

AVALIAÇÃO E PERSPETIVAS DE EVOLUÇÃO DE ZONAS 30 E DE ZONAS DE COEXISTÊNCIA NAS CIDADES

Susana Crescêncio Cardoso

Instituto Politécnico de Coimbra, Instituto Superior de Engenharia de Coimbra, Portugal, susana.crescencio@sapo.pt

Silvino Dias Capitão

Instituto Politécnico de Coimbra, Instituto Superior de Engenharia de Coimbra, SusCita, Coimbra & CERIS, Instituto Superior Técnico, Universidade de Lisboa, Portugal, capitao@isec.pt

Mário Miguel de Abreu Martins

Instituto Politécnico de Coimbra, Instituto Superior de Engenharia de Coimbra, SusCita, Coimbra & ISISE, Departamento de Engenharia Civil, Universidade de Coimbra, Portugal, mariomm@isec.pt

Resumo Executivo

Nos anos 60 do século XX surgiu nos Países Baixos o conceito de *woonerf*, ou “ruas para viver”, com o objetivo de devolver aos cidadãos o direito de circular com segurança nas ruas, recorrendo a intervenções urbanísticas como pavimentação diferenciada e mobiliário urbano, criando percursos sinuosos que obrigavam os condutores a abrandar. Já em 1963, o relatório “*Traffic in Towns*”, no Reino Unido, apontava para a necessidade de restringir o tráfego em áreas residenciais. Com o tempo, diferentes países adaptaram o conceito de *woonerf* às suas realidades.

Nas chamadas zonas de coexistência, definidas desde 2013 no Código da Estrada em Portugal, os peões e veículos compartilham o espaço, com limite de velocidade de 20 km/h. O Instituto da Mobilidade e dos Transportes defende que nessas zonas não devem segregar-se as zonas para os diferentes utilizadores, promovendo a convivência segura entre eles. As zonas 30, também inspiradas em experiências holandesas, são utilizadas habitualmente em zona residencial, com funções de acessibilidade e de fruição do espaço público e prevalência do peão, com limite de velocidade de 30 km/h, para aumentar a probabilidade de sobrevivência de peões em caso de acidentes. Estas zonas podem contribuir também para a redução da poluição sonora e atmosférica, fatores que afetam diretamente a saúde e o bem-estar dos cidadãos.

Considerando a crescente implementação de zonas de coexistência e de zonas 30 em Portugal, este artigo contribui para caracterizar a situação com base em casos existentes, no que respeita à redução de velocidade dos veículos motorizados, à diminuição do ruído e à utilização desses locais pelas pessoas, após a implementação de tais zonas.

A caracterização baseou-se de uma avaliação qualitativa recorrendo a entrevistas semiestruturadas realizadas com técnicos de oito municípios respondentes, Braga, Maia, Coimbra, Guimarães, Ílhavo, Loulé e Porto. As entrevistas visaram conhecer as situações que levaram à decisão de implementar zonas de coexistência ou zonas 30 nos referidos municípios, como se efetivou o plano de comunicação com a população e qual foi a reação desta após a implementação, e que alterações se observaram relativamente às velocidades praticadas, volume de tráfego e geração de ruído. Os dados foram recolhidos através de entrevistas online, gravadas e transcritas para análise

detalhada. A metodologia utilizada consistiu também em visitas de campo realizadas para avaliar três zonas de coexistência localizadas em dois municípios da região centro, Mira e Águeda, em termos de redução de velocidades e poluição sonora. Mediram-se os níveis sonoros máximos, durante a passagem de cada veículo, recorrendo ao posicionamento de um sonómetro a 7,5 metros do eixo da via e a 1,2 metros do solo, sendo efetuada, simultaneamente, a avaliação das velocidades de passagem dos veículos.

As entrevistas realizadas revelaram percepções claras sobre os problemas iniciais das áreas urbanas, como o tráfego automóvel excessivo, velocidades elevadas e conflitos entre os vários utilizadores do espaço público. A percepção recolhida foi a de que a introdução de zonas de coexistência promoveu redução de velocidade, maior segurança e revitalização dos espaços públicos, com exemplos notáveis nas cidades de Braga e Maia. Contudo, relataram a resistência inicial da população às alterações, tendo destacado a importância de estratégias de comunicação e planeamento participativo para garantir a aceitação das intervenções. Experiências como as de Guimarães demonstram os benefícios de envolver ativamente a comunidade, enquanto outros municípios enfrentaram dificuldades devido à falta de compreensão dos cidadãos. Foi patente nas respostas alguma dificuldade para distinguir as características físicas específicas recomendáveis para as zonas 30 e zonas de coexistência. Esta dificuldade foi referida em especial na implementação de zonas 30. Uma razão possível para esta situação pode prender-se com o facto de estas zonas não estarem ainda consagradas no Código da Estrada, do mesmo modo que estão as zonas de coexistência.

As medições realizadas indiciam que zonas de coexistência bem concebidas, com alterações geométricas e físicas adequadas, promovem reduções significativas de velocidade e do ruído. Em locais como na Praça do Município, em Águeda e na zona de coexistência da Praia de Mira, os níveis sonoros foram substancialmente baixos devido a velocidades médias reduzidas, confirmando que as intervenções adequadas podem melhorar a qualidade de vida urbana. Já na Rua 5 de Outubro, em Águeda, as velocidades são mais elevadas porque a zona manteve uma geometria retilínea, o que revelou a necessidade de melhorias para alcançar os objetivos desejados.

Num exercício de análise conjunta dos resultados dos diferentes locais, de forma a traduzir as condições concretas de cada um, foram determinados os valores dos níveis sonoros máximos dos veículos, correspondentes às velocidades médias e curvas de regressão dos níveis sonoros observadas em cada local. Os resultados, são apresentados na Figura 1, na qual 'Águeda 1' é a Rua 5 de Outubro e 'Águeda 2' é a Praça do Município. Os resultados mostram que, de facto, quando o ambiente viário das zonas de coexistência é capaz de promover a partilha de espaço pelos utilizadores vulneráveis e pelos veículos, tal situação conduz a uma efetiva redução de ruído gerado, decorrente das menores velocidades praticadas pelos veículos.

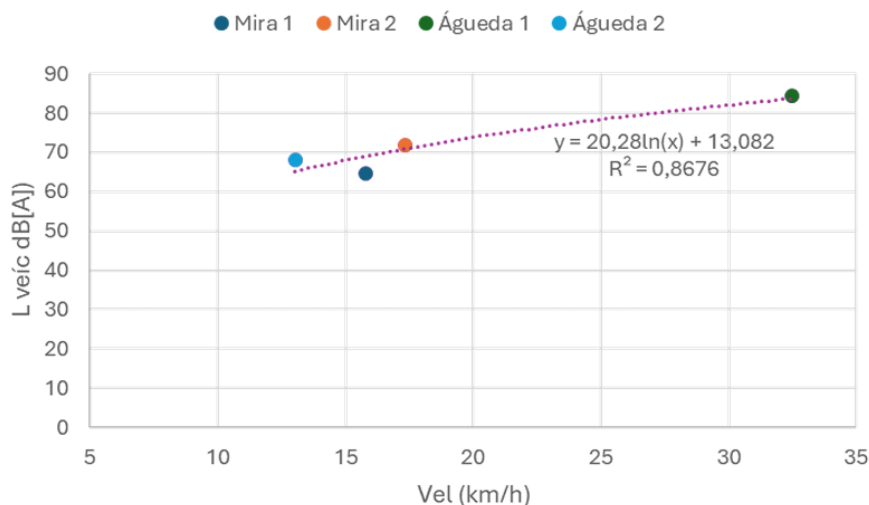


Figura 1 - Níveis sonoros máximos dos veículos para as velocidades médias registadas