Implementação de zonas "Park & Stride" (ação nº1) reuniu aprovação de praticamente todos os participantes como a mais importante, quer no exercício de grupo quer no exercício individual, seguida da Implementação de School Streets (ação nº2). Neste sentido, a discussão versou a possibilidade da realização de experiências nas diversas escolas do agrupamento, principalmente de 1º ciclo, dada a impossibilidade de encerramento da rua onde se localiza a escola sede do agrupamento, pela necessidade de garantir o acesso ao Centro de Saúde aqui localizado.

Em linha com a importância atribuída ao transporte público, outra ação de destaque diz respeito à Otimização dos Minicircuitos de Transporte Escolar.

Em sentido contrário, a implementação de estacionamento de bicicletas (ação nº9) surgiu como a ação na qual os participantes, individualmente, depositaram menor importância, embora a gestão do estacionamento na envolvente aos estabelecimentos tenha sido, após discussão, aquela menos relevante. Os resultados permitiram também identificar, na discussão individual, a fraca relevância dada à implementação de medidas de acalmia de tráfego para a redução da velocidade (ação nº6).

6.3.3 Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus

No grupo dedicado ao Agrupamento de Morgado de Mateus, com 11 participantes, identificaram-se diferenças significativas face aos resultados do anterior agrupamento escolar.

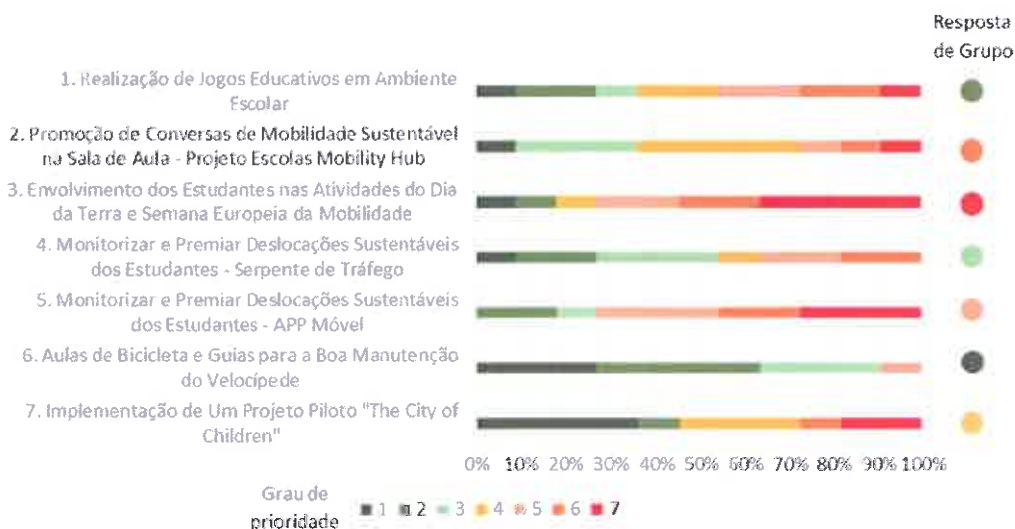


Fig. 101 Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus às ações da temática ‘Educação’

No eixo da educação, ações como a realização de Aulas de Bicicleta e Guias para a Boa Manutenção do Velocípede (ação nº6), assim como a implementação de um Projeto Piloto “The City of Children” (ação nº7) reuniram maior apoio, replicando no exercício de grupo os resultados do exercício individual. Em ordem contrária, a monitorização e premiação das deslocações sustentáveis dos estudantes (ação nº5), pelas mesmas razões apontadas pelo grupo anterior, e o Envolvimento Ativo dos Estudantes na Organização de Atividades no Dia da Terra e Semana Europeia da Mobilidade (ação nº3), pela baixa pertinência e visibilidade na sociedade, surgem como aquelas que foram consideradas menos importantes.

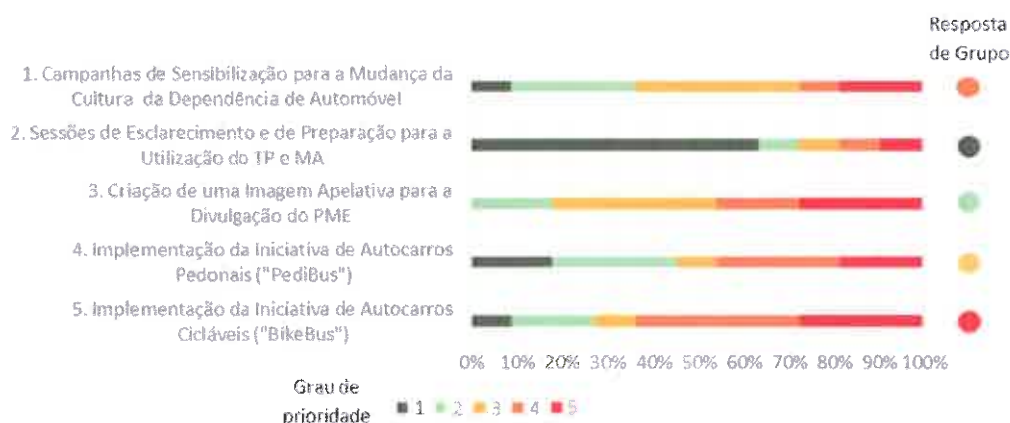


Fig. 102 Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus às ações da temática ‘Comportamentos’

Olhando para o eixo dos Comportamentos, os participantes deste agrupamento deram prioridade às sessões de Esclarecimento e de Preparação para a Utilização do Transporte Escolar e/ou Modos Ativos nas Deslocações das Crianças (ação nº2), demonstrando ser a ação mais importante de entre as 5 opções apresentadas. A implementação de Autocarros Cicláveis (ação nº5) surgiu em ordem contrária como a medida considerada menos importante, pela fraca qualidade da infraestrutura ciclável existente. É também importante referir que a discussão neste grupo se desenvolveu em torno da necessidade de melhorar a atratividade do transporte público e minimizar os constrangimentos no tráfego automóvel na escola sede, relegando a utilização da bicicleta, em especial pelos mais novos, para um papel secundário.

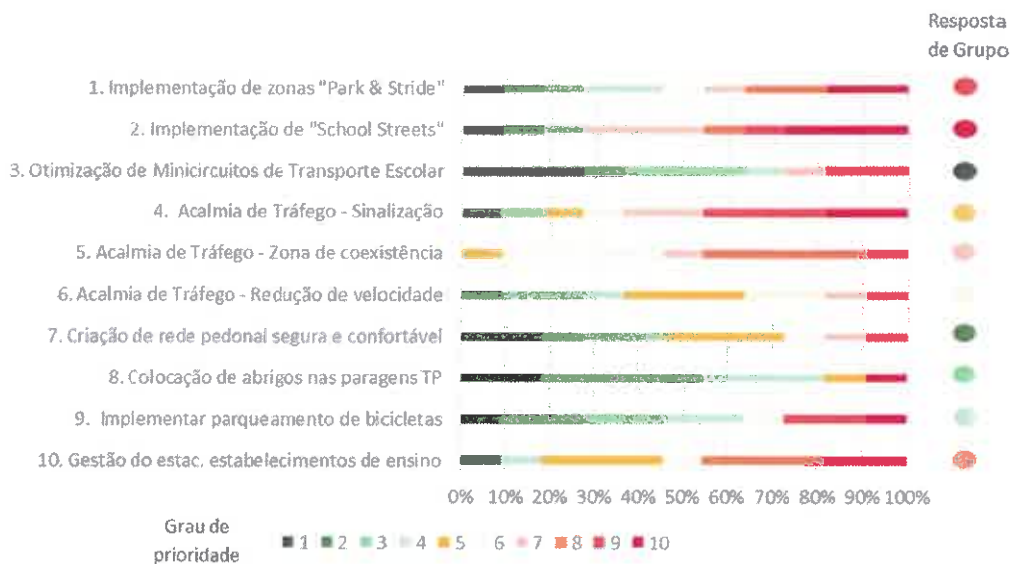


Fig. 103 Opinião dos participantes do Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus às ações da temática 'Infraestrutura e Planeamento'

Olhando para o eixo da Infraestrutura e Planeamento, a colocação de abrigos nas paragens de transporte público (ação nº8) surgiu como a mais importante, acompanhada de outras como a otimização de Minicircuitos de Transporte Escolar (ação nº3) ou a implementação de estacionamento de bicicletas (ação nº9). De forma inversa, a implementação de medidas de Acalmia de Tráfego através de zonas de coexistência (ação nº5), sinalização (ação nº4) e a implementação de "School Streets" (ação nº2) não foram consideradas importantes para os participantes deste grupo.

6.3.4 Escola Secundária Camilo Castelo Branco

Para o grupo de participantes afetos à Escola Secundária Camilo Castelo Branco (10 participantes) importa singrar que a população escolar é já adolescente, sendo que algumas medidas não foram tidas em consideração pelos participantes. Como tal, no eixo da Educação, as ações que receberam maior importância por parte do grupo de trabalho foram a promoção de Conversas de Mobilidade Sustentável na Sala de Aula – Projeto Escolas *Mobility Hub*' (ação nº2), a realização de aulas de Bicicleta e Guias para Boa Manutenção do Velocípede (ação nº6) e ainda a monitorização e premiação de Deslocações Sustentáveis dos Estudantes através de uma app móvel (ação nº5). Pela justificação dada no início se compreende que a realização de jogos Educativos em Ambiente Escolar (ação nº1) foi rejeitada pelos participantes, bem como a promoção de iniciativas como a serpente de tráfego (ação nº4) não se considera apropriada para os educandos desta instituição. Pelos motivos elencados, na resposta de grupo foi atribuída a cotação de “menos importante” nas ações 1 e 4.

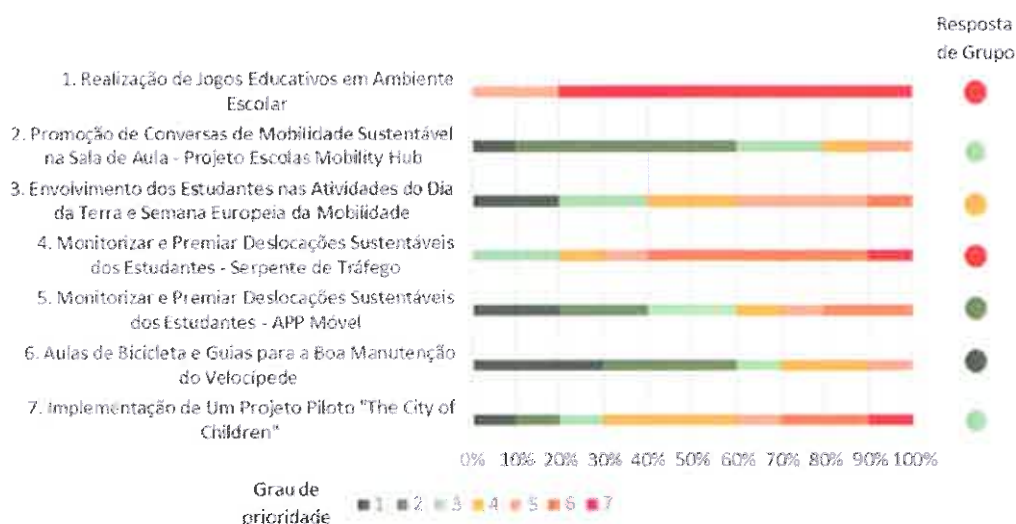


Fig. 104 Opinião dos participantes da Escola Secundária Camilo Castelo Branco às ações da temática 'Educação'

No que respeita ao tema dos Comportamentos destaca-se a polarização nas ações vocacionadas à implementação de autocarros pedonais e cicláveis (ações 4 e 5), com as opiniões a variar entre a prioridade mínima e máxima. A criação de uma imagem apelativa (ação nº3) foi, em termos gerais, aquela vista como menos prioritária. No momento final desta discussão a realização de sessões de esclarecimento foi entendida como sendo aquela com maior nível de prioridade, estando a implementação de autocarros pedonais no extremo inverso.

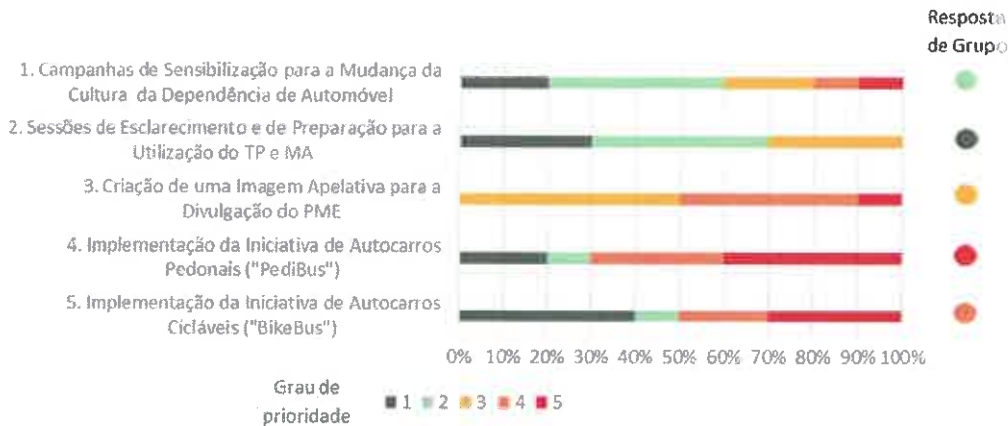


Fig. 105 Opinião dos participantes da Escola Secundária Camilo Castelo Branco às ações da temática 'Comportamentos'

O último eixo de análise, 'infraestrutura e planeamento', demonstrou um elevado grau de discordância com a priorização de ações relacionadas com a implementação de zonas "Park & Stride" e de "School Streets" (ações nº1 e nº2), principalmente devido à própria localização da escola, numa zona de velocidade reduzida e com reduzido volume de tráfego. Por outro lado, a intervenção na rede pedonal (ação nº7) e na infraestrutura de transporte público (ação nº8) foram vistas como mais prioritárias. Após a discussão de grupo a linha de raciocínio manteve-se, acrescentando-se também a rejeição à implementação de zonas de coexistência e a medidas que promovam a redução da velocidade automóvel.

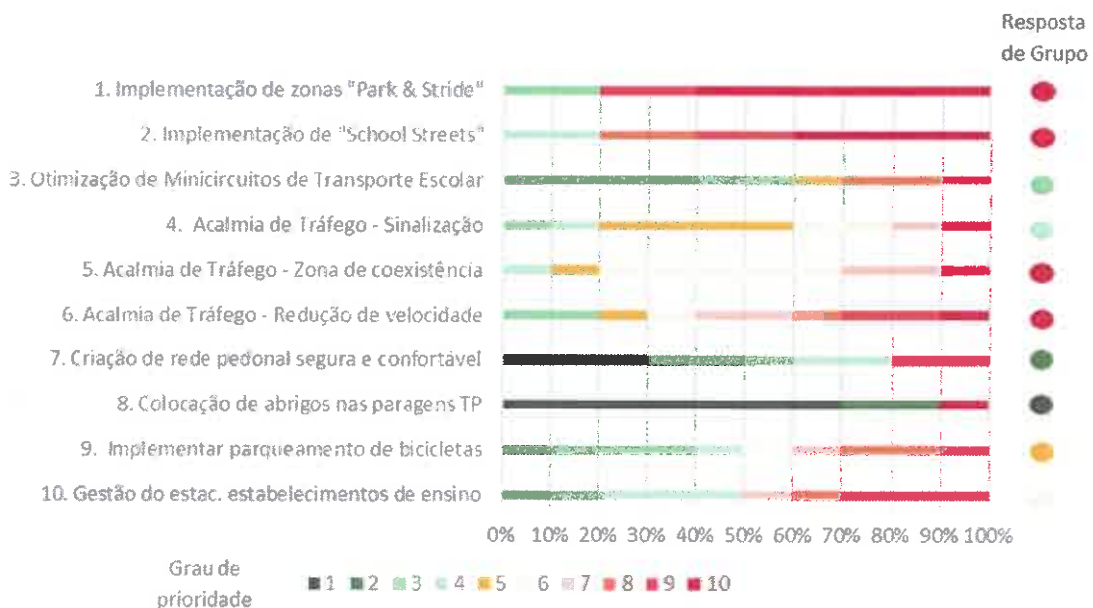


Fig. 106 Opinião dos participantes da Escola Secundária Camilo Castelo Branco às ações da temática 'Infraestrutura e Planeamento'

6.3.5 Escola Secundária de São Pedro

O grupo da Escola Secundária de São Pedro reuniu 12 elementos para a dinâmica de trabalho. No eixo da educação a opinião individual dos participantes aponta para uma maior priorização das ações vocacionadas à realização de jogos educativos (ação nº1), a promoção de conversas de mobilidade (ação nº2) e o envolvimento dos estudantes nas atividades do dia da terra e da Semana Europeia da Mobilidade (ação nº3). Porém foi possível identificar níveis de prioridade quer elevados, quer reduzidos em todas as ações deste eixo temático, o que dificultou a chegada a um consenso do grupo. No final entendeu-se que a promoção de conversas de mobilidade sustentável (ação nº2) e a realização de aulas de bicicleta (ação nº6) são as ações prioritárias, em contraste com a realização de jogos educativos em ambiente escolar (ação nº1) e a realização de iniciativas como a serpente de tráfego para premiação das deslocações dos estudantes (ação nº4).

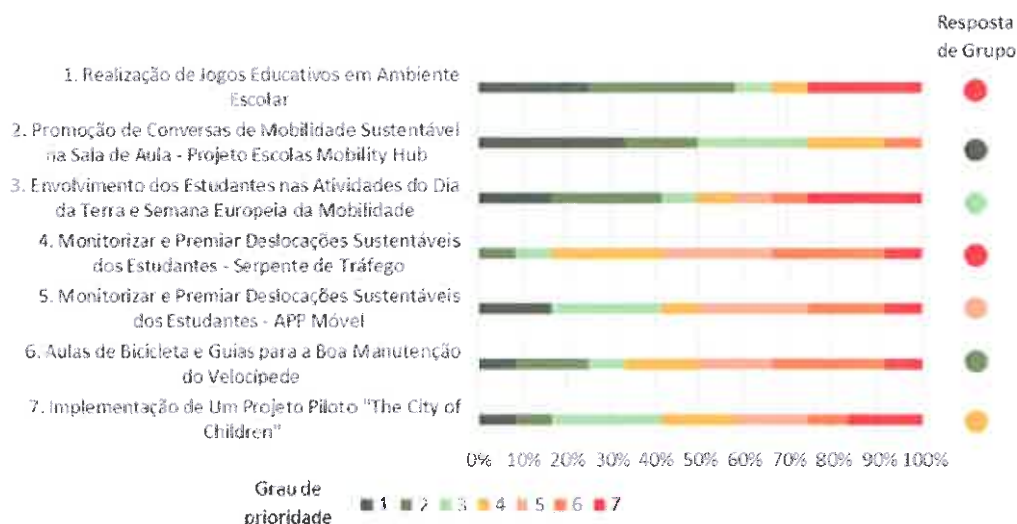


Fig. 107 Opinião dos participantes da Escola Secundária de São Pedro às ações da temática 'Educação'

Para o segundo eixo em consideração as questões da sensibilização para a mudança comportamental (ação nº1) e a promoção de sessões de esclarecimento (ação nº2) reuniram consenso como sendo as ações mais prioritárias. Num primeiro momento a implementação de autocarros cicláveis e pedonais (ações nº4 e nº5) foram reconhecidas como sendo as menos prioritárias. Porém, após a discussão de grupo foi identificado algum valor acrescentado na promoção de autocarros cicláveis para a promoção da utilização da bicicleta pelos alunos.

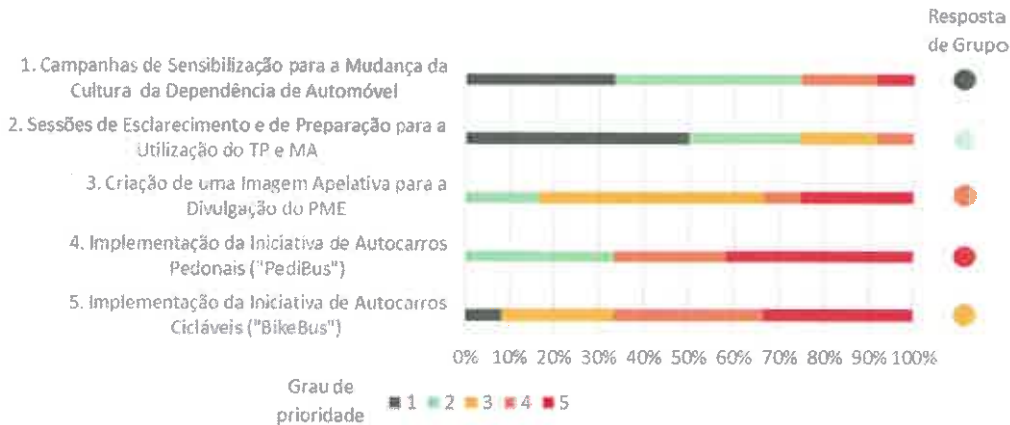


Fig. 108 Opinião dos participantes da Escola Secundária de São Pedro às ações da temática 'Comportamentos'

No último tema desta dinâmica, a **Infraestrutura e Planeamento**, destaca-se a necessidade de reduzir o número de veículos nas imediações dos estabelecimentos de ensino, através da implementação de zonas de "Park and Stride" (ação nº1) e de "School Streets" (ação nº2). Também com um elevado grau de importância tem-se a necessidade da criação de uma rede pedonal segura e confortável (ação nº7) e a colocação de abrigos nas paragens de TP (Ação nº8). A implementação de medidas de acalmia de tráfego, inicialmente entendidas como prioritárias pelos participantes, foram no final desta discussão, remetidas para um nível secundário. É importante compreender que na envolvente a esta escola foram realizadas intervenções recentes no espaço público e no esquema de circulação rodoviária, numa tentativa de humanizar o espaço envolvente e de resolver alguns dos principais constrangimentos de trânsito.

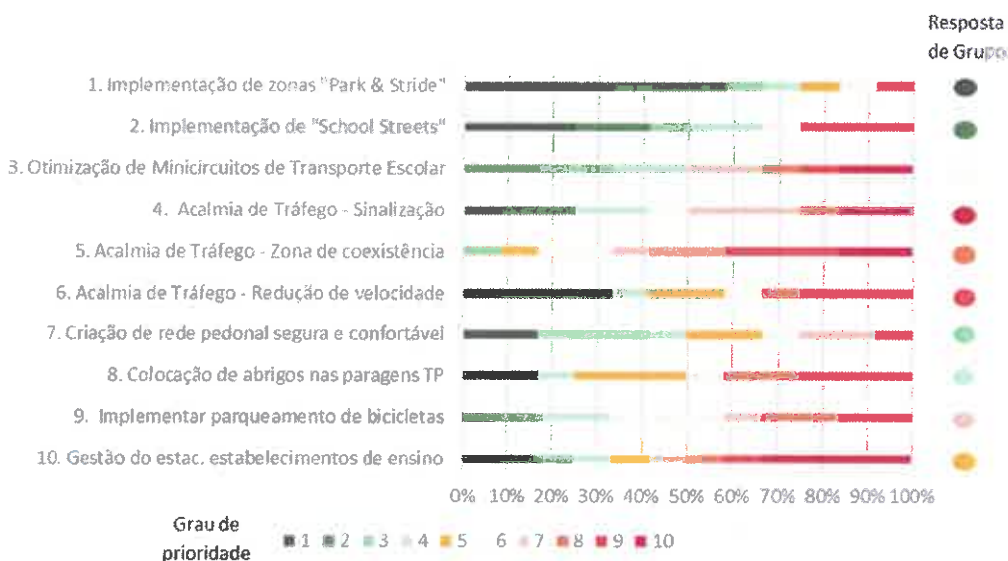


Fig. 109 Opinião dos participantes da Escola Secundária de São Pedro às ações da temática 'Infraestrutura e Planeamento'

6.3.6 Análise Geral

Este subcapítulo agrupa as respostas de todos os participantes nesta sessão, funcionando como uma síntese desta reflexão.

No primeiro eixo temático identificam-se opiniões divergentes em todas as ações em análise, embora seja possível identificar uma ligeira preferência para um conjunto mais restrito de ações. A realização de jogos educativos em ambiente escolar (ação nº1), a promoção de conversas de mobilidade sustentável (ação nº2) e a introdução de aulas de bicicleta aos estudantes (ação nº6) foram entendidas como sendo mais prioritárias, dando assim mais destaque às questões da formação e ao debate em ambiente escolar, do que propriamente condicionar a ação conforme os hábitos de mobilidade dos estudantes, como seria o caso através da promoção de jogos como a serpente de tráfego (ação nº4) ou a disseminação de uma app móvel (ação nº 5).

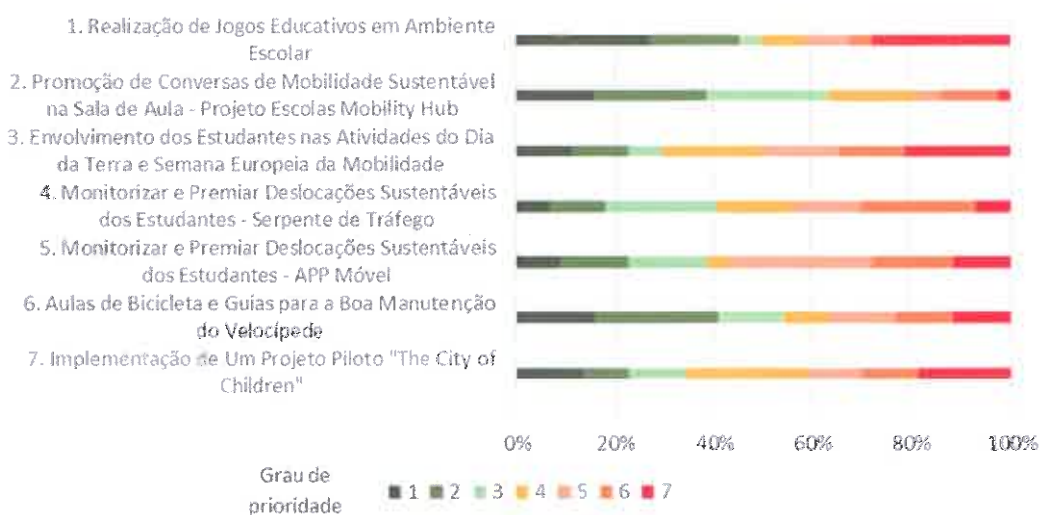


Fig. 110 Resumo da opinião dos participantes às ações da temática 'Educação'

Passando para a área temática dos comportamentos identificou-se, nesta sessão, a priorização da realização de campanhas de sensibilização (ação nº1) e de sessões de esclarecimento (ação nº2), estando estes resultados em linha com aqueles obtidos na área temática anterior. Estes resultados contrastam com a implementação de autocarros pedonais e cicláveis (ações nº4 e 5), por se entender que, em termos globais, é essencial atuar preventivamente para a alteração comportamental.

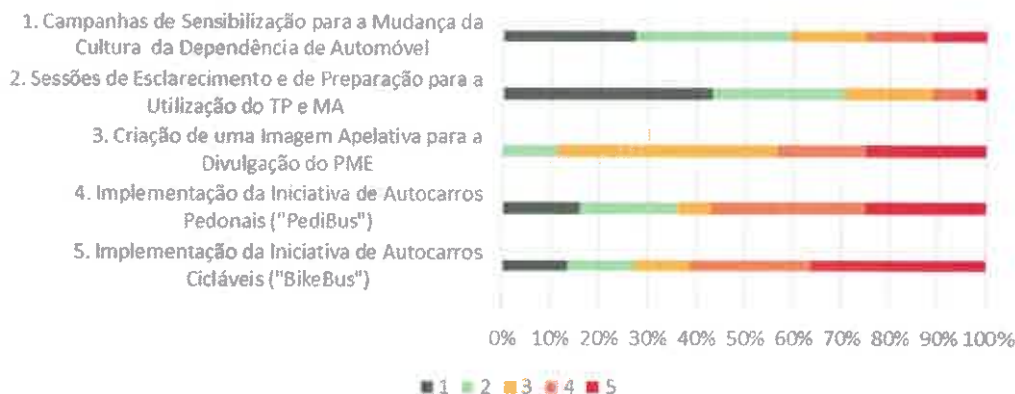


Fig. 111 Resumo da opinião dos participantes às ações da temática 'Comportamentos'

No último eixo Infraestrutura e Planeamento, os participantes priorizaram a implementação de zonas "Park & Stride" (ação nº1), o investimento na melhoria da rede pedonal (ação nº7) e a melhoria das condições nas paragens de transporte público (ação nº8), seguido da otimização dos minicircuitos de transporte escolar (ação nº3) e de "school streets" (ação nº2). Por outro lado, ações como a implementação de zonas de coexistência (ação nº5), de medidas que fomentem a redução da velocidade de circulação automóvel (ação nº 6), o reforço do estacionamento de bicicletas (ação nº9) e gestão do estacionamento automóvel (ação nº10) surgem como aquelas entendidas como sendo menos importantes.

Em suma, fica evidente a vontade em reduzir o tráfego automóvel nas envolvente aos estabelecimentos de ensino e , em simultâneo, melhorar as condições da infraestrutura quer para a circulação a pé, quer para a utilização do transporte público.

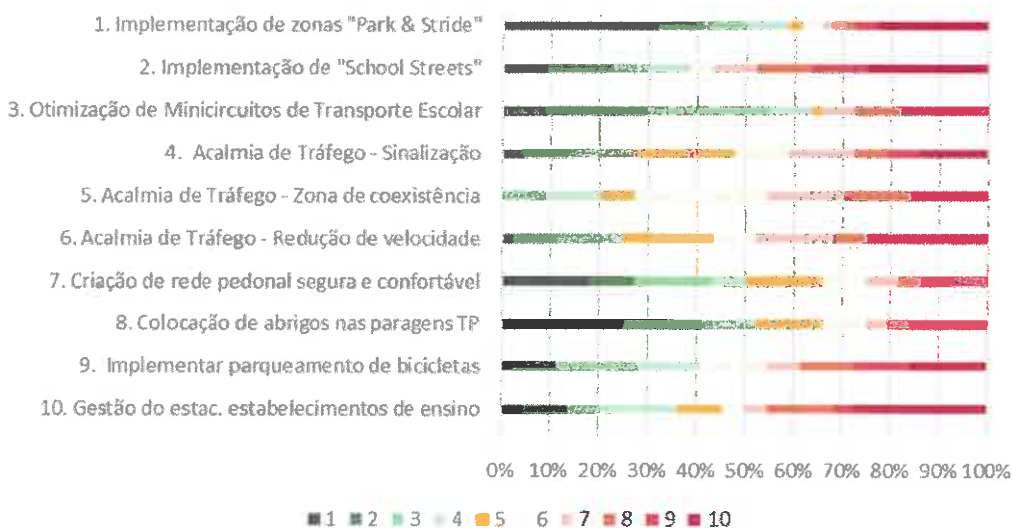


Fig. 112 Resumo da opinião dos participantes às ações da temática 'Infraestrutura e Planeamento'

6.4 Recolha de Problemas, Ideias e Sugestões

Tendo por base as questões colocadas no início das dinâmicas de grupo, bem como todo o debate que se desenrolou, foram recolhidas diferentes opiniões e perspetivas, com o objetivo de promover a alteração dos hábitos de mobilidade da população escolar.

Os constrangimentos provocados nas horas de entrada e saída dos alunos na envolvente aos principais estabelecimentos de ensino do concelho, não só ao início da manhã e ao final da tarde, mas também durante a hora de almoço, são um reflexo da excessiva utilização do automóvel nos movimentos pendulares dos estudantes. A “necessidade” de deixar os alunos o mais próximo possível da entrada do estabelecimento de ensino levou o município a procurar, recentemente, alternativas para mitigar o impacto desta realidade. Os pontos de entrada e saída de estudantes (Kiss & Go) demonstraram-se como sendo insuficientes, não propriamente pela sua dimensão, mas pela perversão na sua utilização, sendo utilizados como estacionamento durante todo o dia. Esta situação foi relatada em especial na Escola Diogo Cão e no Centro Escolar das Árvores. Ao mesmo tempo, e face ao défice de estacionamento, é comum verificar-se o estacionamento abusivo em torno das sedes dos agrupamentos, em especial da Escola Secundária Morgado de Mateus, EB 2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral e ainda a EB 2/3 Diogo Cão.

Face ao congestionamento e aos constrangimentos causados à natural fluidez do tráfego, torna-se frequente o buzinar dos automobilistas, perturbando o ambiente escolar. Ao mesmo tempo, a perda de visibilidade dos peões causada pelo estacionamento ilegal aumenta seriamente o risco de atropelamentos. Outra das questões apontadas tem a ver com a fiscalização, sendo evidenciado que quando existem campanhas e um patrulhamento ativo, em mobilizações como o programa “Escola Segura”, o comportamento dos automobilistas melhora significativamente, tornando-se mais responsáveis e as situações problemáticas e até de transgressão da lei reduzem para menos de metade. Os professores e encarregados de educação pedem por isso que exista um maior cuidado por parte das forças de segurança nas horas de entrada e saída das escolas, para que se reduza a confusão, o congestionamento e se consiga um maior sentido cívico e cumprimento da lei.

No que respeita ao Transporte Público a principal carência identificada diz respeito à informação disponibilizada ao público, sendo essencial apostar, em primeira mão, na divulgação da oferta existente por parte do operador e do município, diretamente nos estabelecimentos de ensino, com especial relevância no início do ano lectivo. Outro dos problemas identificados, em especial pelos encarregados de educação, diz respeito ao facto de, em certos casos, a paragem de autocarro se encontrar distante do estabelecimento de ensino, apresentando assim a necessidade de os serviços passarem sempre à porta das escolas. Simultaneamente, entendeu-se como importante dar resposta às necessidades dos alunos com mobilidade condicionada, providenciando, assim, as mesmas condições de mobilidade a toda a população.

Olhando para os Modos Ativos, é importante ter em consideração que a utilização da bicicleta se tem mantido, historicamente, em níveis muito baixos. Para além da topografia pouco favorável do concelho, foi apontada a falta de infraestrutura dedicada, não apenas para a circulação, mas também para o estacionamento, não sendo esquecido os conflitos que, por

norma, surgem nas interseções. Ainda sobre os modos ativos, o debate identificou a importância de uma rede pedonal contínua, segura e confortável, em especial na envolvente direta dos estabelecimentos de ensino.

Serão ainda expostas algumas sugestões particulares que foram deixadas por parte dos participantes nesta sessão:

- De forma geral pede-se uma maior atenção e criação para ciclovias diretamente para as escolas, principalmente as que são sede de agrupamento;
- Foi sugerida a abertura de dois portões para entrada e saída da Escola EB 2/3 Diogo Cão, cada um deles destinado a ciclos de estudo diferentes, como 2º e 3º ciclo respetivamente, numa tentativa de redirecionar o tráfego automóvel para locais diferentes, dispersando os automobilistas para ruas diferentes, algo que poderá ser também considerado para as restantes escolas, com exceção da Escola Secundária Camilo Castelo Branco que apresenta apenas um acesso;
- Propõe-se a reconversão da R. Dr. Sebastião Augusto Ribeiro, em frente às escolas Secundária Morgado de Mateus e EB 2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral, num circuito de sentido único (nos ponteiros do relógio), reduzindo os constrangimentos e facilitando a circulação do transporte público;
- A utilização de Aplicações Digitais (APP's) para premiar alunos que escolham modos sustentáveis nem sempre foi vista como a mais consensual. Porém, foi dito que em algumas escolas foram realizadas experiências semelhantes com a reciclagem, onde os mais novos consciencializavam os pais neste sentido e se tornou um sucesso. Poderá resultar em alguns casos, segundo os participantes;
- No Bairro dos Ferreiros, onde se localiza a Escola EB1/JI nº 3, identificou-se a necessidade de restringir o tráfego automóvel, em especial dadas as limitações de espaço canal e o estacionamento ilegal.
- Nos outros casos, como no Parque Escolar de Lordelo, a solução deverá passar por evitar que os encarregados de educação tenham a possibilidade de entrar no interior do parque escolar com os automóveis. Para tal deverá ser garantido espaço no exterior do estabelecimento para a tomada a largada dos alunos em segurança;
- A Escola das Flores (EB1/JI nº 6 de Vila Real) pode beneficiar da criação de um modelo "Park& Stride", em virtude da configuração do circuito de circulação viária na envolvente.
- Nas imediações da escola privada Nuclisol Jean Piaget (EB1) e o Centro Escolar das Árvores foram identificados constrangimentos nos atravessamentos pedonais nas transversais da Rua da Tenaria, nomeadamente pela ausência de passadeiras, devendo desta forma ser corrigir-se estas assimetrias;
- A criação de aulas ou atividades letivas sobre a bicicleta e guias para a boa manutenção do velocípede, bem como as campanhas de sensibilização para a mudança de cultura da dependência do automóvel foi apoiada por todos nesta dinâmica, sendo reforçada verbalmente pelos envolvidos na sala de Escola Secundária de São Pedro.
- Uma última sugestão passa pela organização de boleias partilhadas entre encarregados de educação e combinação entre alunos para que se possa poupar algum espaço nas estradas do concelho, principalmente na envolvente dos estabelecimentos de ensino, algo que foi enaltecido pelos participantes da Escola Secundária Camilo Castelo Branco;

No computo geral da Sessão prevaleceu a opinião de que deve existir um maior envolvimento dos pais/encarregados de educação nas decisões diretamente relacionadas com a mobilidade nas escolas, bem como no reforço da segurança de um modo geral. Acima de tudo, o sentimento que saiu reforçado entre todos foi o de que o exemplo deve ser dado, acima de tudo, pelas famílias, autarquia, escolas e pela comunidade em geral, sabendo que os mais novos são o espelho e refletem os comportamentos ao seu redor.

7. Conclusões e Desenvolvimentos Futuros

O trabalho de que resultou o presente relatório encontra-se sintetizado neste relatório, onde se cruzaram os pontos críticos identificados pelo município, o diagnóstico exaustivo dos vários agrupamentos de escolas, o estudo da rede de transporte escolar e as condições de acessibilidade por modos ativos.

Desta análise foi já possível tecer algumas conclusões relativamente aos padrões de mobilidade dos alunos deste município no serviço oferecido atualmente como transporte escolar, tendo-se identificado diversas limitações e oportunidades de melhoria. Daqui resulta a metodologia apresentada para a otimização dos percursos escolares. É importante referir a complexidade desta análise, que se reflete na elaboração de um modelo de otimização da rede de transporte escolar, que tem de atender simultaneamente às necessidades individuais de cada aluno e da comunidade escolar. A presente análise apenas considerou os alunos que já solicitam passe escolar, tendo-se noção de que o estudo dos padrões de mobilidade dos restantes alunos acresce um número de oportunidades e de panoramas diferentes dos estudados.

O primeiro passo deste estudo pretende dar uma melhor resposta aos alunos que já solicitam o passe escolar, melhorando a qualidade do serviço prestado pelo município e trazendo um maior interesse, quer para a utilização do transporte público, quer para a utilização dos modos suaves, nos movimentos casa-escola. Ao mesmo tempo, deverá ser encetado um esforço contínuo por parte do município em desenvolver uma estratégia de melhoria das condições de acessibilidade e de segurança no acesso aos estabelecimentos de ensino, procurando a valorização das alternativas ao automóvel. Estas ações serão alicerçadas numa estratégia de comunicação e de divulgação da promoção da mobilidade escolar sustentável, alicerçada em ações materiais e imateriais, esperando-se que das ações praticadas surja uma resposta ativa da população e da comunidade escolar, alterando hábitos e perspetivas.

Neste Plano de Mobilidade Escolar não foi, deliberadamente, abordada a questão do estímulo à mobilidade ativa através da fiscalidade, de incentivos e/ou recompensas dirigidos a cidadãos e empresas. O apoio à aquisição de bicicletas é visto como um dos principais exemplos de ações, por via da fiscalidade ou da política económica, de promover a utilização de modo de transporte mais sustentáveis. Em Portugal tem-se, como exemplo recente de sucesso, o projeto U-Bike Portugal. Coordenado pelo IMT, este projeto apoiou a aquisição de bicicletas para as instituições de ensino superior com o objetivo de as disponibilizar aos alunos, trabalhadores, docentes e não docentes e investigadores, em regime de longa duração (durante 1 semestre ou um ano letivo). Lançado em setembro de 2016, disponibilizou mais de 3.000 bicicletas (cerca de 2/3 elétricas).

Dada a curta extensão da rede ciclável atualmente existente em Vila Real, focada principalmente em ligar a UTAD ao centro da cidade, entende-se que a introdução de um programa de aluguer de bicicletas focada nos estabelecimentos de ensino, não traria os benefícios esperados. Assim, apenas após a introdução de medidas de acalmia de tráfego e do desenvolvimento da rede ciclável, que permitam efetivamente criar condições para a utilização segura da bicicleta neste território, será possível avançar para a implementação de medidas desta natureza.

8. Bibliografia

- Juul, J. (2001). *Your Competent Child - Towards New Basic Values for the Family*. Nova Iorque: Farrar, Straus & Giroux.
- Lubans, D. B. (2011). The relationship between active travel to school and health-related fitness in children and adolescents: a systematic review. *Int J Behav Nutr Phys Act* 8.
- Pisinger, D., & Ropke, S. (2007). A general heuristic problem for vehicle routing problems. *Computers & Operations Research*, 34,8, 2403-2435.
- Sattlegger, L., & Rau, H. (2016). Carlessness in a car-centric world: A reconstructive approach to qualitative mobility biographies research. *Journal of Transport Geography*, 53, 22-31.
- Scheiner, J. (2007). Mobility Biographies: Elements of a Biographical Theory of Travel Demand. *Erkunde*, Bd. 61, H.2, 161-173.
- Toth, P., & Vigo, D. (2002). An overview of Vehicle Routing Problems. Em P. Toth, & D. Vigo, *The Vehicle Routing Problem* (pp. 1-26). SIAM.
- Tudor-Locke, C. A. (2001). Active Commuting to School. *Sports Med* 31, 309–313.

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL

ANEXOS

CIRCUITOS DE TRANSPORTE ESCOLAR



Revisão	Autor(es)	Descrição da versão	Data de fecho
1.0	OPT	Versão preliminar	29 de fevereiro de 2024
2.0	<u>Coordenação da Equipa:</u> Sandra Vasconcelos Lameiras	Versão para discussão	24 de maio de 2024
3.0	<u>Coordenação Técnica:</u> Miguel Lopes Manuel Filgueiras André Pinto Cristiana Morais João Maia Mafalda Marinho	Versão final	10 de julho de 2024

Código

20240710_R_CMVila Real_PRJ_0279_PME_Anexo_Circuitos

Cliente



Cofinanciado por



Fundo para o Serviço
Público de Transportes

Conteúdo

1.	SOLUÇÃO DE ROTAS OTIMIZADAS PARA O ANO LETIVO 2023-2024	1
2.	SOLUÇÃO DE ROTAS OTIMIZADAS PARA O ANO LETIVO 2024-2025	27
3.	SOLUÇÃO DE ROTAS OTIMIZADAS PARA O ANO LETIVO 2025-2026	37
4.	SOLUÇÃO DE ROTAS OTIMIZADAS PARA O ANO LETIVO 2026-2027	45

Tabela	Página
Tab. 1 Parâmetros definidos para a otimização dos circuitos	1
Tab. 2 Paragens do Circuito 1	2
Tab. 3 Paragens do Circuito 2	3
Tab. 4 Paragens do Circuito 3	4
Tab. 5 Paragens do Circuito 4	5
Tab. 6 Paragens do Circuito 5	6
Tab. 7 Paragens do Circuito 6	7
Tab. 8 Paragens do Circuito 7	8
Tab. 9 Paragens do Circuito 8	9
Tab. 10 Paragens do Circuito 9	10
Tab. 11 Paragens do Circuito 10	11
Tab. 12 Paragens do Circuito 11	12
Tab. 13 Paragens do Circuito 12	13
Tab. 14 Paragens do Circuito 13	14
Tab. 15 Paragens do Circuito 14	15
Tab. 16 Paragens do Circuito 15	16
Tab. 17 Paragens do Circuito 16	17
Tab. 18 Paragens do Circuito 17	18
Tab. 19 Paragens do Circuito 18	19
Tab. 20 Paragens do Circuito 19	20
Tab. 21 Paragens do Circuito 20	21
Tab. 22 Paragens do Circuito 21	22
Tab. 23 Paragens do Circuito 22	23
Tab. 24 Paragens do Circuito 23	24
Tab. 25 Paragens do Circuito 24	25
Tab. 26 Paragens do Circuito 25	26
Tab. 27 Parâmetros definidos para a otimização dos circuitos para o ano letivo 2024-2025	27
Tab. 28 Transferências entre escolas previstas para os alunos que usufruem do transporte escolar contratualizado no ano letivo de 2023/2024	28
Tab. 29 Paragens do circuito 1 (2024-2025)	28
Tab. 30 Paragens do circuito 2 (2024-2025)	28
Tab. 31 Paragens do circuito 3 (2024-2025)	29
Tab. 32 Paragens do circuito 4 (2024-2025)	29
Tab. 33 Paragens do circuito 5 (2024-2025)	29
Tab. 34 Paragens do circuito 6 (2024-2025)	30
Tab. 35 Paragens do circuito 7 (2024-2025)	30
Tab. 36 Paragens do circuito 8 (2024-2025)	31
Tab. 37 Paragens do circuito 9 (2024-2025)	31
Tab. 38 Paragens do circuito 10 (2024-2025)	31
Tab. 39 Paragens do circuito 11 (2024-2025)	32
Tab. 40 Paragens do circuito 12 (2024-2025)	32
Tab. 41 Paragens do circuito 13 (2024-2025)	32
Tab. 42 Paragens do circuito 14 (2024-2025)	33
Tab. 43 Paragens do circuito 15 (2024-2025)	33
Tab. 44 Paragens do circuito 16 (2024-2025)	33
Tab. 45 Paragens do circuito 17 (2024-2025)	34

Tab. 46 Paragens do circuito 18 (2024-2025)	34
Tab. 47 Paragens do circuito 19 (2024-2025)	35
Tab. 48 Paragens do circuito 20 (2024-2025)	35
Tab. 49 Paragens do circuito 21 (2024-2025)	35
Tab. 50 Paragens do circuito 22 (2024-2025)	36
Tab. 51 Transferências entre escolas previstas para os alunos que usufruem do transporte escolar contratualizado no ano letivo de 2023/2024 para o ano de 2025/2026	37
Tab. 52 Parâmetros definidos para a otimização dos circuitos no ano letivo 2025-2026	37
Tab. 53 Paragens do circuito 1 (2025-2026)	38
Tab. 54 Paragens do circuito 2 (2025-2026)	38
Tab. 55 Paragens do circuito 3 (2025-2026)	39
Tab. 56 Paragens do circuito 4 (2025-2026)	39
Tab. 57 Paragens do circuito 5 (2025-2026)	39
Tab. 58 Paragens do circuito 6 (2025-2026)	39
Tab. 59 Paragens do circuito 7 (2025-2026)	40
Tab. 60 Paragens do circuito 8 (2025-2026)	40
Tab. 61 Paragens do circuito 9 (2025-2026)	40
Tab. 62 Paragens do circuito 10 (2025-2026)	41
Tab. 63 Paragens do circuito 11 (2025-2026)	41
Tab. 64 Paragens do circuito 12 (2025-2026)	41
Tab. 65 Paragens do circuito 13 (2025-2026)	42
Tab. 66 Paragens do circuito 14 (2025-2026)	42
Tab. 67 Paragens do circuito 15 (2025-2026)	43
Tab. 68 Paragens do circuito 16 (2025-2026)	43
Tab. 69 Paragens do circuito 17 (2025-2026)	44
Tab. 70 Paragens do circuito 18 (2025-2026)	44
Tab. 71 Paragens do circuito 19 (2025-2026)	44
Tab. 72 Transferências entre escolas previstas para os alunos que usufruem do transporte escolar contratualizado no ano letivo de 2023-2024 para o ano de 2026-2027	45
Tab. 73 Parâmetros definidos para a otimização dos circuitos no ano letivo 2026-2027	45
Tab. 74 Paragens do circuito 1 (2026-2027)	46
Tab. 75 Paragens do circuito 2 (2026-2027)	46
Tab. 76 Paragens do circuito 3 (2026-2027)	46
Tab. 77 Paragens do circuito 4 (2026-2027)	47
Tab. 78 Paragens do circuito 5 (2026-2027)	47
Tab. 79 Paragens do circuito 6 (2026-2027)	48
Tab. 80 Paragens do circuito 7 (2026-2027)	49
Tab. 81 Paragens do circuito 8 (2026-2027)	49
Tab. 82 Paragens do circuito 9 (2026-2027)	50
Tab. 83 Paragens do circuito 10 (2026-2027)	50
Tab. 84 Paragens do circuito 11 (2026-2027)	51
Tab. 85 Paragens do circuito 12 (2026-2027)	51
Tab. 86 Paragens do circuito 13 (2026-2027)	52
Tab. 87 Paragens do circuito 14 (2026-2027)	52

1. Solução de rotas otimizadas para o Ano Letivo 2023-2024

Este exercício decorreu durante já durante o ano letivo de 2023-2024, dada a necessidade de incluir informação o mais fiável e atualizada possível. Dada a natureza estratégica deste PME, são apresentadas, nos capítulos seguintes, os principais resultados da aplicação desta solução de rotas aos três anos letivos seguintes.

Tab. 1 Parâmetros definidos para a otimização dos circuitos

Parâmetro	Valor
Janela Horária de entrega dos alunos do 1º ciclo do ensino básico e Jardim de Infância	08h30-09h00
Janela Horária de entrega dos alunos dos 2º e 3º ciclos do ensino básico e do ensino secundário	07h30-08h15
Tempo médio, em segundos, de entrada e saída de cada aluno do veículo	10
Nº de táxis de 4 lugares disponíveis por localidade de origem dos percursos (com base no ano letivo 2023/2024)	2
Nº de carrinhas de 8 lugares disponíveis por localidade de origem dos percursos (com base no ano letivo 2023/2024)	1
Nº de autocarros de 50 lugares disponíveis	4
Nº de alunos considerados, conforme os dados fornecidos sobre os alunos que utilizam o serviço de transporte contratualizado	221
Critério temporal, em horas, de término de execução do algoritmo heurístico	3

Tab. 2 Paragens do Circuito 1

Circuito 1			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Samardã	-	-	-
Samardã	08h30	0	+1
Outeiro	08h44	8	+1
Agarez	08h50	12	+1
EB Arrabães	08h59	17	-3
Fim - Samardã	09h26	34	-

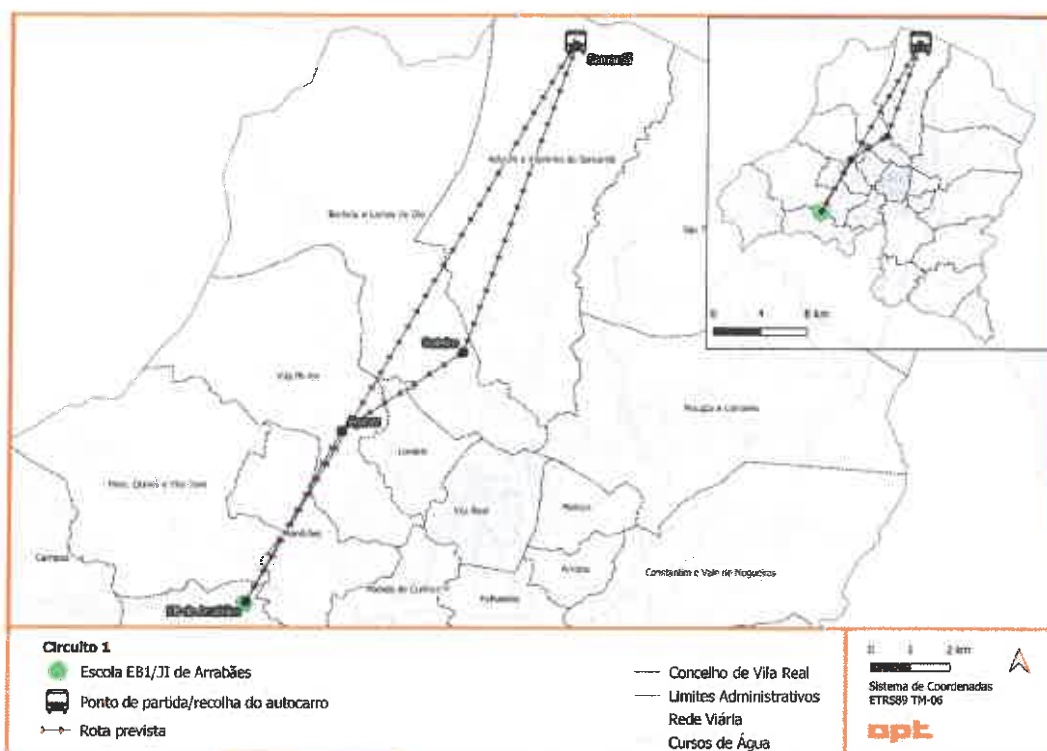


Fig. 1 Trajeto do Circuito 1

Tab. 3 Paragens do Circuito 2

Circuito 2		Veículo de capacidade de 4 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Felgueiras	-	-	-
Jorjais	08h30	13	+1
São Cibrão	08h36	16	+1
Carro Queimado	08h42	20	+1
EB Vilarinho de Samardã	08h59	30	-3
Fim - Felgueiras	09h05	34	-

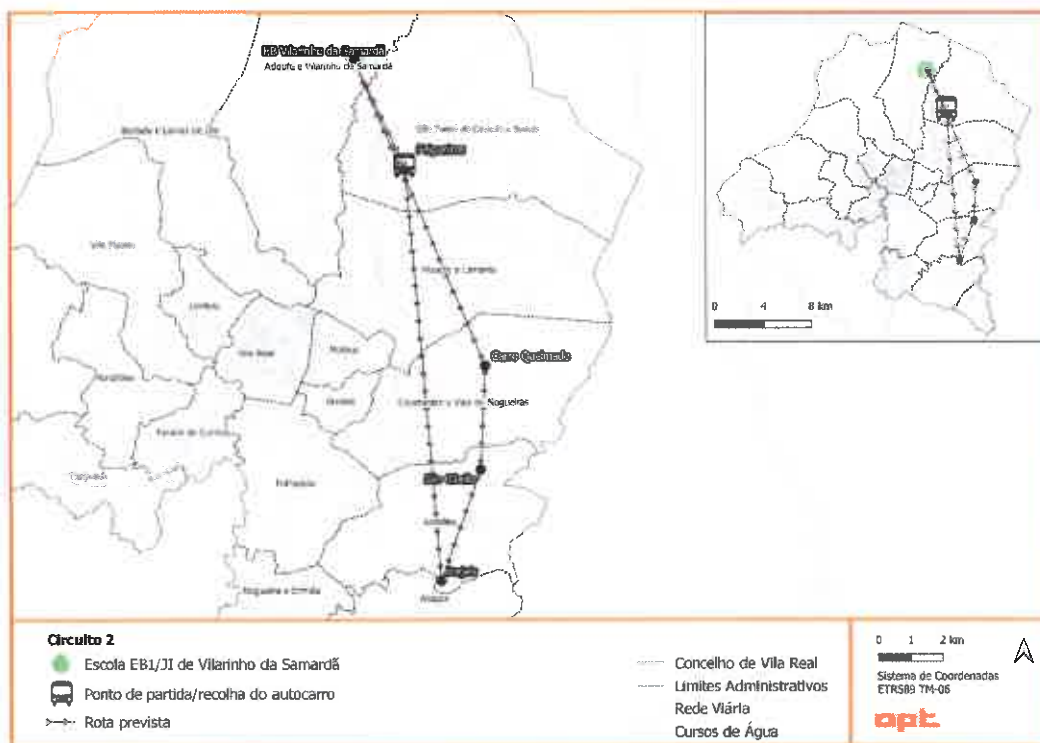


Fig. 2 Trajeto do Circuito 2

Tab. 4 Paragens do Circuito 3

Circuito 3			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Paredes			
Lamas de Olo	07h48	6	+1
Relva	07h55	10	+1
Agarez	07h58	12	+1
ES São Pedro	08h05	16	-1
EB Monsenhor Jerónimo Amaral/ ES Morgado Mateus	08h15	18	-2
Abaças	08h30	26	+3
EB Vilarinho de Samardã	09h00	44	-3
Fim - Paredes	09h05	48	-

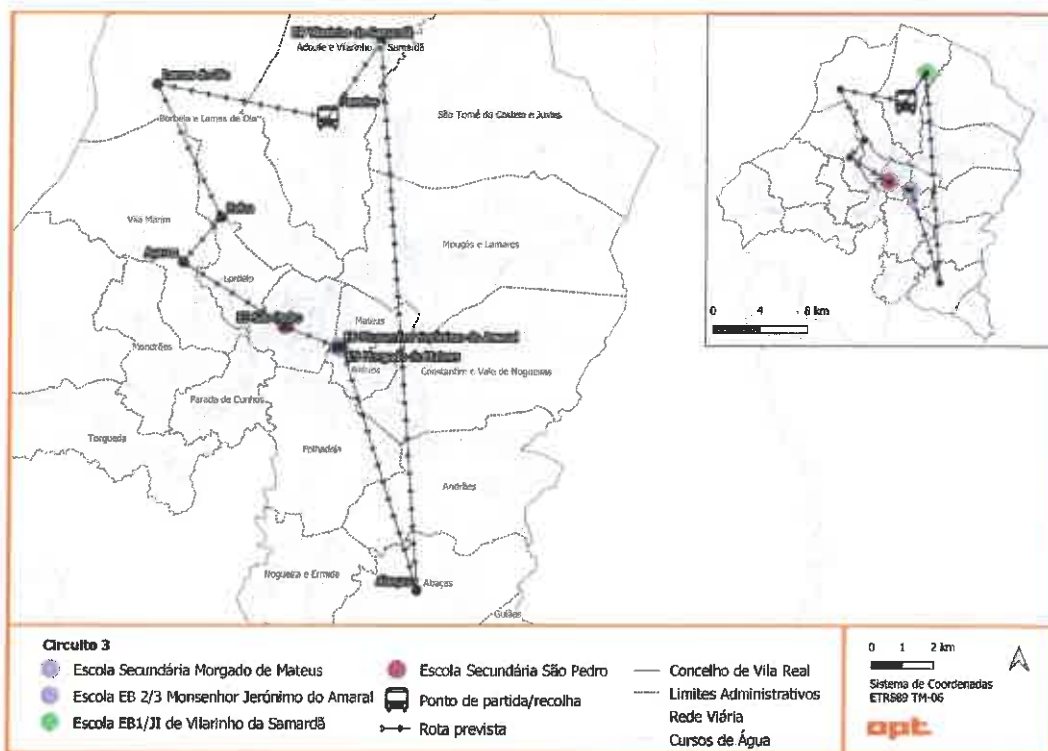


Fig. 3 Trajeto do Circuito 3

Tab. 5 Paragens do Circuito 4

Circuito 4		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Meneses	-	-	-
Bujões	08h30	12	+1
Fontelo	08h32	14	+1
Abaças	08h33	15	+4
Mosteiro	08h39	18	+2
CE Douro	08h42	19	-6
EB Arrabães	08h59	29	-2
Fim – Meneses	09h02	31	-

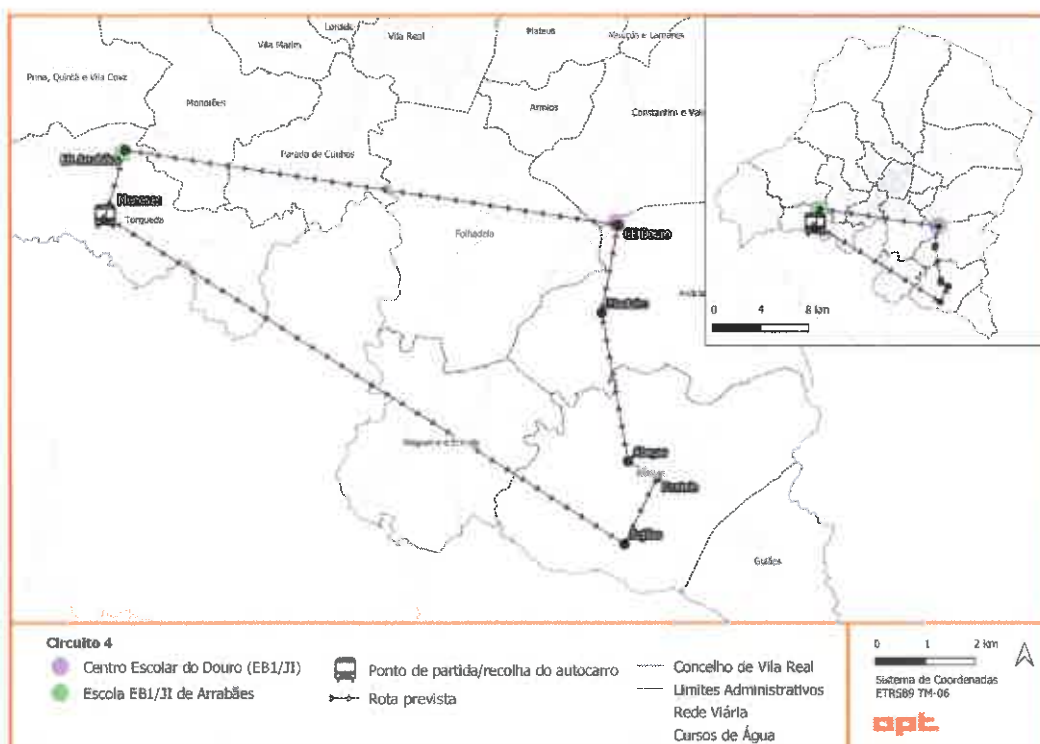


Fig. 4 Trajeto do Circuito 4

Tab. 6 Paragens do Circuito 5

Circuito 5			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Relvas	-	-	-
Relvas	07h27	0	+1
Sabroso	07h36	3	+2
Carrazedo	07h36	5	+1
Estalagem	07h42	9	+1
Abaças	07h43	9	+1
Jorjais	07h47	11	+1
Mosteiro	07h50	14	+1
EB Monsenhor Jerónimo Amaral/ ES Morgado Mateus	08h00	19	-6
EB Diogo Cão	08h03	21	-1
ES São Pedro	08h13	21	-1
Vila Cova	08h30	31	+2
Gontães	08h34	33	+2
Barro Vermelho	08h36	34	+1
Parada de Cunhos	08h46	40	+1
CE Douro	08h56	46	-6
Fim – Relvas	09h06	52	-

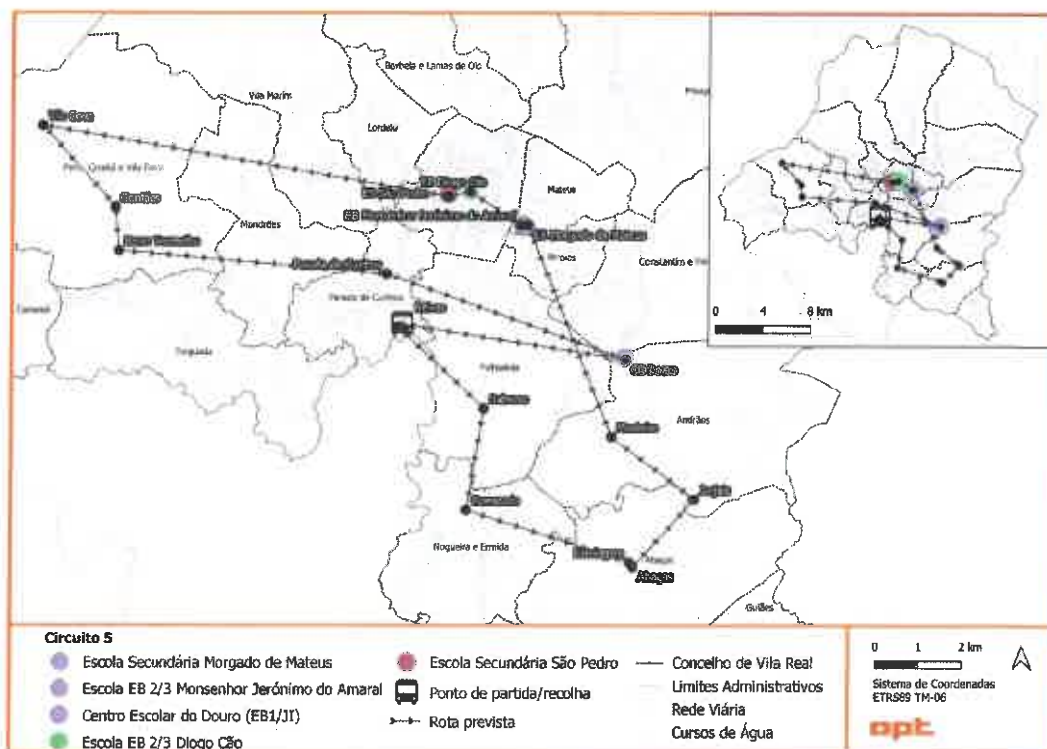


Fig. 5 Trajeto do Circuito 5

Tab. 7 Paragens do Circuito 6

Circuito 6		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Paredes	-	-	-
Adoufe	08h06	3	+1
EB Monsenhor Jerónimo Amaral	08h15	8	-1
Sabroso	08h22	12	+1
Bustelo	08h32	13	+1
Rodonorte	08h39	17	+1
Vila Real	08h40	18	+3
EB Vila Seca	08h46	21	-2
EB Vilarinho de Samardã	08h56	27	-4
Fim - Paredes	09h02	30	-

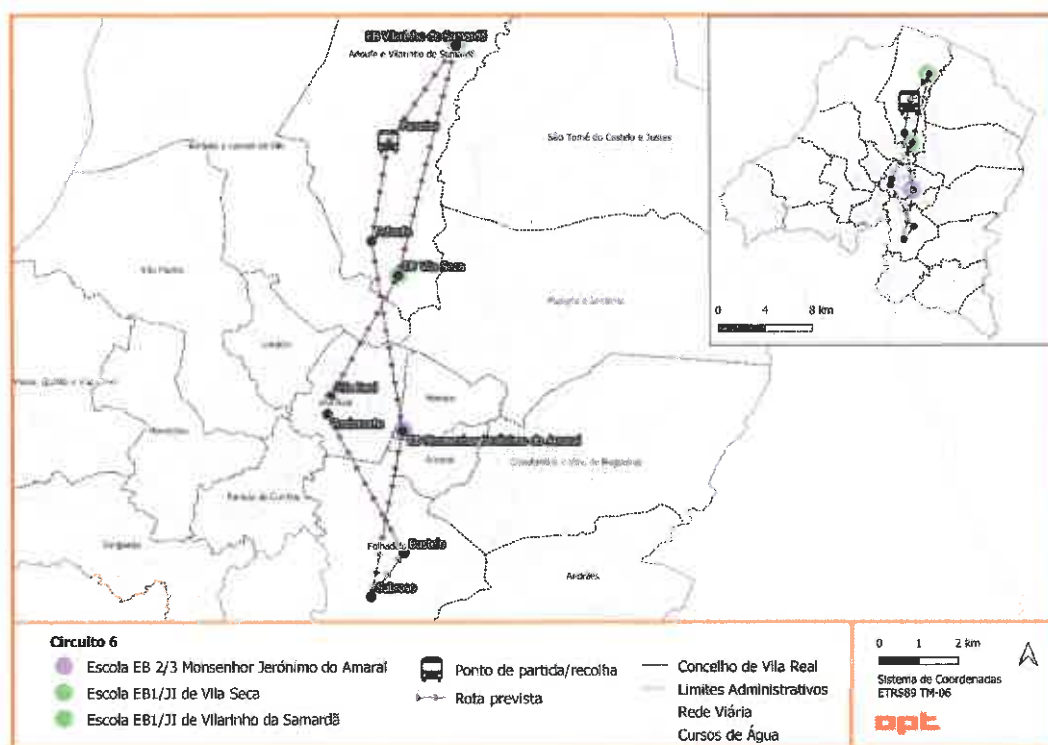


Fig. 6 Trajeto do Circuito 6

Tab. 8 Paragens do Circuito 7

Circuito 7			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Carvas	-	-	-
Fonteita	08h30	6	+1
São Cibrão	08h33	8	+1
Galegos	08h36	9	+2
Vale de Nogueiras	08h38	11	+1
Couto	08h42	13	+2
EB Prado	08h50	18	-2
JI Borbela	08h52	18	-1
EB Vila Seca	08h55	20	-4
Fim - Carvas	09h05	26	-

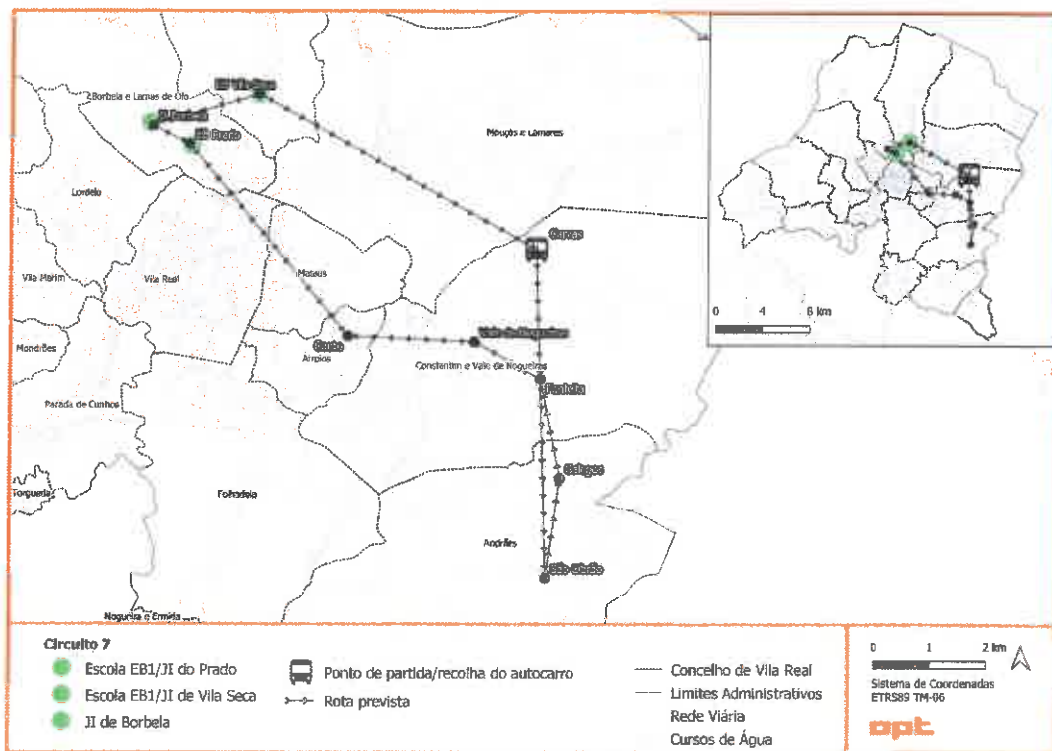


Fig. 7 Trajeto do Circuito 7

Tab. 9 Paragens do Circuito 8

Circuito 8			
Veículo de capacidade de 50 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	-	-
Lamas de Olo	08h30	9	+4
Outeiro	08h39	15	+5
EB Vila Seca	08h43	17	-1
EB Prado	08h45	18	-1
Vila Real (Cepsa)	08h48	20	+1
Torneiros	08h53	22	+1
Arroios	08h54	23	+3
CE Douro	08h58	25	-12
Fim – Vila Real	09h08	31	-

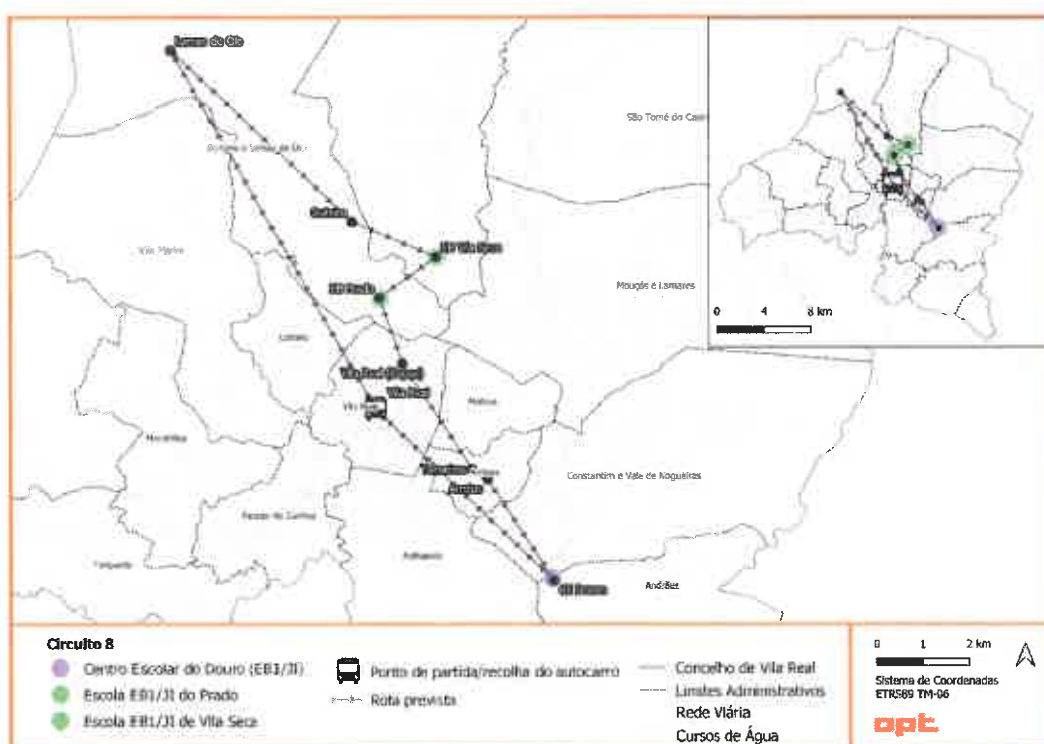


Fig. 8 Trajeto do Circuito 8

Tab. 10 Paragens do Circuito 9

Circuito 9		Veículo de capacidade de 50 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	-	-
Guiães	08h30	12	+14
Bujões	08h34	15	+3
Vilarinho de Tanha	08h38	17	+4
Tanha	08h40	18	+1
Nogueira	08h42	19	+9
Povoação	08h45	21	+1
Ermida	08h46	21	+1
Sabroso	08h52	25	+6
CE Douro	08h58	29	-39
Fim – Vila Real	09h09	34	-

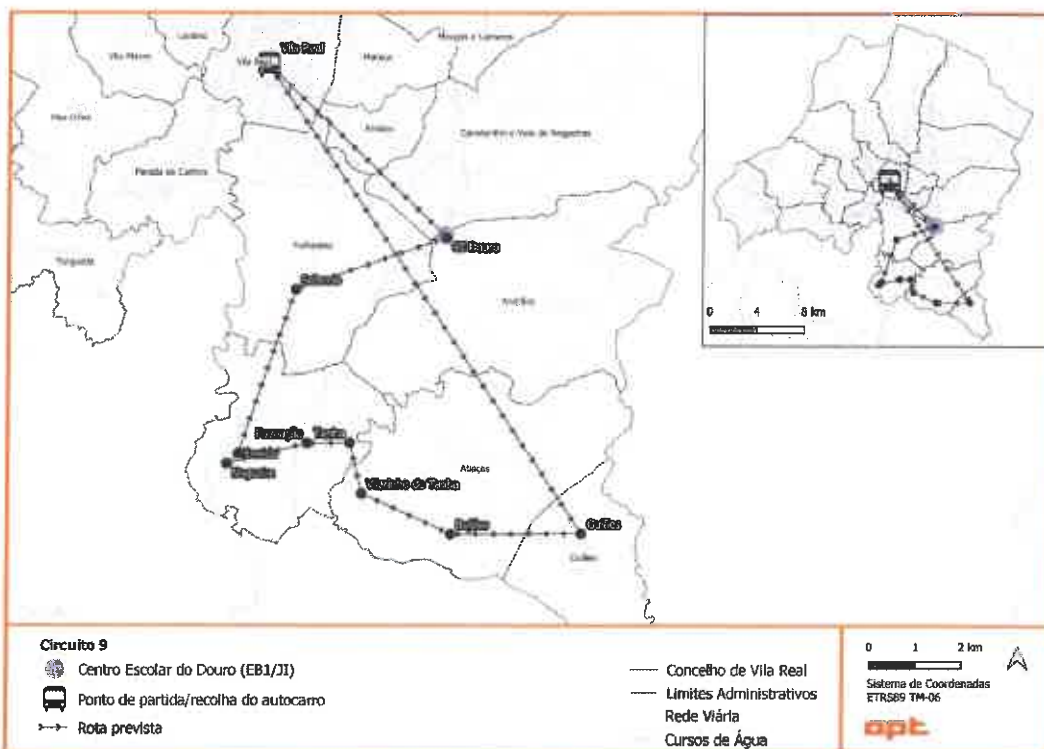


Fig. 9 Trajeto do Circuito 9

Tab. 11 Paragens do Circuito 10

Circuito 10		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	-	-
Guiães	08h25	12	+4
Fontelo	08h29	15	+1
Abaças	08h31	16	+2
Mosteiro	08h37	19	+1
EB Araucária	08h46	24	-3
EB Prado	08h56	27	-2
EB Vila Seca	08h59	29	-3
Fim – Vila Real	09h05	33	-

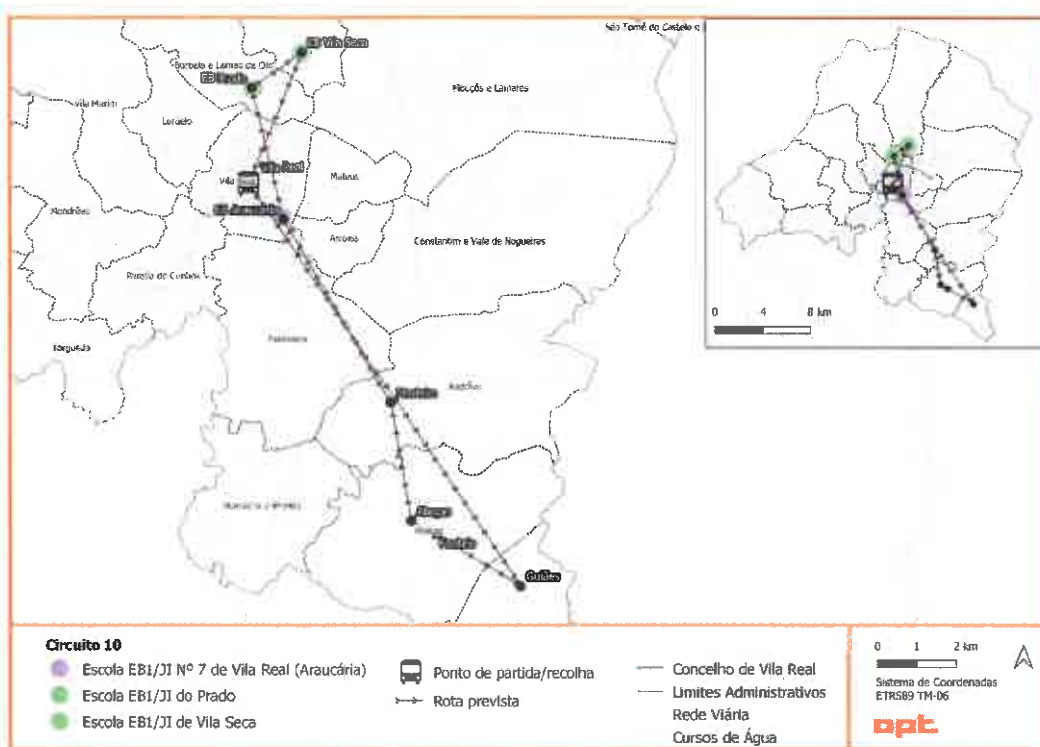


Fig. 10 Trajeto do Circuito 10



Tab. 12 Paragens do Circuito 11

Circuito 11		Veículo de capacidade de 4 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Ramadas	-	-	-
Vila Cova	08h30	7	+1
Agarez	08h40	13	+2
EB Vila Seca	08h49	18	-1
EB Vilarinho de Samardã	08h59	24	-2
Fim - Ramadas	09h13	33	-

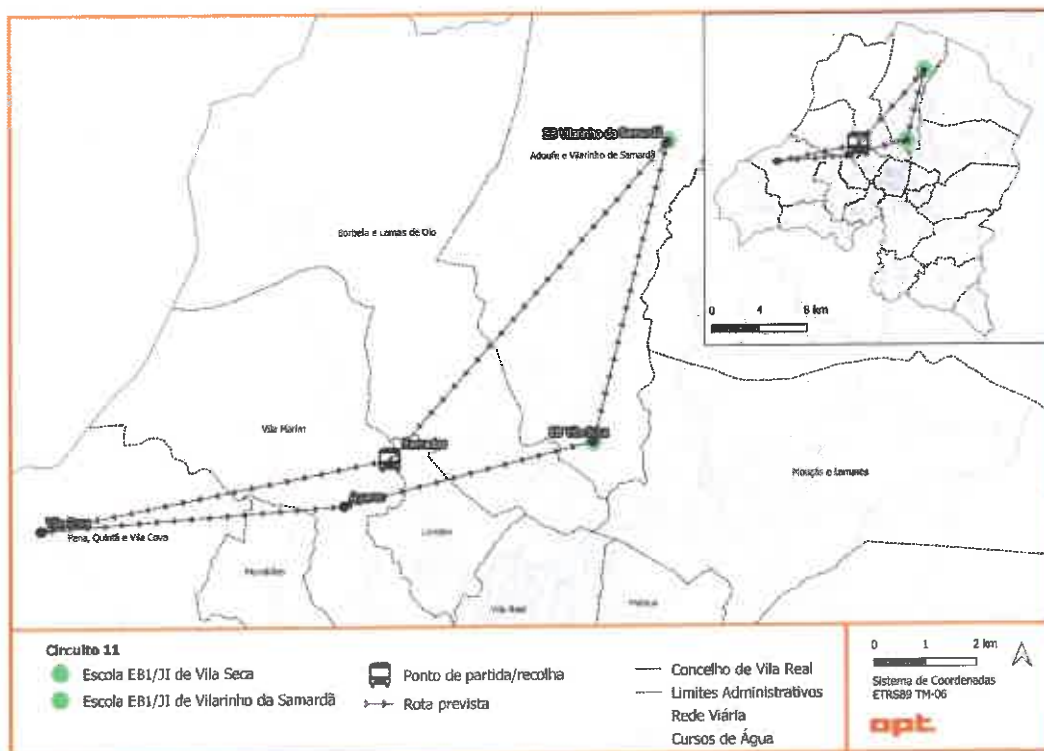


Fig. 11 Trajeto do Circuito 11

Tab. 13 Paragens do Circuito 12

Circuito 12		Veículo de capacidade de 50 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	-	-
N. Sra. Conceição	08h30	0	+4
Couto	08h35	4	+3
Tojais	08h39	6	+1
Carvas	08h42	8	+1
Carro Queimado	08h44	9	+3
Ludares	08h46	10	+4
Galegos	08h50	12	+1
Vale de Nogueiras	08h52	13	+9
Assento	08h54	14	+2
CE Douro	08h57	16	-28
Fim – Vila Real	09h08	22	-

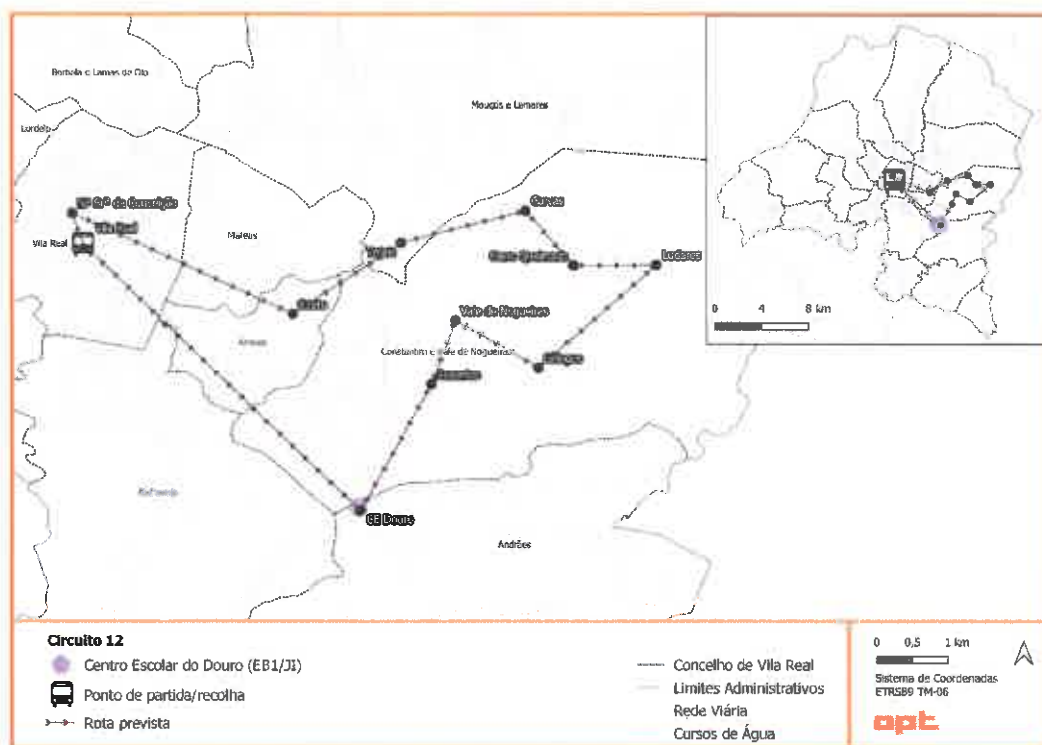


Fig. 12 Trajeto do Circuito 12

Handwritten signature

Tab. 14 Paragens do Circuito 13

Circuito 13		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Póvoa	06h00	0	-
Magalhã	08h30	2	+1
São Cibrão	08h35	5	+5
Andrães	08h39	7	+1
CE Douro	08h40	8	-6
Relvas	08h50	14	+1
EB Arrabães	08h58	18	-2
Fim – Póvoa	09h21	32	-

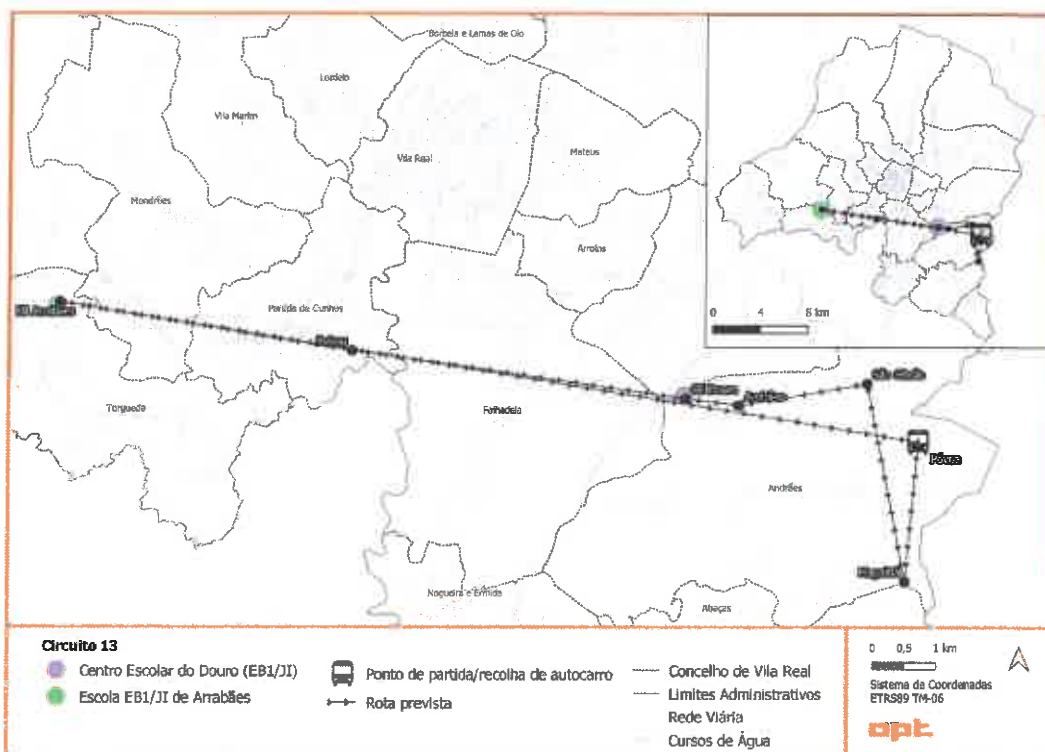


Fig. 13 Trajeto do Circuito 13

Tab. 15 Paragens do Circuito 14

Circuito 14		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Quintã	06h00	0	-
Arroios	08h30	12	+2
Torneiros	08h31	12	+2
N. Sra. Conceição	08h36	15	+2
CE Lordelo	08h39	17	-2
Jl Mondrões	08h44	20	-1
EB Vendas	08h57	28	-3
Fim – Quintã	09h01	30	-

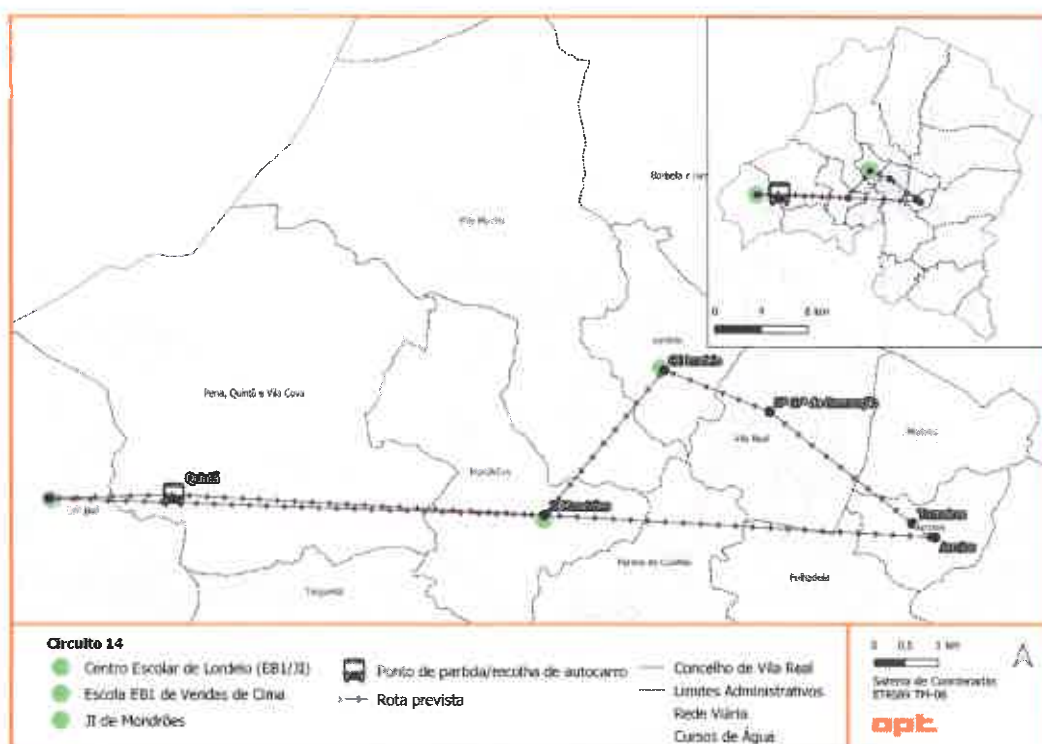


Fig. 14 Trajeto do Circuito 14

Tab. 16 Paragens do Circuito 15

Circuito 15		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Samardã	-	-	-
Samardã	08h30	0	+3
EB Vilarinho de Samardã	-	-	-
Samardã	08h34	3	-2
Paredes	08h40	6	+1
Escariz	08h42	7	+6
CE Douro	08h59	17	-8
Fim – Samardã	09h26	33	-

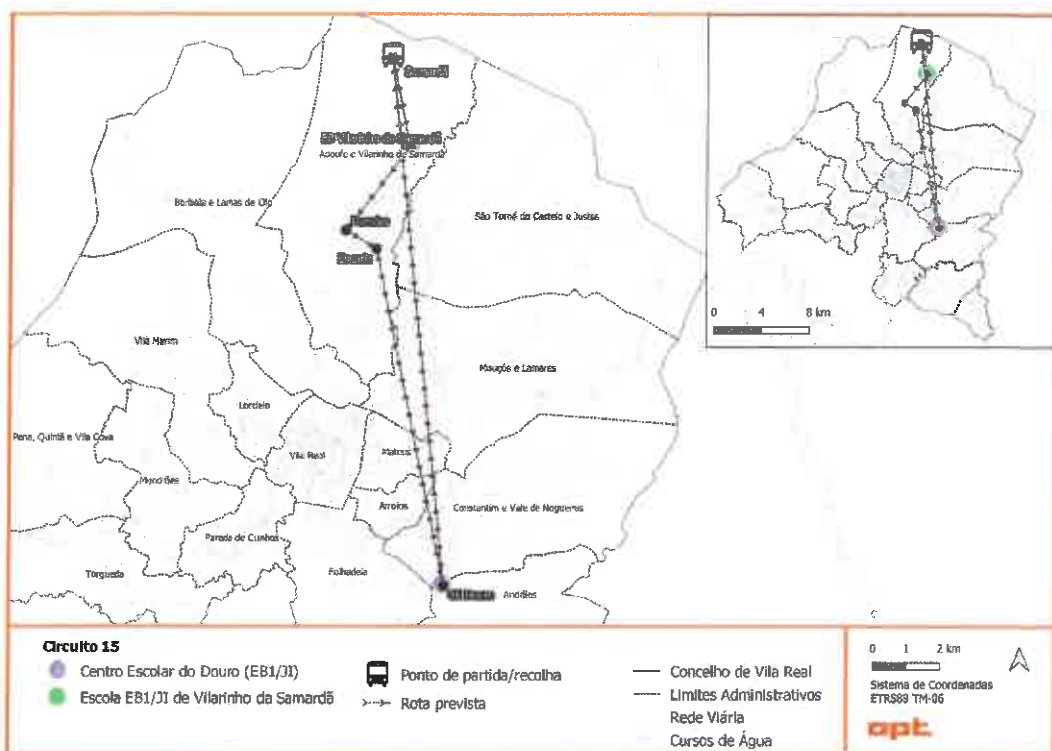


Fig. 15 Trajeto do Circuito 15

Tab. 17 Paragens do Circuito 16

Circuito 16		Veículo de capacidade de 4 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Felgueiras	-	-	-
Ludares	08h30	7	+2
Carvas	08h33	9	+1
Alfarves	08h37	12	+1
EB Prado	08h44	16	-1
EB Vila Seca	08h47	17	-1
EB Vilarinho Samardã	08h57	23	-2
Fim – Felgueiras	09h04	27	-

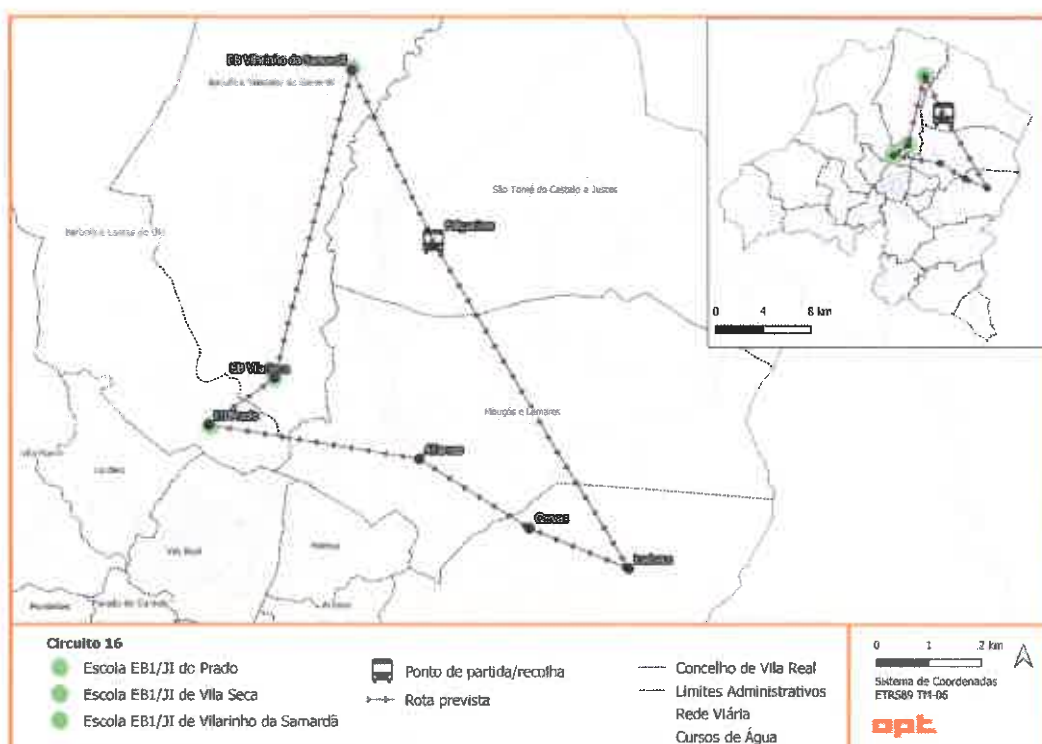


Fig. 16 Trajeto do Circuito 16

Tab. 18 Paragens do Circuito 17

Circuito 17			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Paredes	-	-	-
Meneses	08h30	13	+4
EB Arrabães	08h32	14	-2
EB Prado	08h45	22	-1
Benagouro	08h55	27	+1
EB Vilarinho de Samardã	08h58	29	-2
Fim – Paredes	09h03	32	-

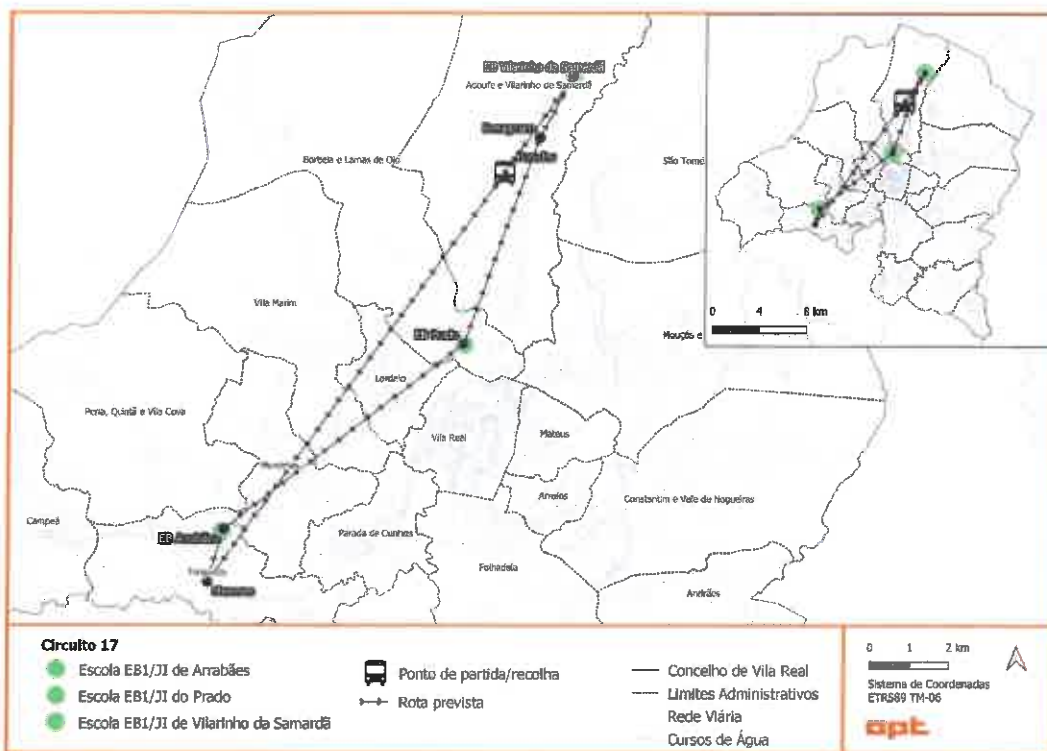


Fig. 17 Trajeto do Circuito 17

Tab. 19 Paragens do Circuito 18

Circuito 18		Veículo de capacidade de 4 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Meneses	-	-	-
Meneses	07h52	0	+3
ES São Pedro	08h04	7	-1
EB Diogo Cão	08h05	8	-1
EB Monsenhor Jerónimo Amaral	08h15	9	-1
Ludares	08h26	16	+1
Galegos	08h33	18	+1
Vale de Nogueiras	08h36	19	+1
Couto	08h40	22	+1
EB Arrabães	08h55	31	-4
Fim – Meneses	08h58	32	-

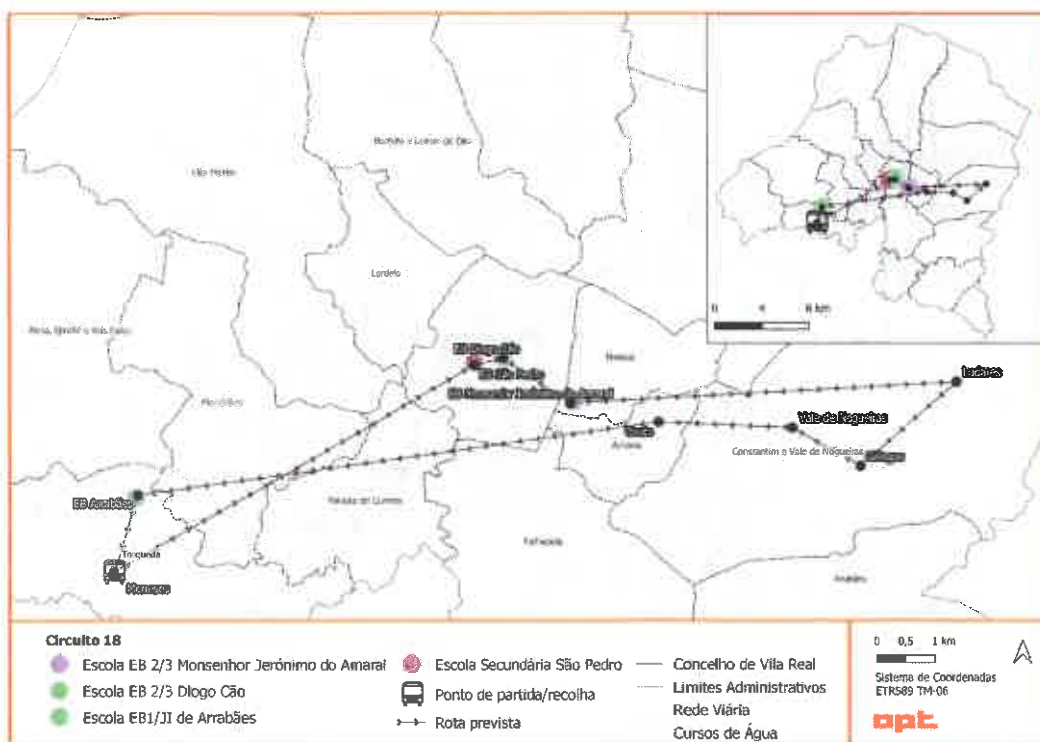


Fig. 18 Trajeto do Circuito 18

Tab. 20 Paragens do Circuito 19

Circuito 19			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Quintã	-	-	-
Mosteiro	08h30	14	+1
Meneses	08h47	24	+1
EB Vendas	08h56	30	-2
Fim – Quintã	09h00	32	-

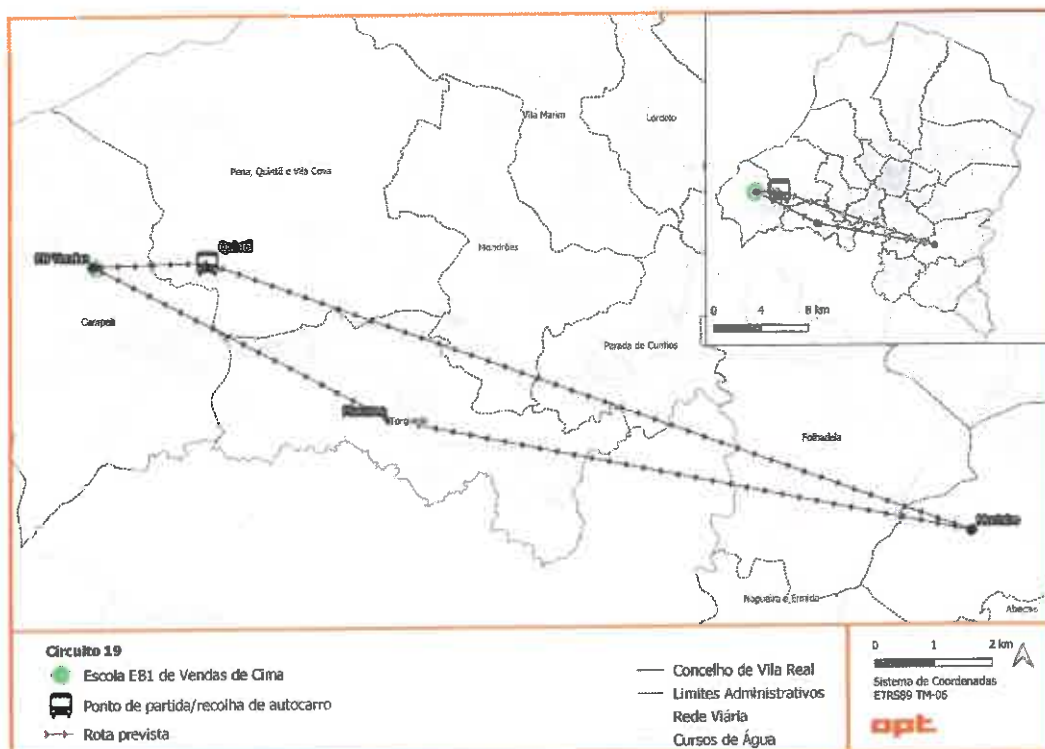


Fig. 19 Trajeto do Circuito 19

Tab. 21 Paragens do Circuito 20

Circuito 20		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	-	-
Bujões	08h27	11	+2
Nogueira	08h33	15	+1
Sabroso	08h39	18	+2
EB Araucária	08h46	22	-1
EB Vila Seca	08h56	26	-2
EB Prado	08h59	28	-2
Fim – Vila Real	09h03	30	-

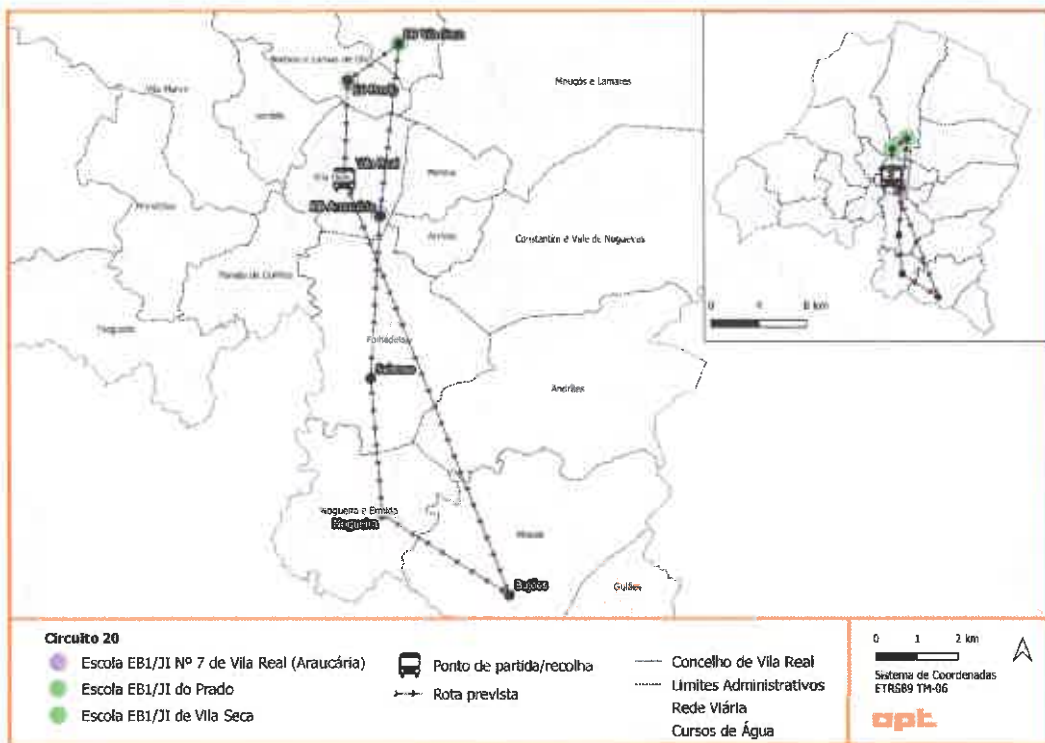


Fig. 20 Trajeto do Circuito 20

Tab. 22 Paragens do Circuito 21

Círculo 21			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Galegos	-	-	-
Ludares	07h46	2	+2
Vale de Nogueiras	07h51	5	+1
Assento	07h53	6	+1
Torneiros	07h58	9	+1
ES Morgado Mateus	08h00	10	-2
EB Diogo Cão	08h07	11	-2
ES São Pedro	08h14	12	-1
Farelães	08h30	21	+1
Meneses	08h34	24	+1
Pomarelhos	08h39	27	+1
Relvas	08h45	30	+2
Bustelo	08h50	33	+1
CE Douro	08h54	35	-6
Fim – Galegos	09h00	39	-

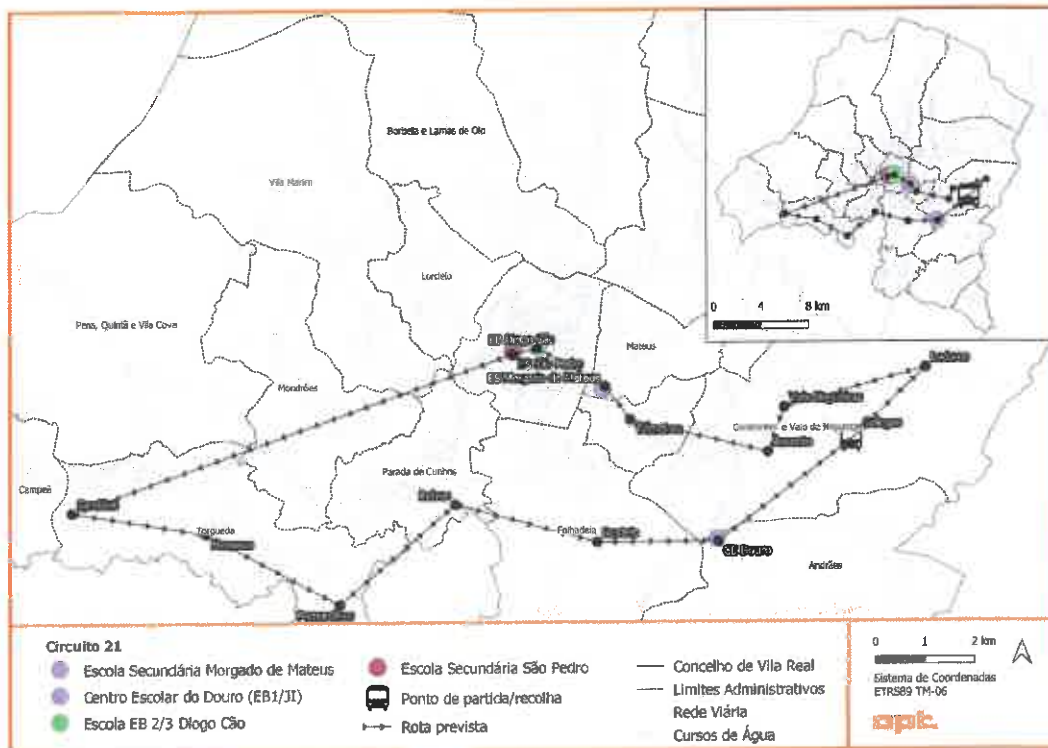


Fig. 21 Trajeto do Circuito 21

Tab. 23 Paragens do Circuito 22

Circuito 22		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Torneiros	-	-	-
Agarez	08h27	7	+3
Muas	08h29	8	+1
Lordelo	08h31	9	+1
Borbela	08h34	11	+1
Vila Real	08h40	14	+1
Vila Real (Mercado)	08h43	14	+1
CE Douro	08h52	20	-8
Fim – Torneiros	08h58	23	-

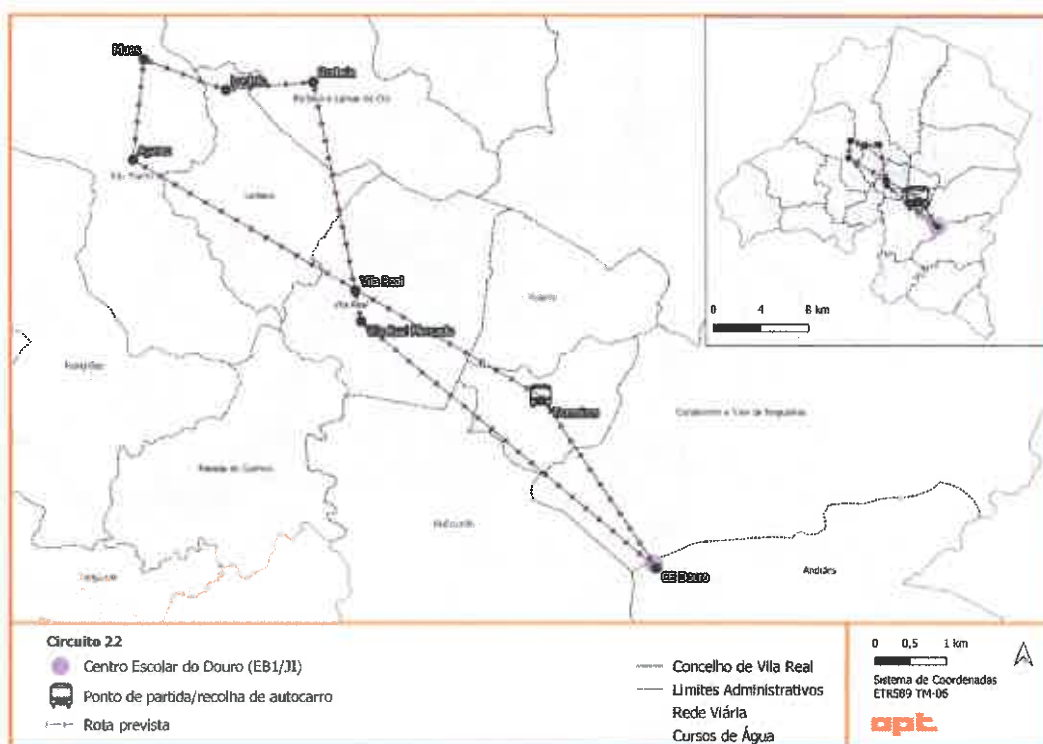


Fig. 22 Trajeto do Circuito 22

Tab. 24 Paragens do Circuito 23

Circuito 23			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Felgueiras	-	-	-
Felgueiras	08h29	0	+1
Escariz	08h33	3	+3
EB Vila Seca	08h38	6	-1
N. Sra. Conceição	08h44	9	+1
Vila Real (Mercado)	08h46	9	+1
EB Arrabães	08h56	16	-5
Fim – Felgueiras	09h19	29	-

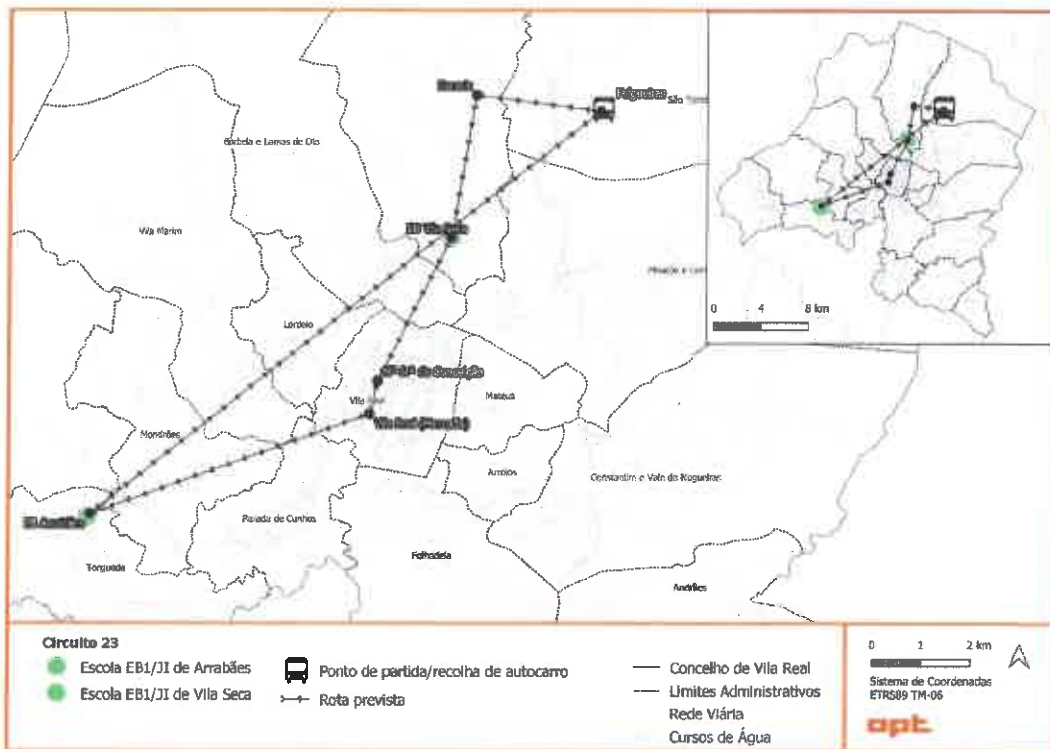


Fig. 23 Trajeto do Circuito 23

Tab. 25 Paragens do Circuito 24

Circuito 24		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Gontães	-	-	-
Quintã	08h30	2	+2
Farelães	08h34	4	+1
EB Arrabães	08h39	8	-1
Sapiões	08h44	10	+1
EB Prado	08h53	16	-2
Ferreiros	08h55	16	+1
JI Borbela	08h56	17	-2
Fim – Gontães	09h19	29	-

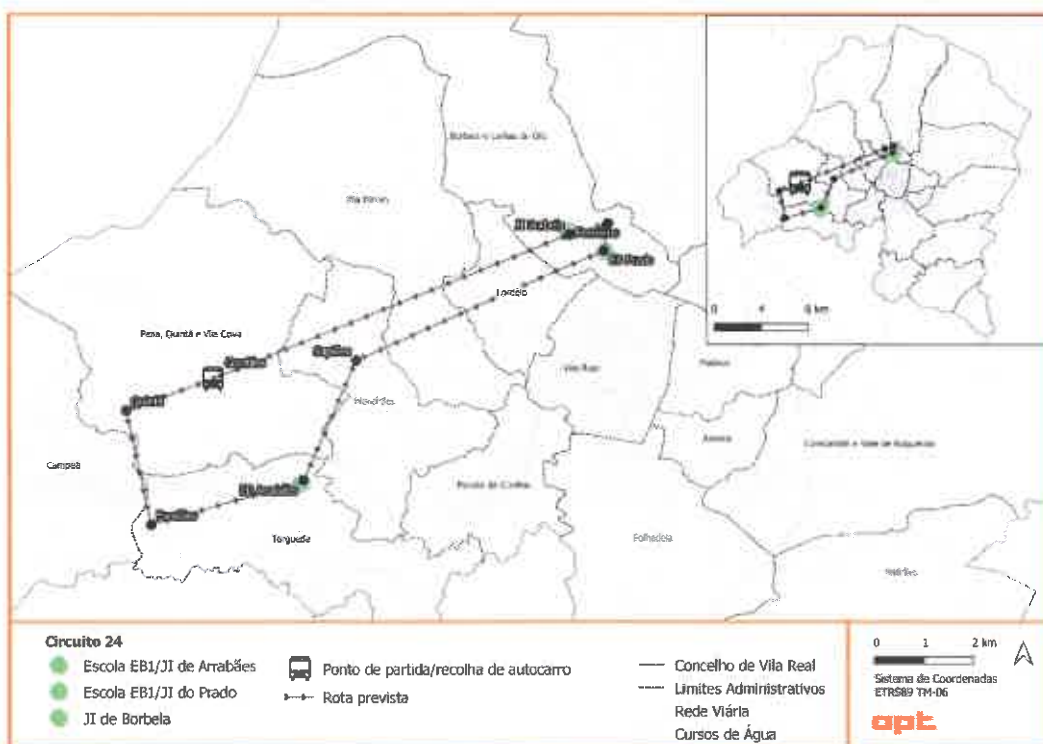


Fig. 24 Trajeto do Circuito 24

Circuito 25 (Não contemplado na Otimização): Guiães – EB Vilarinho de Samardã

Tab. 26 Paragens do Circuito 25

Circuito 25		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Guiães			
Guiães	08h32	0	+10
EB Vilarinho de Samardã	08h55	26	-10
Fim – Guiães			
	09h18	52	

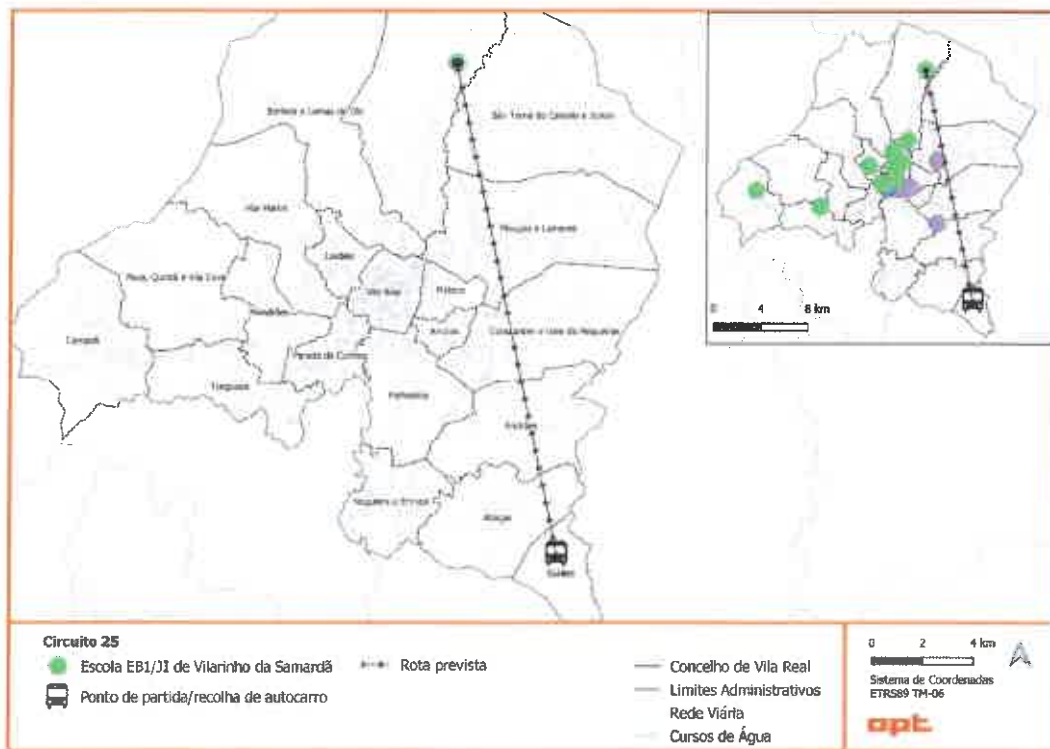


Fig. 25 Trajeto do Circuito 25

2. Solução de rotas otimizadas para o Ano Letivo 2024-2025

De acordo com a metodologia de otimização de rotas já descrita no relatório do Plano de Mobilidade Escolar de Vila Real, a otimização preconizada para o ano letivo 2024-2025 obedece aos mesmos critérios, contabilizando agora a transferência de alunos entre escolas e a remoção dos alunos finalistas nesse ano letivo dos circuitos.

Tab. 27 Parâmetros definidos para a otimização dos circuitos para o ano letivo 2024-2025

Parâmetro	Valor
Janela Horária de entrega dos alunos do 1º ciclo do ensino básico e Jardim de Infância	08h30-09h00
Janela Horária de entrega dos alunos dos 2º e 3º ciclos do ensino básico e do ensino secundário	07h30-08h15
Tempo médio, em segundos, de entrada e saída de cada aluno do veículo	10
Nº de táxis de 4 lugares disponíveis por localidade de origem dos percursos (com base no ano letivo 2023/2024)	2
Nº de carrinhas de 8 lugares disponíveis por localidade de origem dos percursos (com base no ano letivo 2023/2024)	1
Nº de autocarros de 50 lugares disponíveis	4
Nº de alunos considerados, conforme os dados fornecidos sobre os alunos que utilizam o serviço de transporte contratualizado	219
Critério temporal, em horas, de término de execução do algoritmo heurístico	3

Com estes parâmetros, o algoritmo procura uma solução "boa", resultando num novo plano de circuitos, com as paragens de origem, intermédias e de destino. Como resultado é também incluído o horário de partida e chegada, veículo utilizado e alunos transportados, além da distância percorrida. O critério temporal definido seguiu as melhores práticas para uma solução escalável, tendo em conta um espaço de procura amplo no contexto do problema e especificidades em causa.

A solução aqui apresentada é constituída por 22 circuitos. O critério de transferência de alunos utilizado considerou as áreas de influência pedagógica. Assim, e de acordo com os alunos transportados atualmente no serviço de transporte contratualizado resumem-se as principais transferências previstas ocorrer no ano letivo 2024/2025:



Tab. 28 Transferências entre escolas previstas para os alunos que usufruem do transporte escolar contratualizado no ano letivo de 2023/2024

Transferências previstas 2024/2025		
Escola inicial	Escola Final	Ano escolar de transferência*
CE Douro, EB Araucária	EB Monsenhor Jerónimo de Amaral	4º
EB Arrabães, EB Prado, EB Vendas, EB Vilarinho de Samardã	EB Diogo Cão	4º
EB Diogo Cão	ES Camilo Castelo Branco, ES São Pedro	9º
EB Monsenhor Jerónimo Amaral	ES Morgado de Mateus	9º
ES Morgado de Mateus, ES São Pedro	Saída do ensino secundário e dos circuitos	12º
Jl Borbela	EB Prado	6 anos
Jl Mondrões	EB Arrabães	6 anos

Com a saída dos alunos finalistas do ensino secundário no ano letivo 2023/2024, o algoritmo gerou os seguintes circuitos para um universo de 219 alunos. Deverá ser atendido que este será o número mínimo de minicircuitos a efetuar no seguinte ano letivo, tendo em conta que novos requerentes do transporte contratualizado possam surgir, sendo inviável estimar com base na informação existente esta nova procura.

Tab. 29 Paragens do circuito 1 (2024-2025)

Circuito 1			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Felgueiras	-	0	-
Ludares	08:30	7	+1
EB Vilarinho da Samardã	08:48	18	-1
Fim - Felgueiras	08:54	22	-

Tab. 30 Paragens do circuito 2 (2024-2025)

Circuito 2			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Felgueiras	-	0	-
Abaças	08:30	15	+3
EB Vilarinho da Samardã	08:59	32	-3
Fim - Felgueiras	09:06	36	-

Tab. 31 Paragens do circuito 3 (2024-2025)

Circuito 3			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Partida – Galegos	-	0	-
São Cibrão	07:34	2	+2
Guiães	07:45	8	+2
Jorjais	07:51	12	+1
Torneiros	08:03	19	+1
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:04	19	-5
EB Diogo Cão	08:14	21	-1
Lamas de Olo	08:30	30	+3
Outeiro	08:39	35	+4
EB Vila Seca	08:42	37	-1
Vila Real	08:47	40	+1
Torneiros	08:51	43	+1
CE Douro	08:57	46	-8
Chegada - Galegos	09:03	49	-

Tab. 32 Paragens do circuito 4 (2024-2025)

Circuito 4			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Partida – Torneiros	-	0	-
Vila Cova	08:30	12	+2
Gontães	08:34	15	+2
Barro Vermelho	08:36	16	+1
Parada de Cunhos	08:46	22	+1
Relvas	08:49	23	+2
CE Douro	08:58	29	-8
Chegada - Torneiros	09:03	31	-

Tab. 33 Paragens do circuito 5 (2024-2025)

Circuito 5			
Veículo de capacidade de 51 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Partida – Vila Real	-	0	-
Nogueira	08:30	9	+1
Ermida	08:30	9	+1
Povoação	08:33	11	+8
Vilarinha de Tanha	08:36	12	+3
Tanha	08:38	13	+1
CE Douro	08:46	18	-13
EB Prado	08:59	26	-1
Chegada – Vila Real	09:04	28	-



Tab. 34 Paragens do circuito 6 (2024-2025)

Circuito 6			
Veículo de capacidade de 51 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Partida – Vila Real	-	0	-
Tojais	08:30	4	+1
Carvas	08:33	6	+1
Ludares	08:36	8	+4
Carro Queimado	08:38	9	+2
Vale de Nogueiras	08:42	11	+8
Assento	08:43	12	+2
Bustelo	08:50	16	+1
Sabroso	08:52	17	+6
CE Douro	08:58	21	-26
Chegada - Vila Real	09:09	26	-

Tab. 35 Paragens do circuito 7 (2024-2025)

Circuito 7			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Partida - Paredes	-	0	-
Paredes	07:37	0	+1
Lamas de Olo	07:48	6	+1
Relva	07:56	10	+1
EB Diogo Cão	08:04	15	-1
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral/ ES Morgado de Mateus	08:14	16	-2
Meneses	08:29	25	+3
EB Arrabães	08:32	26	-2
Sapiões	08:37	29	+1
Agarez	08:41	31	+1
Jl Borbela	08:46	34	-1
Benagouro	08:56	40	+1
EB Vilarinho da Samardã	08:59	42	-3
Chegada - Paredes	09:04	45	-

Tab. 36 Paragens do circuito 8 (2024-2025)

Circuito 8			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	0	-
N. Sra. Conceição	08:05	0	+1
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:15	2	-1
Fonteita	08:26	9	+1
São Cibrão	08:33	11	+1
Galegos	08:36	13	+2
Vale de Nogueiras	08:38	14	+1
Carvas	08:42	16	+1
Alfarves	08:46	19	+1
EB Vila Seca	08:51	22	-4
Ferreiros	08:54	23	+1
Jl Borbela	08:55	24	-1
EB Prado	08:57	24	-3
Chegada – Vila Real	09:01	27	-

Tab. 37 Paragens do circuito 9 (2024-2025)

Circuito 9			
Veículo de capacidade de lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	0	-
Guiães	08:30	12	+16
Fontelo	08:34	15	+2
Abaças	08:36	16	+5
CE Douro	08:44	20	-17
EB Araucária	08:51	24	-1
EB Vila Seca	08:59	29	-5
Chegada – Vila Real	09:05	32	-

Tab. 38 Paragens do circuito 10 (2024-2025)

Circuito			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Jorjais	-	0	-
Magalhã	08:30	2	+1
Mosteiro	08:36	6	+2
CE Douro	08:40	8	-2
Relvas	08:49	13	+1
EB Arrabães	08:57	18	-2
Chegada - Jorjais	09:18	30	-



Tab. 39 Paragens do circuito 11 (2024-2025)

Circuito 11			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Paredes	-	0	-
Vila Cova	08:30	12	+1
EB Vilarinho da Samardã	08:54	26	-1
Chegada - Paredes	08:59	29	-

Tab. 40 Paragens do circuito 12 (2024-2025)

Circuito 12			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Quintelas	-	0	-
Quintã	08:30	6	+1
Farelães	08:34	8	+1
Meneses	08:38	11	+1
EB Prado	08:53	20	-3
Chegada - Quintelas	09:02	24	-

Tab. 41 Paragens do circuito 13 (2024-2025)

Circuito 13			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Quintã	06:00	0	-
Quintã	07:58	0	+1
EB Diogo Cão	08:15	10	-1
Arroios	08:19	13	+1
Torneiros	08:30	13	+1
Nossa Sra Conceição	08:35	16	+1
Meneses	08:48	23	+1
EB Vendas	08:58	29	-4
Chegada - Quintã	09:02	31	-

Tab. 42 Paragens do circuito 14 (2024-2025)

Circuito 14			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Felgueiras	-	0	-
Felgueiras	07:36	0	+1
Ludares	07:48	7	+3
Carro Queimado	07:50	8	+1
Vale de Nogueiras	07:54	10	+1
Couto	07:58	13	+1
ES Morgado de Mateus/ EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:00	14	-3
EB Diogo Cão	08:10	16	-3
ES São Pedro	08:15	16	-1
Sabroso	08:23	21	+3
Bustelo	08:32	22	+3
EB Araucária	08:37	25	-1
Rodonorte	08:40	27	+1
Vila Real	08:41	27	+1
EB Vila Seca	08:47	31	-3
EB Vilarinho da Samardã	08:58	37	-3
Chegada - Felgueiras	09:04	41	-

Tab. 43 Paragens do circuito 15 (2024-2025)

Circuito 15			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Relvas	-	0	-
Farelães	08:30	8	+1
Meneses	08:34	11	+2
Pomarelhos	08:39	14	+1
CE Douro	08:52	21	-4
Chegada - Relvas	09:02	27	-

Tab. 44 Paragens do circuito 16 (2024-2025)

Circuito 16			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Aباças	-	0	-
Bujões	08:30	2	+5
Abaças	08:33	4	+1
CE Douro	08:41	8	-3
Couto	08:46	11	+1
EB Vila Seca	08:54	16	-1
EB Prado	08:57	17	-3
Chegada – Aباças	09:16	29	-



Tab. 45 Paragens do circuito 17 (2024-2025)

Circuito 17			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Gontães	06:00	0	-
Vale de Nogueiras	08:25	13	+2
Couto	08:29	15	+1
Arroios	08:30	16	+1
Torneiros	08:31	16	+1
ES Camilo Castelo Branco	08:35	19	-1
Vila Real (Mercado)	08:38	20	+1
N. Sra. Conceição	08:41	20	+2
CE Lordelo	08:46	22	-2
Agarez	08:50	24	+1
EB Arrabães	08:58	29	-6
Chegada - Gontães	09:04	32	-

Tab. 46 Paragens do circuito 18 (2024-2025)

Circuito			
Veículo de capacidade de 51 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Vila Real	-	0	-
Relvas	07:21	3	+1
Sabroso	07:28	6	+2
Carrazedo	07:30	8	+1
Povoação	07:32	10	+2
Vilarinho de Tanha	07:35	11	+1
Bujões	07:39	13	+1
Abaças	07:42	15	+1
Estalagem	07:43	15	+1
Mosteiro	07:47	18	+3
ES Morgado de Mateus/ EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	07:56	23	-8
EB Diogo Cão	08:05	25	-4
ES São Pedro	08:10	25	-1
Agarez	08:16	29	+3
Muas	08:27	31	+1
Lordelo	08:29	32	+1
Borbela	08:32	33	+1
N. Sra. Conceição	08:37	36	+3
Vila Real	08:40	37	+1
Vila Real (Mercado)	08:43	37	+1
Couto	08:49	40	+3
Arroios	08:50	41	+3
CE Douro	08:55	44	-17
Chegada - Vila Real	09:06	49	-

Tab. 47 Paragens do circuito 19 (2024-2025)

Circuito 19			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Samardã	-	0	-
Samardã	08:30	1	+1
Escariz	08:39	6	+2
Outeiro	08:45	9	+1
EB Arrabães	08:59	17	-4
Chegada - Samardã	09:27	34	-

Tab. 48 Paragens do circuito 20 (2024-2025)

Circuito 20			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Meneses	-	0	-
Meneses	07:42	1	+3
Agarez	07:53	6	+2
Vila Real	08:00	10	+1
ES S Pedro	08:03	10	-1
EB Diogo Cão	08:09	11	-3
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:14	12	-2
Ludares	08:26	19	+1
Galegos	08:33	21	+2
São Cibrão	08:37	23	+3
Andrães	08:40	25	+1
CE Douro	08:42	26	-4
EB Arrabães	08:59	36	-3
Chegada - Meneses	09:02	37	-

Tab. 49 Paragens do circuito 21 (2024-2025)

Circuito 21			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Paredes	-	0	-
Adoufe	08:03	3	+1
Outeiro	08:06	4	+1
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:14	9	-2
Jorjais	08:27	16	+1
São Cibrão	08:36	20	+1
Carro Queimado	08:41	23	+1
EB Vilarinho Samardã	08:59	34	-3
Chegada - Paredes	09:04	37	-

Tab. 50 Paragens do circuito 22 (2024-2025)

Circuito 22			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Samardã	06:00	0	-
Samardã	08:30	0	+3
EB Vilarinho Samardã	08:34	3	-2
Escariz	08:40	6	+7
EB Vila Seca	08:45	9	-1
CE Douro	08:58	16	-7
Chegada - Samardã	09:25	32	-

3. Solução de rotas otimizadas para o Ano Letivo 2025-2026

No ano letivo de 2025-2026, o critério de transferência de alunos utilizado considerou que os alunos frequentadores do 8º e do 9º ano e utilizadores do transporte escolar contratualizado, no ano letivo 2023-2024, já transferiram para uma escola de ensino secundário em 2025-2026. Idem para os alunos do 3º e 4º ano que transferiram para estabelecimentos de ensino que lecionam o 2º ciclo e para os alunos da pré-escolar com 4 anos que transferiram para o ensino básico. Foram retirados da otimização os alunos do 12º e 11º ano referentes ano letivo 2023-2024, que já finalizaram a escolaridade obrigatória. De seguida apresenta-se as transferências entre escolas previstas para os alunos que usufruem do transporte escolar contratualizado no ano letivo de 2023/2024 para o ano de 2025/2026, já considerado os alunos transferido em 2024/2025.

Tab. 51 Transferências entre escolas previstas para os alunos que usufruem do transporte escolar contratualizado no ano letivo de 2023/2024 para o ano de 2025/2026

Transferências previstas 2025/2026		
Escola inicial	Escola Final	Ano escolar dos alunos a transferir*
CE Douro, EB Araucária	EB Monsenhor Jerónimo de Amaral	3º
EB Arrabães, EB Prado, EB Vendas, EB Vila Seca EB Vilarinho de Samardã	EB Diogo Cão	3º
EB Diogo Cão	ES Camilo Castelo Branco, ES São Pedro	8º
ES Morgado de Mateus	Saída do ensino secundário e dos circuitos	11º/Profissional
Jl Borbela	EB Prado	4 anos

*Referente ao ano que atualmente frequentam os alunos do ano letivo 2023/24

Os parâmetros para otimização do cenário espetável para o transporte contratualizado em 2025/2026 mantêm-se contantes, excetuando o número de alunos considerados.

Tab. 52 Parâmetros definidos para a otimização dos circuitos no ano letivo 2025-2026

Parâmetro	Valor
Janela Horária de entrega dos alunos do 1º ciclo do ensino básico e Jardim de Infância	08h30-09h00
Janela Horária de entrega dos alunos dos 2º e 3º ciclos do ensino básico e do ensino secundário	07h30-08h15
Tempo médio, em segundos, de entrada e saída de cada aluno do veículo	10
Nº de táxis de 4 lugares disponíveis por localidade de origem dos percursos (com base no ano letivo 2023/2024)	2
Nº de carrinhas de 8 lugares disponíveis por localidade de origem dos percursos (com base no ano letivo 2023/2024)	1
Nº de autocarros de 50 lugares disponíveis	4
Nº de alunos considerados, conforme os dados fornecidos sobre os alunos que utilizam o serviço de transporte contratualizado	216
Critério temporal, em horas, de término de execução do algoritmo heurístico	3

A solução aqui apresentada é constituída por 19 circuitos, abrangendo um total de 216 alunos.



Tab. 53 Paragens do circuito 1 (2025-2026)

Circuito 1	Veículo de capacidade de 51 lugares			
	Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
	Início - Vila Real	-	0	-
	Mercado	07:57	0	+1
	Relvas	08:02	3	+2
	EB Monsenhor Jerónimo do Amaral/ ES Morgado de Mateus	08:12	7	-3
	Bujões	08:30	17	+5
	Fontelo	08:32	19	+1
	Abaças	08:34	19	+5
	Mosteiro	08:39	22	+1
	CE Douro	08:42	24	-9
	Couto	08:48	27	+1
	EB Vila Seca	08:56	32	-2
	EB Prado	08:59	33	-2
	Chegada - Vila Real	09:03	36	-

Tab. 54 Paragens do circuito 2 (2025-2026)

Circuito 2	Veículo de capacidade de 8 lugares			
	Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
	Início - Quintã	-	0	-
	Quintã	07:43	0	+1
	Farlães	07:47	2	+1
	Menses	07:52	5	+5
	Rodonorte	08:06	12	+1
	ES S Pedro	08:04	12	-2
	EB Diogo Cão	08:07	13	-5
	EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:15	14	-1
	Galegos	08:23	19	+3
	S. Cibrão	08:33	21	+2
	Andrães	08:37	23	+1
	CE Douro	08:38	24	-3
	Vale de Nogueiras	08:44	27	+1
	Alfarves	08:49	30	+1
	EB Vila Seca	08:54	33	-4
	Ferreiros	08:57	34	+1
	EB Prado	08:58	35	-2
	Chegada - Quintã	09:15	45	-

Tab. 55 Paragens do circuito 3 (2025-2026)

Circuito 3			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Quintelas	-	0	-
Samardã	08:30	12	+1
Escariz	08:39	18	+2
Outeiro	08:45	21	+1
EB Arrabães	08:59	30	-4
Chegada - Quintelas	09:06	34	-

Tab. 56 Paragens do circuito 4 (2025-2026)

Circuito 4			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Samardã	-	0	-
Samardã	08:30	0	+3
EB Vilarinho Samardã	08:34	3	-2
Escariz	08:40	6	+6
EB Vila Seca	08:45	9	-1
CE Douro	08:58	16	-6
Chegada - Samardã	09:25	32	+1

Tab. 57 Paragens do circuito 5 (2025-2026)

Circuito 5			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Torneiros	-	0	-
Vila Cova	08:30	12	+1
Gontães	08:34	15	+1
Meneses	08:40	18	+2
Sabroso	08:52	26	+4
CE Douro	08:58	29	-8
Chegada - Torneiros	09:04	32	-

Tab. 58 Paragens do circuito 6 (2025-2026)

Circuito 6			
Veículo de capacidade de lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Galegos	-	0	-
Ludares	08:30	2	+4
Carro Queimado	08:32	3	+1
Carvas	08:34	4	+1
Tojais	08:37	6	+1
Bustelo	08:45	11	+1
CE Douro	08:49	13	-8
Chegada - Galegos	08:56	17	-



Tab. 59 Paragens do circuito 7 (2025-2026)

Circuito 7			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	0	-
Sabroso	08:30	5	+1
Bustelo	08:32	6	+1
Vila Real	08:40	11	+2
EB Vila Seca	08:46	14	-3
EB Vilarinho Samardã	08:56	20	-1
Chegada – Vila Real	09:12	30	-

Tab. 60 Paragens do circuito 8 (2025-2026)

Circuito 8			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Ramadas	-	0	-
Lamas de Olo	08:30	5	+2
Outeiro	08:39	11	+4
Borbela	08:41	12	+1
EB Vila Seca	08:45	14	+1
Vila Real (Cepsa)	08:49	16	+1
CE Douro	08:59	22	-7
Chegada - Ramadas	09:15	32	-

Tab. 61 Paragens do circuito 9 (2025-2026)

Circuito 9			
Veículo de capacidade de lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Quintã	-	0	-
Vila Cova	07:47	3	+2
Gontães	07:52	5	+1
Barro Vermelho	07:54	6	+1
EB Diogo Cão	08:08	14	-1
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:14	16	-3
Arroios	08:17	17	+1
Relvas	08:37	21	+1
Meneses	08:45	26	+1
EB Arrabães	08:48	28	-2
EB Vendas	08:57	33	-1
Chegada - Quintã	09:01	35	-

Tab. 62 Paragens do circuito 10 (2025-2026)

Circuito 10		Veículo de capacidade de 4 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Paredes	-	0	-
Meneses	08:30	13	+2
Agarez	08:40	19	+1
EB Prado	08:47	23	-1
EB Vilarinho Samardã	08:59	30	-2
Chegada - Paredes	09:04	33	-

Tab. 63 Paragens do circuito 11 (2025-2026)

Circuito 11		Veículo de capacidade de 4 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Quintelas	-	0	-
Quintã	08:30	6	+1
Sapiões	08:38	10	+1
EB Prado	08:47	16	-2
Chegada - Quintelas	08:55	21	-

Tab. 64 Paragens do circuito 12 (2025-2026)

Circuito 12		Veículo de capacidade de 8 lugares	
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Paredes	-	0	-
Paredes	07:39	0	+1
Lamas de Olo	07:49	6	+2
Lordelo	07:58	11	+1
Agarez	08:01	13	+3
EB Diogo Cão	08:08	17	-2
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:14	18	-5
Jorjais	08:27	26	+1
Carro Queimado	08:41	33	+1
EB Vilarinho da Samardã	08:59	43	-2
Chegada - Paredes	09:04	46	-

Handwritten signature

Tab. 65 Paragens do circuito 13 (2025-2026)

Circuito 13		Veículo de capacidade de 8 lugares		
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos	
Início – Felgueiras	-	0	-	
Felgueiras	07:47	0	+1	
Benagouro	07:52	3	+1	
Escariz	07:54	4	+1	
Adoufe	07:58	7	+1	
Outeiro	08:01	8	+1	
N Sra. Conceição	08:07	12	+3	
EB Diogo Cão	08:08	12	-3	
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:14	14	-5	
Abaças	08:29	22	+2	
EB Vilarinho da Samardã	08:59	40	-2	
Chegada - Felgueiras	09:06	43	-	

Tab. 66 Paragens do circuito 14 (2025-2026)

Circuito 14		Veículo de capacidade de 51 lugares		
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos	
Início – Vila Real	-	0	-	
Jorjais	07:24	9	+1	
Abaças (Estalagem)	07:27	11	+1	
Abaças	07:28	11	+2	
Fontelo	07:29	12	+1	
Guiães	07:33	14	+13	
Bujões	07:38	17	+1	
Vilarinho da Tanha	07:42	19	+1	
Nogueira	07:45	21	+4	
Carrazedo	07:47	22	+1	
Sabroso	07:51	25	+6	
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:01	29	-20	
EB Diogo Cão	08:11	30	-10	
ES S. Pedro	08:15	31	-1	
Muas	08:23	36	+1	
Agarez	08:32	37	+2	
Vila Real	08:38	41	+1	
Nossa Sra. Conceição	08:39	41	+2	
Torneiros	08:44	44	+1	
Arroios	08:45	44	+3	
Couto	08:46	45	+3	
Vale de Nogueiras	08:50	47	+7	
Assento	08:52	48	+2	
CE Douro	08:56	50	-22	
Chegada - Vila Real	09:06	56	-	

Tab. 67 Paragens do circuito 15 (2025-2026)

Circuito 15			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Relvas	-	0	-
Faralães	08:30	8	+1
Pomarelhos	08:39	13	+1
Nogueira	08:49	19	+6
CE Douro	08:58	24	-8
Chegada - Relvas	09:07	30	-

Tab. 68 Paragens do circuito 16 (2025-2026)

Circuito 16			
Veículo de capacidade de 51 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	0	-
Mosteiro	07:32	7	+3
São Cibrão	07:39	10	+5
Ludares	07:45	14	+3
Carro Queimado	07:47	15	+2
Carvas	07:79	16	+1
Vale de Nogueiras	07:52	18	+2
Couto	07:56	20	+1
Torneiros	07:58	21	+2
Mosteiro	07:59	22	+1
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:00	22	-7
EB Diogo Cão	08:10	23	-10
ES S. Pedro	08:15	24	-1
Ludares	08:28	32	+1
Galegos	08:33	34	+1
Vale de Nogueiras	08:36	36	+2
Couto	08:40	38	+1
ES Camilo Castelo Branco	08:46	41	-1
EB Arrabães	08:55	47	-4
Chegada – Vila Real	09:07	54	-

Tab. 69 Paragens do circuito 17 (2025-2026)

Circuito 17			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	0	-
Vila Real	08:06	0	+1
EB Diogo Cão	08:09	1	-1
Guiães	08:30	13	+6
Magalhã	08:36	17	+1
Fonteita	08:39	19	+1
CE Douro	08:44	22	-6
EB Vila Seca	08:57	29	-1
EB Prado	09:00	31	-1
Chegada – Vila Real	09:04	33	-

Tab. 70 Paragens do circuito 18 (2025-2026)

Circuito 18			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Jorjais	-	0	-
Vilarinho da Tanha	08:30	4	+3
Tanha	08:32	5	+1
Ermida	08:36	8	+1
Povoação	08:37	8	+1
Relvas	08:46	14	+1
Parada de Cunhos	08:48	15	+1
CE Douro	08:58	21	-8
Chegada - Jorjais	09:05	25	-

Tab. 71 Paragens do circuito 19 (2025-2026)

Circuito 19			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Meneses	-	0	-
Mosteiro	08:26	10	+1
Arroios	08:33	14	+1
Torneiros	08:34	15	+1
Vila Real (Mercado)	08:40	17	+1
N. Sra. Conceição	08:43	18	+2
CE Lordelo	08:47	20	-2
Agares	08:50	22	+1
EB Arrabães	08:59	27	-5
Chegada - Meneses	09:02	28	-

4. Solução de rotas otimizadas para o Ano Letivo 2026-2027

Por fim, no ano letivo de 2026-2027, o critério de transferência de alunos utilizado considerou que os alunos utilizadores do transporte escolar contratualizado e frequentadores do 7º, 8º e do 9º ano, no ano letivo 2023-2024, já transferiram para o ensino secundário em 2026-2027. No caso dos alunos que frequentam o 2º, 3º e 4º ano de escolaridade estes já terão transferido para os 2º e 3º ciclos. Os alunos da pré-escolar com transporte escolar contratualizado já haviam sido, igualmente, todos transferidos em 2026-2027. Foram retirados da otimização os alunos do 12º, 11º e 10º ano referentes ao ano letivo 2023-2024 que terão finalizado a escolaridade obrigatória em 2026-2027. De seguida apresenta-se as transferências entre escolas previstas para os alunos que usufruem do transporte escolar contratualizado no ano letivo de 2023/2024 para o ano de 2026-2027, já considerado os alunos transferido em 2024/2025 e 2025-2026.

Tab. 72 Transferências entre escolas previstas para os alunos que usufruem do transporte escolar contratualizado no ano letivo de 2023-2024 para o ano de 2026-2027

Transferências previstas 2026/2027		
Escola inicial	Escola Final	Ano escolar de transferência*
CE Douro	EB Monsenhor Jerónimo de Amaral	2º
CE Lordelo, EB Arrabães, EB Prado, EB Vendas, EB Vila Seca EB Vilarinho de Samardã	EB Diogo Cão	2º
EB Monsenhor Jerónimo Amaral	ES Morgado de Mateus	7º

*Referente ao ano que atualmente frequentam os alunos do ano letivo 2023/24

Tab. 73 Parâmetros definidos para a otimização dos circuitos no ano letivo 2026-2027

Parâmetro	Valor
Janela Horária de entrega dos alunos do 1º ciclo do ensino básico e Jardim de Infância	08h30-09h00
Janela Horária de entrega dos alunos dos 2º e 3º ciclos do ensino básico e do ensino secundário	07h30-08h15
Tempo médio, em segundos, de entrada e saída de cada aluno do veículo	10
Nº de táxis de 4 lugares disponíveis por localidade de origem dos percursos (com base no ano letivo 2023/2024)	2
Nº de carrinhas de 8 lugares disponíveis por localidade de origem dos percursos (com base no ano letivo 2023/2024)	1
Nº de autocarros de 50 lugares disponíveis	4
Nº de alunos considerados, conforme os dados fornecidos sobre os alunos que utilizam o serviço de transporte contratualizado	216
Critério temporal, em horas, de término de execução do algoritmo heurístico	3

A solução aqui apresentada é constituída por 14 circuitos, abrangendo um total de 216 alunos.

Tab. 74 Paragens do circuito 1 (2026-2027)

Circuito 1			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início - Meneses	-	0	-
Meneses	07:47	0	+2
Barro Vermelho	07:52	3	+1
Gontães	07:54	4	+2
Vila Real	08:06	11	+1
EB Diogo Cão	08:08	12	-1
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:14	13	-5
Ludares	08:26	20	+5
CE Douro	08:39	25	-4
Mosteiro	08:42	27	+1
EB Arrabães	08:59	37	-2
Chegada - Meneses	09:02	39	-

Tab. 75 Paragens do circuito 2 (2026-2027)

Circuito 2			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Partida – Sirarelhos	-	0	-
Lamas de Olo	08:30	6	+1
Outeiro	08:39	12	+1
EB Vila Seca	08:42	14	-1
Nossa Sra Conceição	08:48	17	+1
EB Arrabães	08:59	23	-2
Chegada - Sirarelhos	09:06	27	-

Tab. 76 Paragens do circuito 3 (2026-2027)

Circuito 3			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Carvas	-	0	-
Carvas	07:48	0	+2
Ludares	07:51	2	+3
Carro Queimado	07:54	3	+3
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:03	9	-4
EB Diogo Cão	08:09	10	-3
ES S. Pedro	08:14	11	-1
Faralães	08:30	20	+1
Meneses	08:34	23	+2
EB Arrabães	08:37	24	-1
Pomarelhos	08:43	28	+1
Sabroso	08:50	32	+3
CE Douro	08:56	36	-6
Chegada - Carvas	09:05	41	-

Tab. 77 Paragens do circuito 4 (2026-2027)

Circuito 4			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Felgueiras	-	0	-
Felgueiras	07:45	0	+1
Alfarves	07:52	4	+1
Galegos	07:59	8	+1
Vale de Nogueiras	08:05	10	+5
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:08	14	-3
EB Diogo Cão	08:14	15	-5
Jorjais	08:29	24	+1
Carro Queimado	08:41	31	+1
EB Vilarinho da Samardã	08:59	41	-2
Chegada - Felgueiras	09:05	45	-

Tab. 78 Paragens do circuito 5 (2026-2027)

Circuito 5			
Veículo de capacidade de 51 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	0	-
Adoufe	07:25	4	+1
Escariz	07:30	7	+4
Benagouro	07:33	8	+1
Samardã	07:40	12	+4
Oaredes	07:49	18	+1
Outeiro	07:54	21	+2
N. Sra. Conceição	08:01	24	+4
EB Diogo Cão	08:06	25	-6
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:12	26	-10
Adoufe	08:13	26	+1
Bujões	08:30	36	+2
Abaças	08:33	38	+1
Sabroso	08:41	43	+1
Vila Real	08:50	48	+2
EB Prado	08:54	50	-1
EB Vila Seca	08:57	52	-5
Chegada – Vila Real	09:03	56	-



Tab: 79 Paragens do circuito 6 (2026-2027)

Circuito 6 Paragem	Veículo de capacidade de 51 lugares		
	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	0	-
Agarez	07:22	4	+5
Vila Cova	07:35	10	+2
Quintã	07:38	13	+1
Farelães	07:41	15	+1
Meneses	07:57	18	+6
Relvas	07:56	23	+2
Rodonorte	08:00	26	+1
Vila Real (Mercado)	08:01	26	+2
ES S. Pedro	08:03	26	-2
EB Diogo Cão	08:08	27	11
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral/ ES Morgado de Mateus	08:14	28	-7
Fonteita	08:26	35	+1
S. Cibrão	08:33	37	+1
Galegos	08:36	39	+2
Vale de Nogueiras	08:38	40	+1
EB Vila Seca	08:48	46	-2
EB Prado	08:51	47	-2
ES Camilo Castelo Branco	08:57	51	-1
Chegada – Vila Real	08:58	51	-

Tab. 80 Paragens do circuito 7 (2026-2027)

Circuito 7	Veículo de capacidade de 51 lugares		
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	0	-
Bustelo	07:28	4	+1
Sabroso	07:31	5	+7
Carrazedo	07:35	8	+1
Nogueira	07:37	9	+5
Tanha	07:39	10	+1
Abaças (Estalagem)	07:43	12	+1
Abaças	07:43	12	+5
Fontelo	07:45	13	+1
Jorjais	07:48	15	+1
Mosteiro	07:56	17	+3
Arroios	08:00	22	+4
Couto	08:04	22	+3
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral/ ES Morgado de Mateus	08:04	24	-19
EB Diogo Cão	08:10	25	-13
ES S. Pedro	08:15	26	-1
Tojais	08:22	30	+1
Vale de Nogueiras	08:32	32	+6
Assento	08:34	33	+2
Galegos	08:36	34	+1
S- Cibrão	08:40	36	+1
Magalhã	08:45	39	+1
Andrães	08:51	43	+1
CE Douro	08:53	44	-13
Chegada – Vila Real	09:03	49	-

Tab. 81 Paragens do circuito 8 (2026-2027)

Circuito 2	Veículo de capacidade de 4 lugares		
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Paredes	-	0	-
Quintã	08:30	13	+1
Agarez	08:41	20	+1
EB Prado	08:47	23	-1
EB Vilarinho da Samardã	09:00	31	-1
Chegada - Paredes	09:05	34	-



Tab. 82 Paragens do circuito 9 (2026-2027)

Circuito 9			
Veículo de capacidade de 4 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Torneiros	-	0	-
Torneiros	08:09	0	+2
EB Diogo Cão	08:13	2	-2
Vila Cova	08:30	12	+1
Parada de Cunhos	08:44	21	+1
Relvas	08:46	22	+1
Bustelo	08:51	25	+1
CE Douro	08:56	28	-4
Chegada - Torneiros	09:01	31	-

Tab. 83 Paragens do circuito 10 (2026-2027)

Circuito 10			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Paredes	-	0	-
Lamas de Olo	07:50	6	+3
Lordelo	08:01	11	+1
EB Diogo Cão	08:09	15	-1
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:14	16	-3
Abaças	08:29	25	+2
EB Vilarinho da Samardã	08:59	42	-2
Chegada - Paredes	09:05	45	-

Tab. 84 Paragens do circuito 11 (2026-2027)

Circuito 11			
Veículo de capacidade de 51 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Vila Real	-	0	-
Povoação	07:36	9	+1
Vilarinho da Tanha	07:41	12	+2
Bujões	07:45	14	+2
Guiães	07:50	17	16
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:08	28	-15
EB Diogo Cão	08:14	29	-6
Ermida	08:29	38	+1
Nogueira	08:32	39	+5
Vilarinho da Tanha	08:35	41	+2
Bujões	08:39	43	+2
Guiães	08:44	46	+4
Fontelo	08:48	48	+1
Abaças	08:49	49	+1
Mosteiro	08:55	52	+1
CE Douro	08:58	54	-17
Chegada – Vila Real	09:08	59	-

Tab. 85 Paragens do circuito 12 (2026-2027)

Circuito 12			
Veículo de capacidade de 8 lugares			
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Ramadas	-	0	-
Escariz	08:30	6	+3
EB Vila Seca	08:35	9	-1
Couto	08:43	13	+1
Torneiros	08:44	14	+1
Relvas	08:51	18	+1
EB Arrabães	08:59	23	-5
Chegada - Ramadas	09:10	29	-

Tab. 86 Paragens do circuito 13 (2026-2027)

Circuito 13	Veículo de capacidade de 8 lugares		
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Torneiros	-	0	-
Escariz	08:30	8	+2
Outeiro	08:35	11	+3
Ferreiros	08:37	12	+1
EB Prado	08:38	13	-1
Vila Real (Cepsa)	08:41	14	+1
Couto	08:46	17	+2
CE Douro	08:51	20	-8
Chegada - Torneiros	08:57	23	-

Tab. 87 Paragens do circuito 14 (2026-2027)

Circuito 14	Veículo de capacidade de 8 lugares		
Paragem	Hora de Chegada	Distância (km)	Nº alunos
Início – Galegos	-	0	-
S. Cibrão	07:56	2	+5
EB Monsenhor Jerónimo do Amaral	08:06	8	-3
EB Diogo Cão	08:12	9	-2
Sapiões	08:20	14	+1
Agarez	08:31	17	+1
Muas	08:33	18	+1
Borbela	08:37	21	+1
EB Prado	08:40	22	-1
N. Sra. Conceição	08:44	24	+2
Vila Real	08:47	24	+1
Torneiros	08:52	27	+1
Arroios	08:53	28	+1
CE Douro	08:58	30	-8
Chegada - Galehos	09:04	34	-

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL

ANEXOS
FICHAS DE AÇÃO



Revisão	Autor(es)	Descrição da versão	Data de fecho
1.0	OPT	Versão preliminar	29 de fevereiro de 2024
2.0	<u>Coordenação da Equipa:</u> Sandra Vasconcelos Lameiras	Versão para discussão	24 de maio de 2024
3.0	<u>Coordenação Técnica:</u> Miguel Lopes André Pinto Cristiana Morais João Maia Manuel Filgueiras Mafalda Marinho	Versão final	10 de julho de 2024

Código

20240710_R_CMVila Real_PRJ_0279_PME_Fichas_Acao

Cliente



Cofinanciado por



Fundo para o Serviço
Público de Transportes

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	E. EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.OI.
AÇÃO	Realização de Jogos Educativos em Sala de Aula				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Direcionar a componente educativa com atividades lúdicas é o melhor método de envolver ativamente as crianças na compreensão de temáticas importantes.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Os jogos propostos visam aproveitar tempos livres ou o tempo em disciplinas como formação cívica ou área de projeto para chamar a atenção para a mobilidade sustentável e a importância da promoção da mobilidade ativa e uso dos transportes coletivos em Vila Real. Estes jogos têm como população alvo todas as escolas e estudantes até ao 2º ciclo do ensino básico. Divulgação dos Jogos e das Instruções aos Docentes de todas as escolas do Município, com um prazo de um trimestre para a realização dos jogos contemplados. Análise quantitativa e qualitativa da realização dos jogos.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aprendizagem do conceito de mobilidade sustentável e a importância da promoção da mobilidade ativa e uso dos transportes públicos em Vila Real, bem como das consequências associadas à elevada utilização do automóvel.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

Todos os anos letivos

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
Início do Ano Letivo	Divulgação dos Jogos e Instruções aos Docentes	10%
Fim do Ano Letivo	Análise da implementação dos jogos	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de jogos realizados

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Cada diretor de turma regista os jogos realizados ao longo do trimestre, entregando posteriormente uma lista com esta informação ao coordenador da escola que fará chegar essa informação ao Município de Vila Real
META(S)	2 jogos realizados por turma, por ano letivo

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Eficácia dos jogos, facilidade de implementação e adaptação ao contexto de Vila Real

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Ao registar cada jogo realizado, o docente responsável deverá expressar a sua opinião acerca da eficácia e divertimento dos jogos, facilidade de implementação e adaptação ao contexto de Vila Real
META(S)	Índices de satisfação elevados

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL

EIXO	E. EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.01.
AÇÃO	Realização do Jogos Educativos em Sala de Aula				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de Escolas				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	30.000€ por ano letivo				
FONTES DE FINANCIAMENTO	Município de Vila Real Fundo Ambiental Portugal 2030				
Agrupamentos Abrangidos	Agrupamento de Escolas Diogo Cão Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	E. EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.02.
AÇÃO	Promoção de Conversas de Mobilidade Sustentável na Sala de Aula – Projeto Escolas Mobility Hub				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Propõe-se que o plano de aulas de cidadania contemple no seu programa uma componente dedicada à literacia de mobilidade sustentável. Esta promoção de conversas de mobilidade sustentável surge de acordo com o Projeto Escolas Mobility Hub, com o intuito de formar e motivar, esclarecidamente, os estudantes – enquanto agentes da mudança – à participação cidadã em torno do tema da mobilidade ativa e dos transportes públicos como meios sustentáveis de deslocação.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Criação e articulação com a Autoridade da Mobilidade e Transportes de um programa letivo a ser lecionado nas aulas de cidadania, promovendo a literacia da mobilidade aos estudantes do 3º ciclo.				
RESULTADOS ESPERADOS	Propõe-se que as conversas da mobilidade assegurem um espaço de abertura onde os estudantes possam debater ideias de mobilidade, exercitando a criatividade e o conhecimento nesta área de importância relevante.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

Ano Letivo de 2024/2025

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
Até Início do Ano Letivo 2024/2025	Contactar a AMT, para o envolvimento no Projeto Escolas Mobility Hub, e definição dos objetivos e aplicabilidade do programa letivo	30%
Final de dezembro 2024	Desenvolvimento do programa letivo, incluindo a participação num seminário, em conjunto com as escolas aderentes e docentes	50%
Final de março de 2025	Aprovação e Divulgação às escolas do programa letivo com vista à sua implementação no terceiro trimestre de 2024/2025	80%
Final do ano letivo 2024/2025	Programa lecionado	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVO(S)

% de alunos abrangidos pelo projeto

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Cada diretor de turma regista o progresso do desenvolvimento do programa, entregando posteriormente uma lista com esta informação ao coordenador da escola que fará chegar essa informação ao Município de Vila Real
META(S)	

100% dos alunos abrangidos pelo projeto

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	E. EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.02.
AÇÃO	Promoção de Conversas de Mobilidade Sustentável na Sala de Aula – Projeto Escolas Mobility Hub				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Autoridade da Mobilidade e Transportes (AMT) Agrupamentos de Escolas				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	Sem investimento necessário				
FONTES DE FINANCIAMENTO	-				
Agrupamentos Abrangidos	Agrupamento de Escolas Diogo Cão Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	F. EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.O3.
AÇÃO	Envolvimento Ativo dos Estudantes na Organização de Atividades no Dia da Terra e na Semana Europeia da Mobilidade				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Colocando em prática a teoria aprendida com as ações anteriormente apresentadas, o dia 22 de abril, mais conhecido como o "dia da terra" e a semana europeia da mobilidade, de 16 a 22 de setembro, deverão ser aproveitadas para uma série de ações educativas e de sensibilização dos estudantes e todos os agentes envolvidos na comunidade escolar para a questão da mobilidade sustentável e o seu papel na mitigação das alterações climáticas.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Organização conjunta com os alunos do 3º ciclo de uma marcha em prol da mobilidade sustentável no Dia da Terra e das atividades na semana europeia da mobilidade nos arruamentos centrais da cidade de proximidade do Município.				
RESULTADOS ESPERADOS	Espera-se que os alunos ao serem envolvidos ativamente nestas iniciativas compreendam e retenham a importância da mudança de hábitos de mobilidade enraizados ao uso do automóvel. Enquanto agentes de mudanças e embaixadores da mobilidade sustentável espera-se que a participação nestas iniciativas sensibilize e promova hábitos sustentáveis de mobilidade na restante população do município.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

Todos os anos letivos

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
Semana Europeia da Mobilidade	Cooperação com os estudantes na organização das atividades da semana europeia da mobilidade	50%
Dia da Terra	Cooperação com os estudantes na organização de uma marcha em prol da mobilidade sustentável no Dia da Terra	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

% de alunos envolvidos na organização e participação das atividades

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Cada diretor de turma regista o número de alunos envolvidos, entregando posteriormente uma lista com esta informação ao coordenador da escola que fará chegar essa informação ao Município de Vila Real
META(S)	

50% dos alunos em cada escola envolvidos na organização e participação nas atividades

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL

EIXO	E. EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.03.
AÇÃO	Envolvimento Ativo dos Estudantes na Organização de Atividades no Dia da Terra e na Semana Europeia da Mobilidade				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de Escolas				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	Sem investimento necessário				
FONTES DE FINANCIAMENTO					
Agrupamentos Abrangidos	Agrupamento de Escolas Diogo Cão Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus Escola Secundária Camilo Castelo Branco Escola Secundária São Pedro				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL

EIXO	E. EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.04.
AÇÃO	Monitorizar e Premiar Deslocações Sustentáveis dos Estudantes – Serpente de Tráfego				
CONTEXTUALIZAÇÃO	O Jogo da Serpente de Tráfego, também conhecido por Serpente Papa-Léguas, é uma campanha criada para incentivar as viagens sustentáveis nas idas para a escola (a pé, de bicicleta ou de transportes públicos), e que tem as crianças (entre os 4 e 12 anos) e os seus pais como o principal público-alvo.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	<p>Neste jogo os alunos colocam pequenos autocolantes individuais num autocolante maior da turma de cada vez que viajem para a escola a pé, de bicicleta, de transporte público ou partilhando o carro com outras crianças. Cada escola define o seu próprio objetivo em termos de mudança modal no início do período de campanha, tendo como ponto de partida os dados recolhidos no questionário à mobilidade realizado previamente.</p> <p>A cada dia, questionam-se as crianças acerca de como viajaram para a escola de modo a recolher os dados necessários, com as crianças a receberem uma recompensa quando atingem pontos-chave do cartaz. Quando os autocolantes atingem a cabeça da serpente, as crianças recebem uma recompensa ainda maior, por exemplo, um passeio especial de bicicleta ou a pé, uma visita de estudo, ou outra recompensa que a escola estabeleça.</p> <p>No concelho de Vila Real existe uma série de escolas centrais que beneficiam de uma infraestrutura de proximidade que possibilitam a utilização de modos de deslocação ativos. Por outro lado, há estabelecimentos de ensino situados nas zonas periféricas que, pela sua natureza urbana, dificilmente poderão almejar uma elevada utilização dos modos ativos por parte dos seus estudantes. Nestes casos o jogo poderá incidir sobre comportamentos ideais e não, necessariamente, sobre comportamentos de mobilidade reais.</p>				
RESULTADOS ESPERADOS	Com esta ação pretende-se premiar bons comportamentos associados às práticas de mobilidade sustentáveis e possíveis em cada escola				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

Todos os anos letivos

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
Início do Ano Letivo	Disponibilização de material para a realização do jogo	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

% de alunos abrangidos

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Cada diretor de turma regista os jogos realizados ao longo do trimestre, entregando posteriormente uma lista com esta informação ao coordenador da escola que fará chegar essa informação ao Município de Vila Real
-------------------------------	---

META(S)

100% dos alunos abrangidos

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	E. EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.04.
AÇÃO	Monitorizar e Premiar Deslocações Sustentáveis dos Estudantes – Serpente de Tráfego				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de Escolas				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	10.000 € por ano letivo				
FONTES DE FINANCIAMENTO	Município de Vila Real Fundo Ambiental Portugal 2030				
ESCOLAS ABRANGIDAS	EB 2/3 Monsenhor Jerónimo Amaral EB 2/3 Diogo Cão Centro Escolar das Árvores EB1 N° 6 de Vila Real (Flores) EB1 N° 3 Vila Real (Corgo/Ferreiros) EB1/JI nº2 (S. Vicente de Paula) EB n.º 7 de Vila Real (Araucária) EB Douro				



Handwritten signature or stamp.

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	E. EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.05.
AÇÃO	Monitorizar e Premiar Deslocações Sustentáveis dos Estudantes – APP Móvel				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A atribuição de prémios mediante a adoção de comportamentos de mobilidade sustentável é uma estratégia com provas dadas em vários contextos.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	<p>Propõe-se a adoção de uma APP destinada aos estudantes do ensino secundário e profissional. O objetivo da adoção desta APP é o registo automático das deslocações e do modo usado nas mesmas pelos estudantes. A implementação da APP não deverá ser de carácter obrigatório, porém os alunos que a adotarem no ambiente escolar deverão ser premiados pela utilização de modos sustentáveis. Para garantir o sucesso deste projeto, a APP será formulada de forma a ser gerida pelo diretor de turma. Este é responsável por enviar o convite aos estudantes para se juntarem à APP e este fica encarregue da entrega dos prémios aos estudantes que atingirem uma certa pontuação, fruto da acumulação de uma dada pontuação atribuída pelo número de deslocações em modos ativos e transporte público nas variadas deslocações semanais. Os prémios e metas são adaptáveis a qualquer situação, podendo estes estarem relacionados com a angariação de fundos para a viagem de finalistas, cartões presentes, entre outros.</p> <p>Em qualquer dos casos será respeitada a política de privacidade de dados da UE.</p>				
RESULTADOS ESPERADOS	Com esta ação pretende-se premiar bons comportamentos associados às práticas de mobilidade sustentáveis entre os alunos com maior autonomia de deslocação (a partir dos 16 anos).				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

Curto / Médio prazo

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
Até 2 anos	Contratação e Aquisição da APP, Testagem e Desenvolvimentos	80%
Até 3 anos	Implementação/Promoção da APP nos estabelecimentos de ensino secundário e profissional de Vila Real	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

% de alunos que aderem à utilização da APP

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Registo automático por meio da APP
META(S)	

Aderência de pelo menos 10% dos alunos por turma.

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)

Contratação e aquisição da APP

META(S)

APP contratada e adquirida

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL

EIXO	E. EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.05.
AÇÃO	Monitorizar e Premiar Deslocações Sustentáveis dos Estudantes – APP Móvel				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de Escolas				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	Aquisição: 80.000€ Licenciamento: 5.000€/ ano Prémios: 10.000€/ ano				
FONTES DE FINANCIAMENTO	Município de Vila Real Fundo Ambiental Portugal 2030				
ESCOLAS ABRANGIDAS	Escola Secundária Morgado Mateus Escola Secundária Camilo Castelo Branco Escola Secundária São Pedro				



PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL

EIXO	E EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.06.
AÇÃO	Aulas de Bicicleta e Guias para a Boa Manutenção do Velocípede				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Apesar de o território de Vila Real apresentar uma topografia desafiante para a prática da bicicleta nos movimentos pendulares, para que a cota modal de utilização da bicicleta aumente torna-se essencial munir todas as crianças do conhecimento e prática de andar de bicicleta para que este ensinamento seja levado desde cedo e para toda a vida. A prática e aprendizagem desta modalidade é uma prioridade no sentido do desenvolvimento e autonomia das crianças, estando-lhe associado inúmeros benefícios que resultam desta atividade.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Realização de aulas práticas de bicicleta em todas as escolas de Vila Real. As aulas deverão ocorrer trimestralmente com inscrição livre e gratuita em dias abertos ou de festa escolar para que sejam associados a uma experiência positiva, desde cedo. Deverão ainda estar presentes agentes de autoridade que façam ações de formação relativas ao código da estrada e como circular corretamente em espaço público/faixa de rodagem com uma bicicleta, alertando para as várias situações de risco a ter em conta.				
RESULTADOS ESPERADOS	Aumentar o conhecimento e as habilidades dos alunos para andar de bicicleta de forma segura e eficaz, promovendo assim o aumento da cota modal de bicicleta no meio escolar de Vila Real. Além disso, espera-se que os alunos compreendam a importância da manutenção adequada das bicicletas para garantir a sua durabilidade e segurança.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

Todos os anos letivos

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ AO INÍCIO DO ANO LETIVO 2024/2025	Definição do cronograma das aulas e preparação do material educativo.	20%
ANO LETIVOS	Realização das aulas práticas de bicicleta trimestrais em todas as escolas de Vila Real. Organização de sessões de formação sobre o código da estrada e segurança na circulação de bicicletas em espaços.	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Número de Aulas Realizadas por ano letivo

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Cada coordenador de escola regista o número de aulas e sessões realizadas, que fará chegar essa informação ao Município de Vila Real
META(S)	

2 aulas realizadas por ano letivo e por escola

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	E. EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.06.
AÇÃO	Aulas de Bicicleta e Guias para a Boa Manutenção do Velocípede				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de Escolas GNR				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	20.000€ por ano letivo				
FONTES DE FINANCIAMENTO	Município de Vila Real Fundo Ambiental Portugal 2030				
ESCOLAS ABRANGIDAS	Agrupamento de Escolas Diogo Cão. Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus				



PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE CANTANHEDE					
EIXO	E. EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.07.
AÇÃO	Implementação de um projeto piloto "The City of Children"				
CONTEXTUALIZAÇÃO	<p>"A Cidade das Crianças" nasceu na cidade italiana de Fano em 1991 a partir da ideia de Francesco Tonucci, com um objetivo político específico: promover uma mudança no parâmetro de governo da cidade, começando pela criança em vez do adulto. Neste projeto, as crianças desempenham um papel ativo no processo de mudança, participando concretamente no governo e no planeamento da cidade e recuperando a posse do espaço urbano. O projeto tem como interlocutor natural o presidente da câmara da cidade, já que todos os setores da administração estão envolvidos.</p> <p>Através da "infantilização" do espaço envolvente, as crianças ganharão mais autonomia na acessibilidade à escola. Os benefícios estão também relacionados com o desenvolvimento cognitivo e na potenciação da criatividade dos alunos na conceção de espaços agradáveis e acessíveis a todos.</p>				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	<p>Propõe-se que os alunos trabalhem em equipa na sala de aula, com orientação dos professores no desenho e na construção de maquetes. Pretende-se que estas possam vir a ser apresentadas e debatidas em sala de aula conjuntamente com o presidente da Câmara Municipal de Vila Real e elementos técnicos de urbanismo, bem como o órgão responsável da escola.</p>				
RESULTADOS ESPERADOS	<p>Criação e aprovação de ideias para a intervenção no espaço exterior da rua da escola, potenciando depois a sua execução.</p>				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO		
Ano letivo 2024/2025		
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ ANO LETIVO 2024/2025	Preparação da iniciativa e contactar a associação "La Città Dei Bambini" para guião de melhores práticas e metodologia de implementação ao contexto de Vila Real. Definição das escolas participantes.	20%
ANO LETIVO 2024/2025	Realização de atividades de desenho e construção de maquetes pelos alunos, sob orientação dos professores.	80%
FIM ANO LETIVO	Apresentação das propostas em sala de aula, juntamente com representantes municipais e técnicos de urbanismo, para discussão e feedback.	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Nº de ações desenvolvidas	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Cada coordenador de escola regista o número de aulas e sessões realizadas, que fará chegar essa informação ao Município de Vila Real
META(S)	
1 Ação desenvolvida por ano	

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	E. EDUCAÇÃO	PRIORIDADE	Média	Nº	E.07.
AÇÃO	Implementação de um projeto piloto "The City of Children"				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de Escolas				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	Por ano: 500€				
FONTES DE FINANCIAMENTO	Fundo Ambiental Portugal 2030				
ESCOLAS ABRANGIDAS	Centro Escolar de Lordeio Escola Básica n.º 7 de Vila Real (Araucária)				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	C. COMPORTAMENTOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	C.01.
AÇÃO	Conceção e Desenvolvimentos de Campanhas de Sensibilização para a Mudança da Cultura Instalada da Dependência Automóvel				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Fruto de anos de políticas e promoção do automóvel, perderam-se os hábitos de utilização de modos sustentáveis. Os alunos surgem como um dos alvos centrais para impulsionar o desenvolvimento de campanhas de sensibilização e de divulgação da mobilidade sustentável. O simbolismo associado ao desenvolvimento por alunos do concelho aumenta o potencial de sucesso das mensagens a transmitir.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Propõe-se que em cada turma de cada escola no concelho, seja realizada uma atividade de desenvolvimento de campanha artística de carácter manual para alunos até ao 2º ciclo e digital para alunos a partir do 3º ciclo, criada por grupos de alunos e por temáticas, com vista à sua divulgação e premiação na semana europeia da mobilidade que acontece na semana de 16 a 22 de setembro. As aulas de Educação Visual e Tecnológica, potenciam a expressão criativa de cada estudante. Fruto das horas dedicadas a esta disciplina, deverá ser aproveitada a oportunidade para propor o desenvolvimento de projetos relacionados com a temática da mobilidade sustentável, colhendo as melhores propostas dos alunos de promoção da mobilidade ativa e da utilização do transporte público.				
RESULTADOS ESPERADOS	O trabalho que, iniciado nas escolas, será levado à sociedade deverá produzir alterações nos hábitos culturais instalados, pelo menos na presente geração mais jovem.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

Todos os anos letivos		
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
Primeiro Trimestre Ano Letivo 2024/25	Preparação das Campanhas durante o primeiro período do ano letivo 2024/2025	50%
Segundo Trimestre Ano Letivo 2024/25	Votação da melhor campanha por escola, através de um júri composto por membros da autarquia e professores de artes.	70%
Terceiro Trimestre Ano Letivo 2024/25	Divulgação das campanhas vencedoras	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de Campanhas produzidas Nº de Campanhas divulgadas	Cada coordenador de escola regista o número de campanhas produzidas, que fará chegar essa informação ao Município de Vila Real
--	--

META(S)

Conforme a dimensão da escola e das turmas adaptar o número de campanhas:
Escolas até 5 turmas: 1 por turma
Escolas até 10 turmas: 2 por turma
Escolas com mais de 10 turmas: 3 por turma

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	C. COMPORTAMENTOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	C.01.
AÇÃO	Desenvolvimento de Campanhas de Sensibilização para a Mudança da Cultura instalada da Dependência Automóvel				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de Escolas				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	5.000€ para prémios por ano 20.000€ para divulgação por ano				
FONTES DE FINANCIAMENTO	Município de Vila Real Fundo Ambiental Portugal 2030				
ESCOLAS ABRANGIDAS	Agrupamento de Escolas Diogo Cão Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL			
EIXO	C. COMPORTAMENTOS	PRIORIDADE	Nº C.02.
AÇÃO	Sessões de Esclarecimento e de Preparação para a Utilização do Transporte Escolar e/ou Modos Ativos nas Deslocações das Crianças		
CONTEXTUALIZAÇÃO	Muitas vezes o desconhecimento de alternativas viáveis à utilização do automóvel ou do sistema de mobilidade escolar leva a incertezas por parte dos Encarregados de Educação, que optam por transportar os educandos por automóvel individual.		
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Esta ação deve ser realizada na primeira reunião de pais organizada no início do ano letivo. No decorrer da mesma deve ser entregue um flyer validado pelo município com as alternativas de deslocação para a respetiva escola, nomeadamente e caso exista: a rede pedonal, a rede ciclável e de transporte coletivo. Deve constar ainda a informação dos horários dos autocarros, o processo de aquisição do passe de transportes, entre outras.		
RESULTADOS ESPERADOS	Esta ação visa a esclarecer todas estas dúvidas e a informar os encarregados das alternativas que existem para cada escola e dos benefícios associados		
CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO			
Todos os anos letivos			
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO	
Início do Ano Letivo	Realização da sessão de esclarecimento das alternativas de deslocação dos educandos para a escola, por turma e por escola	100%	
INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)			
Nº de sessões de esclarecimento realizadas			
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Cada coordenador de escola regista o número de sessões realizadas, que fará chegar essa informação ao Município de Vila Real		
META(S)			
1 sessão realizada por estabelecimento de ensino			

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL			
EIXO	C. COMPORTAMENTOS	PRIORIDADE	Nº C.02.
AÇÃO	Sessões de Esclarecimento e de Preparação para a Utilização do Transporte Escolar e/ou Modos Ativos nas Deslocações das Crianças		
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de Escolas		
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	Impressão de flyers: 100€ por ano letivo		
FONTES DE FINANCIAMENTO	-		
ESCOLAS ABRANGIDAS	Agrupamento de Escolas Diogo Cão Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus Escola Secundária Camilo Castelo Branco Escola Secundária São Pedro		

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL

EIXO	C. COMPORTAMENTOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	C.03.
AÇÃO	Criação de uma Imagem Apelativa para a Divulgação das Ações Educativas do Presente Plano				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Na procura pela promoção de hábitos de mobilidade mais sustentáveis, a imagem visual tem um impacto inegável e que não pode ser descurado, em especial por moldar a perceção pública e os comportamentos individuais. Este é, alias, um dos principais conceitos sobre o qual se estruturam as campanhas publicitárias promovidas pelos fabricantes de automóveis. De facto, uma campanha com uma imagem visual apelativa tem o potencial de cativar e inspirar o seu público-alvo. Neste caso em particular, apelando a uma narrativa que enfatize os benefícios da mobilidade sustentável, é possível motivar os alunos a adotar hábitos de mobilidade mais sustentáveis. Ao mesmo tempo é importante ser possível desmontar os diversos estereótipos associados à utilização das alternativas ao automóvel.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Criação de uma imagem associada a uma campanha de partilha e divulgação das ações e medidas propostas neste plano.				
RESULTADOS ESPERADOS	Esta ação visa a cativar e inspirar os alunos para a adoção de hábitos de mobilidade sustentável. Pretende-se, igualmente, dar a conhecer o presente plano à comunidade escolar para melhor informação e conhecimento do trabalho desenvolvido e alternativas viáveis de deslocação.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

Todos os anos letivos		
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
Início do Ano Letivo 2024/25	Produção da imagem de identidade do plano. Encomenda de materiais de divulgação.	100%
Anos Letivos seguintes	Encomenda e distribuição de materiais de divulgação.	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de Kits a distribuir pelas escolas do Município Publicação e divulgação do presente plano no site do Município e no site de cada agrupamento escolar	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	-
META(S)	
Distribuição de 6500 kits físicos para distribuição a toda a comunidade escolar. Distribuição de 500 kits físicos para distribuição à comunidade escolar nos anos letivos seguintes Publicação do plano no site do município e dos agrupamentos e escolas até ao início do ano letivo 2024/25	

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL			
EIXO	C. COMPORTAMENTOS	PRIORIDADE	Nº C.03.
AÇÃO	Criação de uma Imagem Apelativa para a Divulgação das Ações Educativas do Presente Plano		
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de escolas		
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	45.000€ (ano letivo 2024/2025) 5.000€ (anos letivos seguintes)		
FONTES DE FINANCIAMENTO	Município de Vila Real Fundo Ambiental Portugal 2030		
ESCOLAS ABRANGIDAS	Agrupamento de Escolas Diogo Cão Agrupamento de Escolas Morgado de Mateus Escola Secundária Camilo Castelo Branco Escola Secundária São Pedro		

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL				
EIXO	C. COMPORTAMENTOS	PRIORIDADE	Alta	Nº C.04.
AÇÃO	Implementação da Iniciativa de Autocarros Pedonais ("PediBus")			
CONTEXTUALIZAÇÃO	<p>O PediBus é uma iniciativa que oferece uma alternativa segura de transporte para crianças em idade escolar, acompanhadas por adultos, que caminham em grupo até à escola. Esta iniciativa visa resolver o dilema dos pais que temem pela segurança de seus filhos ao permitir que eles caminhem para a escola. Esta medida já prevista no PMUS é aqui revista e reforçada tendo em conta o potencial de aplicabilidade resultante do diagnóstico efetuado às escolas.</p> <p>O PediBus estabelece uma rota fixa com paragens e horários de recolha das crianças, onde são acompanhadas por adultos. Este acompanhamento pode ser alternado entre pais e familiares ao longo da semana. O PediBus destina-se principalmente a alunos dos 1º e 2º ciclos do ensino básico, mas pode ser alargado a outros níveis de ensino.</p>			
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação de rotas PediBus nos estabelecimentos de ensino com boa acessibilidade pedonal.			
RESULTADOS ESPERADOS	Espera-se que o PediBus ofereça uma alternativa segura e sustentável de deslocação para os alunos, promovendo a independência e autonomia no trajeto para a escola. Além disso, a iniciativa visa reduzir o tráfego e promover um estilo de vida mais saudável na comunidade.			

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO		
Todos os anos letivos		
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
SEGUNDO TRIMESTRE ANO LETIVO 2023/2024	Envolver coordenadores escolares, professores, associações de pais, encarregados de educação e alunos	10%
TERCEIRO TRIMESTRE ANO LETIVO 2023/2024	Realizar inquéritos de participação e formulários de adesão para os interessados, tendo em vista o seguinte ano letivo. Definir as rotas e paragens do PediBus de acordo com as necessidades e segurança dos participantes.	60%
INÍCIO ANO LETIVO 2024/2025 E SEGUINTE	Preparar os alunos, implementar o PediBus e monitorizar o seu funcionamento.	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Número de participantes do PediBus	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Cada coordenador de escola regista o número de participantes, que fará chegar essa informação ao Município de Vila Real
META(S)	
10% dos alunos das escolas participantes	

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL				
EIXO	C. COMPORTAMENTOS	PRIORIDADE	Alta	Nº C.04.
AÇÃO	Implementação da Iniciativa de Autocarros Pedonais ("PediBus")			
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de escolas			
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	-			
FONTES DE FINANCIAMENTO	-			
ESCOLAS ABRANGIDAS	EB 2/3 Diogo Cão Centro Escolar das Árvores EB1 N° 6 de Vila Real (Flores) EB1 N° 3 Vila Real (Corgo/Ferreiros) EB1/II nº2 (S. Vicente de Paula) EB Monsenhor Jerónimo do Amaral EB n.º 7 de Vila Real (Araucária)			

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	C. COMPORTAMENTOS	PRIORIDADE	Alta	Nº	C.05.
AÇÃO	Implementação da Iniciativa de Autocarros Cicláveis ("BikeBus")				
CONTEXTUALIZAÇÃO	<p>O BikeBus é uma iniciativa que oferece uma alternativa segura de transporte para crianças em idade escolar, acompanhadas por adultos, que pedalam em grupo até à escola. Esta iniciativa aborda o dilema de os pais temerem que seja demasiado perigoso deixarem os seus filhos irem sozinhos de bicicleta para a escola. Esta medida já prevista no PMUS é aqui revista e reforçada tendo em conta o potencial de aplicabilidade resultante do diagnóstico efetuado às escolas.</p> <p>O BikeBus estabelece uma rota fixa com paragens e horários de recolha das crianças, onde são acompanhadas por adultos. Este acompanhamento pode ser alternado entre pais e familiares ao longo da semana. A bicicleta é vista como prioridade para os alunos a partir do 2º ciclo.</p>				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação de rotas BikeBus nos estabelecimentos de ensino com boa acessibilidade ciclável e onde estão previstas a implementação ou existência de ciclovias.				
RESULTADOS ESPERADOS	Espera-se que o BikeBus ofereça uma alternativa segura e sustentável de deslocação para os alunos, promovendo a prática da utilização da bicicleta nas deslocações para a escola. Além disso, a iniciativa visa reduzir o tráfego e promover um estilo de vida mais saudável na comunidade.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

Todos os anos letivos		
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
SEGUNDO TRIMESTRE ANO LETIVO 2023/2024	Envolver coordenadores escolares, professores, associações de pais, encarregados de educação e alunos	10%
TERCEIRO TRIMESTRE ANO LETIVO 2023/2024	Realizar inquéritos de participação e formulários de adesão para os interessados, tendo em vista o seguinte ano letivo. Definir as rotas e paragens do BikeBus de acordo com as necessidades e segurança dos participantes.	60%
INÍCIO ANO LETIVO 2024/2025 E SEGUINTE	Preparar os alunos, implementar o BikeBus e monitorizar o seu funcionamento.	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Número de participantes do BikeBus	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Cada coordenador de escola regista o número de participantes, que fará chegar essa informação ao Município de Vila Real
META(S)	
10% dos alunos das escolas participantes	

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	C	COMPORTAMENTOS	PRIORIDADE	Nº	C.05.
AÇÃO		Implementação da Iniciativa de Autocarros Cicláveis (“BikeBus”)	Alta		
ENTIDADES INTERVENIENTES		Município de Vila Real Agrupamentos de escolas			
INVESTIMENTO NECESSÁRIO		-			
FONTES DE FINANCIAMENTO		-			
ESCOLAS ABRANGIDAS		Centro Escolar da Araucária EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral ES Morgado de Mateus ES São Pedro ES Camilo Castelo Branco			

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Média	Nº	I.01.
AÇÃO	Implementação de Zonas "Park&Stride"				
CONTEXTUALIZAÇÃO	<p>Inspirado no conceito de "Park and Ride", as zonas "Park&Stride" incentivam os pais a estacionarem/ pararem o carro a uma curta distância da escola, de forma que as crianças completem o trajeto a pé, sozinhas ou acompanhadas.</p> <p>Esta medida visa reduzir o tráfego nas imediações da escola e promover a atividade física entre os alunos e seus familiares.</p>				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	<p>Implementar as zonas "Park&Stride" numa das seguintes modalidades: Os pais são encorajados a parar ou estacionar a algum distância da escola (não mais que 200m), promovendo a utilização do modo pedonal nas últimas dezenas de metros.</p> <p>As escolas podem designar zonas de estacionamento oficiais para facilitar a tarefa aos pais, especialmente onde há escassez de estacionamento.</p>				
RESULTADOS ESPERADOS	<p>Espera-se que a implementação das zonas "Park&Stride" reduza o congestionamento de tráfego nas proximidades da escola, promova a atividade física e fortaleça a comunidade escolar. Além disso, a medida visa melhorar a segurança rodoviária e a saúde dos alunos e pais.</p>				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO		
1 ano		
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
PRIMEIRO TRIMESTRE ANO LETIVO 2024/2025	Mapear as rotas mais comuns para a escola a partir dos códigos postais dos alunos e identificar potenciais zonas de estacionamento. A realizar em sala de aula com os alunos.	10%
FIM DO PRIMEIRO TRIMESTRE ANO LETIVO 2024/2025	Divulgar a iniciativa aos pais e à comunidade escolar e formalizar a implementação das zonas "Park&Stride".	60%
SEGUNDO TRIMESTRE ANO LETIVO 2024/2025	Premiar a participação ativa dos alunos na divulgação da iniciativa e incentivar o envolvimento dos encarregados de educação.	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Número de Zonas "Park&Stride" Implementadas

METODOLOGIA DE CÁLCULO	Contagem direta
META(S)	

Implementar zonas "Park&Stride" em pelo menos 50% das escolas participantes.

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Média	Nº	I.01.
AÇÃO	Implementação de Zonas "Park&Stride"				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de Escolas				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	2.000 €				
FONTES DE FINANCIAMENTO	Município de Vila Real				
ESCOLAS ABRANGIDAS	EB 2/3 Monsenhor Jerónimo Amaral EB 2/3 Diogo Cão Centro Escolar de Lordelo Centro Escolar das Árvores EB1 N° 6 de Vila Real (Flores) EB1 N° 3 Vila Real (Corgo/Ferreiros) EB1/JI nº2 (S. Vicente de Paula)				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Média	Nº	I.02.
AÇÃO	Implementação de "School Streets"				
CONTEXTUALIZAÇÃO	As 'School Streets' consistem em iniciativas que promovem o fecho temporário dos arruamentos ao tráfego motorizado, permitindo apenas peões e ciclistas, em redor dos estabelecimentos de ensino durante os períodos de entrada e saída dos alunos. Esta restrição pode ser feita com recurso ao apoio das forças de segurança ou através da instalação de barreiras físicas amovíveis.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação piloto de duas "School Streets", a primeira na Rua Morgado de Mateus, onde se situa a ES São Pedro, e a segunda na rua Dr. Manuel Cardona, onde se situa a EB2/3 Diogo Cão. Sendo para isso necessário a presença das forças de segurança que permitam a passagem do transporte coletivo				
RESULTADOS ESPERADOS	Espera-se que a implementação das "School Streets" contribua para a redução do tráfego automóvel nas horas de ponta nas proximidades das escolas, promova a segurança dos alunos e estimule a adoção de modos de transporte mais sustentáveis.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO		
Todos os anos		
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ AO INÍCIO DO ANO LETIVO 2024/2025	Definição dos períodos de fecho e comunicação com as autoridades competentes.	20%
INÍCIO DO ANO LETIVO 2024/2025	Divulgar a iniciativa a toda a comunidade escolar envolvida	30%
ANO LETIVO 2024/2025 E SEQUINTE	Colocação de barreiras físicas amovíveis para o fecho das ruas durante os períodos estabelecidos. Presença de pelo menos dois agentes de autoridade nos períodos de ponta em cada escola	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Número de Zonas "Park&Stride" Implementadas após o teste piloto	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Contagem direta
META(S)	
Implementar zonas "Park&Stride" em pelo menos 50% das escolas participantes no projeto piloto	

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Média	Nº	1.02.
AÇÃO	Implementação de "School Streets"				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de Escolas				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	15.000 €				
FONTES DE FINANCIAMENTO	Município de Vila Real				
ESCOLAS ABRANGIDAS	EB 2/3 Diogo Cão ES São Pedro				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Média	Nº	I.03.
AÇÃO	Estudo de uma Solução de Transporte Escolar com Recurso a Veículos Municipais				
CONTEXTUALIZAÇÃO	<p>Por meio do diagnóstico efetuado na fase anterior concluiu-se que, ao contrário do que seria expectável, os traçados dos minicircuitos e da rede de transporte regular coincidem na maioria dos trajetos. Tal indicia que a distribuição dos alunos pelas escolas não estará otimizada (muito provavelmente por questões de sobrelotação), sendo necessários traçados adicionais (por via de transporte de aluguer) para satisfazer as necessidades de deslocação dos alunos.</p> <p>De forma a identificar possíveis deficiências na alocação de recursos no transporte dos alunos da rede de aluguer, estudou-se e executou-se um algoritmo de otimização heurística com vista a produzir um novo plano de rotas com uma frota tipo que visasse não só a redução de custos como também de tempo de viagem dos alunos respeitando os horários de entrada dos alunos nos estabelecimentos.</p>				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Comparação das rotas e percursos atuais e comparação com os resultados obtidos na otimização. Averiguar se existe vantagem económica, temporal em implementar o plano de rotas proposta, tendo em vista o início do seguinte ano letivo.				
RESULTADOS ESPERADOS	Espera-se que a implementação do novo plano de rotas otimizado resulte numa distribuição mais eficiente dos recursos de transporte escolar, reduzindo o tempo de viagem para os alunos.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO		
Todos os anos letivos		
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ANO LETIVO 2023/2024	Avaliação da solução otimizada, redefinição da rede de minicircuitos tendo em vista o ano letivo atual.	70%
ANO LETIVO 2024/2025 E SEQUINTE	Avaliação contínua da eficácia do novo plano de rotas, realizando ajustes conforme necessário para otimização contínua.	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Custos de Transporte Tempos médios de Viagem	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Comparação entre os custos/tempo de viagem antes e depois da implementação do novo plano de rotas.
META(S)	
Redução dos custos de transporte Redução dos tempos médio de viagem	

INDICADOR(ES) QUALITATIVO(S)	
Grau de satisfação dos alunos	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	Realização de inquéritos aos alunos
META(S)	Grau crescente de satisfação dos alunos

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	I. INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Média	Nº	I.03.
AÇÃO	Estudo de uma Solução de Transporte Escolar com Recurso a Veículos Municipais				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Operador de TP				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	Variável consoante o plano de rotas adotado				
FONTES DE FINANCIAMENTO					
ESCOLAS ABRANGIDAS	Todos os estabelecimentos de ensino de Vila Real				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	I.04.
AÇÃO	Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Sinalização				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A ausência ou fraca visibilidade de sinalização rodoviária de limitação de velocidade e de aproximação a um estabelecimento de ensino representa um risco para a segurança dos alunos e dos utilizadores da via nas proximidades das escolas. A circulação a velocidades elevadas nos acessos às escolas é incompatível com a criação de um ambiente seguro para as deslocações a pé das crianças.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	<p>Propõe-se a instalação de sinalização vertical de 20 km/h (Sinalização C13) em torno de 13 escolas do município. Esta medida visa reduzir a velocidade automóvel nas proximidades das escolas, garantindo a segurança dos alunos e a criação de um espaço público mais seguro e confortável para o acesso das crianças.</p> <p>Complementariamente, propõe-se a adoção da sinalização vertical adequada para identificar as zonas escolares conforme estabelecido no Regulamento de Sinalização do Tráfego (RST) e no guia de sinalização do IMT.</p> <p>Sugere-se a implementação do modelo A14 (Crianças) junto às escolas e do modelo I8 (aproximação de travessia de crianças) a 300 metros da escola. Este último só se justifica em vias onde se pratiquem velocidades elevadas.</p>				
RESULTADOS ESPERADOS	Espera-se que a implementação desta medida aumente significativamente os níveis de segurança nas proximidades das escolas, reduzindo o risco de acidentes e protegendo os utilizadores vulneráveis da via, como as crianças.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO		
2024		
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ FINAL DE 2024	Avaliação dos locais a implementar sinalização Implementação da sinalização nos locais indicados	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Nº de elementos de sinalização instalados	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	
	META(S)
13 elementos de sinalização de limitação de velocidade	
19 elementos de sinalização de zona escolar	

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	I. INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	1.04.
AÇÃO	Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Sinalização				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Infraestruturas de Portugal				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	14.000 €				
FONTES DE FINANCIAMENTO	*				
ESCOLAS ABRANGIDAS	<p>Limitação de Velocidade:</p> <ul style="list-style-type: none"> EB1 Vila Seca EB1 Vendas de Cima EB1 Prado Jl Arrabães EB1 Nº6 Flores EB1 Nº2 S. Vicente de Paula Jl Mondrões Jl Bairro de São Vicente de Paula Jl de Borbela ES Morgado Mateus EB Monsenhor Jerónimo Amaral EB Nº7 Araucária Jl Torneiros <p>Zona de Crianças:</p> <ul style="list-style-type: none"> Centro Escolar de Lordelo EB1 Vila Seca EB1 Vendas de Cima EB1 Nº6 Flores EB1 Nº2 S. Vicente de Paula EB1 Pousada Jl Bairro de São Vicente de Paula Jl de Borbela Jl Vila Marim Jl Parada de Cunhos ES Morgado Mateus EB Monsenhor Jerónimo Amaral EB Nº7 Araucária EB Douro EB Abade de Mouçós (Mau estado) Jl Torneiros Jl Lugar de São Martinho ES Camilo Castelo Branco EB2/3 Diogo Cão 				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL				
EIXO	INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº 1.05.
AÇÃO	Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Zona de Coexistência			
CONTEXTUALIZAÇÃO	Esta medida visa a continuidade da criação de Zonas de Coexistência, adaptada a arruamentos de menor largura em zonas escolares selecionadas em Vila Real. Identificou-se, por meio de diagnóstico, uma série de estabelecimentos de ensino que já se comportam como zonas de coexistência, apesar da falta de sinalização adequada.			
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Propõe-se a implementação da sinalização vertical H46 e H47 para identificar a entrada e saída das zonas de coexistência. Esta sinalização, associada à limitação de velocidade a 20 km/h, será instalada em arruamentos de menor largura nas proximidades das escolas selecionadas.			
RESULTADOS ESPERADOS	Espera-se que a implementação desta sinalização contribua para a segurança dos utilizadores da via, especialmente dos alunos, ao estabelecer zonas de coexistência claras e delimitadas.			

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO
Ano Letivo de 2024-2025

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ FINAL ANO LETIVO 2024/2025	Execução das empreitadas	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS
Número de Zonas de Coexistência Sinalizadas

METODOLOGIA DE CÁLCULO	META(S)
	8 escolas sinalizadas

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	I. INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	I.05.
AÇÃO	Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Zona de Coexistência				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	5.000 €				
FONTES DE FINANCIAMENTO	-				
ESCOLAS ABRANGIDAS	EB1 Vila Seca JI Mondrões JI Pousada JI Bairro de São Vicente de Paula JI de Borbela JI Vila Marim JI Parada de Cunhos JI Lugar de São Martinho				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	1.06.
AÇÃO	Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Redução de velocidade				
CONTEXTUALIZAÇÃO	As estratégias de acalmia de tráfego são fundamentais para garantir a segurança nas vias próximas às escolas. Dados recentes da ANSR revelam preocupação com o aumento da sinistralidade, especialmente entre os utentes vulneráveis, como peões e ocupantes de veículos de duas rodas. A implementação de medidas físicas de redução de velocidade na aproximação a zonas escolares é reconhecida como uma solução de custo reduzido e de elevada eficácia.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Propõe-se a instalação de almofadas berlinenses de redução de velocidades, passeadeiras elevadas e estrangulamentos de faixa de rodagem nas ruas e cruzamentos de acesso às escolas de Vila Real.				
RESULTADOS ESPERADOS	Reduzir significativamente a velocidade dos veículos, proporcionando maior segurança para os utentes vulneráveis no atravessamento da faixa de rodagem, prevenindo acidentes nas proximidades das instituições educacionais, em particular de atropelamentos.				

CALENDRÁRIO DE EXECUÇÃO

Ano Letivo de 2024-2025

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ INÍCIO ANO LETIVO 2024/2025	Elaboração dos projetos de execução para a instalação das infraestruturas, incluindo dimensionamento e localização das almofadas, estrangulamentos e passeadeiras	20%
ATÉ FINAL ANO LETIVO 2024/2025	Execução das empreitadas	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de elementos de acalmia de tráfego instalados

METODOLOGIA DE CÁLCULO

META(S)
Instalação de almofadas berlinenses e sobrelevação de passeadeiras em 7 escolas Execução de estrangulamentos de faixa de rodagem em 5 escolas

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	I. INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	I.06.
AÇÃO	Implementação de medidas de Acalmia de Tráfego – Redução de velocidade				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	20.000 €				
FONTES DE FINANCIAMENTO					
ESCOLAS ABRANGIDAS	<p>Almofadas berlinenses e passadeira elevadas:</p> <p>JI Arrabães EB Nº6 Flores EB Nº2 S. Vicente de Paula JI Borbela ES Morgado Mateus EB Monsenhor Jerónimo Amaral JI Torneiros</p> <p>Estrangulamentos de faixa de rodagem:</p> <p>EB Árvores EB Nº2 São Vicente de Paula ES Morgado Mateus EB Monsenhor Jerónimo Amaral EB Nº7 Araucária</p>				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	INFRAESTRUTURA	PRORIDADE	Alta	Nº	1.07.
AÇÃO	Acessibilidade Pedonal – Criação de redes seguras e confortáveis				
CONTEXTUALIZAÇÃO	A falta de passadeiras adequadas ou mal marcadas representa uma séria preocupação em termos de segurança para os peões, especialmente nas proximidades dos estabelecimentos de ensino. Em diversas escolas periféricas de Vila Real, a falta de passeios adequados ou em más condições compromete a segurança dos peões, especialmente dos alunos.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Implementação de passeios em escolas onde as características da faixa de rodagem tornam insegura a circulação na berma para os peões. Serão construídos novos passeios ou reformulados os existentes por meio da remoção de barreiras arquitetónicas. Esta medida envolve também a colocação ou remarcação de passadeiras onde são necessárias, garantindo uma travessia segura para os peões, especialmente nas proximidades das escolas. As passadeiras deverão ser adequadamente marcadas e dimensionadas de acordo com os padrões regulamentares para garantir a segurança dos usuários da via.				
RESULTADOS ESPERADOS	Proporcionar travessias seguras e bem sinalizadas nas áreas de acesso às escolas, reduzindo o risco de atropelamentos.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO		
Ano letivo de 2024/2025		
FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLMENTAÇÃO
ATÉ FINAL ANO LETIVO 2024/2025	Execução da empreitada	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS	
Nº de passeios intervencionados	
Nº de passadeiras criadas ou remarcadas	
METODOLOGIA DE CÁLCULO	
META(S)	
13 passeios intervencionados	
9 passadeiras intervencionadas	

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	1.07.
AÇÃO	Acessibilidade Pedonal – Criação de redes seguras e confortáveis				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	50.000 €				
FONTES DE FINANCIAMENTO	-				
ESCOLAS ABRANGIDAS	<p>Passeios a intervir: <ul style="list-style-type: none"> EB 2/3 Diogo Cão EB Prado EB Árvores EB Arrabães Jl Borbela Jl Vila Marim ES Morgado Mateus EB Monsenhor Jerónimo Amaral EB Nº7 Araucária EB Abade de Mouçós EB Nº6 Flores Jl Torneiros </p> <p>Colocação ou remarcação de passadeiras: <ul style="list-style-type: none"> EB Árvores (x1) EB/Jl Nº2 S. Vicente de Paula (x2) ES Morgado Mateus (x4) EB Douro (x1) EB Abade de Mouçós (x1) </p>				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	1. INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	1.08.
AÇÃO	Transportes Coletivos - Colocação de abrigos nas paragens				
CONTEXTUALIZAÇÃO	De acordo com o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) de Vila Real, apenas uma pequena proporção das paragens de transporte público (TP) atende aos padrões de acessibilidade, conforto e segurança. Além disso, muitas paragens não estão devidamente sinalizadas, o que prejudica a experiência dos utilizadores e dissuadir o uso de TP.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Correção das assimetrias identificadas, priorizando a colocação de abrigos nas paragens de transporte público próximas às escolas. Os abrigos devem conter informações sobre as linhas servidas e os horários de passagem, proporcionando conforto e segurança aos usuários.				
RESULTADOS ESPERADOS	Melhorar significativamente a experiência da comunidade escolar enquanto clientes de transporte público.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

2 anos

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Instalação de abrigos em 4 paragens	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de paragens intervenionadas

METODOLOGIA DE CÁLCULO	
	META(S)
	4 paragens intervenionadas

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	I - INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	I.08.
AÇÃO	Transportes Coletivos - Colocação de abrigos nas paragens				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Juntas de freguesia Operador de TP				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	25.000 €				
FONTES DE FINANCIAMENTO	Fundo de Transportes				
ESCOLAS ABRANGIDAS	EB Árvores EB/JI Nº2 S. Vicente de Paula EB Douro EB Abade de Mouçós				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	1. INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	1.09.
AÇÃO	Acessibilidade Ciclável – Implementar parqueamento de bicicletas				
CONTEXTUALIZAÇÃO	No PMUS de Vila Real já havia sido proposto uma rede ciclável que servirá as seguintes escolas: Centro Escolar da Araucária, a Escola Secundária Morgado de Mateus e a EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral. A infraestrutura para estacionamento de bicicletas deverá localizar-se no interior destes estabelecimentos de ensino, próximo da sua entrada principal e, preferencialmente, protegido da chuva, devendo ser acautelado espaço para a sua expansão futura, numa perspetiva de aumento da utilização da bicicleta. Caberá à administração dos estabelecimentos privados de ensino a provisão de infraestrutura para o efeito.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	De forma a garantir um espaço seguro e interior para os alunos que passarem a efetuar as suas deslocações por bicicleta, esta ação consiste na instalação de parqueamento de bicicletas no interior das escolas				
RESULTADOS ESPERADOS	Incentivar o uso da bicicleta nas deslocações para as escolas, assegurando o seu devido estacionamento e proteção.				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

2 anos

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 2 ANOS	Execução das empreitadas	100%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de lugares de estacionamento para bicicletas criados

METODOLOGIA DE CÁLCULO

META(S)

250 lugares de estacionamento para bicicletas criados

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	I INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	1.09.
AÇÃO	Acessibilidade Ciclável – Implementar estacionamento de bicicletas				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Juntas de freguesia ACIVR				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	20.000 €				
FONTES DE FINANCIAMENTO	Fundo de Transportes				
ESCOLAS ABRANGIDAS	ES Morgado de Mateus EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral ES São Pedro ES Camilo Castelo Branco EB 2/3 Diogo Cão				

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	T: INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	NE	1.10.
AÇÃO	Gestão do estacionamento na envolvente aos estabelecimentos de ensino				
CONTEXTUALIZAÇÃO	Os estabelecimentos escolares são, por norma, focos de conflito e de geração de congestionamento, em especial nos momentos próximos ao início e fim de dia letivo, dada a elevada afluência de veículos num reduzido período. As soluções de Kiss & Go ou Kiss & Ride nos estabelecimentos de ensino é uma das soluções mais comuns na atualidade. Estas soluções consistem na formalização de uma zona próxima à entrada da escola onde os veículos podem deixar e recolher as crianças rapidamente, sendo possível fomentar a utilização mais expedita do espaço de estacionamento, reduzindo o tempo de procura de lugar e o estacionamento ilegal e aumentando a fluidez do trânsito.				
DESCRIÇÃO DA AÇÃO	Em linha com a estratégia desenvolvida no PMUS, propõe-se a criação de soluções Kiss & Go e conseqüente expansão para todos os equipamentos escolares no território da cidade de Vila Real, num total de 11 localizações. A quantidade de lugares a disponibilizar em cada estabelecimento foi determinado em função do número de alunos que frequentam o estabelecimento bem como o nível de ensino, sendo priorizado o 1º ciclo na dotação de lugares por aluno.				
RESULTADOS ESPERADOS	Redução do congestionamento nas imediações dos estabelecimentos de ensino Maior qualidade do espaço público				

CALENDÁRIO DE EXECUÇÃO

5-8 anos

FASEAMENTO	DESCRIÇÃO	% DE IMPLEMENTAÇÃO
ATÉ 1 ANO	Elaboração dos projetos técnicos para a implementação das soluções Kiss & Go, considerando as condições locais e as necessidades de circulação.	50%
ATÉ 2 ANOS	Realização da empreitada de demarcação do estacionamento nas escolas identificadas, com destaque para aquelas onde a situação é mais crítica	50%

INDICADOR(ES) QUANTITATIVOS

Nº de estabelecimentos de ensino com Kiss & Go

METODOLOGIA DE CÁLCULO	
	META(S)
10 novos estabelecimentos de ensino abrangidos Disponibilização de 56 lugares	

PLANO DE MOBILIDADE ESCOLAR DE VILA REAL					
EIXO	I INFRAESTRUTURA	PRIORIDADE	Alta	Nº	I.10.
AÇÃO	Gestão do estacionamento na envolvente aos estabelecimentos de ensino				
ENTIDADES INTERVENIENTES	Município de Vila Real Agrupamentos de Escolas GNR Pólicia Municipal				
INVESTIMENTO NECESSÁRIO	33.000 €				
FONTES DE FINANCIAMENTO	Fundo de Transportes				
ESCOLAS ABRANGIDAS	ES Morgado de Mateus EB2/3 Monsenhor Jerónimo do Amaral EB1 Torneiros CE Araucária EB Árvores Colégio Moderno S. José ES São Pedro EB 2/3 Diogo Cão CE Lordelo EB1 Vila Real Nº2 EB1 Vila Real Nº6				

MUNICIPIO DE VILA REAL

Empreitada de Lote 2 - Requalificação de Arruamentos e Meios Mecânicos de El
Contrato N.º27/2020 de 20 de MAIO de 2020
AUTO DE REVISÃO N.º 1 de 18 de OUTUBRO de 2024

Revisão de preços de empreitadas

Aos DEZOITO do mes de OUTUBRO de DOIS MIL E VINTE E QUATRO no local onde
estao sendo executados os trabalhos que constituem a empreitada acima
designada, adjudicada a CAPSFIL-CARLOS AUGUSTO PINTO DOS SANTOS E FILHOS,
LDª por contrato numero 27/2020 de 20 de MAIO de DOIS MIL E VINTE,
compareceram José Henrique Costa da Cunha e João Paulo Teixeira Roque, nas
qualidades respectivas de representantes da Camara e do adjudicatario,
a fim de em harmonia com as condicoes do Programa de Concurso e
Condicoes Gerais do respectivo Caderno de Encargos, procederem ao exame
dos valores da revisao de precos a aplicar a empreitada.

Valor dos trabalhos revistos	80.050,31
-Deducao adiantamentos (%)	
-Deposito de garantia (10.00%)	0,00
+I.V.A. (6.00%)	4.803,02
	0,00
Total da revisao de precos	84.853,33

Extenso: OITENTA E QUATRO MIL OITOCENTOS E CINQUENTA E TRÊS EUROS E TRINTA
E TRÊS CÊNTIMOS

Tendo-se verificado que esses valores se encontram em harmonia com as
condicoes do respectivo contrato e com legislacao em vigor e
sancionados pela Camara, e nao havendo mais nada a considerar,
lavrou-se o presente auto que depois de lido em voz alta e julgado
conforme vai ser assinado pelos funcionarios que nele tomaram parte e pelo
empreiteiro.

Pela Câmara Municipal _____

Pelo Empreiteiro _____

Fonte Santa Clara (das Três Bicas)

Seminário de Vila Real

Relatório Prévio



archeq/estudos
Investigação arqueológica, lda.

Ficha Técnica

Promotor

Câmara Municipal de Vila Real

Projetista

Barracinsa - Estudos e Projetos de Arquitetura Lda:

Miguel Faustino (Eng^o)

Emanuel Bessa Monteiro (Arqt^o)

Levantamento Fotogramétrico

Metamorphic, Lda.:

Hugo Pires

Relatório Prévio

Archeo'Estudos, Lda.:

Ana Sofia Semeano (C&R)

Paula Barreira Abranches (Arqueóloga)

Sara Santos Silva (Arqueóloga)

Índice

1. Introdução	4
2. Enquadramento	5
3. Situação de referência	11
4. Princípios gerais de intervenção	15
4.1. Critérios a adotar na intervenção	15
5. Metodologia de intervenção	17
5.1. Documentação	17
5.2. Acompanhamento por conservador-restaurador	17
5.3. Intervenção em elementos patrimoniais em pedra	17
5.4. Acompanhamento arqueológico	22
5.5. Registo fotogramétrico das lajes da cornija e elementos arquitetónicos decorativos	22
6. Bibliografia	23
7. Mapeamento de patologias	24

1. Introdução

O presente relatório prévio procura responder à necessidade de um documento que fundamente e enquadre a intervenção de recolocação da Fonte das Três Bicas, em Vila Real, encontrando-se subordinado pelo Decreto-Lei nº140/2009 de 15 de junho, articulando-se com os princípios gerais de proteção e valorização do património cultural (Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro).

O conhecimento do objeto em estudo torna-se, por isso, primordial, e incluindo um breve enquadramento histórico. Procura-se identificar todo o conjunto edificado, descrição da técnica e materiais de construção e ao seu estado de conservação atual.

A análise global possível da Fonte de Santa Clara (das Três Bicas) face à profusão de vegetação e utilização do espaço como refúgio de atividades ilícitas) permitiu desenvolver recomendações para uma metodologia de intervenção, segundo os princípios básicos da conservação e restauro, definidos nas diversas cartas e convenções internacionais. As ações a realizar na intervenção de adaptação dos mesmos devem seguir uma estratégia coerente e uma metodologia adequada para a preservação da autenticidade histórica, estética e dos materiais.

A intervenção de desmonte integral e recolocação em novo espaço, ainda que contrariando o princípio da intervenção mínima, um dos pilares basilares das intervenções patrimoniais, assume-se como solução face à utilização futura prevista para a área onde se implanta.

Ainda assim, são determinados no presente documento os procedimentos que devem ser executados para uma intervenção de conservação e restauro do conjunto. No entanto, face à sua natureza específica, podem surgir aspetos no decorrer da intervenção que carecem de avaliação, planeamento e justificação da ação ou decisão de forma a garantir a salvaguarda da singularidade do conjunto para o futuro.

Refira-se por fim que no âmbito deste trabalho foi efetuado o levantamento fotogramétrico da estrutura da fonte, por outra equipa, tendo para tal sido executada uma limpeza prévia da vegetação pela Câmara Municipal de Vila Real.



Fot. 1 Fonte de Santa Clara (das Três Bicas) (Hugo Pires)



2. Enquadramento

O convento de Santa Clara, onde hoje se situa o Seminário de Vila Real, foi fundado a 9 de março de 1602, no reinado de Filipe II, por Jerónimo Rodrigues, cónego da Colegiada de N^o Sr^a da Oliveira de Guimarães¹, terminando a construção 6 anos depois, em 1608. Por determinação do seu fundador, o convento era da invocação de Nossa Senhora do Amparo².

«Segundo a inscrição que se encontrava gravada no interior da sua igreja, o mosteiro teria sido fundado e edificado em 1603. Ora, de acordo com a Rellação e outras fontes, a sua construção iniciou-se em 1602 e, em 1608, foi examinado pelas autoridades locais e considerado apto a receber as primeiras freiras»³

Este convento localizava-se no cimo do Campo do Tabolado, na rua do Carvalho, no seu extremo noroeste. O Campo do Tabolado estava rodeado pelos conventos de S. Domingos e Santa Clara, pelo palácio dos antigos marqueses de Vila Real e a casa de Diogo Cão, considerada medieval⁴.

A igreja de Santa Clara, a sacristia e os locutórios localizavam-se a leste do complexo. Nesta igreja destacava-se uma pia de mármore cor-de-rosa, os altares apresentavam talha, as paredes forradas de azulejos e nos painéis do teto representavam-se cenas bíblicas⁵. Já a capela-mor era toda reservada a sepulturas dos padroeiros e as suas famílias.

O convento possuía duas cercas, terrenos férteis e água abundante, com fontes e poços próprios⁶.

Em 1855, quando se encontrava habitada por uma só freira, esta casa religiosa passa a património do Estado que, no mesmo ano, a cede às Recolhidas de Nossa Senhora das Dores, para logo dar lugar à instalação da estação telegráfica, por falta de condições do edifício⁷. Em 1911 passa definitivamente para a posse do Estado.

Por fim, em 1926, convento é demolido para dar lugar à construção do Paço Episcopal e Seminário de Vila Real, que só ficou totalmente concluída em 1953.

Em 1930 foi criada uma sociedade anónima "Auxiliadora Transmontana", à qual foi entregue a posse do seminário, sendo inaugurada a ala sul a 24 de outubro de 1930, com a entrada dos primeiros alunos. Mais tarde, em 1941, com a Concordata assinada entre o Vaticano e o Governo Português, passou para a posse da Diocese.

¹ Madureira 2011, pag. 20

² Gonçalves, F., 1987, Vol. II, p.325

³ Gonçalves, F., 1987, Vol. I, p.150

⁴ Gonçalves, F., 1987, Vol. I, p.140

⁵ Gonçalves, F., 1987, Vol. II, p.329

⁶ Madureira 2011, pag. 24 e 25

⁷ Madureira 2011, pag. 21, 69 e 70



Fig. 1 Convento de Santa Clara (postal s/ data, CMVR)



Fig. 2 Convento de Santa Clara em Planta de Villa Real, 1906 (Fonte: Arquivo Municipal de Vila Real)

Atualmente no limite norte do Seminário, nos terrenos que ainda pertenceriam à cerca do Convento de Santa Clara, encontra-se um parque de estacionamento em socalcos ao ar livre, onde se localiza a Fonte das Três Bicas, alvo do presente relatório.



Fot. 2 Fonte após corte da vegetação, 2024 (Hugo Pires)

Esta fonte forneceria a água ao Convento e terá tido origem na antiga Fonte do Arnal, segundo alguns autores⁶. A sua construção de grandes dimensões é em aparelho de granito, com uma entrada em arco de volta perfeita, teto em abóboda de berço e uma janela no paramento esquerdo. O tanque é retangular e do lado direito existe um canal interior, com acesso por pequenas aberturas semicirculares na parede, que conduz a água para o exterior até um segundo tanque mais pequeno. Na parede frontal estão dispostas as três bicas, decoradas com carrancas, a central maior envolta por raiado soliforme, acima uma custódia e, num terceiro registo, três pequenos nichos enquadados por volutas, os quais deviam albergar pequenas imagens já inexistentes. De ambos os lados do tanque existe um banco corrido também em granito. A frontaria é encimada por uma “pedra de armas” com motivos vegetalistas e uma ave, com a data 1731 inscrita na base e as letras FEOS ABBA [...] na face. A parte superior da estrutura tem dois pináculos e uma cruz central e toda a cobertura plana forma um terraço quadrangular em lajes de granito, delimitado por um gradeamento metálico. As lajes que compõem a cornija encontram-se grafitadas, ainda que uma tentativa de leitura seja só possível após a remoção da colonização biológica que as recobre.

⁶ Madureira 2011, pag. 36 e 37.



Fot. 3 Pormenor das aberturas que dão acesso ao canal interior



Fot. 4 Três nichos para colocação de imagens



Fot. 5 Custódia



Fot. 6 Carrancas



Fot. 7 Inscrição FEOS ABBA



Fot. 8 Data 1731

António
António



Fig. 3 Inscrição FEOS ABBA [...] (Modelo de Superfície, Hugo Pires)

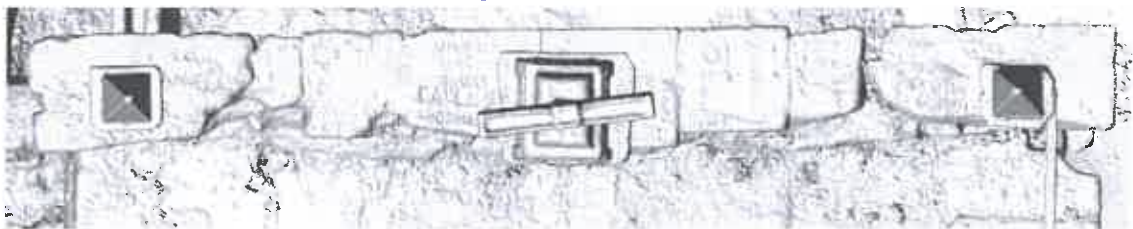


Fig. 4 Grafitos nas lajes da cornija (Modelo de Superfície, Hugo Pires)

A observação do aparelho da fonte permite distinguir diferentes momentos construtivos, sendo que os motivos decorativos são característicos do séc. XVIII, de temática barroca, enquanto os elementos estruturais parecem ser mais antigos. O que poderá eventualmente suportar a tese de esta Fonte de Santa Clara (das Três Bicas) estar edificada sobre uma outra pré-existente, a do Arnal.

Na parte tardoz da fonte existe o acesso à mina de abastecimento, desenvolvendo-se em túnel para nascente, todo em lajes de granito.

Ainda no exterior na lateral poente há um patamar com árvores de fruto (limoeiros) que envolve dois poços de água, com quatro colunas que sustentam uma estrutura de quatro perfis em betão armado, formando algo semelhante a uma pérgula.



Fot. 9 Vestígios de epigrafia nas lajes da cornija



Fot. 10 Acesso à mina no tardoz da fonte



Fot. 11 Poço no patamar lateral



Fot. 12 Patamar lateral com 4 colunas, antes do corte de vegetação

3. Situação de referência

A Fonte de Santa Clara (das Três Bicas) encontra-se em visível estado de abandono. A sua localização pouco visível transformou-a num espaço suscetível a atividades menos lícitas. A falta de manutenção nas imediações potenciou ao crescimento abundante de vegetação de diferentes espécies que praticamente camuflou o conjunto edificado. Por outro lado, pode ser sido vantajoso, dado os reduzidos vestígios de vandalismo. No entanto, a falta de manutenção potencia a proliferação de vestígios biológicos que podem comprometer a estabilidade do conjunto.



Fot. 13 Aspeto geral



Fot. 14 idem

De uma forma geral o conjunto apresenta-se em razoável estado de conservação, ao nível construtivo e material. Como já foi referido, pela existência de permanência humana, a sujidade e lixo é abundante nas imediações.

São visíveis intervenções anteriores, na existência de argamassas cimentícias nas juntas e na reconstrução de elementos decorativos com materiais dissonantes (nomeadamente na cruz).

A colonização biológica é generalizada, extensa e diversa. São visíveis crostas negras, líquenes e a vegetação superior abundante, principalmente nas áreas onde existe circulação e/ou depósito de água. São igualmente visíveis marcas de escorrências em diversos pontos, resultado da falta de manutenção ou devido escoamento das águas pluviais. Existem vestígios de oxidação de material metálico, na guarnição da parte superior e nas bicas da fonte. O material pétreo apresenta desagregação pontual, pela perda de coesão resultando no destacamento de cristais ao mínimo impacto mecânico; escamação, um destacamento em camadas paralelas à superfície da pedra e independentes da sua estrutura petrográfica; manchas que resultam da presença de materiais estranhos ao substrato, nomeadamente metais, que, quando alteram mancham a zona circunscrita; fissuras, algumas protegidas e invisíveis pela profusão de colonização biológica na superfície; lacunas, provocadas por impactos ou como resultado da degradação intrínseca do material pétreo.

Ainda que muito pontual numa primeira leitura global, é possível identificar vestígios de vandalismo no suporte pétreo através da incisão de manuscritos.

Alguns elementos decorativos da parte superior da Fonte encontram-se deslocados do que parece ser a sua posição original. Não estão centrados com a base nem alinhados entre si.

O mapeamento das patologias identificadas nesta fase foi efetuado sobre o levantamento fotogramétrico e apresenta-se em anexo.



Fot. 15 Vestígios de vegetação superior e colonização biológica



Fot. 16 idem



Fot. 17 Escorrências



Fot. 18 idem



Fot. 19 Manchas resultantes da alteração de vestígios metálicos existentes



Fot. 20 idem



Fot. 21 Preenchimento excessivo e generalizado de juntas com argamassas dissonantes



Fot. 22 idem



Fot. 23 Lacunas volumétricas



Fot. 24 idem



Fot. 25 Vestígios de erosão da superfície pétreia



Fot. 26 idem



Fot. 27 Desalinhamento dos elementos decorativos face à sua base



Fot. 28 idem



Fot. 29 Elementos metálicos oxidados



Fot. 30 idem

4. Princípios gerais de intervenção

Com o objetivo de salvaguardar o conjunto edificado, deverão ser respeitados critérios importantes, tais como a opção por intervenções mínimas, preservação de materiais e estruturas existentes, adequando as técnicas e materiais a utilizar em obra, tendo em conta a reversibilidade e compatibilidade.

A conservação do património arquitetónico requer uma abordagem multidisciplinar, envolvendo uma variedade de profissionais como arquitetos, conservadores-restauradores, historiadores, arqueólogos, engenheiros, geólogos, biólogos e químicos.

Como tal, prevê-se o acompanhamento arqueológico da obra, assegurando a monitorização da execução, essencialmente em atividades de abertura de fundações e valas para infraestruturas, demolições e remoções de pavimentos, paredes e tetos, necessárias para o cumprimento do projeto.

A intervenção na Fonte de Santa Clara (das Três Bicas) deverá ter ainda a coordenação e acompanhamento de um técnico superior de conservação e restauro, tal como expressam as diretrizes internacionais e nacionais emanadas por relevantes instituições como o ICOM⁹, a ECCO¹⁰, a EN¹¹CoRE e a AR¹²P, tendo os mesmos mais de cinco anos de experiência, em intervenções da especialidade.

Todos os trabalhos de conservação e restauro de pedra e de metais deverão ser executados por equipas com formação nas respetivas áreas de conservação e restauro.

As ações desenvolvidas em período de obra deverão ser rigorosamente registadas (fotografias e gráficos) antes, durante e no final de cada intervenção, sendo posteriormente documentadas em relatórios.

4.1. Critérios a adotar na intervenção

Recomendam-se um conjunto de critérios a ter em conta na intervenção, de forma a evitar soluções inadequadas e restringindo ações que proponham alterações espaciais significativas do conjunto edificado, tal como a alteração da morfologia dos espaços, interiores e exteriores, e soluções construtivas e técnicas incompatíveis com as pré-existentes.

As propostas de tratamento a apresentar deverão ter sempre presentes os princípios fundamentais da conservação e restauro, visando sobretudo o respeito pela autenticidade e historicidade do elemento patrimonial:

- ✓ A intervenção de conservação e restauro deve-se reger pelo princípio de intervenção mínima e definida com o Dono de Obra/Fiscalização;
- ✓ A intervenção de conservação e restauro a realizar deverá ser precedida por um exame metódico e rigoroso, visando a compreensão do conjunto em todos os seus aspetos históricos, artísticos e materiais, o estado de conservação de cada elemento patrimonial, bem como a identificação das possíveis causas de alteração;

⁹ International Council of Museums

¹⁰ European Confederation of Conservator-Restorers' Organizations

¹¹ European Network for Conservation-Restoration Education

¹² Associação Profissional de Conservadores-Restauradores de Portugal

- ✓ A intervenção de restauro deverá sempre ser conduzida tendo como preocupação prioritária o respeito pela integridade física do elemento patrimonial que está a ser objeto de tratamento e do conjunto em que está inserido;
- ✓ As técnicas e os materiais a utilizar deverão ser escolhidos tendo sempre em consideração a sua compatibilidade com o elemento patrimonial a tratar, a sua estabilidade no tempo, o método de aplicação e a sua reversibilidade. Dever-se-ão, por isso, escolher e utilizar materiais que sejam compatíveis com os materiais existentes, que se degradem o mínimo possível, quer a nível físico, quer a nível químico, e aqueles que, mais facilmente e em maior percentagem, possam vir a ser eliminados, sem prejuízo para o elemento patrimonial e graduados para as intensidades presentes em cada uma das unidades de intervenção;
- ✓ Dever-se-ão evitar intervenções e utilizar produtos que modifiquem definitivamente os materiais constituintes do conjunto, quer na composição, quer no aspeto original, salvo se disso depender a sua salvaguarda (sujeito a aprovação por parte do Dono de Obra/Fiscalização);
- ✓ As técnicas empregues e os materiais a utilizar nunca deverão limitar ou impedir intervenções futuras;
- ✓ A escolha do tratamento a realizar e dos produtos a empregar deverá ter presente as condições ambientais do espaço;
- ✓ Todos os materiais a utilizar deverão ser sujeitos a testes e à apreciação prévia do Dono de Obra e Fiscalização;
- ✓ As reconstruções e as reintegrações nunca deverão ser hipotéticas ou realizadas por analogia, cada caso de restauro é um caso. Deverão ser facilmente identificáveis, a fim de se evitarem confusões miméticas, mas mantendo sempre a unidade do conjunto;
- ✓ Deverá ser apresentado, previamente, um plano de intervenção com as técnicas e materiais a utilizar, sujeito à aprovação do Dono de Obra e Fiscalização.

Em suma, o objetivo geral da intervenção será conseguir o equilíbrio físico-químico dos materiais, associado a um acabamento equilibrado e harmonioso, que não entre em conflito com a leitura histórica e estética do conjunto. Neste sentido, sempre que possível devem ser favorecidas as intervenções pouco intrusivas, de forma a estabilizar a alteração dos materiais e conseguir uma leitura homogénea dos elementos intervencionados.

5. Metodologia de intervenção

5.1. Documentação

Antes de iniciar qualquer intervenção direta de conservação e restauro, deverá ser realizado o registo fotográfico de pormenor e o mapeamento gráfico das patologias presentes nos elementos patrimoniais. O registo fotográfico deverá existir antes, durante e após a intervenção, de forma a assegurar a informação presente no registo gráfico dos mapeamentos, permitir a visualização pormenorizada das formas de alteração e documentar as fases relevantes durante o decurso dos trabalhos. O levantamento das alterações presentes deverá também contemplar a sua identificação e dos materiais existentes provenientes de intervenções anteriores, com terminologia específica.

Esta documentação é especialmente relevante no caso previsto de desmontagem integral da Fonte de Santa Clara (das Três Bicas) para recolocação no novo local. O registo fotográfico deverá ser exaustivo e garantir o máximo de informação possível para assegurar que é mantido o posicionamento e sistema construtivo original (ainda que noutra lugar).

Toda a documentação referida faz parte integrante do Relatório Técnico que deverá ser entregue após a conclusão dos trabalhos de campo e laboratório.

5.2. Acompanhamento por conservador-restaurador

A presença de um Conservador-restaurador em obra é exigida durante todas as operações relacionadas com a demolição de dependências contíguas aos elementos patrimoniais integrados. O conservador deverá acompanhar o desmonte, acondicionamento e deslocação temporária de elementos patrimoniais para fora do seu contexto original; deverá assegurar a marcação e identificação de todos os elementos removidos para garantir a sua correta recolocação no novo local.

Em caso de necessidade deverá realizar-se consolidações e fixações prévias e/ou faceamento de superfícies em risco de destacamento ou em desagregação, com gaze e/ou pano cru e resina acrílica.

A proteção de elementos sujeitos a maior risco de alteração durante os trabalhos deve contemplar a proteção da superfície com manta geotêxtil, placas de esferovite ou roofmate, e placas de contraplacado, evitando-se a deposição de sujidades e materiais provenientes da obra, ou a alteração do estado de conservação motivada por impactos físicos diretos.

O acondicionamento dos elementos patrimoniais desmontados no decorrer das demolições e com intenção de aproveitamento para o projeto, será em local a definir pelo Dono de Obra / Fiscalização. Durante o desmonte, deslocação e armazenamento devem ser garantidas todas as medidas de conservação preventiva dos bens de forma a não alterar o estado de conservação em que se encontram.

5.3. Intervenção em elementos patrimoniais em pedra

Na seleção dos materiais seguir-se-ão as recomendações do ICCROM sobre conservação e restauro do património arquitetónico, dando preferência a:

- ✓ Materiais inorgânicos;
- ✓ Materiais quimicamente similares à maior parte dos constituintes dos materiais originais;
- ✓ Materiais com suficiente capilaridade para permitir o eficaz transporte de água para as superfícies;

- ✓ Materiais com resistências mecânicas e coeficientes de expansão térmica e hídrica correspondentes aos dos materiais originais;
- ✓ Materiais que formem produtos quimicamente estáveis dentro de um razoável período de tempo;
- ✓ Materiais que não induzam o aparecimento de subprodutos (tais como sais solúveis) durante os processos de reação química e/ou presa;
- ✓ Materiais que não sejam “melhores ou piores” do que os ainda existentes nas estruturas antigas, apresentando resistências e durabilidades similares aos materiais originais, para que no decorrer do processo natural de envelhecimento não apresentem diferenças significativas de comportamento.

Deverá ser evitado o uso de argamassas de revestimento com cimento, pois, de uma forma geral são inadequadas para as estruturas antigas, pela sua composição. De salientar que o cimento contém sais solúveis muito prejudiciais, além de possuir baixa porosidade, o que impede a evaporação da água existente nos materiais de suporte. As argamassas de cimento possuem elevadas resistências mecânicas e baixos coeficientes de expansão térmica, podendo provocar esforços e produzir fendilhação e fractura dos materiais de suporte, danificando as estruturas antigas, compostas por materiais menos resistentes.

As soluções construtivas e os materiais escolhidos devem respeitar a autenticidade histórica e arquitetónica das estruturas.

Em todas as ações seguir-se-á o princípio da intervenção mínima, não se removendo indiscriminadamente os materiais antigos, que constituem importantes vestígios históricos e técnicos das estruturas.

Considerando a desmontagem integral da Fonte de Santa Clara (das Três Bicas) para remontagem num novo local, deverão ser realizadas os seguintes procedimentos:

- I. Acompanhamento da execução do novo local a instalar a Fonte de Santa Clara (das Três Bicas)– Deve ser assegurado pela equipa de conservação e restauro junto com o Dono de Obra e Fiscalização que estão garantidas condições de fundação semelhantes ao local de origem.
- II. Limpeza superficial inicial - A realizar a seco, com ar comprimido e aspiração para remoção de sujidades soltas com auxílio de trinchas, havendo especial cuidado nas superfícies fragilizadas com áreas em risco de destacamentos.
- III. Pré-fixação de elementos pétreos - Elementos pétreos em risco de destacamento, tais como lascas, placas, fissuras e fraturas, antes da limpeza, como medida de prevenção do agravamento do estado de degradação durante os tratamentos seguintes, mediante aplicação de uma resina acrílica ou resina epóxida líquida incolor previamente aprovada pelo Dono de Obra e Fiscalização.
- IV. Limpeza progressiva da superfície - A realizar em toda a superfície pétrea a interencionar com especial atenção às zonas mais fragilizadas e em perigo de destacamento. Após a primeira limpeza a seco deverá realizar-se uma limpeza por via húmida com água e tensoativo neutro, acompanhada de escovagem com escovas de nylon macias. Poderá ser complementada pontualmente com jato de água com pressão controlada, nas áreas onde a sujidade se apresente mais aderente, sempre e quando o estado de conservação do substrato pétreo assim o permita e não existam patinas ou velaturas com materiais solúveis à água. Nestes casos devem sempre realizar-se testes de resistência da superfície pétrea. A limpeza por via húmida deverá efetuar a remoção de sujidades mais agregadas, assim como a remoção de quaisquer materiais estranhos ou resultantes de produtos secundários de degradação.

- V. Erradicação da colonização biológica - Eliminação da colonização biológica presente nas superfícies pétreas ou de plantas superiores desenvolvidas nas juntas de dilatação e fissuras, através da aplicação previa de herbicida sistémico com posterior remoção mecânica após o tempo de atuação recomendado pelo fabricante. Aplicação de biocida sobre a superfície pétrea para remoção de biofilmes de líquenes e fungos. Deverá ser aplicado pontual nas áreas contaminadas, um produto biocida à base de sais quaternários de amónio tipo Preventol® R80/R50 da Bayer®, ou equivalente. A uma concentração de 3% em água limpa. A aplicação deverá ser feita em duas demãos, com intervalos de tempo de duas semanas entre cada aplicação. Após a aplicação a remoção da colonização biológica deverá ser efetuada pela lavagem da superfície com água corrente, acompanhada de escovagem com escovas de nylon ou jato de água com pressão controlada, sempre e quando o estado de conservação do substrato pétreo assim o permita. Nas áreas onde se verificarem alterações significativas na superfície pétrea, que comprometam a integridade do material durante a remoção da colonização biológica, a aplicação deverá ser adaptada ao estado de conservação do substrato. As zonas que apresentem fenómenos de exfoliação e lascagem deverão ser fixas previamente com argamassa de micro estucagem ou mediante aplicação de uma resina acrílica ou resina epóxida líquida incolor previamente aprovada pelo Dono de Obra e Fiscalização. Quando a colonização biológica estiver associada a outro tipo de sujidade, a sua remoção deverá ser feita em simultâneo com a limpeza.
- VI. Remoção de materiais inadequados e elementos de origem antrópica - Através de processos mecânicos e métodos físicos, removendo igualmente materiais envelhecidos e alterados, depósitos insolúveis, partículas poluentes ou esporos de microrganismos que descaracterizam a superfície dos elementos pétreos. Inclui também a remoção de todos os preenchimentos realizados com materiais inadequados, resultado de anteriores intervenções. As ações devem ser limitadas ao mínimo necessário para se evitarem quaisquer reduções do material original ou da autenticidade do conjunto.
- VII. Limpeza por via química – Para a remoção de manchas muito aderentes ou decapagem de repintes. As áreas a limpar devem ser previamente avaliadas de modo a adaptar o método de limpeza ao seu estado e conservação. Devem ser apresentadas todas as metodologias de limpeza, previamente, e definir as condições e limites de aplicação. Antes de se realizar qualquer ação, devem ser efetuados testes de solubilidade das manchas a remover garantindo que não ocorre alteração do suporte pétreo nem origina materiais residuais perigosos para a conservação da pedra. Os procedimentos a adotar devem ser ajustados ao tipo de sujidade/mancha em causa e graduados para as intensidades presentes em cada uma das unidades de intervenção. Nas áreas onde se verificarem alterações que comprometam a integridade do material, a limpeza deverá ser adaptada ao estado de conservação do substrato. As limpezas químicas não devem originar materiais residuais perigosos para a conservação da pedra, nem modificações físico-químicas nas superfícies limpas que possam contribuir a acelerar o processo de degradação. A remoção de repintes poderá ser realizada mecanicamente e/ou com recurso a misturas decapantes, sendo sempre necessário a realização de testes prévios. A limpeza de crosta negra e filmes poderá ser realizada com a aplicação de compressas húmidas com soluções básicas. Será necessária a remoção total do solvente, recorrendo a água pulverizada localizada e controlada, evitando assim, escorrências do produto. O nível de limpeza e aspeto final a obter deverão ser acertados em obra, entre o Dono de Obra e a Fiscalização. Todos os métodos usados em obra devem ser aprovados pelo Dono de Obra e Fiscalização.

- VIII. Fixação de elementos pétreos e estabilização estrutural de elementos desnivelados – Elementos estruturais ou decorativos, em risco de desprendimento, em conformidade com a análise/metodologia da equipa de engenharia do projeto. Os elementos devem ser identificados e removidos no decurso da obra, para a sua posterior recolocação no local original. A selagem de fissuras e fraturas de elementos in situ deverá ser realizada com injeção de resina epóxida previamente aprovada pelo Dono de Obra e Fiscalização. A superfície das áreas onde houve injeção de resina deve ser colmatada com argamassa de cal hidráulica natural NHL 3,5 e areia isenta de sais, com traço, acabamento e correção cromática a definir em obra após ensaios. Na necessidade de colagens com reforço interior devem ser utilizados materiais inoxidáveis, estáveis e resistentes.
- IX. Remoção dos materiais não funcionais e eliminação das argamassas inadequadas em preenchimento de lacunas - Para a remoção pode-se recorrer a micro martelos pneumáticos, com diferentes escopros, e vibro incisores pneumáticos para a remoção eficaz e controlada. Nas situações em que os materiais de restauro se encontrem em bom estado, deverão ser mantidos, efetuando-se apenas o tratamento de micro estucagem se necessário e correção cromática final, através da aplicação de velaturas ou patinação, com adição de inertes estáveis. Poderá ser ponderada a não remoção dos cimentos do tipo Portland e de outras argamassas desadequadas em casos pontuais, principalmente quando estes estiverem muito coesos e a intervenção possa constituir um risco para a pedra. Estas situações deverão ser discutidas em concreto, caso a caso, com o Dono de Obra e Fiscalização.
- X. Tratamento de juntas - O tratamento deverá abranger todo o tipo de situações: juntas abertas com falta de material, juntas com argamassas antigas não funcionais e juntas com outros materiais de restauro inadequados. Nestas operações podem ser utilizados micro martelos pneumáticos, com diferentes escopros, e vibro incisores pneumáticos para a abertura eficaz e controlada. Após a abertura das juntas, estas devem ser limpas por emissão de ar comprimido e aspiração, e lavagem controlada com água corrente de forma a garantir a adesão da argamassa.
- XI. Desmontagem e remontagem do conjunto edificado – Aproveitando a remoção de argamassas de preenchimento de juntas, procede-se à desmontagem integral. Todas as peças devem estar devidamente identificadas de forma a não se perder a sua marcação no decorrer dos trabalhos. Deverá ser utilizada uma marcação eficaz, mas não permanente nem que cause danos ao suporte - sugere-se a utilização de tinta plástica à base de água que não impregna na porosidade do suporte e pode ser facilmente removido com recurso a jacto de água de pressão controlável. Deverão, de qualquer forma, ser realizados testes in situ para avaliação da metodologia mais adequada que deverá ser aprovada pelo Dono de Obra e pela Fiscalização. Deverão ser mantidos os processos construtivos e assegurar que a estereotomia seja preservada. O transporte das peças para o novo local de instalação deverá ser acompanhado pela equipa técnica de conservação e restauro para garantir a sua preservação na deslocação. A remontagem deverá ser planeada por uma equipa de engenharia e pelos técnicos de conservação e restauro cujo trabalho deverá assegurar a correta montagem do conjunto da Fonte de Santa Clara (das Três Bicas) enquanto respeita a metodologia e posicionamento originais.
- XII. Preenchimento de juntas - As juntas deverão ser preenchidas em profundidade com argamassa de cal hidráulica natural NHL 3,5 e inertes isentos de sais, contemplando duas fases, um primeiro enchimento mais profundo, com argamassa mais fluída, seguido de acabamento superficial. O traço da argamassa a usar será de 1:3. A adaptação cromática final deverá integrar os diferentes tratamentos acima enunciados, respeitando sempre o efeito visual da estereotomia da pedra.

- XIII. Preenchimentos volumétricos, estucagem e micro estucagem – A decisão de efetuar reconstituições de lacunas volumétricas deverá ser ponderada, preferencialmente adotando uma intervenção mínima, com preenchimentos pontuais de forma devolver a leitura dos elementos decorativos e arquitetónicos, sempre com a aprovação prévia do Dono de Obra e Fiscalização. Quando executados preenchimentos de grandes dimensões, devem ser realizados com argamassas de cal hidráulica NHL 3,5 e inertes isentos de sais e com reforço estrutural interno com material inerte inoxidável. Deverá ser realizado o preenchimento de fissuras passíveis da intrusão de água e de acumulação de matéria orgânica nos suportes pétreos. Na micro estucagem as argamassas a utilizar devem ser isentas de retração, constituídas por cal hidráulica natural NHL 3,5 e carga inerte de granulometria fina e pó de pedra, numa relação volumétrica entre ligante e inerte de 1:3. A argamassa será adaptada à cromaticidade da pedra, de preferência através dos inertes, de modo a apresentar-se visualmente compatível com a pedra circundante. Se necessário, esta argamassa poderá ser tonalizada com pigmentos minerais, sendo que estes não poderão ultrapassar os 15% em peso da mistura final, sob pena de se perderem características de agregação. As proporções devem ser previamente ensaiadas durante a intervenção, com avaliação dos resultados e ajustadas quando necessário e aceite pelo Dono de Obra e Fiscalização. Nas zonas de junção com paramentos ou outras estruturas verticais, deve o acabamento da junta ser rampeado para evitar a acumulação de água e outros depósitos.
- XIV. Tratamento de elementos metálicos - Os elementos metálicos não funcionais cujo estado de degradação provoque danos nos materiais pétreos serão removidos sempre que possível, e colmatados os espaços vazios com argamassa. Nas situações em que a remoção não seja possível ou possa provocar danos nos materiais originais, optar-se-á pelo seu tratamento e estabilização. Do mesmo modo, todos os elementos metálicos funcionais recuperáveis, originais, ou cujo valor histórico/patrimonial o justifique, deverão ser tratados in loco, mediante intervenção de limpeza e estabilização química onde se verificar corrosão ativa e tratamento de proteção final. Aqueles elementos metálicos que se encontrem ainda funcionais e cujo estado de degradação impeça a manutenção no local, deverão ser removidos e substituídos por novos elementos metálicos em aço inox, de dimensões semelhantes, incluindo a ancoragem com resinas epóxicas do tipo Sikaflex, ou produto equivalente, sujeito à aprovação do Dono de Obra. Deverá também ser feita a revisão de chumbadouros de elementos metálicos fixos na superfície.
- XV. Aplicação de camada de proteção hidrofugante – Após a execução de todos os tratamentos deverá ser aplicado um produto hidrófugo sobre as pedras exteriores que terá como objetivo diminuir a capacidade de absorção de água, mas permitindo a circulação do vapor e aumentando a durabilidade dos tratamentos realizados. A proteção das superfícies deverá ser feita pela aplicação de um produto hidrofugante de base polissiloxano com baixo peso molecular. É importante ter em conta que nas superfícies onde precipitaram eflorescências salinas, o produto hidrofugante não deverá ser aplicado uma vez que potencia a degradação destas áreas. O hidrofugante será aplicado por aspersão, até à saturação da pedra e será o último trabalho a efetuar.

5.4. Acompanhamento arqueológico

Todos os trabalhos arqueológicos devem ser desenvolvidos de acordo com a legislação em vigor sobre património cultural, nomeadamente:

- Lei n.º 107/2001 de 8 de Setembro (Lei do Património Cultural), que estabelece as bases da política e do regime de protecção e valorização do Património Cultural;
- Decreto-Lei n.º 164/2014 de 4 de Novembro (Novo Regulamento de Trabalhos Arqueológicos) e circulares conexas

O Acompanhamento Arqueológico tem como principal objetivo permitir a intervenção atempada de salvaguarda dos valores patrimoniais, porque ocultos e só revelados pela obra.

Ao arqueólogo(a) responsável compete a instrução do pedido de autorização para trabalhos arqueológicos (PATA) junto da tutela (CCDRN /Património Cultural IP, em fase prévia ao início da obra e de acordo com o quadro legal respetivo.

O acompanhamento arqueológico deve ser assegurado por arqueólogo(a) com experiência mínima comprovada de 5 anos em contexto de obra em edifícios com valor patrimonial. A sua afetação em obra deve ser efetiva e sistemática durante todas as tarefas que impliquem intervenção no bem patrimonial, nomeadamente desmonte e montagem, bem como eventuais ações de escavação que sejam necessárias executar, independentemente da dimensão que tenham.

A seu cargo ficam os registos gráficos, fotográficos e descritivos das várias tarefas executadas, de acordo com metodologia arqueológica adequada.

A identificação de vestígios arqueológicos preservados deverá ser comunicada à tutela, alterando-se a metodologia de trabalho, nomeadamente para execução de sondagens / intervenção arqueológica.

O(A) arqueólogo(a) será responsável pela articulação entre empreiteiro / dono de obra e as entidades competentes e pelos relatórios a elaborar.

5.5. Registo fotogramétrico das lajes da cornija e elementos arquitetónicos decorativos

Após a limpeza das lajes da cornija e elementos arquitetónicos decorativos, efetuada pela equipa de conservação e restauro e de acordo com a metodologia atrás descrita, as mesmas devem ser alvo de novo registo fotogramétrico. O levantamento deve ser feito com recurso a técnicas de digitalização tridimensional que possibilitem a produção de modelos 3D e ortofotografias digitais das superfícies. A produção de elementos gráficos deve incluir ortofotografia e modelos morfológicos.

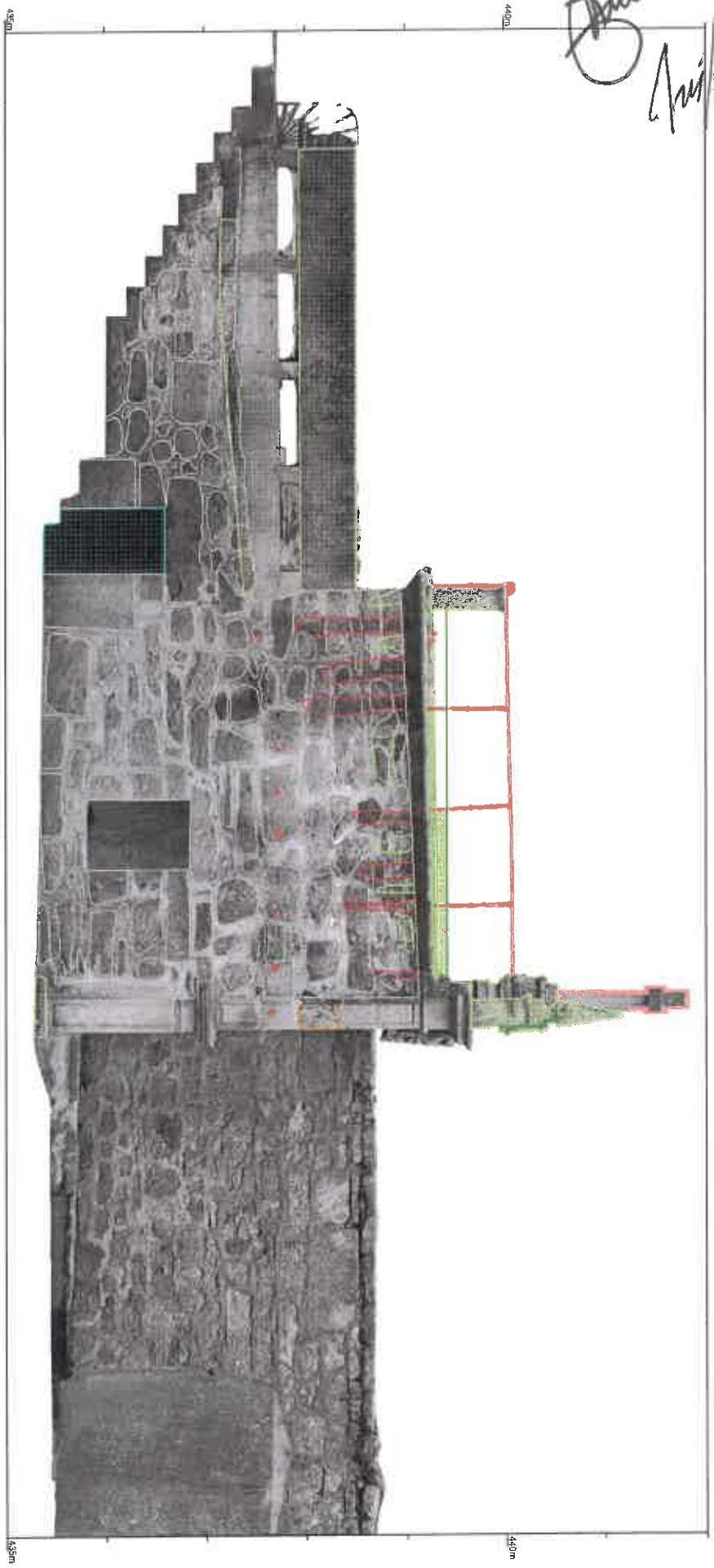
Os resultados deste trabalho devem ser alvo de leitura e interpretação pelo(a) arqueólogo(a) responsável.

6. Bibliografia

- AIRES-BARROS, L. (2001), As rochas dos monumentos portugueses, tipologias e patologias, Cadernos IPPAR, Vol. I, Lisboa.
- BRANDI, Cesare (2006), Teoria do Restauro, Amadora: Edições Orion.
- CALVO, Ana (2003), Conservacion y Restauracion. Materiales, técnicas e procedimientos. De la A a la Z, Barcelona, Ediciones del Serbal. Conservation Institute.
- Convento de Santa Clara de Vila Real - Arquivo Distrital de Vila Real, Digtarq <https://digitarq.advri.arquivos.pt/details?id=1186983>
- GONÇALVES, F. (1987) "Memórias de Vila Real", vol. I e II, ed. Arquivo Distrital de Vila Real, Câmara Municipal de Vila Real
- KUMAR, R.; KUMAR, A. (1999), Biodeterioration of stone in tropical environments, United States of America, Getty
- MADUREIRA, Joana Mafalda Pedreiro, (2011) Convento de Santa Clara em Vila Real: Da Génese à Extinção. Cadernos Culturais, IV Série, n.º 10. Vila Real: Grémio Literário Vila-Realense / CM Vila Real
- O Seminário de Santa Clara, Vila Real – Escarpas do Corgo <https://escarpasdocorgo.blogspot.com/2020/10/o-seminario-de-santa-clara-vila-real.html#gsc.tab=0>
- Seminário diocesano de Vila Real: 75 anos de história, 3 Abril, 2006 <https://agencia.ecclesia.pt/porta/seminario-diocesano-de-vila-real-75-anos-de-historia/>
- SIPA (http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=24874)

7. Mapeamento de patologias

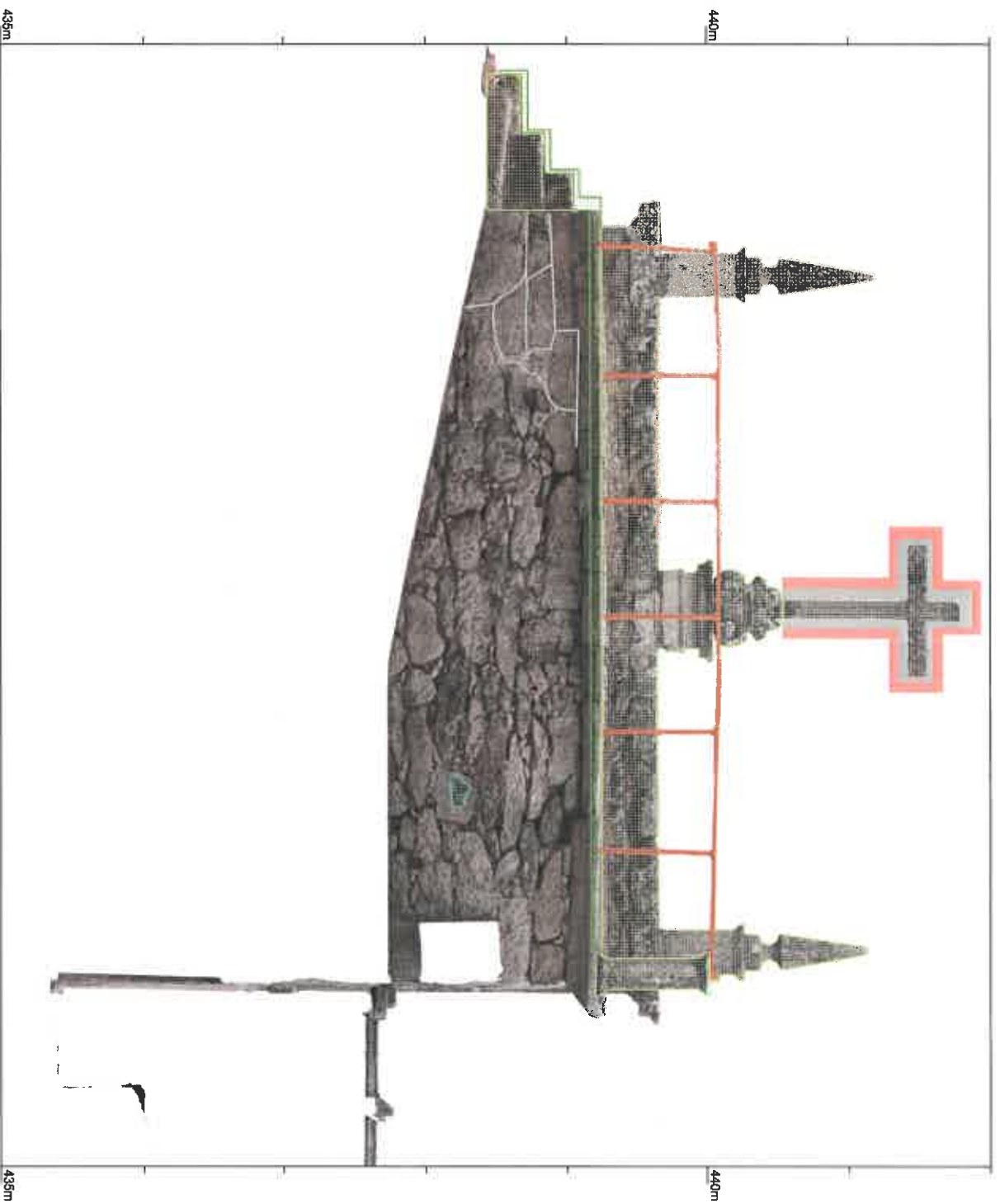
Handwritten signatures and initials in the top right corner.



Fonte Santa Clara, Vila Real - Mapeamento de Patologias

- Colónias Biológicas
 - Elementos Metálicos
 - Escorinhas
 - Vegetação Superior
 - Cotas Negras
- Escudo
 - Desalfaramento
 - Vandalismo
 - Cimento
 - Desmoronamento
- Levantamento Fotogramétrico
Hugo Pires
Mapeamento: Lda
Departamento de Geometria
Sara Silva



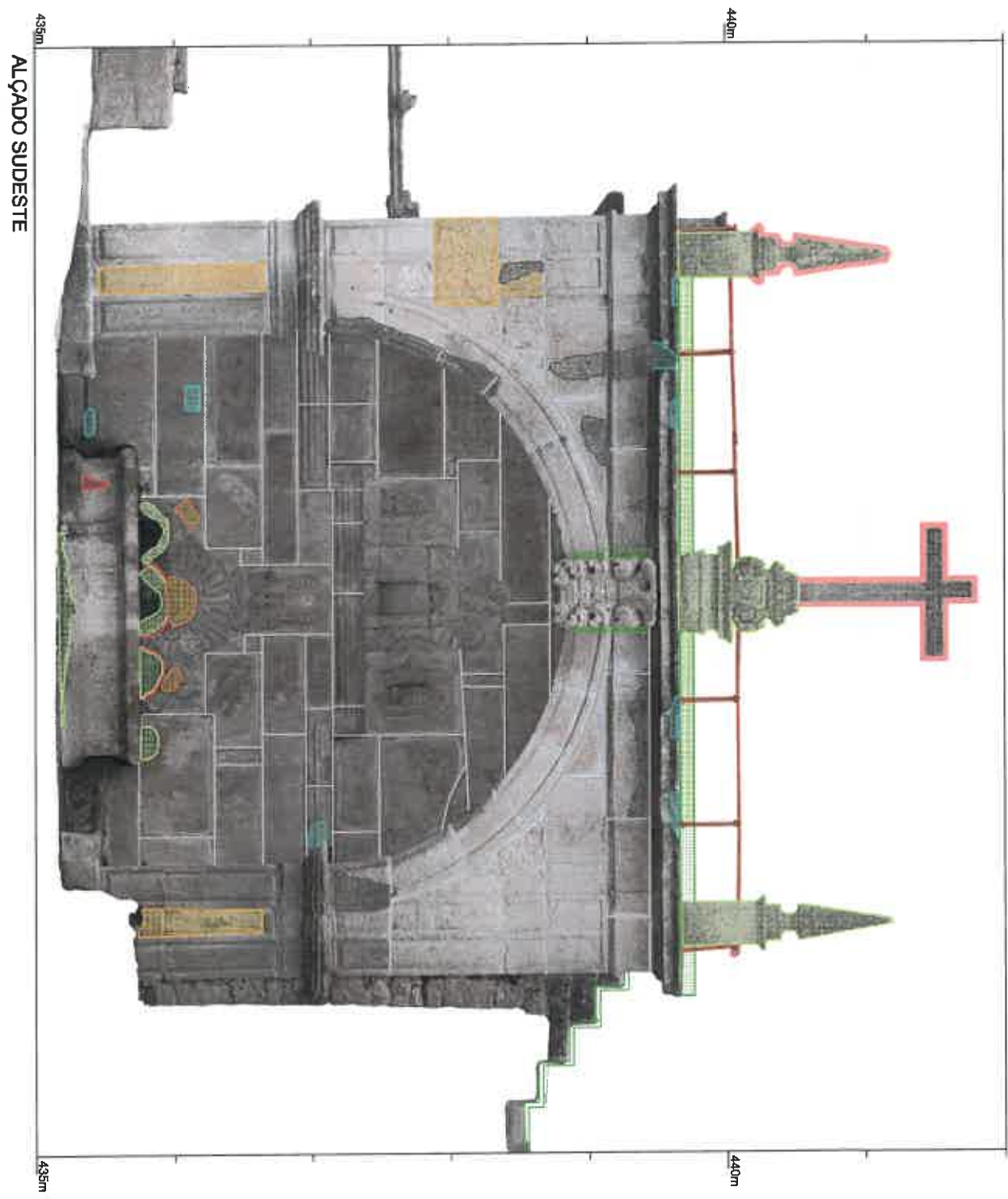


Fonte de Santa Clara, Vila Real - Mapeamento de Patologias

- Cimento
- Lama Volumétrica
- Colonização Biológica
- Vegetação Superior
- Desalignamentos
- Elementos Metálicos

Universidade Politécnica
 Engenharia de Edifícios
 1º ano, 1º semestre, 2014/15

Arquit
Arquit



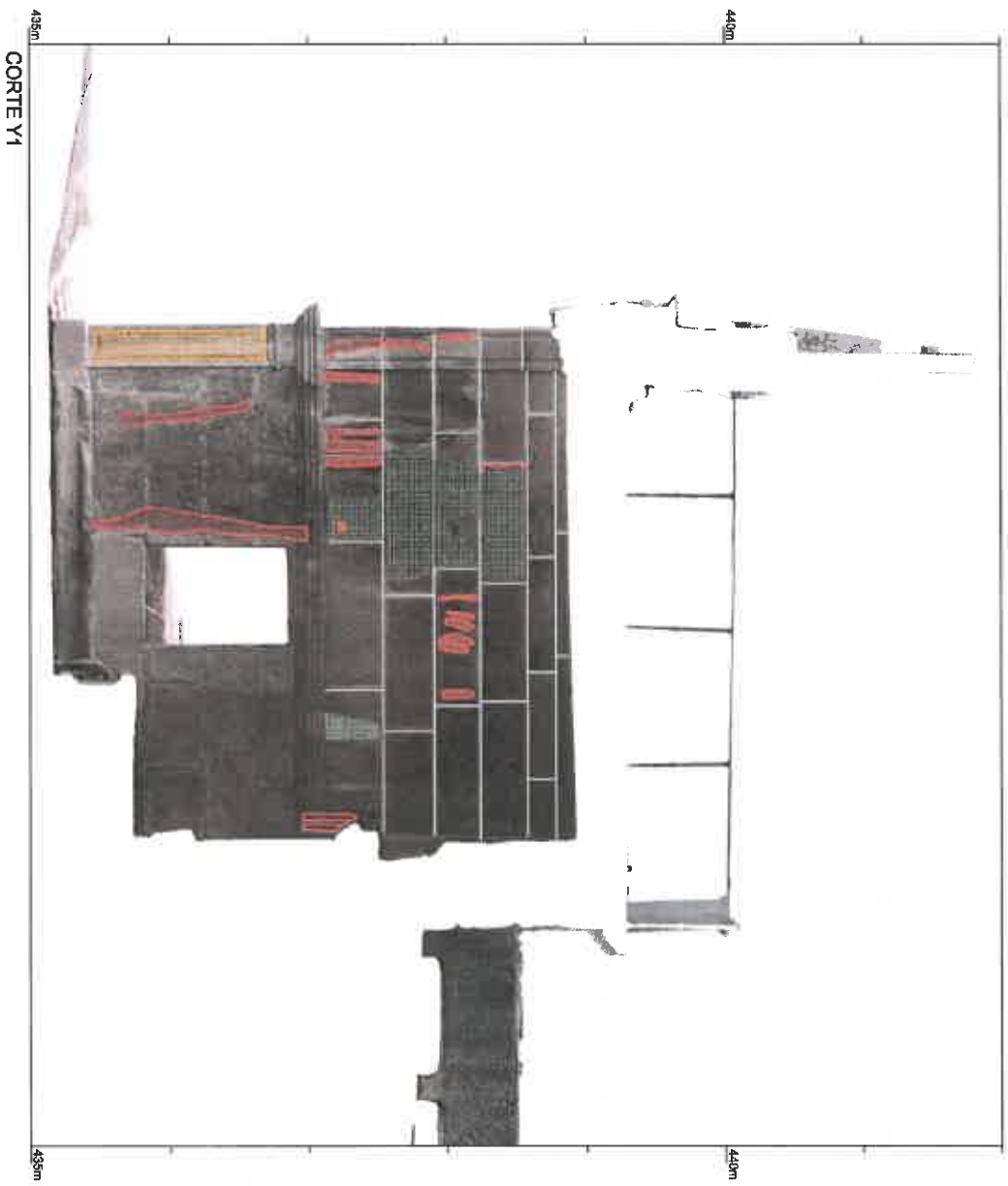
ALÇADO SUDESTE

0 1m

Fonte de Santa Clara, Vila Real - Mapeamento de Patologias

	Cimento		Escadarias		Concreto Armado		Estado		Intervenção / Restauração
	Lama / Vitrúlio		Vitrúlio		Elementos de Estrutura		Reparação		Mapa de Localização
	Concreto Armado		Vitrúlio		Elementos de Estrutura		Reparação		Mapa de Localização

Laboratório / Engenharia
 Mapas e Planos
 Desenhos e Cálculos
 2014



Fonte de Santa Clara, Vila Real - Mapeamento de Patologias

■ Escorridiços
■ Elementos Metálicos
■ Cascal Negro
■ Fendas
■ Inveniente Fotogramétrico
■ Mapa Pano Meteorológico C.A.
■ Desenho de Sábies
■ Sane. Sane

arqHISTÓRICO

Handwritten signatures and initials in the top right corner.

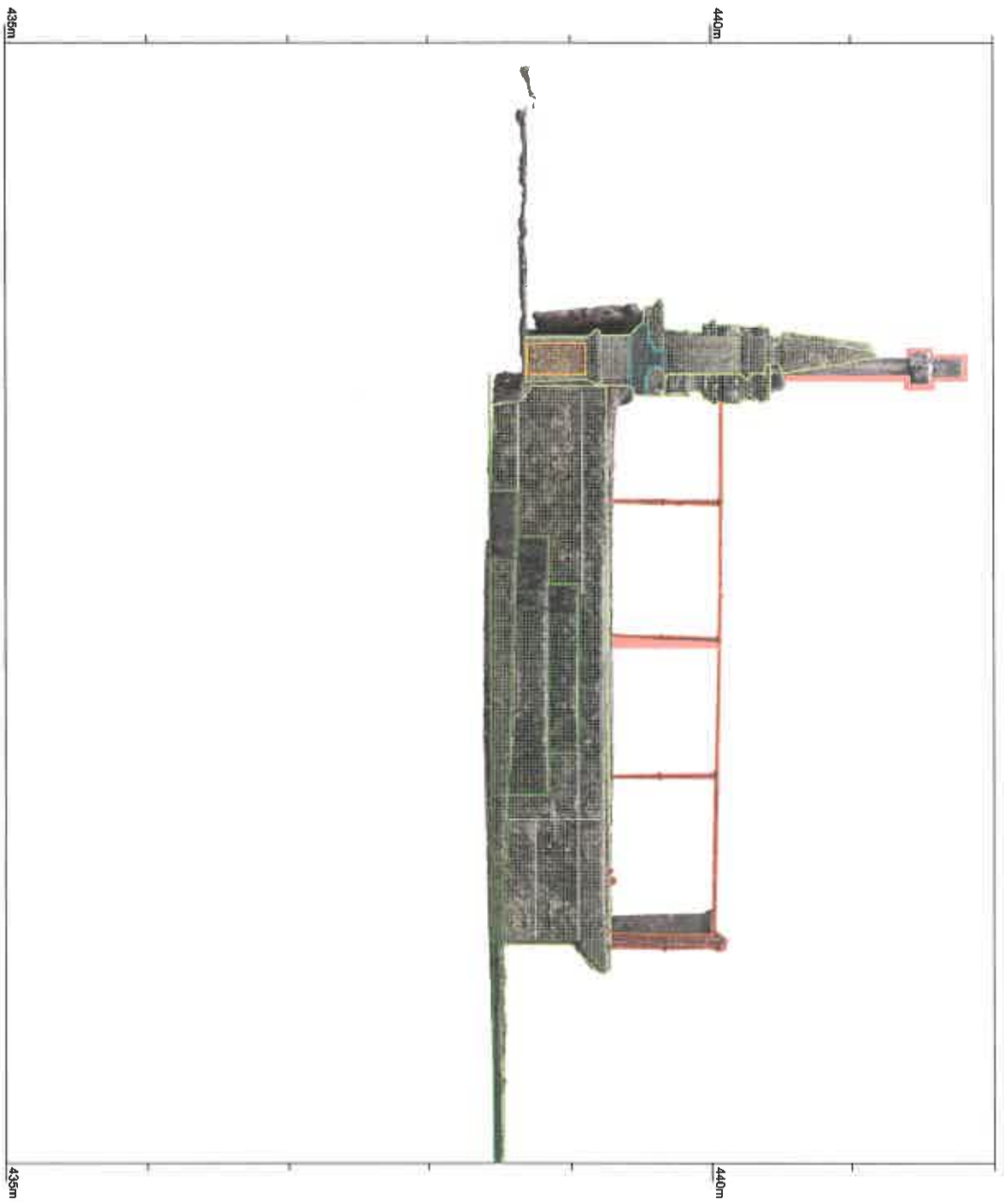


Fonte de Santa Clara, Vila Real - Mapeamento de Patologias

- Cimento
- Lapauna Volumétrica
- Escorências
- Crostas Negras
- Colunização Biológica
- Furos

Universidade Federal do Rio de Janeiro
Instituto de Física
Laboratório de Física
Av. Carlos Chagas Filho, 147
Cidade Universitária
22461-970 Rio de Janeiro, RJ





ALÇADO NORDESTE



Fonte de Santa Clara, Via Real - Mapeamento de Patologias

- Cimento
- Ladrão Verdejante
- Concreto de Betão
- Elementos de Betão
- Escudo
- Toldo de madeira
- Cascalho



Dono de Obra
Município de Vila Real

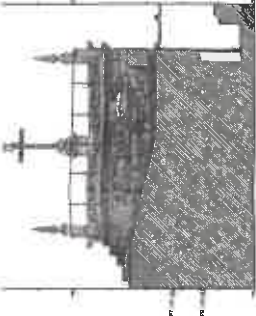
Empreitada
Transladação da Fonte de Santa Clara e Renovação das Instalações Sanitárias Públicas

Empreitada
Rua Dom Valente da Fonseca . Vila Real

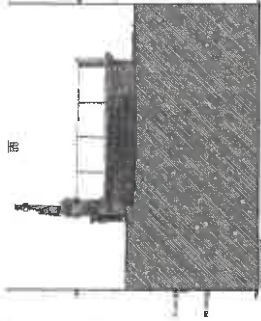
RESUMO ORÇAMENTAL - ESTIMATIVA ORÇAMENTAL

Código	Designação dos trabalhos	Total
1.0	ESTALEIRO, EQUIPAMENTOS E PLANO DE HIGIENE, SEGURANÇA E SAÚDE	42 500,00 €
2.0	ARQUITETURA	217 350,03 €
3.0	ESTABILIDADE	37 459,47 €
4.0	INFRAESTRUTURAS HIDRÁULICAS	7 854,45 €
5.0	INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS	6 074,40 €
	TOTAL	311 238,35 €

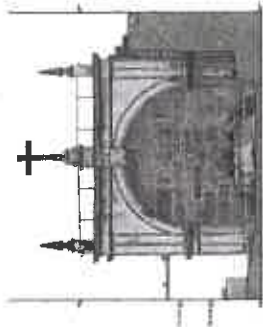
Localização Atual da Fonte de Santa Clara (das Três Bicas)



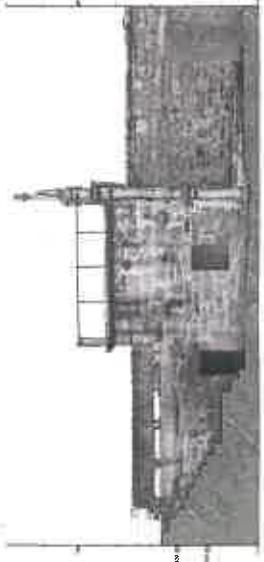
Ortofotomapa | Alçado Posterior da Fonte



Ortofotomapa | Alçado Lateral da Fonte



Ortofotomapa | Alçado Frontal da Fonte



Ortofotomapa | Alçado Lateral da Fonte



Seminário Diocesano de Vila Real

Agua do Narre, S.Á.

Localização Proposta para a Fonte

Localização das Instalações Iniciais

Ortofotomapas | Fonte de Santa Clara (das três Bicas)
Localização Existente e Proposta

00

Handwritten signatures and notes at the top of the page.

OBRA	Projeto de execução de instalação da fonte de Santa Clara (das três Bicas) - Vila Real
LOCAL	Vila Real, Alameda da República, 51 (Portugal)
PROJETANTE	Projeto de Vila Real - Associação de Vila Real
AUTOR	Associação de Vila Real
COORDENADOR	Associação de Vila Real
COLABORAÇÃO	Associação de Vila Real
FASE	Projeto de execução
PRESENTE	Ortofotomapa
ESCALA (DATA)	1:100
VERSÃO	01

barraço

**Conclusão do Loteamento da Carreira Longa (2.ª fase) – Proc.: 06/01**

Art.º	Designação dos Trabalhos	Quantidades	un	P.unitário	Importâncias
1	ARRUAMENTOS/REDE VIÁRIA				
1.1	Escavação em terreno de qualquer natureza, incluindo transporte e colocação em zonas de aterro.	174,75	m3	€ 5,00	€ 873,75
1.2	Aterro compactado por camadas de 0,20 m de espessura.	174,75	m3	€ 5,00	€ 873,75
1.3	Empréstimo de terras, para colocação em aterro compactado por camadas de 0,20 m de espessura.	174,75	m3	€ 2,85	€ 498,04
1.4	Sub-base de granulometria extensa (0/40) com 0,30 m de espessura após recalque, aplicado em duas camadas, em faixas de rodagem e estacionamento.	605,00	m2	€ 9,00	€ 5 445,00
1.9	Blocos rectangulares pré-fabricados de betão do tipo "Pavês - Pedra do Chão (dim.: 100x200x80mm), Ref.: rectangular H8 da Presdouro" com 0,08 m de espessura, assente em camada de areia com 6 cm de espessura, em estacionamentos, zonas de acesso às garagens e ao estacionamento interior à rua.	605,00	m2	€ 18,00	€ 10 890,00
1.10	Lancis rasos pré-fabricados de betão do tipo "L8 da Presdouro (dim.: 25x8x100 cm) com 0,20 m de altura assente em betão simples.	100,00	m	€ 17,50	€ 1 750,00
1.11	Sub-base de granulometria extensa (0/40) com 0,15 m de espessura após recalque, em passeios.	590,00	m2	€ 4,50	€ 2 655,00
1.12	Blocos rectangulares pré-fabricados de betão do tipo "Pavês - Pedra do Chão (dim.: 100x200x60mm), Ref.: rectangular H8 da Presdouro" com 0,06 m de espessura, assente em camada de areia com 6 cm de espessura, em passeios.	160,00	m2	€ 17,50	€ 2 800,00
1.13	Blocos rectangulares pré-fabricados de betão do tipo "Pavês - Pedra do Chão (dim.: 200x400x60mm), Ref.: rectangular H8 da Presdouro" com 0,06 m de espessura, assente em camada de areia com 6 cm de espessura, em passeios.	430,00	m2	€ 17,00	€ 7 310,00
1.14	Lancis pré-fabricados de betão do tipo "L12 da Presdouro (dim.: 25x15x100 cm) com 0,25 m de altura assente em betão simples.	185,00	m	€ 19,50	€ 3 607,50
1.15	Muro de Suporte				
1.15.1	Escavação em terreno de qualquer natureza e transporte dos produtos sobrantés a vazadouro.	312,00	m3	€ 5,00	€ 1 560,00
1.15.2	Betões:				
1.15.2.1	Betão simples tipo C16/20 de regularização, na selagem das sapatas.	13,00	m3	€ 100,00	€ 1 300,00

**Conclusão do Loteamento da Carreira Longa (2.ª fase) – Proc.: 06/01**

Art.º	Designação dos Trabalhos	Quantidades	un	P.unitário	Importâncias
1.15.2.2	Em betão armado, C30/37 - S 400, em sapatas contínuas dos muros de suporte, incluindo cofragens, escoramentos necessários e demais trabalhos necessários à sua colocação, conforme desenhos de pormenores.	65,00	m3	€ 400,00	€ 26 000,00
1.15.2.3	Em betão armado, C30/37 - S 400, em paramentos verticais dos muros de suporte, incluindo cofragens, escoramentos necessários e demais trabalhos necessários à sua colocação, conforme desenhos de pormenores.	78,00	m3	€ 500,00	€ 39 000,00
1.15.3	Fornecimento e aplicação de emulsão betuminosa fluída tipo "IGOL P da Sika" ou equivalente, aplicada em duas camadas cruzadas, incluindo todos os trabalhos necessários à sua execução.	423,80	m2	€ 10,00	€ 4 238,00
1.15.4	Fornecimento e aplicação de tela drenante tipo "Cordrain protecção 1100x8 com geotêxtil da Wavin" ou equivalente, incluindo camada de areia com 10cm de espessura, tubo colector ø150 (perfurado) e todos os materiais e trabalhos necessários ao seu perfeito funcionamento.	260,00	m2	€ 20,00	€ 5 200,00
1.15.5	Aterro com camadas de 0,40 m devidamente regado e compactado, com terras de empréstimo.	468,00	m3	€ 7,50	€ 3 510,00
2	ÁGUAS PLUVIAIS				
2.1	Execução de órgãos de drenagem, incluindo movimento de terras, fornecimento e assentamento de manilhas de ø300, em local a indicar pela Fiscalização.	50,00	m	€ 25,00	€ 1 250,00
2.2	Caixas de visita de planta circular D=1,0 m, em betão pré-fabricadas, com altura menor ou igual a 1,80 m, incluindo areeiro com 0,30 m, fundo de caixa e betão de limpeza com 0,05 m de espessura, tampo e aro em ferro fundido com vedação hidráulica, com d= 0,60 m, classe D400 e todos os trabalhos e materiais necessários ao seu perfeito funcionamento.	4	un	€ 400,00	€ 1 600,00
2.3	Fornecimento e colocação de Sumidouro tipo "CAVAN" ou equivalente, incluindo placa com grelha metálica (C250) com as dimensões de 0,60 m x 0,90 m e todos os trabalhos e materiais necessários ao seu perfeito funcionamento.	4	un	€ 250,00	€ 1 000,00



António
António

Conclusão do Loteamento da Carreira Longa (2.ª fase) – Proc.: 06/01

Art.º	Designação dos Trabalhos	Quantidades	un	P.unitário	Importâncias
3	GÁS (Fornecimento e instalação de tubagem de gás e fita/banda avisadora pelo Operador da Rede de Distribuição (ORD) de Gás, a Duriensegás/Floene)				
3.1	Abertura de valas para instalação de tubos ou cabos, em terreno de qualquer natureza, incluindo todos os trabalhos necessários e a remoção, transporte e espalhamento em vazadouro ou depósito provisório dos produtos sobranes, e eventual indemnização por depósito.	41,00	m3	€ 7,50	€ 307,50
3.2	Fornecimento e colocação de areia para execução do leito de assentamento de tubagens e seu posterior envolvimento.	12,00	m3	€ 15,00	€ 180,00
3.3	Enchimento das valas com materiais resultantes da escavação e/ou empréstimo, incluindo cirandagem de terras para o envolvimento das tubagens, e compactação.	29,00	m3	€ 5,00	€ 145,00
4	INFRAESTRUTURAS ELÉCTRICAS				
4.1	Rede de Distribuição de Energia Eléctrica em Baixa Tensão				
4.1.1	Fornecimento e instalação em vala preparada para a rede de distribuição de energia eléctrica de tubo PEAD Ø 125 mm	18,00	m	€ 3,80	€ 68,40
4.1.2	Fornecimento e instalação/enfiamento em tubo PEAD Ø 125 mm de cabo eléctrico subterrâneo LVAV 3x185+95 mm ² .	44,00	m	€ 24,00	€ 1 056,00
4.1.3	Fornecimento e instalação de Armário de distribuição de energia do tipo W, equipado com 4 triblocos T00 (160A) e 2 triblocos T2 (400A), bastidores, barramento e fusíveis em todas as saídas, incluindo maciço de fixação em betão, caixa de visita retângular e eléctrodo de terra.	1	un	€ 1 470,00	€ 1 470,00
4.1.4	Fornecimento e instalação de Armário de distribuição de energia do tipo X, equipado com 5 triblocos T2 (400A), bastidores, barramento e fusíveis em todas as saídas, incluindo maciço de fixação em betão, caixa de visita retângular e eléctrodo de terra.	1	un	€ 1 570,00	€ 1 570,00
4.1.5	Execução de terminação de cabo LVAV 3x185+95 mm ² , incluindo fornecimento e aplicação de Trança de cobre flexível de 16 mm ² de secção e respetivo terminal, Extremidade termoretráctil tetrapolar e Terminais bimetálicos de cravar/cravação por punção.	2	un	€ 90,00	€ 180,00
4.1.6	Ligação de cabo eléctrico subterrâneo LVAV 3x185+95 mm ² no Tribloco T2 de Armário de Distribuição.	3	un	€ 90,00	€ 270,00



Conclusão do Loteamento da Carreira Longa (2.ª fase) – Proc.: 06/01

Art.º	Designação dos Trabalhos	Quantidades	un	P.unitário	Importâncias
4.2	Rede de Iluminação Pública				
4.2.1	Fornecimento e instalação em vala preparada para a rede de distribuição de energia elétrica de tubo PEAD Ø 63 mm	123,50	m	€ 2,40	€ 296,40
4.2.2	Fornecimento e instalação/enfiamento em tubo PEAD Ø 63 mm de cabo elétrico subterrâneo LSVAV 4x16 mm² .	188,50	m	€ 5,00	€ 942,50
4.2.3	Fornecimento e instalação em vala preparada de cabo elétrico subterrâneo LSVAV 4x16 mm² .	49,30	m	€ 5,00	€ 246,50
4.2.4	Fornecimento e instalação de Colunas metálicas em aço, galvanizadas interior e exteriormente por imersão a quente, de secção octogonal, Ø 60 mm no topo, com pintura na cor preta standard RAL 9005 (Tipo T2, igual ao existente) de fixação por penetração/enterramento no solo , equipadas com portinhola e seccionadores-fusíveis classe II, totalmente eletrificadas, incluindo cabos de ligação às luminárias:				
4.2.4.1	Com altura útil de 4 m.	10	un	€ 440,00	€ 4 400,00
4.2.5	Fornecimento de luminárias LED e montagem no topo de coluna de 4 m, incluindo todos os acessórios necessários:				
4.2.5.1	PIANO Mini Difusor Vidro, da Schröder Iluminação, S.A., 16 LED / 350mA / 19W / Fotometria POVT Vila Real 5068AS / NW - 4000 K / Cor POVT Vila Real AKZO 900 / Fixação Vertical 48-60mm / Preparada/Ready for IOT/Telegestão (Nema Socket + Shorting) , devendo vir programada com Dimming com o Perfil de Regulação 3 níveis previsto no projecto de Requalificação Energética da Iluminação Pública de Vila Real por não acrescer qualquer custo: as "luminárias deverão vir programadas de fábrica com 3 níveis de iluminação. Os níveis deverão garantir 100% até as 0:00h, de seguida diminuir para 75% do fluxo até às 6:00h e voltar para os 100%. Esta diminuição representa aproximadamente o nível para a Classe de iluminação imediatamente inferior ao previsto para cada zona, no período que se considera de baixo volume de tráfego."	10	un	€ 670,00	€ 6 700,00

**Conclusão do Loteamento da Carreira Longa (2.ª fase) – Proc.: 06/01**

Art.º	Designação dos Trabalhos	Quantidades	un	P.unitário	Importâncias
4.2.6	Execução e ligação dos eléctrodos de terra no terminal de terra do fuste da coluna, constituído por Eléctrodo de terra em vareta de aço cobreado com 15 mm de diâmetro e 2 m de comprimento com Abraçadeira e Cabo de protecção de terra VV 1G35 mm ² 0,6/1 kV, com bainha exterior preta e isolamento verde/amarela, e Terminal de cobre para cravação por punção para o cabo, com as características e nas condições regulamentares, e execução e ligação do terminal de neutro à terra a partir da caixa de ligações da portinhola com cabo H07V R 16 mm ² com isolamento verde/amarela, incluindo o fornecimento de todo o material necessário, nas condições regulamentares	10	un	€ 30,00	€ 300,00
4.2.7	Execução e ligação da armadura de aço de protecção mecânica do cabo LSVAV 4x16 mm² à terra de protecção no terminal de terra do fuste da coluna, empregando trança de cobre estanhado extra flexível de 16 mm ² (13x2,5 mm), Abraçadeira de Fivela em Aço Inoxidável e terminal para cravação por punção de 25 mm ² , fornecimento e montagem de Extremidades termorretrácteis em todas as pontas do cabo LSVAV 4x16 mm² e ligação do cabo na caixa de ligações da portinhola da coluna	20,00	un	€ 10,00	€ 200,00
4.3	Movimentos de terra				
4.3.1	Abertura de valas para instalação de tubos ou cabos eléctricos, em terreno de qualquer natureza, incluindo todos os trabalhos necessários, e remoção, carga, transporte e espalhamento em vazadouro ou depósito provisório dos produtos provenientes da escavação, e eventual indemnização por depósito.	32,00	m3	€ 40,00	€ 1 279,84
4.3.2	Fornecimento e colocação de areia para execução do leito de assentamento de tubagens ou cabos eléctricos e seu posterior envolvimento, nas condições regulamentares.	4,42	m3	€ 20,00	€ 88,48
4.3.3	Fornecimento e colocação de betão C12/15 para execução do leito de assentamento de tubagens eléctricas e seu posterior envolvimento, nas condições regulamentares.	2,60	m3	€ 120,00	€ 312,00

**Conclusão do Loteamento da Carreira Longa (2.ª fase) – Proc.: 06/01**

Art.º	Designação dos Trabalhos	Quantidades	un	P.unitário	Importâncias
4.3.4	Fornecimento de Fita plástica de sinalização de tubos e cabos de energia, de cor vermelha, identificada por meio de símbolo de tensão eléctrica perigosa, com 0,20 m de largura, de modelo em uso pela E-REDES, S.A. (C68-008-2006 B), e instalação longitudinal em vala 0,2 m e 0,1 m acima dos cabos BT, para as travessias e passeios, respectivamente, e 0,15 m acima das Lagetas de betão armado/Placas PPC que protegem os cabos MT, em condições regulamentares.	81,30	m	€ 0,50	€ 40,65
4.3.5	Fornecimento de Rede de plástico de sinalização de tubos e cabos de energia, de cor vermelha, de 0,30 m de largura, de modelo em uso pela E-REDES, S.A. (DFT-C18-100/N e C18-001-2009), e instalação longitudinal em vala a uma profundidade aproximada de 0,30 m do topo da vala, em condições regulamentares	81,30	m	€ 0,50	€ 40,65
4.3.6	Enchimento de valas com terras resultantes da escavação e/ou de locais de empréstimo, se as primeiras forem rochosas, incluindo carga e transporte a partir de vazadouro ou depósito provisório e cirandagem de terras para o envolvimento das tubagens e compactação, nas condições regulamentares.	24,97	m3	€ 30,00	€ 749,16
4.3.7	Execução de caixas de visita, com tampa e aro D400, construídas "in situ" ou compostas por elementos prefabricados, incluindo materiais, movimento de terras, fundação e todos os trabalhos necessários:				
4.3.7.1	Circulares com 1,25 m de diâmetro e altura igual 1,5 m.	4	un	€ 480,00	€ 1 920,00
5	DEMOLIÇÃO				
5.1	Demolição de estruturas assinaladas, incluindo transporte a vazadouro licenciado de resíduos resultantes da demolição e reposição do terreno na situação inicial.	1	vg	€ 12 000,00	€ 12 000,00
6	REMOÇÃO DO FIBROCIMENTO				



Handwritten signatures and initials

Conclusão do Loteamento da Carreira Longa (2.ª fase) – Proc.: 06/01

Art.º	Designação dos Trabalhos	Quantidades	un	P.unitário	Importâncias
6.1	Elaboração de plano de trabalhos e pedido de autorização ao ACT local, medições e análise de controle de fibras de amianto por laboratório credenciado, com entrega ao cliente de relatório comprovativo de medições. Utilização de todos os EPIs bem como a montagem e desmontagem de estaleiro, incluindo todas as instalações necessárias para a segurança e proteção dos trabalhadores, relativamente ao manuseio de materiais contendo amianto e a trabalhos em altura. Remoção da chapa de fibrocimento de coberturas, de acordo com o Decreto Lei 266/07 de 24 de julho, incluindo transporte a vazadouro homologado acompanhado pelas respetivas guias de transporte de resíduos, com entrega ao cliente de comprovativo de deposição.	85,00	m2	€ 35,00	€ 2 975,00
7	DIVERSOS				
7.1	Montagem, manutenção e desmontagem de estaleiro, incluindo a reposição da área ocupada após a desmontagem, sinalização temporária de todos os trabalhos, de acordo com a legislação vigente, e implementação do Plano de Segurança e Saúde.	1	Vg	€ 10 900,88	€ 10 900,88
	TOTAL				€ 170 000,00



Município de Vila Real

Aquisição, fornecimento e distribuição de Leite Escolar para as crianças e alunos a frequentar o ensino pré-escolar e o 1º Ciclo do Ensino Básico dos Agrupamentos de Escolas do concelho de Vila Real

Handwritten signatures

PARTE II – CLÁUSULAS TÉCNICAS/ ESPECIAIS

CAPÍTULO I – ESPECIFICAÇÕES DO LEITE ESCOLAR

Cláusula 21.ª

Produtos a Concurso

1. O presente Caderno de Encargos tem como objeto o fornecimento de Leite Escolar destinado aos alunos da Educação Pré-escolar e 1.º ciclo do ensino básico que frequentam as Escolas e Jardins-de-infância do Agrupamento de Escolas Diogo Cão e Agrupamento de Escolas Morgado Mateus, ambos pertencentes ao Município de Vila Real.
2. O Leite Escolar a fornecer aos alunos referidos no número anterior, divide-se em três categorias, designadamente:
 - Leite de consumo branco, em pacotes de 200 ml de leite meio-gordo (leite branco simples UHT), em embalagens de tara perdida, cujo teor de gordura tenha sido reduzido para um valor compreendido entre um mínimo de 1,5% e um máximo de 1,8%.
 - Leite sem lactose branco (0% de lactose), em natureza meio-gordo (leite UHT homogeneizado), em embalagens de tara perdida, cujo teor de gordura tenha sido reduzido para um valor compreendido entre um mínimo de 1,5% e um máximo de 1,8%.
 - Leite em pacote de 200 ml, leite vegetal de soja, em embalagens de tara perdida;
3. As quantidades a fornecer de cada uma das categorias previstas no número antecedente encontram-se especificadas no ANEXO II ao presente Caderno de Encargos, do qual é parte integrante.

Cláusula 22.ª

Fornecimento dos Bens

1. O fornecimento deverá ser feito de acordo com as necessidades de cada Agrupamento de Escolas referenciado na Cláusula anterior, e sujeito a uma prévia requisição oficial.
2. Os bens, objeto do presente Caderno de Encargos deverão ser entregues até 24 horas após a respetiva requisição.



Município de Vila Real

Aquisição, fornecimento e distribuição de Leite Escolar para as crianças e alunos a frequentar o ensino pré-escolar e o 1º Ciclo do Ensino Básico dos Agrupamentos de Escolas do concelho de Vila Real

3. O local da entrega dos bens, objeto do presente Caderno de Encargos será nas moradas a indicar aquando a requisição a efetuar pelos Agrupamentos de Escolas referidos na cláusula anterior.

Cláusula 23.ª

Quantidades

O Adjudicatário deverá garantir o fornecimento de um pacote de leite por cada dia de aulas e a cada um dos alunos que frequentam A Educação Pré-escolar e 1.º ciclo do ensino básico que frequentam as Escolas e Jardins-de-infância do Agrupamento de Escolas Diogo Cão e Agrupamento de Escolas Morgado Mateus.

Para aferição do número de alunos, o Adjudicatário deverá ter em consideração o ANEXO, do presente Caderno de Encargos e que dele faz parte integrante.

Cláusula 24.ª

Valor Base Unitário

1. O valor base unitário é o montante máximo que o Município de Vila Real se dispõe a pagar por cada unidade de Leite escolar, que será designadamente:
 - Leite branco simples UHT – € 0,22 (vinte e dois cêntimos) por cada embalagem de 200ml;
 - Leite sem lactose branco – € 0,27 (vinte e sete cêntimos) por cada embalagem de 200ml;
 - Leite vegetal de soja - € 0,54 (cinquenta e quatro cêntimos);
2. Aos montantes mencionados no número anterior, acresce o valor do IVA à taxa legal em vigor de 6%, quando aplicável por lei.

Cláusula 25.ª

Conformidade e Operacionalidade do Serviço

1. Compete ao Adjudicatário garantir a qualidade dos bens a fornecer, designadamente o adequado acondicionamento do produto, verificação dos prazos de validade e conformidade com a legislação em vigor.
2. O fornecimento de leite escolar, objeto do contrato, deve ser realizado com profissionalismo e competência.



Município de Vila Real

Aquisição, fornecimento e distribuição de Leite Escolar para as crianças e alunos a frequentar o ensino pré-escolar e o 1.º Ciclo do Ensino Básico dos Agrupamentos de Escolas do concelho de Vila Real

3. O adjudicatário é responsável perante a entidade adjudicante por qualquer falha na execução do fornecimento de leite escolar, objeto de contrato, assim como por qualquer defeito ou discrepância dos bens que existam no momento em que lhes são entregues.
4. Os rótulos das embalagens de leite escolar devem conter as menções legalmente obrigatórias em matéria de rotulagem.
5. É aplicável, com as necessárias adaptações, o disposto na lei que disciplina os aspetos relativos à venda de bens de consumo e das garantias a ela relativas, no que respeita à conformidade dos bens.

Peças de apoio ao procedimento

Os quadros que infra se apresenta diz respeito ao “Número total de alunos”, “Número de pacotes (unidade)” e “Preço Base” que frequentam o ensino pré-escolar e o 1.º ciclo do ensino básico das escolas do ensino básico e jardins-de-infância do Agrupamento de Escolas Morgado Mateus e do Agrupamento de Escolas Diogo Cão, num total de 25 estabelecimentos de ensino:



Handwritten signature

Número Pacotes (unidade) de Leite por mês 2025

(Simple, S/lactose e Soja)

Consumos estimados: Janeiro a dezembro de 2025 para o total dos Alunos				
Mês	Nº de Dias de Consumo	Unidades de Pacotes de Leite		
		Leite simples UHT	Leite S/lactose	Leite Vegetal Soja
Janeiro	20	47700	1360	160
Fevereiro	20	47700	1360	160
Março	18	42930	1224	144
Abril	10	23850	680	80
Mai	21	50085	1428	168
Junho	17	40545	1156	136
Julho	0	0	0	0
Agosto	0	0	0	0
Setembro	11	26235	748	88
Outubro	23	54855	1564	184
Novembro	20	47700	1360	160
Dezembro	15	35775	1020	120
	175	417375	11900	1400



Resumo 2025: AE Diogo Cão + AE Morgado de Mateus

O quadro que infra se apresenta diz respeito ao **número total de alunos** que frequentam o ensino pré-escolar e o 1.º ciclo do ensino básico das escolas do ensino básico e jardins-de-infância do Agrupamento de Escolas Morgado Mateus e do Agrupamento de Escolas Diogo Cão,

Leite Meio-Gordo UHT		Leite S/ Lactose		Vegetal Soja	
Pré-escolar	1º Ciclo	Pré-escolar	1º Ciclo	Pré-escolar	1º Ciclo
831	1.554	15	53	3	5
2.385		68		8	

Total Geral: 2.461 alunos



Handwritten signatures

Preço Base – Leite Escolar

GERAL 2025

	Leite Meio-Gordo UHT		Leite S/ Lactose		Vegetal Soja	
	Pré-escolar	1º Ciclo	Pré-escola	1º Ciclo	Pré-escolar	1º Ciclo
Nº Alunos	831	1.554	15	53	3	5
Nº Total alunos	2.385		68		8	
Nº Dias	175	175	175	175	175	175
Valor base/unidade	0,22€	0,22€	0,27€	0,27€	0,54€	0,54€
Total Custos parcial	91.822,50€		3.213,00€		756,00€	
Total Geral	95.791,50€					

Preço base leite escolar ano civil 2025

Produto	Caraterísticas	Preço Base
Leite Escolar	Simple Leite de Consumo Branco, em pacotes de 200ml de leite meio-gordo (leite branco simples UHT), em embalagens de tara perdida, cujo teor de gordura tenha sido reduzido para um valor compreendido entre um mínimo de 1,5% e um máximo de 1,8%	0.22
	Simple Zero % Lactose Leite sem lactose branco (0% lactose), em natureza meio gordo (leite UHT homogeneizado), em embalagens de tara perdida cujo teor de gordura tenha sido reduzido para um valor compreendido entre um mínimo de 1,5% e um máximo de 1,8%	0,27
Leite Escolar	Leite em pacote de 200ml, leite vegetal de soja, em embalagens de tara perdida	0.54

Aos preços propostos, acresce a taxa de IVA (6%), à data

Características Gerais do Produto

- **Ingredientes:** Leite meio gordo / Leite meio gordo 0% lactose
- **Não contém aditivos, corantes nem conservantes.**
- **Embalagem:** individual de tara perdida com palhinha acoplada.
- **Capacidade:** 200ml
- **Prazo de Validade:** 7 meses (210 dias) – Leite meio gordo
5 meses (150 dias) – Leite 0% lactose
12 meses – Bebida de soja
- **Paletização:** caixas com 27 unidades de 200ml / 132 caixas por palete (leite m/gordo e 0% lactose)
- **Rotulagem de acordo com legislação em vigor**

OUTRAS INFORMAÇÕES RELEVANTES:

- **Substituição do Produto:**



Minuta

CONTRATO AVULSO ENTRE O MUNICÍPIO DE VILA REAL E A FIRMA
ILUSTRE CONSTELAÇÃO, ILUMINAÇÕES, LDA

Aquisição de serviços para a colocação de iluminação de
Natal em diferentes ruas da cidade e outros espaços de Vila
Real

N.º XXX/2024

Entre:

PRIMEIRO OUTORGANTE: MUNICÍPIO DE VILA REAL, sito na
Avenida Carvalho Araújo, pessoa coletiva n.º 506 359 670,
representado pelo Presidente da Câmara Municipal de Vila
Real, Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos, no exercício
de competência própria, conferida pela alínea f), n.º 2 do
artigo 35.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro, à redação
atual;

E

SEGUNDO OUTORGANTE: ILUSTRE CONSTELAÇÃO, ILUMINAÇÕES, LDA,
pessoa coletiva n.º 508 276 373 com sede social em Estrada
Municipal, 5070-576 Vilar de Maçada, representada por
XXXXXXXXXXXX, com o Número de Identificação Civil XXXXXXXXX,
e Número de Identificação Fiscal XXXXXXXXX que outorga no
presente contrato na qualidade de gerente com poderes para
o ato verificados pela consulta online da Certidão
Permanente do Registo Comercial da Sociedade com o código
de acesso XXXX-XXXX-XXXX, válida até XX/XX/202X.

É celebrado o seguinte contrato:

CLÁUSULA PRIMEIRA

OBJETO

O presente contrato tem por objeto principal a "Aquisição
de serviços para a colocação de iluminação de Natal em
diferentes ruas da cidade e outros espaços de Vila Real",
nos termos das cláusulas constantes do caderno de encargos,
que fazem parte integrante do presente contrato.

CLÁUSULA SEGUNDA

ADJUDICAÇÃO E MINUTA DE CONTRATO

- 1- A adjudicação, do procedimento de contratação pública
com a referência CMVR-3029/CPN/S/24, foi proferida por



deliberação da Câmara Municipal de Vila Real em XX/XX/2024;

2- A aprovação da minuta do contrato foi proferida por deliberação da Câmara Municipal de Vila Real em XX/XX/2024 e a aceitação da mesma por parte do adjudicatário em XX/XX/XXXX.

CLÁUSULA TERCEIRA

PREÇO CONTRATUAL

1 - Pela execução dos serviços objeto deste contrato, o Primeiro Outorgante obriga-se a pagar ao Segundo Outorgante o montante de 40.071,25 € (quarenta mil, setenta e um euros e vinte e cinco cêntimos), ao qual acrescerá IVA à taxa legal em vigor.

2 - O pagamento do encargo previsto no número anterior será efetuado nos termos do caderno de encargos e da proposta do adjudicatário, cujo teor aqui se dá por integralmente reproduzido

3 - Não há lugar a revisão de preços durante a vigência do contrato

4 - O Segundo Outorgante obriga-se a emitir a fatura, devendo fazer menção aos seguintes dados, consoante o caso e sem prejuízo daqueles que forem legalmente exigidos:

- a. Data de vencimento da fatura;
- b. Número do contrato;
- c. A descrição dos serviços realizados;
- d. Endereço da entidade contratante;

CLÁUSULA QUARTA

PRÉMIOS POR CUMPRIMENTO ANTECIPADO

Por antecipação do cumprimento do contrato não há lugar ao pagamento de qualquer prémio.

CLÁUSULA QUINTA

PRAZO DE EXECUÇÃO

1- O Segundo Outorgante obriga-se a concluir a execução do serviço, nos prazos estipulados no caderno de encargos.

2- O contrato mantém-se em vigor até à conclusão dos serviços em conformidade com os respetivos termos e condições do caderno de encargos e proposta do adjudicatário e o disposto na lei, sem prejuízo das obrigações acessórias que devam perdurar para além da cessação do contrato.

CLÁUSULA SEXTA



Handwritten signatures and initials in the top right corner.

PREVISÃO ORÇAMENTAL E REPARTIÇÃO DE ENCARGOS

1. A despesa do presente contrato será satisfeita pela dotação da seguinte classificação orçamental da despesa:

Classificação Orgânica - 02;

Classificação Económica - 02.02.08;

Plano - 2022/A/185;

2. De acordo com o n.º 2 do artigo 9.º e n.º 3 do artigo 5.º, ambos da Lei 8/2012, de 21 de Fevereiro, o compromisso sequencial foi efetuado no dia XX/XX/2024 e tem o número XXX/2024.

3 - O presente contrato terá a sua execução durante o ano 2024.

CLÁUSULA SÉTIMA

RESOLUÇÃO DE LITÍGIOS - FORO COMPETENTE

Para resolução de todos os litígios decorrentes do contrato, quer referentes à sua interpretação, quer referentes à sua execução, fica estipulada a competência do Tribunal Administrativo e Fiscal de Mirandela, com expressa renúncia a qualquer outro.

CLÁUSULA OITAVA

COMUNICAÇÕES E NOTIFICAÇÕES

1. Sem prejuízo de poderem ser acordadas outras regras quanto às notificações e comunicações entre as partes do contrato, estas devem ser dirigidas, nos termos do Código dos Contratos Públicos, para a sede contratual de cada uma.

2. Qualquer alteração das informações de contacto constantes do contrato deve ser comunicada à outra parte.

CLÁUSULA NONA

CONTAGEM DOS PRAZOS

Os prazos previstos no contrato são contínuos, correndo em sábados, domingos e dias feriados.

CLÁUSULA DÉCIMA

GESTOR DE CONTRATO

Para efeitos do cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 290.º-A do CCP fica designado, como gestor do contrato do Primeiro Outorgante, José Joaquim Meireles de Sousa, Chefe de Serviços de Animação e Turismo da Câmara Municipal de Vila Real.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA

AJUSTAMENTOS AO CONTEÚDO DO CONTRATO

Não foram propostos ao segundo outorgante quaisquer ajustamentos.



CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA

PRESTAÇÃO DE CAUÇÃO E REGIME DE LIBERTAÇÃO

No presente contrato não foi exigida caução, atento o disposto no n.º 2 do artigo 88.º do Código dos Contratos Públicos (CCP).

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA

DOCUMENTOS INTEGRANTES DO CONTRATO

Nos termos do n.º 2 do artigo 96.º do CCP, fazem parte integrante deste contrato os seguintes documentos:

- a. O caderno de encargos;
- b. A proposta adjudicada;
- c. Certidão do Serviço de Finanças de XXXXXX, comprovativa da situação tributária regularizada, datada de XX/XX/202X;
- d. Declaração emitida pelo Instituto da Segurança Social, IP, Centro Distrital de XXXXX em XX/XX/202X, comprovativa da regularização contributiva do segundo outorgante;

E para constar lavrou-se o presente contrato, num exemplar único e de numeração sequencial, que vai ser assinado eletronicamente, por ambos os outorgantes e por mim oficial público, Eduardo Luís Varela Rodrigues, Diretor do Departamento Administrativo e Financeiro, em sinal de conformidade e aceitação do seu conteúdo, considerando-se válido à data da última assinatura.

O 1º Outorgante,

O 2º Outorgante

O Oficial Público

Este contrato ficou registado no livro próprio sob o n.º XXX/2024.



EDITAL Nº 79/2024

RUI JORGE CORDEIRO GONÇALVES DOS SANTOS, PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL-----

----- Nos termos e para efeitos do disposto no artigo n.º 56º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, se publicam as deliberações tomadas por esta Câmara Municipal na sua reunião ordinária nº 24/2024, de 18/11/2024 destinadas a ter eficácia externa, as quais constam da ata que se anexa.-----

----- Para constar se publica este e outros de igual teor, nos locais de estilo. -----

----- Vila Real e Câmara Municipal, 18 de novembro de 2024.-----

O Presidente da Câmara Municipal,



(Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos)



Certidão de afixação

----- Isabel Maria Vilela Brochado Pinto, Assistente Técnica Administrativa do Departamento Administrativo e Financeiro da Câmara Municipal de Vila Real, certifica que afixou nos lugares do costume, o Edital nº 79/2024 da Câmara Municipal de Vila Real sobre a Ata nº 24/2024, de 18/11/2024 da reunião ordinária da Câmara Municipal.

Por ser verdade e para os devidos efeitos, passo a presente que assino e autêntico.

Vila Real, 21 de novembro de 2024

A Assistente Técnica Administrativa,

