

ESTUDO E REQUALIFICAÇÃO PEDONAL O CASO DO CENTRO URBANO DE GUIMARÃES

A.C.Fontes, M.M.Oliveira, R.A.R. Ramos, P. Ribeiro e J.F.G. Mendes

RESUMO

A cidade que herdamos é produto de condicionalismos históricos, geralmente contraditórios, bem como resultado de circunstâncias económicas e políticas. Exceptuando as situações de catástrofe, o crescimento da cidade é resultado do aumento e população, de novos interesses de utilização dos solos e dos seus edifícios. A imagem dos edifícios é o resultado visível do processo urbano imposto pelas circunstâncias sociais. O maior interesse de uma cidade reside no seu espaço, sobretudo, se tivermos em mente que é nele que se realizam diariamente as diversas actividades sócio-económicas. De modo que, para falar da qualidade de vida de uma cidade é necessário começar por se analisar a qualidade dos seus espaços exteriores e elementos estruturais. O objectivo deste trabalho é o de caracterizar a qualidade pedonal urbana existente e de propor acções de qualificação do ambiente pedonal urbano. Deste modo, nesse trabalho ir-se-á desenvolver uma avaliação prévia das dimensões físicas, ambientais e de acessibilidade de um projecto de requalificação urbanística da praça do Toural, Alameda de São Dâmaso e Rua de Santo António em Guimarães, e propor acções de requalificação pedonal. Este trabalho inclui igualmente a descrição da proposta de intervenção com uma análise comparada do projecto face à situação existente.

1 - INTRODUÇÃO

A cidade de Guimarães pode ser considerada e caracterizada como uma cidade de média dimensão. Situada geograficamente no litoral norte, esta cidade tem sofrido um processo de transformação regional bastante considerável. Este processo, fruto da dinamização do pólo universitário e do surgimento de novos interesses económicos, tem vindo a provocar, nos últimos anos, uma radical transformação não só a nível da sua dimensão física, mas também na estrutura funcional urbana. Em consequência disto, Guimarães transformou-se numa nova cidade com uma capacidade dinâmica tanto a nível local, como a nível regional e nacional.

Esta radical transformação da estrutura urbana da cidade de Guimarães assinalou o surgimento de outros processos e formas de crescimento. Um desses processos que merecem ser assinalados é o crescimento do número de automóveis. Este crescimento, num curto espaço de tempo, foi agravado pela ocorrência de dois fenómenos (i) o peão que ainda circulava nas relações de vizinhança começou a ter menos condições de circulação; (ii) o aumento dos valores na matriz origem-destino. Para além disso, a dispersão dos elementos urbanos na cidade fomentou processos de pulverização dos serviços pela cidade. Deste modo, obteve-se uma cidade temática. Cada tema (habitação, serviços, comércio, desporto...) está a ser afastado de outros temas, e cada um com uma localização própria. Neste contexto é de assinalar a importância de promover análises e acções que procurem desenvolver considerações acerca do ambiente pedonal urbano.

2 SITUAÇÃO PEDONAL EXISTENTE

2.1 Passeios

O estudo e análise da situação pedonal, existente no centro de Guimarães, a nível dos passeios revelou alguns resultados que merecem a nossa atenção.

Em primeiro lugar constatou-se que, de uma forma geral, o volume pedonal apresenta valores baixos. Estes valores baixos certamente indicariam que os níveis de serviço seriam satisfatórios. A análise dos acessos pedonais à área em estudo revela que estes são desequilibrados, apresentando valores muito diferentes entre as diferentes opções de entrada. Estes dados, em conjugação com a noção de uma largura mínima aceitável (1,20m) para circular tendo em conta que nos encontramos no centro histórico, demonstram que os resultados não são satisfatórios.

O estudo da colocação do mobiliário urbano revelou que este encontra-se colocado de forma desorganizada, o que implica condicionalismos na actividade pedonal. Para além disso, a geometria dos passeios é também condicionada pela forma dos edifícios criando pontos de fonte de conflito.

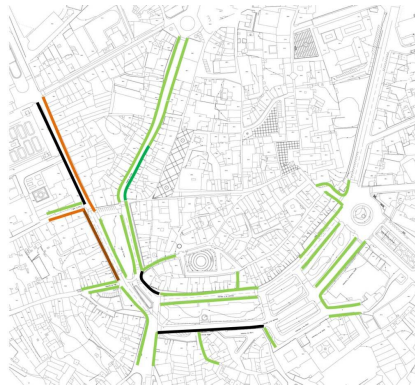


Imagem 1 - Nível de serviço de passeios



Imagem 2 - Nível de serviço de passeios considerando largura mínima

2.2 Passagens com sinais luminosos

O estudo e análise das passagens com sinais luminosos apresentou alguns resultados dignos de consideração.

Das várias passagens estudadas, apenas (P4) apresenta bons resultados em todos os itens de avaliação, sendo os resultados dos restantes não tão satisfatórios. Os tempos de espera elevados, criados por um tempo de verde disponível para o peão insuficiente e curto, provocam níveis de serviço insatisfatórios a nível do atraso médio. Para além disso, é importante referir que os espaços de espera existentes são pequenos, facto este que provoca conflitos com os peões que tentam circular. As passadeiras, que apresentam pouco comprimento e pouca largura, em conjugação com os baixos tempos do verde pedonal, provocam congestionamento nas passagens.

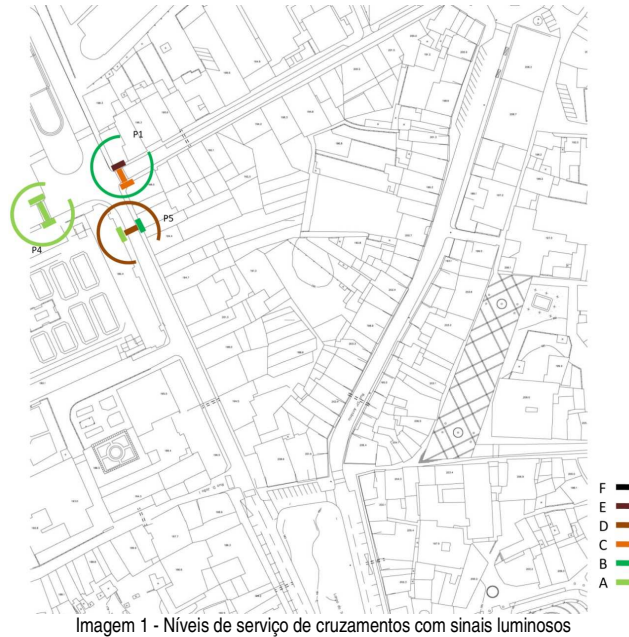


Imagem 1 - Níveis de serviço de cruzamentos com sinais luminosos

2.3 Passagens sem sinais luminosos

O estudo e análise das passagens sem sinais luminosos revelou alguns resultados que merecem a nossa consideração. Um desses primeiros pontos a assinalar, é o facto de que o nível de serviço existente encontra-se fortemente condicionado pelo volume de automóveis. Os níveis de serviço encontrados neste tipo de passagem são baixos. Para além disto, os resultados analisados revelam que existe mais veículos a circular do que peões, e que os peões que tentam atravessar as vias são substancialmente menos. Da leitura dos resultados e dos dados recolhidos nesta análise das passagens sem sinais luminosos, é de salientar que, em alguns dos casos, colocar semáforos será a solução mais adequada.

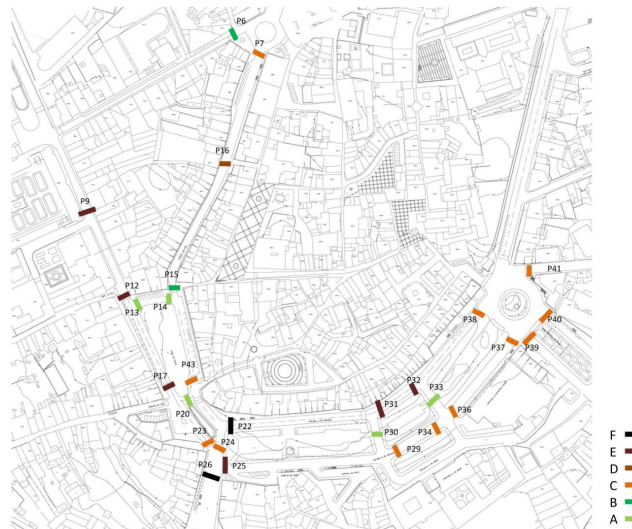


Imagem 2 - Níveis de serviço de passadeiras sem sinais luminosos

2.4 Ambiente Pedonal

O estudo e análise do ambiente pedonal mostrou alguns resultados dignos de consideração. A avaliação geral do ambiente pedonal é boa, devendo-se tal avaliação ao facto de área de estudo se encontrar em pleno centro histórico. É de salientar que a análise revelou bons resultados a nível da facilidade de atravessamento. Estes bons níveis poderão ser valorizados por meio de uma alteração da geometria da via automóvel e com a redefinição da localização das passadeiras. Apesar destes bons resultados é de assinalar que se encontram alguns desequilíbrios no que se refere à articulação das malhas urbanas (conexões), detectando-se, portanto, algumas limitações a nível da zona da alameda.

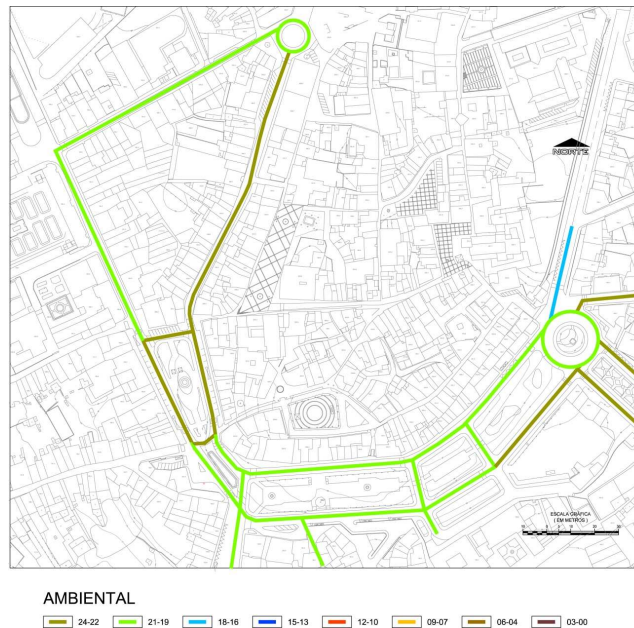


Imagem 3 - Nível de serviço ambiental global

3 INDICADORES PARA PROJECTO DE REQUALIFICAÇÃO

Explicação da proposta face a situação existente

Apresenta-se abaixo a avaliação prévia das dimensões físicas, ambientais e de acessibilidade do projecto de requalificação urbanística da rua do Toural, Alameda de São Dâmaso e Rua de Santo António. Inclui a descrição da proposta de intervenção com a análise comparada do projecto face à situação existente.

3.1 Passeios

Foram reconhecidas nas condições actuais quais os passeios críticos e pontos de conflito. No passeio crítico 1, apesar dos fluxos pedonais serem baixos originando um bom nível de serviço, não era atingida a largura efectiva mínima. No passeio crítico 2, dada a existência de um estreitamento pontual do passeio causada pelo avanço do edifício do café “Milénar” era condicionada a heterogeneidade nas condições do passeio. No passeio crítico 3, que já por si era estreito, esta condição era afectada pela ocupação na totalidade da largura por uma paragem de autocarro. Esta paragem inviabilizava a circulação pedonal.

No ponto de conflito 1, existe um avanço de um edifício que cria um ponto de acentuada alteração das condições físicas do passeio e que coincide com uma zona de conflito com a trajectória do automóvel. No ponto de conflito 2 e 3 as razões são idênticas às apresentadas no ponto de conflito 1. No ponto de conflito 4 existe uma paragem de autocarros que ocupa a totalidade da largura do passeio. O ponto de conflito 5 apresenta uma «sobreposição» do espaço de espera do sinal luminoso com o local de circulação pedonal no passeio.

Este projecto de requalificação, em termos gerais, propõe um alargamento dos passeios em grande parte da área de intervenção. Embora se proponha tal alargamento para generalidade do espaço a intervir, é importante referir que esta especialmente se dirige para zonas de maior tráfego pedonal e de contacto com as fachadas dos edifícios destinados a comércio e serviços. Esta proposta irá traduzir-se num aumento da largura efectiva. Esta proposta procura igualmente desenvolver soluções especiais para as zonas de conflito, tendo, naturalmente, em conta as limitações e condições físicas existentes. Deste modo, para o passeio crítico 1 é proposto um alargamento médio de 1.00m, o que permite obter uma largura mínima efectiva aceitável. No caso do passeio crítico 2, o alargamento é reduzido. No entanto, a trajectória automóvel é corrigida de forma a reduzir o conflito com o peão. No passeio crítico 3 e ponto de conflito 4 foi retirada a paragem de autocarro. Para os casos de ponto de conflito 1,2 e 3 é proposto um alargamento do passeio e a rectificação da trajectória do automóvel. No ponto de conflito 5, procura-se desenvolver um substancial alargamento do passeio. Este alargamento permite o desvio da zona de passagem de peões, possibilitando (criando) uma zona de espera para atravessamento pedonal autónoma da zona de circulação de peões.

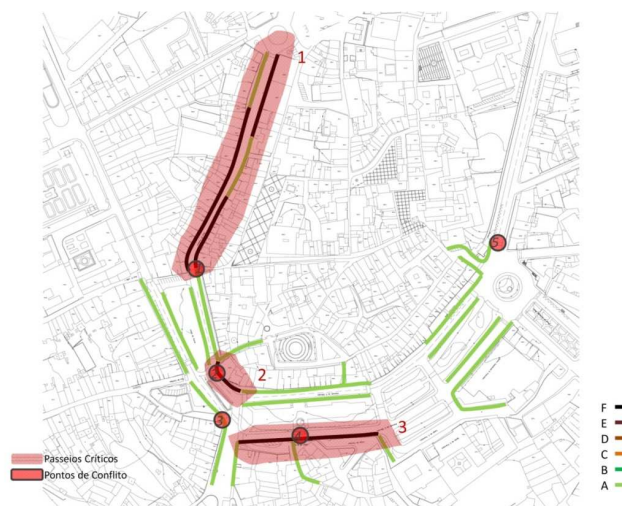


Imagem 6 – Níveis de serviço da dimensão física dos passeios, passeios críticos e pontos críticos

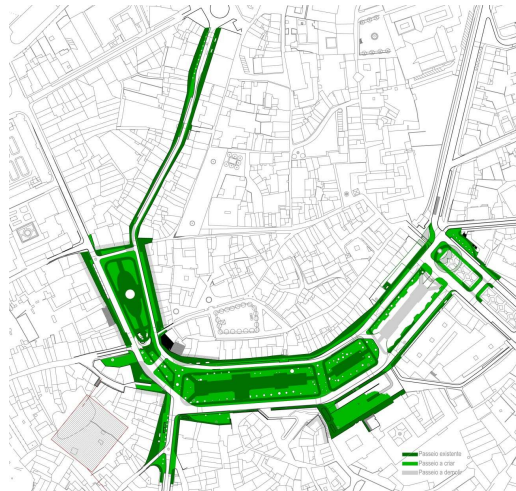


Imagem 7 – Sobreposição de passeios a criar sobre os passeios existentes

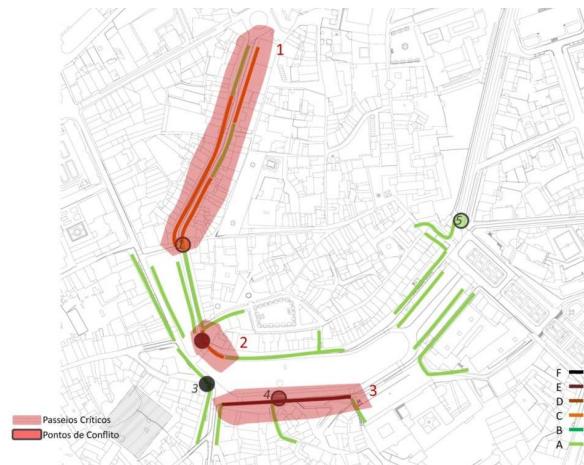


Imagem 8 – Nível previsível de serviço de passeios, passeios críticos e pontos críticos

3.2 Passagens de peões

Os níveis de serviço em passadeiras estão profundamente dependentes do volume do tráfego automóvel, do volume de tráfego pedonal e das dimensões físicas das passagens. Para além disto, as passadeiras com sinal luminoso estão ainda afectadas pelo tempo de verde disponível para o peão.

A nossa proposta apresenta na generalidade um alargamento da totalidade das passadeiras para uma dimensão de 5m. É importante salientar que a proposta tem em particular consideração os problemas existentes nas passadeiras reconhecidos na imagem 9. Nestas passadeiras os problemas podem ser sintetizados por um elevado volume de tráfego e por passadeiras com grande comprimento. Como forma de resolução destes problemas pretende-se desenvolver alterações a nível do conceito de mobilidade automóvel e de transporte público, de modo a provocar e apresentar fluxos diferentes conforme observado na imagem 10. Mas que alterações são estas? O que de facto se propõem?

Este processo de transformação passa pela criação de áreas específicas de paragem de transporte público na alameda de São Dâmaso, com vias de BUS reservada. Propõem-se igualmente a criação de vias de um sentido na parte norte da alameda de São Dâmaso. Esta alteração permitem um alargamento dos passeios e a redução das distâncias a

percorrer nas passeadeiras, o que facilita o atravessamento da parte alta (norte) para a área pedonal central. Ainda é de assinalar a criação de via com dois sentidos na parte sul da alameda de São Dâmaso em local com menor intensidade de tráfego pedonal. Nesta zona, onde, naturalmente, se prevê a existência de uma maior frequência de veículos, os atravessamentos pedonais previstos serão regulados por semaforização. Por meio desta proposta o enorme fluxo automóvel vai (irá) ser transferido para a parte baixa da alameda e para a praça do Toural, libertando a parte alta para uma maior qualidade pedonal. Nas passeadeiras da parte alta diminuindo o volume de tráfego automóvel será apenas necessário realizar uma redução do comprimento das passeadeiras para se obter um nível de serviço óptimo. Na parte baixa, não sendo possível diminuir o comprimento da passeadeira, apenas existe o recurso à semaforização como forma de reduzir o conflito peão-automóvel.

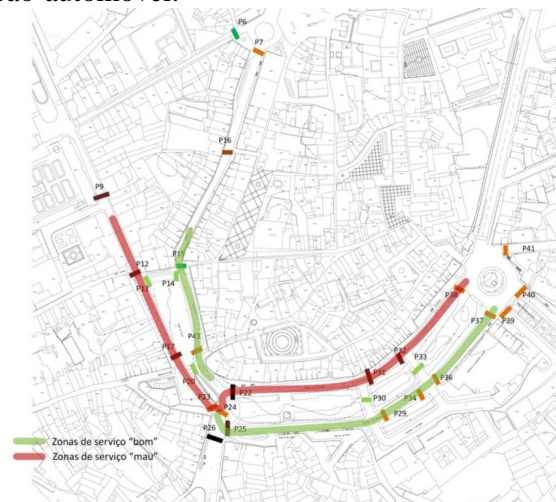


Imagem 9 – Nível de serviço de passeadeiras e reconhecimento de famílias de níveis de serviço na situação existente

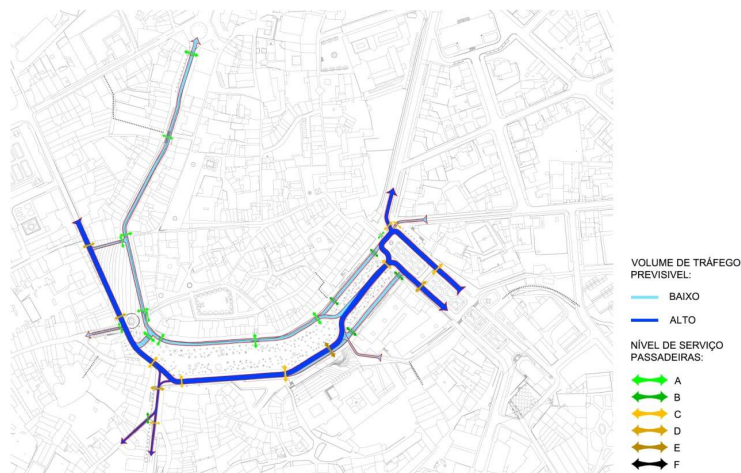


Imagem 10 – Nível de serviço previsível de passeadeiras e alteração previsível do volume de tráfego

4 ANÁLISE FÍSICA E AMBIENTAL DA PROPOSTA REQUALIFICADORA

4.1 Análise física

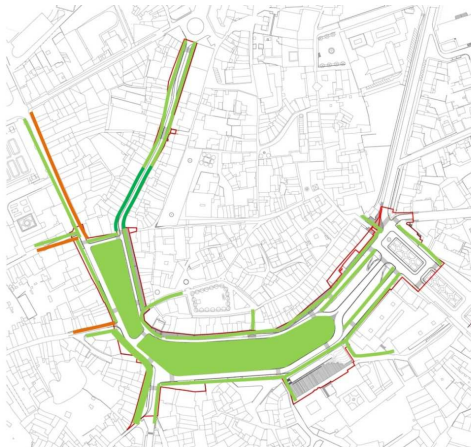


Imagem 11 – Estudo sem considerar largura mínima

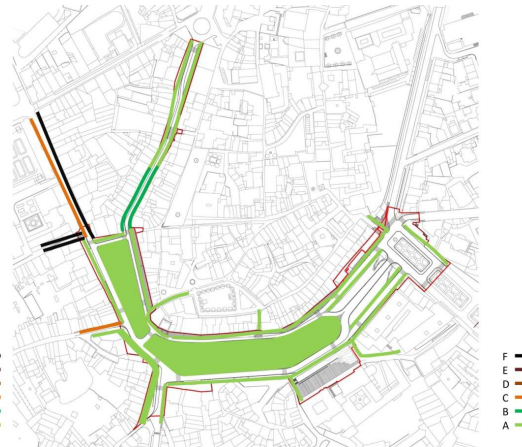


Imagem 12 – Estudo considerando largura mínima

4.1.1 Passeios

Tendo sido realizada a avaliação do sistema pedonal existente actualmente em Guimarães e encontradas as suas debilidades e possibilidades é importante plasmar as propostas de acções correctivas de modo a melhorar os níveis de serviço pedonal. É de grande relevância apontar que a presente proposta de requalificação urbanista permite encontrar novos níveis e formas de conforto para o peão que caminha na cidade.

4.1.2 Passadeiras sem sinais luminosos

Nas passadeiras sem sinais luminosos tendo sido realizada a avaliação da realidade existente e encontradas as debilidade e potencialidades desenvolve-se então acções correctivas com vista a melhorar os níveis de serviço pedonal. Esta proposta de requalificação urbanística tem em mente a criação de novos níveis de conforto para o peão quando atravessa um arruamento.

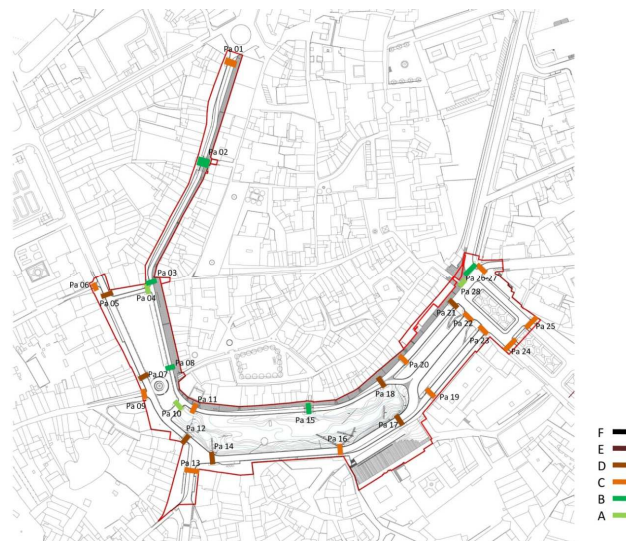


Imagem 13 – Níveis de serviço das passadeiras a propor

4.2 Avaliação Ambiental da Proposta

Tendo em conta que a avaliação realizada do ambiente pedonal existente revelou que esta era boa, a presente proposta será realizada através de uma nova distribuição do volume do tráfego automóvel, por novas oportunidades de penetração no centro histórico e um novo desenho. Esta proposta irá certamente melhorar um ambiente pedonal que (já) por si já era bom. Em relação ao problema da distância das passadeiras, o projecto proposto procurará conseguir uma melhoria do desempenho através da introdução de mais passadeiras na rua de Santo António. Os níveis de serviço para os diferentes temas ambientais poderão ser visualizados nas imagens 14,15,16,17,18,19,20, e 21. A avaliação ambiental global poderá ser visualizada na imagem 22.

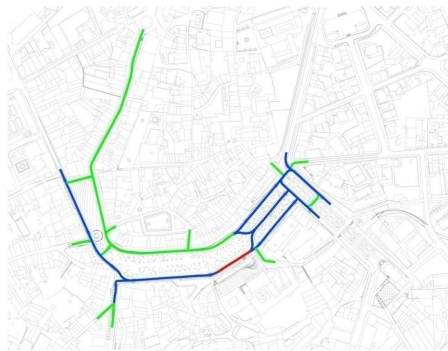


Imagem 14 – Largura da via

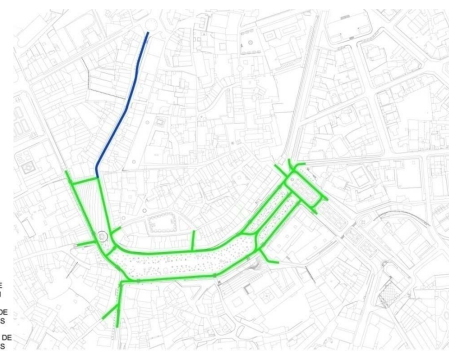


Imagem 15 - Distância entre passadeiras

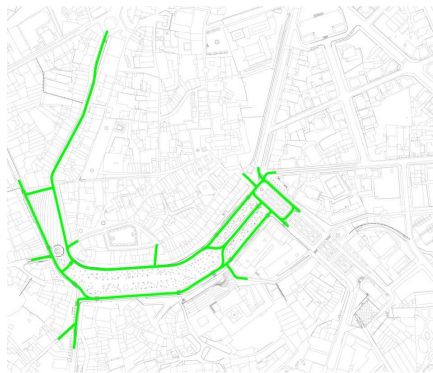


Imagem 16 – Tipo de passadeiras

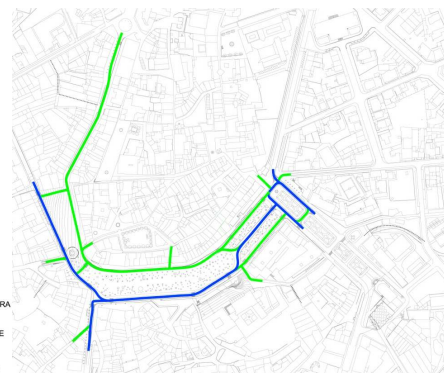


Imagem 17 – Volume de tráfego

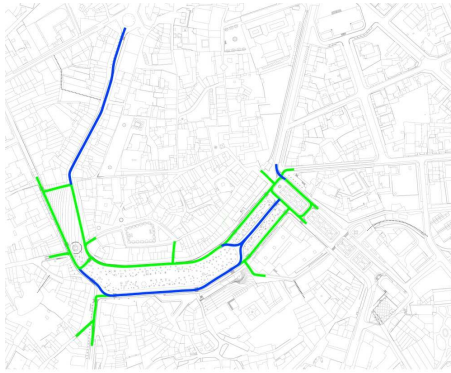


Imagem 18 – Conexões

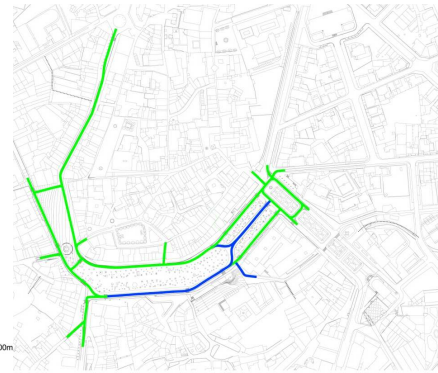


Imagem 19 – Usos urbanos

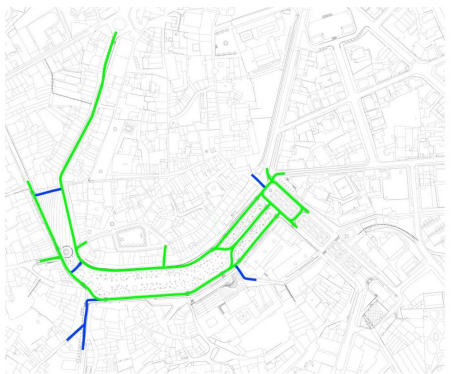


Imagem 20 – Topografia

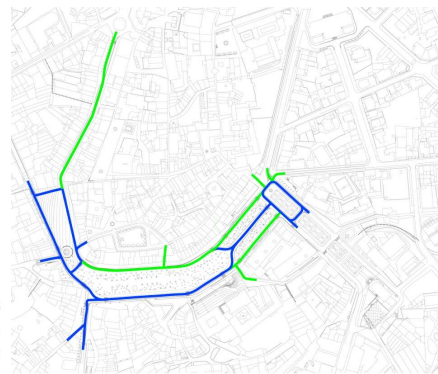


Imagem 21 – Segurança

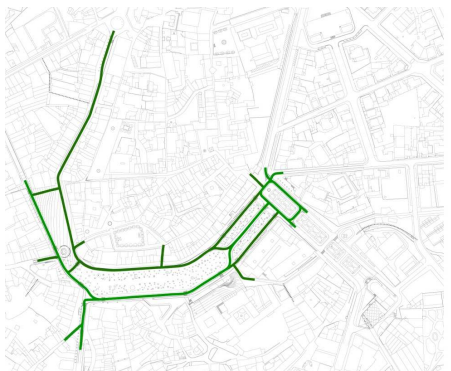


Imagem 22 – Nível de serviço ambiental global

CONCLUSÃO

A proposta do projecto de requalificação que se apresenta neste estudo ergue toda a sua estruturação sobre um tríptico esforço que se fundamenta numa análise comparada do projecto face à realidade existente no centro de Guimarães. Esta base metodológica analítica e conceptual possibilita o desenvolvimento de um projecto que procura melhorar o ambiente e a qualidade de vida do peão através de uma compreensão absoluta das vicissitudes e das possibilidades da própria estrutura urbana. Deste modo, este projecto de requalificação, longe de estabelecer e propor alterações radicais, apresenta possibilidades de transformação dos níveis de conforto e da qualidade de vida do peão, potenciando acções correctivas no ambiente pedonal e micro intervenções indeléveis no tecido urbanos do centro de Guimarães.

REFERÊNCIAS

CETUR (1975), **Les Amenagements en Faveur des Pietons,**.

FNAUT (1984), **Á Pied, a Vélo... En Bus, en Tramway, em Les Plans de Deplacements Urbains,** 69-73.

Fontes, A. C. (2003) **Ambiente Pedonal nas Cidades.** Dissertação de Mestrado, Universidade do Minho, Portugal.

Fontes, A.C. e Oliveira M.M, (2010) Plano de Mobilidade e Acessibilidade Pedonal, Universidade do Minho.

GART - Group des Autorités Responsables des Transports (1984), **Les Plans de Deplacements Urbains, Les Plans de Deplacements Urbains,** Centre d'Études des Transports Urbains, Paris, 60-68.

HCM (2000), **Highway Capacity Manual,** Transportation Research Board, Washington, D.C.

Isaacs, R. F. (1998), **The (Aesthetic) Experience of Urban Pedestrian Spatial Sequences.** Tese de Doutoramento, University of California, Berkeley.

Parsons Brinckerhoff Quade & Douglas I (1993), **The pedestrian environment,** Vol. 4A. Portland, OR, 1000 Friends of Oregon.

Teles, Paula, et al. (2007), **Guia de acessibilidade e mobilidade para todos,** Secretariado Nacional de Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência, Inova, Porto.

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