

ZONAS 30 – SEGURANÇA RODOVIÁRIA, VIDA E VITALIDADE PARA OS BAIRROS DA CIDADE DE LISBOA

Fernando Nunes da Silva¹, Renata Lajas Custódio²

¹Câmara Municipal de Lisboa, Vereador da Mobilidade, e Instituto Superior Técnico, Departamento de Engenharia Civil e Arquitectura/CESUR, Av. Rovisco Pais, 1250-999 Lisboa, Portugal

email: fnsilva@civil.ist.utl.pt <http://www.ist.utl.pt>

² Câmara Municipal de Lisboa, Assessora do Gabinete de Vereação da Mobilidade, Rua Alexandre Herculano, n.º 46 - 5.º Piso, 1269-054 Lisboa, Portugal

Sumário

A aplicação do conceito de “Zona 30” em vários bairros da cidade de Lisboa, constitui um importante projecto em curso no pelouro da Mobilidade da CML, envolvendo cerca de trinta bairros residenciais da cidade, dos quais seis estão prestes a entrar em obra. Nesta comunicação apresenta-se um breve resumo de como este conceito surgiu no estrangeiro, quais os seus objectivos e elementos mais característicos deste tipo de intervenções de acalmia de tráfego e de qualificação do espaço público associado à mobilidade urbana. Por sua vez, caracteriza-se sumariamente a situação de partida no nosso país, no que se refere ao crescente domínio do automóvel nos nossos espaços urbanos, com as consequências que daí decorrem em termos de sinistralidade rodoviária e qualidade do ambiente urbano. Segue-se uma descrição do projecto em curso em Lisboa e apresentam-se duas situações algo contratadas, quer no que se refere ao seu âmbito de intervenção, quer quanto ao processo percorrido para a sua concretização. Por fim chama-se a atenção para a importância que a participação da população deve ter nestes processos e os benefícios que daí decorrem, tanto no que se refere às soluções que se adoptam, como no potenciar de uma nova cultura de mobilidade na cidade.

Palavras-chave: Zonas 30; Lisboa; Mobilidade Sustentável; Acalmia de Tráfego; Segurança Rodoviária.

1 Como chegámos até aqui? Da explosão da produção automóvel ao desaparecimento da rua.

Uma das invenções tecnológicas que mais marcou a sociedade do século XX foi indubitavelmente o automóvel. A produção automóvel mundial é hoje em dia cerca de oito vezes superior à registada nos anos 50¹, tendo o número total de veículos em operação atingido recentemente um bilião (2010²).

As consequências da motorização da sociedade ocorrida nos últimos 60 anos, são visíveis na maior parte dos países desenvolvidos, embora com diferentes intensidades, através de fenómenos de dispersão urbana e de um desenvolvimento urbano monofuncional, excessivamente dependente do transporte individual. A fuga do centro para a periferia só foi possível, de forma massificada, com a democratização do acesso ao automóvel, que por sua vez permitiu a geração de novas periferias, num fenómeno que se auto-alimenta.

A partir deste ciclo vicioso, decorrem inúmeros impactes associados ao maior uso do transporte individual, quer ao nível das suas externalidades, quer ao nível da mobilidade e qualidade de vida nas cidades:

- **Poluição Global e Local** - Em 2010, o sector dos transportes foi responsável por 27% das emissões de gases com efeito de estufa em Portugal (APA, 2010), sendo o transporte rodoviário o que mais contribuiu para essa percentagem. Ao nível local e associado a uma repartição modal cada vez mais centrada no transporte individual, tem-se como principais consequências o ruído e a poluição atmosférica, com os limites de concentrações de poluentes nocivos para a saúde

¹ Produção de veículos a nível mundial: ≈8 Milhões (1950); ≈60 Milhões (2010) (fonte: www.unstats.un.org)

² “World vehicle population” Ward’s Automotive Group, 2011; Wardsauto.com

pública constantemente a serem ultrapassados desde 2005 na região de Lisboa (*CCDR-LVT, 2010*).

- **Sinistralidade Rodoviária** – Em Portugal a sinistralidade rodoviária registada dentro das localidades no que diz respeito a acidentes com vítimas é cerca de três vezes superior à que é registada fora das localidades (ANSR, 2012). A mesma tendência é verificada quando se observa o número de feridos graves dentro das localidades, que atingiu um valor 1,7 vezes superior ao número registado fora das localidades para 2011 (ANSR, 2012).
- **Dependência do Transporte individual e dispersão urbana na AML** - Observando a evolução da repartição modal na cidade de Lisboa durante as últimas três décadas, constata-se que o transporte individual é agora o modo com mais peso nas deslocações pendulares (de 29% em 1991, para 54% em 2011). A repartição modal registada nos Censos de 2011 na capital é semelhante à estrutura de deslocações verificadas na restante AML. No entanto é importante referir que a diferença registada ao nível da utilização do transporte público na última década (2001-11), é bastante superior no conjunto dos restantes concelhos da AML. Em 2001 representava cerca de 59% do total das deslocações, enquanto que em 2011 baixou para os 27%. Esta tendência de inversão da repartição modal a favor do transporte individual, conjugada com o facto da população nos concelhos da AML (excluindo Lisboa) ter registado um aumento de 30% (378 mil habitantes) só na última década, permite concluir que a dependência do transporte individual é tanto mais forte quanto maior for a distância ao centro metropolitano e menor a densidade residencial deste (*Marques da Costa, 2007*)[1].

Quadro 1. Evolução da repartição modal no município de Lisboa (1991-2011)³

	TI	TP	A Pé
1991	29	49	22
2001	40	38	19
2011	54	28	16

Fruto de um maior espaço dedicado ao automóvel, associado a uma maior mecanização das vias, assistiu-se de forma global nos últimos cinquenta anos ao “desaparecimento da rua”, onde “as novas estradas talvez não sejam utilizadas por menos pessoas do que as ruas, mas são utilizadas para menos actividades e, na verdade, só para estacionamento e para veículos em trânsito” (Relph, 1987) [2]. Daí também as consequências ao nível do seu desenho: “quanto maior e mais rápido é o tráfego, mais larga é a estrada” (Relph, 1987) [2]. A União Internacional de Transportes Públicos (1996) [3] resumiu esta situação numa única frase: “o tráfego automóvel em vez de servir as cidades, consome-as”.

Também são amplamente descritas por outros autores as consequências ao nível da vivência nas cidades, como por exemplo a redução de convivialidade na rua, onde as interacções sociais são inversamente proporcionais ao volume de tráfego (Appleyard&Lintel, 1972) [4], ou a relação existente entre a frequência e número de actividades opcionais com a maior qualidade do espaço público (Gehl, 2001) [5]. Segundo Gehl (2001) [5] é necessário contrapor à monotonia e à monofuncionalidade dos subúrbios residenciais, intervenções que promovam uma maior qualidade do espaço público e que, por si mesmas, potenciam um maior número de actividades possíveis nesse espaço, garantindo assim uma cidade mais viva e rica em experiências, onde “pessoas atraem pessoas”.

Sendo o solo urbano escasso e valioso, a uma maior democratização da posse do automóvel não poderá corresponder a banalização do seu uso, dado o consumo de espaço que tal implicaria, mesmo admitindo que o congestionamento de tráfego seria uma realidade mais ou menos permanente. O ciclo vicioso terá de ser quebrado actuando, coordenada e duradouramente, em todas as causas que o alimentam. Quaisquer que sejam as soluções a propor, elas têm de surgir do equilíbrio enunciado no conceito de desenvolvimento sustentável entre os paradigmas ambientais, sociais e económicos, o que desde logo implica a sua clareza e aceitabilidade social, onde se “o transporte é o símbolo da liberdade individual, o ambiente é-o do bem colectivo” (Meyronneinc,

³ Censos 1991, 2001, 2011 (www.ine.pt)

1998) [6], pelo que a procura de soluções não pode deixar de ter presente o balanço e o compromisso entre estas duas realidades. Pretende-se por isso que o novo sistema de transportes e acessibilidade permita satisfazer as necessidades de mobilidade presentes e futuras, de uma forma sustentável. Um sistema de transportes sustentável deverá providenciar o acesso a pessoas, lugares, bens e serviços de forma responsável, socialmente aceitável e economicamente viável. A mobilidade deverá ser encarada como forma de comunicação, de suporte aos contactos sociais, como movimento de pessoas e bens, como um meio em vez de um fim em si mesmo.

No entanto, é imprescindível ter presente que o espaço urbano consolidado das cidades e metrópoles é hoje de uma tal dimensão que constituirá a esmagadora maioria do espaço urbano deste século, com tudo o que isso implica de ocupação desordenada, de expansões assentes no e dependentes do transporte individual, da especialização funcional das periferias e das áreas centrais, a falta de integração entre desenvolvimento urbano e sistemas de transportes colectivos, etc. Neste contexto, e tendo em conta as necessidades de mobilidade reais da população dos aglomerados urbanos existentes, cada vez mais a actuação do poder público terá de passar pelo reforço da atractividade do transporte público e nas políticas que favoreçam a sua complementaridade (reforço da intermodalidade) com os restantes modos de transporte; pela gestão da circulação e estacionamento automóveis com vista à redução da pressão do automóvel no espaço urbano: evitando ou dificultando os atravessamentos inconvenientes, restringindo a invasão do espaço público e disciplinando o estacionamento.

A promoção de uma maior multimodalidade deverá nortear a acção proposta anteriormente, ou seja, elegendo-o como objectivo estratégico, na qual todos os modos de transporte têm o seu lugar e espaço no sistema de mobilidade urbana. Conforme o descreveu G. Armar (2004) [7]:

“Uma ‘boa’ cidade é uma cidade onde as pessoas se podem deslocar de muitas formas diferentes, segundo os seus gostos, as suas capacidades físicas, as actividades que exercem, segundo as coisas que se têm de fazer n40 dado momento, de acordo com a pressa que se tem, segundo os lugares, os bairros, as horas do dia ou as estações do ano. A cidade é um encadeamento de ritmos, individuais e colectivos, com uma extraordinária diversidade. A cada actividade, ocupação, sequência de vida, corresponde um ritmo particular, uma composição singular de movimentos e de quietude” (G.Armaz,2004)[7]

O entendimento de que uma “cidade segura” é uma “cidade justa”, enunciado pelas Nações Unidas em 2007⁴, só é possível se as pessoas forem o elemento central do desenho urbano, devendo então traduzir-se esta ordem de prioridades na qualidade do espaço público. Será essencial para as cidades a prossecução de numa política de mobilidade que consiga atingir um equilíbrio entre acessibilidade e mobilidade, de forma a proteger o ambiente urbano e os utilizadores mais vulneráveis (crianças e idosos), reabilitando a rua como o local privilegiado das trocas sociais.

2 “Zonas 30”: gestão da mobilidade e acessibilidade através do desenho urbano

Conforme se concluiu anteriormente, para restringir o uso do transporte individual nas cidades, é importante reduzir a sua pressão em algumas das suas diferentes áreas: nas **zonas históricas**, onde a malha urbana é muito compacta e o espaço público reduzido, não estando por isso minimamente adaptado ao tráfego motorizado; no **interior dos bairros residenciais**, de forma a evitar acidentes com os menos protegidos: as crianças e os idosos – e para não afectar todo o espaço público à circulação e ao estacionamento; nas **áreas centrais** de forte concentração de emprego, onde o transporte colectivo tem geralmente uma boa cobertura e onde a motorização individual tende a ser maior, e por isso geradora de maiores congestionamentos.

O conceito de “acalmia de tráfego”, que tem como objectivo a redução dos impactes negativos do tráfego motorizado e a melhoria das condições de circulação dos modos suaves de deslocação bem como do ambiente urbano (IMTT/Transitec, 2011) [8], permite a operacionalização de uma efectiva redução dos volumes de tráfego e da sua velocidade no espaço urbano.

A ideia central subjacente ao conceito enunciado, incide com particular foco na redução da velocidade com evidentes benefícios para a segurança dos peões e dos utilizadores mais vulneráveis, uma vez que a velocidade

⁴ Tema da conferência realizada no World Habitat Day: “A safe city is a just city” (1 Out.2007); Haia – Países Baixos, <http://www.unhabitat.org/content.asp?cid=4601&catid=534&typeid=24&subMenuId=0>

de colisão influencia directamente a probabilidade de morte do peão, aumentando exponencialmente a partir dos 30km/h (IMTT/Transitec, 2011) [8].

A diminuição da velocidade também permite: i) uma diminuição do espaço de circulação ocupado pelo automóvel; ii) uma redução das distâncias de travagem (para 30km/h: 13m, enquanto que para 50km/h esta distância duplica: 28m); iii) um maior ângulo de visão periférica do condutor, o que permite melhorar a percepção do espaço envolvente e dos outros utilizadores do espaço público; iv) uma partilha mais equilibrada do espaço, melhorando as condições de deslocação e utilização do espaço público.

A aplicação deste conceito a bairros e ruas residenciais de uma cidade, traduziu-se desde os anos 60 em diversas tipologias de intervenções integradas de acalmia de tráfego à escala local. Numa breve síntese da sua evolução salientam-se: 1) as “**Woonerf**”⁵ Holandesas (anos 60); 2) as “**Winkerlervet**” Alemãs, centradas em zonas de comércio e serviços e a “**Rue Residentielle**” na Dinamarca e Suíça (anos 70); 3) os “**Shared Space**” holandeses, desenvolvidos por Hans Monderman nos anos 80; 4) as “**Zone de Rencontre**”⁶ na Suíça (com limitação de velocidade de 20km/h) e as “**Home Zone**” no Reino Unido (finais da década de 1970); 5) as “**Zona 30km/h**”, criadas formalmente em 1989 na Suíça, a par da Bélgica (1988) e da França (1990); 6) a criação do “**Code de la Rue – Código da Rua**” na Bélgica, em 2004, entrando em vigor também em França em 2008, que veio clarificar as condições de circulação fixadas no código da estrada em meio urbano, referindo as obrigações dos diversos actores e dando especial atenção às necessidades dos utilizadores mais vulneráveis (peões e ciclistas).



Fig.2. a) “woonerf” em Rikswijk, Holanda; b) experiência do conceito de “shared space” em Oosterwolde, 1988 - Holanda; c) “zona 30” em Delemont, Suíça (IMTT/Transitec, 2011)[8]

Zona 30: Conceito e efeitos pretendidos

O conceito de “Zona 30” estrutura-se em torno da redução dos volumes de tráfego motorizado e da melhoria das condições de segurança das deslocações, através da imposição de uma velocidade limite de circulação reduzida (30km/h) e de medidas ao nível do desenho urbano (IMTT/Transitec, 2011) [8].

Este documento refere que, a nível nacional, o Estado Português ainda não regulamentou a definição deste conceito. No entanto, considerando a regulamentação existente em diversos países europeus, adopta-se a seguinte definição:

“o conceito de «Zona 30» faz referência à secção ou conjunto de secções de via, que constituem uma zona afectada à circulação de todos os utentes, onde a velocidade dos veículos está limitada a 30km/h e o ordenamento do espaço público é coerente com este limite de velocidade, e todas as entradas e saídas desta zona são identificadas por sinalização”
(IMTT/Transitec, 2011)[8]

As diferentes experiências europeias aqui mencionadas mostraram resultados muito positivos face aos objectivos que se pretendiam atingir, nomeadamente no que se refere à redução da velocidade média de circulação (Alemanha), bem como à redução, em cerca de 40%, dos acidentes e da sua gravidade (Londres, Reino Unido),

⁵ Contracção das palavras “woon” e “erf” que podem traduzir-se por pátio residencial “Living yard” (IMTT/Transitec, 2011)[8].

⁶ Zona de estadia/encontro

particularmente nos acidentes que envolviam crianças - em que se registou uma redução de dois terços (British Transport Research Laboratory, 1996 in IMTT/Transitec, 2011)[8].

Zona 30: Implementação, princípios de funcionamento e desenho urbano

Tendo em conta que todas as vias que não constituem eixos estruturantes para a circulação motorizada na cidade são potenciais Zonas 30, a sua implementação será muito mais benéfica e eficaz onde a vida local é preponderante ou intensa, como por exemplo: em sectores urbanos residenciais; na envolvente de equipamentos escolares; em sectores urbanos multifuncionais ou sectores/bairros onde se pretende evitar o tráfego de atravessamento. Em comum, tem-se que a implementação de uma Zona 30 só terá os efeitos desejados se for aplicada a um conjunto de ruas ou a um bairro, sendo importante referir que estas intervenções deverão ser acompanhadas de um processo de informação, auscultação e participação activa da população.

Implementar uma “Zona 30” passa por diferenciar a zona em causa da restante envolvente, quer através da promoção de um esquema de circulação que iniba o tráfego de atravessamento no interior da “Zona 30”, quer através da marcação das entradas e saídas (“portas de acesso”) de forma a induzir a mudança de comportamento por parte dos condutores. No interior da “Zona 30” é necessário reequilibrar a afectação do espaço aos seus diferentes utilizadores – aumentando o espaço para o peão e reduzindo o espaço para a circulação de veículos, permanecendo no entanto a separação entre estes – e implementar medidas de acalmia de tráfego que promovam o cumprimento da limitação de velocidade a 30km/h.

A delimitação dos diferentes espaços e elementos de acalmia de tráfego, podem ter diversas configurações, quer apenas ao nível do pavimento e dos materiais utilizados, quer ainda pela introdução de dois tipos de medidas de acalmia de tráfego: deflexões horizontais ou verticais.



Fig.4. a) Marcação de entrada (Suíça); b) Deflexão horizontal: “Chicane” (Suíça); c) Deflexão vertical: plataforma sobre-elevada trapezoidal (Holanda) (Fonte: IMTT/Transitec, 2011)[8]

3 Lisboa: As “Zonas 30” na Política de Mobilidade (2010-2013)

Tal como foi exposto inicialmente, a política de mobilidade do actual executivo da Câmara Municipal de Lisboa (CML) tem como objectivos estratégicos a promoção da **multimodalidade** e de uma maior **intermodalidade** entre os diferentes modos de transporte, com vista à redução do peso do transporte individual nas deslocações da população. Essa política de mobilidade consubstancia-se numa lógica de intervenção que assenta na escala local do bairro – elemento fundamental de vivência e gestão da cidade - privilegiando as deslocações de proximidade, a acalmia de tráfego, a regulação do trânsito e do estacionamento.

“Neighbourhood is seen as the most important urban element that establishes the social and economic sustainability of the area, providing the community ties which hold it together” (Azmi, 2012)[9]

A implementação de “Zonas 30” na cidade de Lisboa, é uma medida extremamente importante para a prossecução deste objectivo, que tem em vista a requalificação do espaço público dos bairros, dando prioridade ao peão, bem como promover a qualidade e o conforto da fruição do espaço público, conferindo assim uma maior vitalidade urbana a esses bairros.

Os objectivos fundamentais de implementação de “Zonas 30” na cidade de Lisboa são assim: 1) a redução da sinistralidade em meio urbano; 2) o reordenamento e aumento do estacionamento para residentes; 3) a educação para uma mobilidade mais amiga do peão e do ambiente.

Actualmente das trinta e uma “zonas 30” propostas pela CML, seis tem projecto de execução concluído e entrarão em obra a curto prazo; treze têm actualmente estudos em curso e as restantes doze fazem parte dos estudos a realizar.

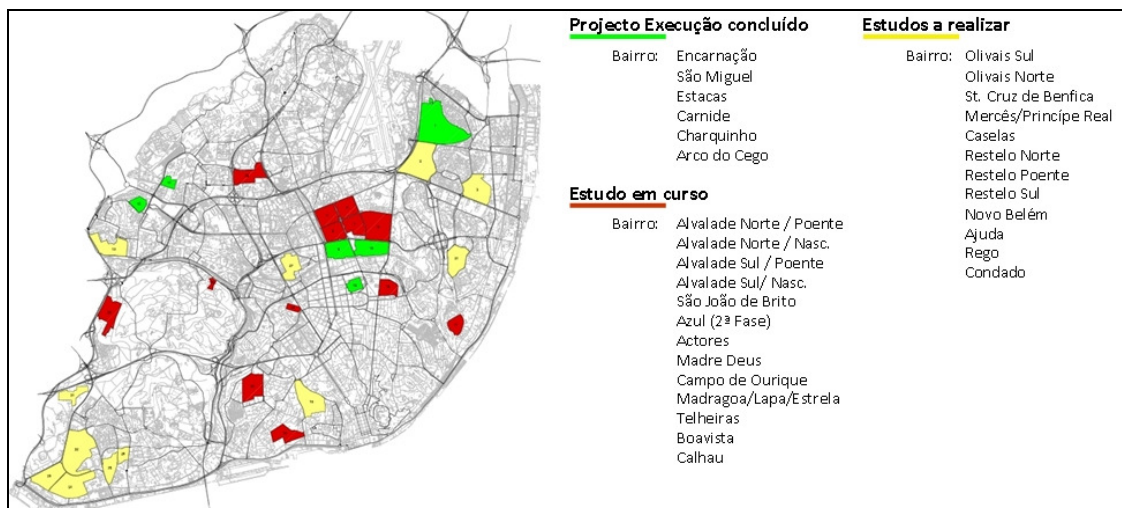


Fig.5. Planta com identificação das “Zonas 30” em Lisboa (Fonte: CML, 2013)

Imagem “Zona 30”

De forma a dar coerência e criar uma identidade que permita aos cidadãos interiorizar facilmente o que é uma “Zona 30”, independentemente do bairro em causa, foi desenvolvida uma linguagem própria de comunicação para este tipo de intervenções, a imagem “Zona 30” (2011).

“Pretende-se que a imagem – um mundo divertido de sonho e alegria –, como elemento fundamental de comunicação, entre no espírito “30”: uma zona diferente, a nossa casa, onde o peão convive, em segurança, com o carro, e as pessoas tem total prioridade.” (Rui A. Pereira, 2012)

A imagem “Zona 30” passa por uma intervenção artística no espaço público, através de um conjunto de objectos estéticos, design/artístico e mobiliário urbano - tal como o marco escultórico Moinho 30; a escultura Beijo 30; o banco Flor 30; a Porta de Entrada 30; entre outros – que permitem a representação da mensagem associada ao conceito de zona 30: “A rua é de todos”.



Fig.6. a) Imagem “Zona 30”; b) Pórticos de entrada nas zonas 30; c) Exemplo de mobiliário urbano: “banco flor 30”; d) Aplicação da imagem “Zona 30” em calçada (Fonte:CML, 2013)

3.1 Bairro Azul – primeira experiência de Zona 30 em Lisboa

A implementação de uma “Zona 30” no Bairro Azul foi o resultado de diversos factores, sendo os mais relevantes a oportunidade criada de requalificação do espaço público pela extensão do Metropolitano e a activa participação da Associação de Moradores local.

Desde 2001 que a Comissão de Moradores do Bairro Azul⁷ (ano da sua criação como Movimento SOS Bairro Azul), face ao estatuto do Bairro como “conjunto edificado em vias de classificação” e à abertura da grande superfície comercial “El Corte Inglés”, pugnava por uma intervenção estruturada de requalificação e revitalização do Bairro, junto do IPPAR e da CML. Em Maio de 2008 é aprovada na CML a classificação do Bairro Azul como “Conjunto de Interesse Municipal”⁸.

De forma a proteger o ambiente urbano do bairro e sendo sensível às questões levantadas pelos moradores - ao nível do excesso de tráfego e de velocidades praticadas no local, estacionamento abusivo e desordenado (devido à pressão a que esta zona estava sujeita, fruto de uma elevada densidade de equipamentos na sua envolvente) - a CML procede à “implementação de uma Zona 30 no Bairro Azul” como uma medida permanente integrada na Semana Europeia da Mobilidade de 2009. Na mesma altura, em Agosto de 2009, abre ao público a estação de metro S. Sebastião II, sendo que, ao nível da superfície - sobretudo na zona de ligação da Av. Ressano Garcia com a Av. Marquês da Fronteira - prosseguiram as obras de arranjo de espaço público, em articulação com os projectos definidos pela CML (obras estas que só terminam em 2011). A intervenção para a implementação de uma “zona 30” no Bairro Azul compreendia quatro fases, com os seguintes objectivos principais:

- **Fase 1: Rua Ramalho Ortigão** – Devolução da rua ao Bairro, desmotivando o tráfego de atravessamento através da redução do nº de vias de circulação automóvel e sobre-elevação de passadeiras. Aumento do espaço pedonal e arborização da via, contemplando também o reordenamento do estacionamento, promovendo assim um aumento do nº de lugares para residentes.
- **Fase 2: Ligação à Av. Marquês da Fronteira** – Encerramento da ligação da Rua Fialho de Almeida e a Av. Marquês da Fronteira, impedindo o tráfego de atravessamento e diminuindo a procura de estacionamento por não residentes. Requalificação desta área com um aumento da área afecta à circulação pedonal e a criação de um espaço verde.
- **Fase 3: Rua Ressano Garcia** – Criação de uma zona mista, constituída por um pavimento único, onde a prioridade é dada ao peão, que coexiste com a circulação local de veículos e o seu estacionamento.
- **Fase 4: Ligação da Av. José Malhoa à Praça de Espanha** – Fase apenas possível após o reperfilamento da Av. José Malhoa, que não fazia parte desta intervenção, onde se completará a intervenção na Rua Ramalho Ortigão, dado que os fluxos principais de atravessamento que circulam nesta via passariam a ter uma ligação directa à Praça de Espanha. Aumento do espaço pedonal em frente à Mesquita de Lisboa.

Até hoje apenas foram realizadas a primeira e segunda fase, estando em preparação a implementação da terceira fase. A primeira “Zona 30” teve um efeito muito importante na cidade, dado que ao transformar-se uma parte importante de um bairro residencial numa zona de intensa vida urbana - em termos de terciário, estudo e lazer - permitiu divulgar o “conceito de Zona 30”, avaliar os problemas inerentes à sua implementação e preparar a transformação prevista para os restantes trinta bairros de Lisboa.

Os resultados esperados de redução de velocidade na Rua Ramalho Ortigão foram atingidos. Todavia, a diminuição do tráfego de atravessamento neste eixo não se verificou de uma forma clara, em grande parte porque ainda não existe uma ligação da Av. José Malhoa para a Praça de Espanha. No entanto, as restantes ruas que compõem o bairro ficaram mais protegidas da circulação de atravessamento com o encerramento das ligações da Rua Fialho de Almeida e Rua Ressano Garcia à Av. Marquês da Fronteira e Av. António Augusto Aguiar, respectivamente.

⁷ www.bairroazul.net

⁸ Deliberação 287/CM/2008, publicada no Boletim Municipal nº741, de 2 de Maio de 2008

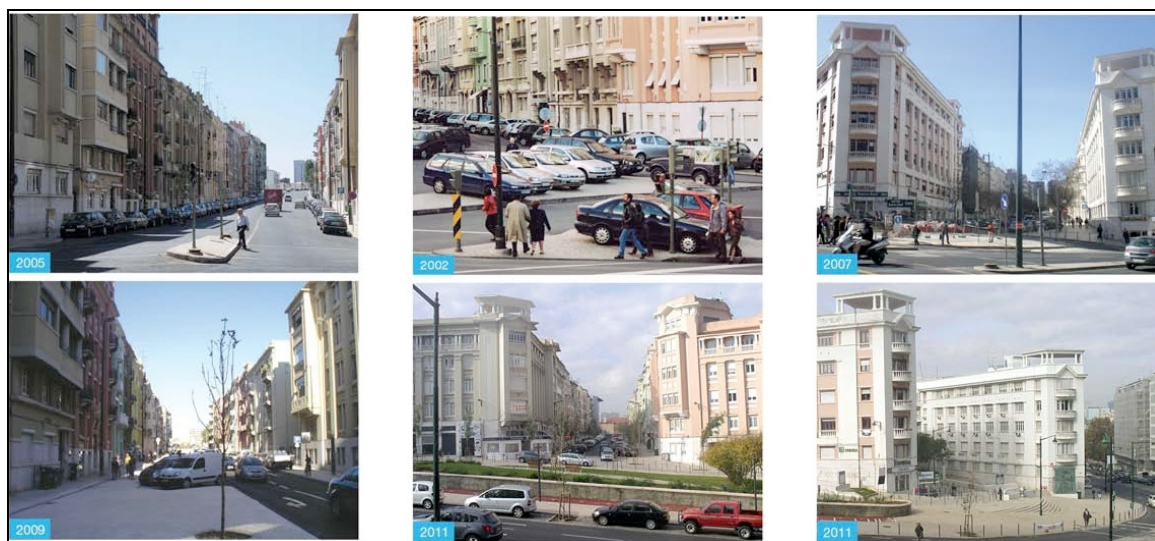


Fig.8. a) Rua Ramalho Ortigão (2005 e 2009); b) Rua Fialho de Almeida (2002 e 2011); c) Rua Ressano Garcia (2007 e 2011) (Fonte:www.bairroazul.net, 2012)

3.2 Novos projectos de “zonas 30” em Lisboa: a) Bairro do Charquinho (Benfica); b) Bairro das Estacas (Alvalade)

Está em curso a implementação do programa de “Zonas 30” em Lisboa, onde os Bairros do Charquinho (J.F.Benfica) e Estacas (J.F.Alvalade) serão dos primeiros a sofrer alterações durante o ano de 2013, juntamente com mais quatro bairros já referenciados anteriormente (Arco do Cego, Carnide, São Miguel e Encarnação).



Fig.9. a) Zona de intervenção do Bairro do Charquinho; b) Localização dos dois bairros em Lisboa; c) Zona de intervenção do Bairro das Estacas (Fonte:CML, 2013)

O Bairro do Charquinho, com uma área aproximada de 9ha, localiza-se na coroa norte da Cidade de Lisboa, numa zona marcadamente residencial, cuja maioria de edifícios não possui garagem própria. Ao nível de equipamentos, apenas existem dois equipamentos com área de influência ao nível da escala do bairro (associação de reformados do bairro e um parque infantil), pelo que o bairro apenas gera por si tráfego local. No entanto, a existência de equipamentos na proximidade do bairro, que constituem centralidades supra-locais, como o Hospital da Luz (privado) e o Centro Comercial Colombo, agravam o problema da oferta de estacionamento disponível para residentes bem como induzem tráfego de atravessamento.

Por sua vez o Bairro das Estacas, com uma área aproximada de 25ha, localiza-se no centro da cidade, numa zona marcadamente multifuncional, com uma excelente acessibilidade ao nível de transporte público (metro, autocarro e comboio), convivendo hoje em dia com o uso residencial uma elevada densidade de estabelecimentos de comércio local, um pólo cultural e a existência de diversos eixos de emprego terciário. No interior deste bairro existem diversos equipamentos (teatro e cinema, escola primária, Igreja) que coexistem com um supermercado de bairro e um centro comercial de pequena dimensão, o que no seu conjunto gera bastante tráfego não local e diversos problemas ao nível da oferta de estacionamento para residentes, incluindo estacionamento ilegal.



Fig.10. a) Fotos da Rua Quinta do Charquinho (Bairro do Charquinho); b) Fotos de ruas do Bairro das Estacas: Rua Gama Barros e Rua Antero de Figueiredo (Fonte:www.maps.google.com)

Os objectivos gerais de transformação propostos para o bairro do Charquinho e das Estacas são idênticos, embora de operacionalização distinta dado os seus problemas específicos e o seu contexto urbano. A intervenção no Bairro das Estacas passa na sua globalidade pela marcação de entradas e saídas, mudanças de sentido e reordenamento do estacionamento, com algum destaque para a criação de uma pequena zona mista junto à entrada da escola primária no centro do bairro. Numa primeira fase o principal objectivo será dificultar o tráfego de atravessamento, o reordenamento do estacionamento na totalidade do bairro (ganho de 93 lugares de estacionamento + bolsa de estacionamento temporário com capacidade para 49 lugares) e a acalmia de tráfego nas imediações da escola primária.

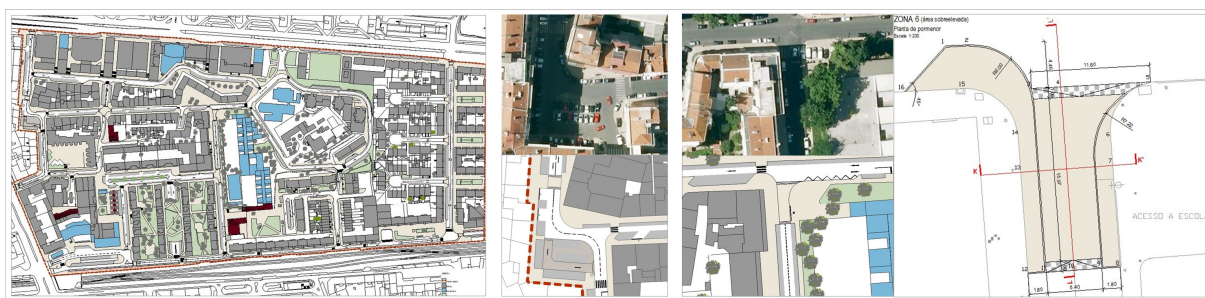


Fig.11. a) Projecto de Zona 30 do Bairro das Estacas; b) Intervenção no largo da R.Conde de Sabugosa; c) Intervenção junto à escola primária (ortofoto e pormenores da intervenção) (Fonte:CML,2013)

A intervenção no Bairro do Charquinho para além da marcação de entradas e saídas e do reordenamento do estacionamento, cria uma extensa zona mista na artéria principal do bairro: a Rua Quinta do Charquinho, e propõe a diminuição dos raios de curvatura das vias no interior do bairro, com acréscimo de espaço para o peão e actuando também como uma medida de acalmia para a diminuição da velocidade de circulação. A intervenção prevista para este bairro de Benfica, criará mais lugares de estacionamento, facto apenas possível com a introdução de variações na largura do perfil nalgumas vias (deflação horizontal ou “gincana”) associados a diferentes tipos de implementação de estacionamento na via (longitudinal/perpendicular/em “espinha”).



Fig.12. a) Projecto de Zona 30 do Bairro do Charquinho; b) Intervenção na entrada do bairro (foto actual e pormenores da intervenção) (Fonte:CML,2013)

Um dos aspectos que marcaram a intervenção planeada para o Bairro do Charquinho, foi o importante processo participativo que envolveu os moradores e a respectiva Junta de Freguesia, cujos contributos levaram à reconsideração de alguns aspectos do projecto, nomeadamente a manutenção dos dois sentidos ao longo da Rua Quinta do Charquinho (Zona de circulação mista e marcação de estacionamento). Em relação ao Bairro das Estacas, houve apenas diversas discussões com a junta de freguesia local (J.F. de Alvalade).

4 Conclusões

A realização de projectos de acalmia de tráfego em zonas residenciais, nomeadamente através da implementação do conceito de “Zona 30”, visa não só melhorar as condições de segurança de circulação dos peões e bicicletas nesses bairros e ordenar aí o estacionamento de residentes (aumentando igualmente o número de lugares disponíveis para esse fim), mas também potenciar as condições de qualificação do espaço público e do seu usufruto pela população. Acresce ainda um outro objectivo que, face às estatísticas de sinistralidade rodoviária (onde o número de acidentes nas zonas urbanas não tem diminuído com a mesma intensidade que nas estradas do país) não deve ser minimizado. Trata-se de criar as condições objectivas para que a circulação automóvel se faça de modo mais atento e com maior respeito pelo peão, induzindo assim um novo tipo de comportamento no automobilista. A promoção de uma forma de conduzir mais respeitadora das pessoas e do ambiente, será um importante contributo para a redução dessa sinistralidade e uma aprendizagem no que se refere à condução em meio urbano.

Por outro lado, o maior ou menor sucesso deste tipo de medidas, depende muito da própria participação da população na definição das prioridades de intervenção, bem como no tipo de acções a empreender, as quais devem respeitar as necessidades de deslocação de todos os utilizadores da via pública e salvaguardar a segurança dos mais vulneráveis: crianças, idosos, pessoas com mobilidade reduzida. As intervenções em curso na cidade de Lisboa, são disso um claro exemplo, mesmo quando as soluções que parecem ser as tecnicamente mais adequadas têm de sofrer os ajustamentos que a população propõe, sem no entanto pôr em causa os princípios e objectivos do projecto. É que, ao contrário do que se pode pensar, este tipo de processo participativo, se por um lado introduz algum atraso na concretização dos projectos e implica, por vezes, alterações que os técnicos de tráfego podem considerar menos eficientes, as soluções que acabam por se adoptar obtêm não só uma maior aceitação por parte das pessoas, como acabam por as envolver muito mais na sua manutenção e fiscalização. O projecto ganha assim uma dimensão social que é essencial para se atingirem os objectivos de uma nova cultura de mobilidade, onde o espaço público, sobretudo o viário, deixa de ser predominantemente pensado e dedicado ao automóvel. Numa sociedade em que a motorização individual é ainda muito recente, este desiderato não é de todo despendioso.

Por fim, cabe assinalar o facto de que estas intervenções estão a ser concretizadas com orçamentos relativamente reduzidos (cerca de 100 a 200 mil € por bairro, em média). Para isso concorre o facto de estes projectos incidirem essencialmente nas áreas da circulação (automóvel, pedonal e em bicicleta) e do estacionamento, dado que, mercê da organização sectorial dos serviços do município, nem sempre é possível acertar intervenções mais abrangentes que envolvessem, nomeadamente, a qualificação de todo o espaço público e a arborização de ruas e jardins. No entanto, face aos novos espaços de fruição pública que são criados, esse tipo de intervenção poderá ocorrer logo que os serviços competentes tenham os meios para as concretizar.

5 REFERÊNCIAS

1. N. M. S. Marques da Costa, *Mobilidade e Transportes em Áreas Urbanas. O caso da Área Metropolitana de Lisboa*, Tese de Doutoramento em Geografia, Universidade de Lisboa – Faculdade de Letras de Lisboa, Lisboa, 2007
2. E. Relph, *A paisagem urbana moderna [Modern Urban Landscape (1987)]*, Edições 70, LDA., Lisboa, 2002
3. UITP, *Making cities liveable: the public transport challenge*, UITP, Bruxelas, 1996
4. D. Appleyard & M. Lintel, *The environmental quality of city streets*, Journal of the American Institute of Planners, JAIP 38 (2) 84-101, 1972

5. J. Gehl, *Life between buildings*, Arkitektens Forlag, The Danish Architectural Press, 2001
6. Jean-Paul MEYRONNEINC, *Le Transport face à l'environnement*, Ed. CELSE, Paris, 1998
7. G.Armay, *Mobilités Urbaines*, Ed. de l'Aube, Paris, 2004
8. IMTT/Transitec, *Pacote da Mobilidade - Coleção de Brochuras Técnicas/Temáticas: Acalmia de Tráfego*, IMTT I.P., 2011
9. D.I.Azmi & H.A.Karim, *Implications of Walkability towards Promoting Sustainable Urban Neighbourhood*, Social and Behavioral Sciences (50) 204 – 213, 2012

Outras referências consultadas:

www.unstats.un.org

www.ine.pt

www.racs.es

Lista de Acrónimos:

AML - Área Metropolitana de Lisboa

TI – Transporte Individual

TP – Transporte Público

APA – Agência Portuguesa do Ambiente

CCDR-LVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

CML – Câmara Municipal de Lisboa