

A ACALMIA DE TRÂNSITO NAS VIZINHANÇAS

ARTIGO XXVII DA SÉRIE HABITAR E VIVER MELHOR

António Baptista Coelho

O estudioso e urbanista Spiro Kostof (1) disponibilizou, em uma das suas fundamentais obras, um conjunto de conclusões sobre os espaços para trânsito misto, de peões e veículos, em conjuntos residenciais, aspectos estes que foram isolados no âmbito de um dos últimos estudos realizados no LNEC, neste caso, sobre o tema irmão de uma “habitação humanizada” (2) - solução integrada de habitar e de cidade/paisagem mais humanizada.

Refere então Kostof que:

“O mais importante aspecto do apoio ao peão (após todos os falhanços em áreas urbanas centrais e em zonas pedonais e comerciais específicas) liga-se não ao desenho de pólos comerciais, mas sim ao de vizinhanças residenciais ... através de um novo tipo de rua residencial designado Woonerf, literalmente «living yard» (pátio residencial), por Niek De Boer da Universidade Técnica de Twente em 1963: uma rua cuja principal função não é a circulação e o estacionamento automóvel, mas sim o andar a pé e o recreio.”

“Nos meados dos anos 70 após vários ensaios o Woonerf foi nacionalmente adoptado na Holanda e mereceu um sinal de tráfego distinto.”

“O pedido de redesenho/reconfiguração de uma determinada rua parte dos seus respectivos residentes.”

“Os elementos que distinguem claramente das restantes vias são os seguinte tipo: pavimentos com aspecto ambíguo que distinguem da imagem da estrada; elementos de acalmia de tráfego de veículos; e inserção de verde urbano e de estacionamento repartido de forma a bloquear linhas de vista com

continuidade...”

“O conceito (de Woonerf, ou pátio/vizinhança residencial) na Alemanha transformou-se no de «rua viva/vivível» (Wohnstrasse) e acabou por ser exportado para os USA ...”

“(e reinterpretado) por Duhany (que aplicou o seguinte tipo de aspectos): ruas mudam de carácter do formal para o informal, volumes são bem definidos, vistas fechadas, há uma paisagem de rua partilhada com o carro, mas desenhada em torno das necessidades e dos prazeres pedonais ... e descobriu-se que é necessário nova regulamentação neste sentido pois de contrário estas ideias são frequentemente ilegais” (Kostof, ob. cit., pp.240 a 242).



Continuando, ainda, com breves citações, interligadas, da referida obra de Kostof, agora numa perspectiva de consideração mais envolvente sobre estas temáticas de um habitar e de um espaço urbano mais "à escala" de usos humanos mais amigáveis, que traduzam uma cidade que para além de funcional seja também um fundamental espaço de lazer (recreação ou recreação) e de uma vivência realmente agradável e estimulante, há que ter em conta os seguintes aspectos:

“O tráfego automóvel tornou-se a experiência central e incontornável do reino

do espaço público ... e a regulamentação ao enfatizar o tráfego rápido e a abundância de zonas de estacionamento ... nas palavras de Duany e Plater-Zyberk «criam receitas virtuais de desintegração urbana». ...

"Duany e Plater-Zyberk propõem uma arma contra mais avanços do automóvel em território do peão: a TND a Traditional Neighborhood Development ordinance (código de Desenvolvimento Tradicional das Vizinhanças, DTV), um código genérico de urbanidade, consolidador da sabedoria vernacular de determinadas zonas urbanas preexistentes, desenvolvendo novos standards e dimensões para ruas."

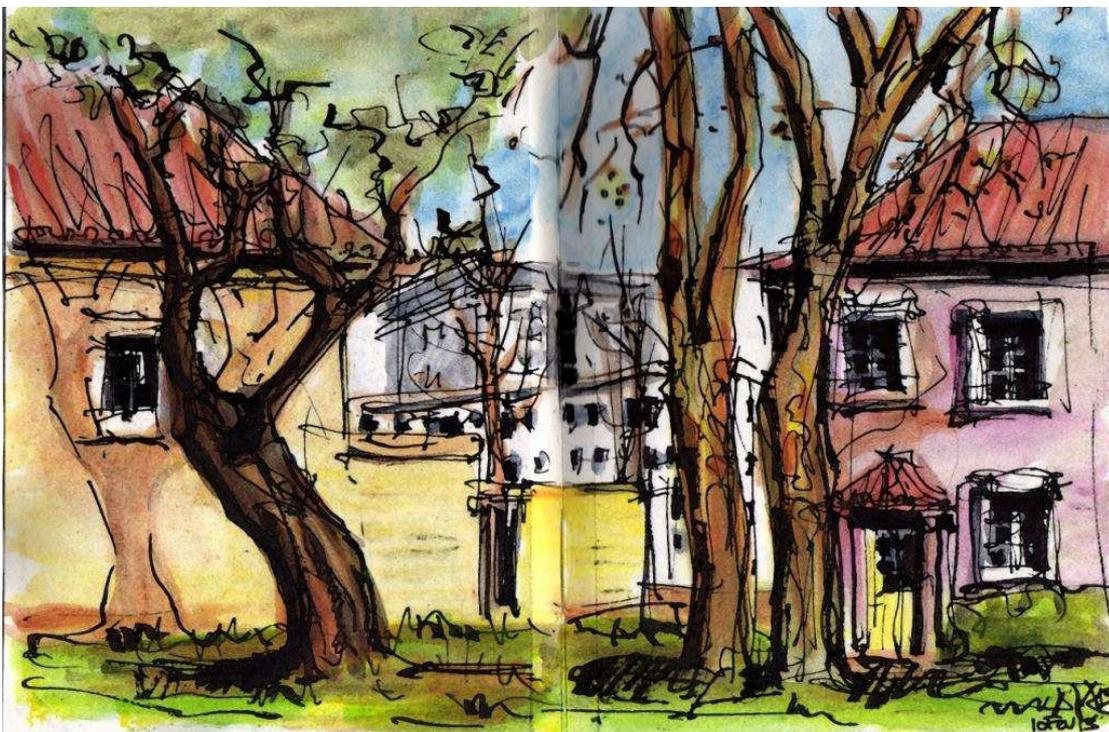
(e assim) "A habitação animadora da rua é reinventada no DTV como tipologia habitacional standard, o andar a pé é encorajado pela localização de lojas a distância flanante de casa, os passeios têm um mínimo de 3,7 m quando há lojas e as árvores de arruamento são obrigatórias" (Kostof, p. 242).

"No passado a rua era o lugar onde as classes sociais se misturavam. Era o palco de cerimónias solenes e espectáculos improvisados, de observação humana, de comércio e de recreio... esta rua do passado era um sítio pouco saneado, física e moralmente, mas era também escola e palco de urbanidade... Em tudo isto o contentor contava, com certeza, mas não era o que mais contava... É por isso que não entendo o reviver do contentor sem um compromisso solene de o reinvestirmos com verdadeiro vigor urbano, com urbanidade".

"Enquanto... escaparmos à tensão social, agendarmos encontros com amigos e alegremente passearmos sozinhos em caixas de metal reluzentes, climatizadas e musicais, a rua renascida será um local que gostamos de visitar talvez frequentemente, mas não habitar - um espaço de brincadeira, um museu. E também constituirá o sítio de enterro das nossas esperanças de exorcizar a pobreza e os problemas ao confrontá-los diariamente; o sítio de enterro das nossas esperanças de aprender uns com os outros; o sítio de enterro da excitação não ensaiada, da acumulação do conhecimento dos modos de ser e viver e dos benefícios residuais de uma vida pública" (Kostof, p. 243).

Ainda nesta matéria da "acalmia do trânsito", mais um excelente conceito, que tudo tem a ver com um habitar mais amigável e que fui buscar aos colegas da engenharia de trânsito - o outro foi, já há alguns anos, a "vizinhança de proximidade" -, importa ter em conta:

. o desenho viário específico, que se julga poder e dever ser revisto considerando-se, agora, as especificidades do apoio à implementação de um fluxo de trânsito mais amigo do peão, embora tendo evidentemente em conta as funcionalidades rodoviárias e certas regras básicas de segurança, e, a propósito, lembra-se que os pontos potenciais de colisão sobem de 3, nos entroncamentos, para 16 nos cruzamentos de duas vias (3);. e a decisão de se apoiar, especificamente, a circulação em bicicleta, como actividade recreativa e como meio de deslocação, decisão que tem implicações funcionais seja também no desenho viário específico, pois há que acautelar a segurança e o bem-estar de ciclistas (relativamente a veículos motorizados) e de peões (relativamente a ciclistas), seja nas respectivas previsões de acesso e arrumação em edifícios e habitações.



E a propósito deste apoio específico ao tráfego de bicicletas, que se julga ser estratégico, importa no entanto cuidar que ele não se "sobreponha", ainda que pontualmente, a uma vital redinamização de uma rede densa e multifuncional de percursos pedonais (mais funcionais, mais de lazer paisagístico, mais turísticos, mais historico-culturais, etc.). É essencial repensar e ir dando reforçada continuidade e apoios múltiplos e estratégicos (em termos de ligações com os vários tipos de tráfego motorizado) a esta marcha pedonal, articulando-se a rede ciclista com ela numa perspectiva de aliança, em que o peão possa ter sempre um predomínio estratégico.

Como última nota nesta reflexão sobre a acalmia de trânsito sublinha-se que se julga fundamental o direito dos peões à segurança relativamente aos veículos, pelo menos, nos seus “santuários” residenciais e de vida urbana, uma condição que se prolonga, naturalmente, pelo direito ao sossego, ao bem-estar ambiental e ao sentido de “à vontade” que são próprios de sítios onde o peão é “rei”, mas num reinado bem vitalizado pela proximidade funcional de veículos. A cidade de hoje pode permitir-nos tais condições, de certo modo as melhores em zonas de peões, conjugadas com uma adequada funcionalidade e vitalidade urbana, e um tal cocktail citadino e residencial como este poderá ser um aspecto determinante de uma vida diária verdadeiramente satisfatória e motivadora.

Como elementos complementares a este artigo salienta-se a intenção da Câmara Municipal de Lisboa (CML) de criar, com brevidade, várias "Zonas 30" em diversas zonas da cidade: no centro hitórico de Carnide e no Bairro do Arco do Cego até final de março; e até ao final de 2013 num amplo conjunto de bairros de Lisboa e lembra-se o que tem sido a excelente política da CML no apoio aos percursos para bicicletas, percursos estes que começam a ter uma interessante continuidade na cidade e que se julga poderão ser devidamente articulados, seja com as novas "Zonas 30", seja com uma desejável e urgente redinamização de uma rede pedonal, tal como acima se aponta.

Citando-se uma recente notícia da Agência Lusa (editada no jornal Público e em outros meios de informação), registam-se mais algumas informações julgadas relevantes sobre este assunto da criação de "Zonas 30":

"Este projeto foi aprovado no Plano Diretor Municipal (PDM) e abrange 30 bairros. Vamos começar por estes seis: Carnide, Arco Cego, Estacas, S. Miguel, Charquinho e Encarnação», disse hoje o vereador da Mobilidade, Nunes da Silva, à agência Lusa."

"Afirmando que dados da Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária (ANSR) «indicam que a sinistralidade tem vindo a descer no país, mas não tem tido a mesma redução nas zonas urbanas», o vereador frisou que em Lisboa a maioria das vítimas em acidentes com automóveis são peões, em particular, nessas zonas habitacionais".

"Numa tentativa de reduzir esses acidentes, a Câmara de Lisboa vai iniciar

algumas obras naqueles bairros para instalação de passadeiras sobre-elevadas, pistas antiderrapantes junto a equipamentos escolares e sinalização adequada de forma a reduzir a velocidade dos atuais 50 quilómetros/hora para 30 quilómetros/hora. No PDM está previsto que as «zonas 30» sejam implementadas em zonas residenciais, com elevada atividade comercial, na proximidade de equipamentos escolares ou de vias cicláveis.”

"Além de se reduzir os acidentes, pretende-se também proteger os bairros do tráfego de atravessamento indesejado, reduzir a poluição ambiental e o ruído provocado pelos veículos e assegurar a segurança rodoviária para todos os utilizadores, especialmente peões e ciclistas.”

"Nunes da Silva frisou que serão distribuídos panfletos pelos bairros em causa para informar os residentes da estatística dos acidentes nos locais, das obras que serão feitas e da alteração da velocidade.”

"A Câmara de Lisboa iniciou este projeto «Zona 30» em 2009 mas nessa altura visou apenas o Bairro Azul.”

Como nota final, de esclarecimento, que se agradece a um amigo e colega, sublinha-se a diferença clara entre "woonerfs" e "zonas de 30"; ambos os conceitos de desenho têm sido promovidos na Holanda mas são diferentes, sendo que nas zonas de 30 há espaços destinados aos veículos (e nem sempre os dos veículos automóveis são partilhados com os das bicicletas, apesar da baixa velocidade imposta a todos) e espaços destinados aos peões, enquanto nos "Woonerfs" há partilha completa dos espaços por todos os utentes.

Notas:

(1) Spiro Kostof, “The City Assembled - The elements of urban form through history”, 2004 (1992).

(2) “Habitação Humanizada”, Lisboa e LNEC, 2007; disponível em duas versões editoriais na Livraria do LNEC.

(3) Christopher Alexander; Sara Ishikawa; Murray Silverstein; *et al*, "A Pattern Language/Un Lenguaje de Patrones", pp. 248 e 249.

Infohabitar a Revista do Grupo Habitar

Editor: António Baptista Coelho

Edição de José Baptista Coelho

Lisboa, Encarnação - Olivais Norte

Infohabitar, Ano IX, n.º 428, 24 de Fevereiro de 2013

Etiquetas: [acalmia de trânsito](#), Zonas 30, “Woonerfs”