



DEBATE
Mobilidade Ciclável em Braga

18 de Julho
21:15h

IGNARATION®

Oradores

Baptista da Costa
Ricardo Cruz - MUBi
José Caetano - FPCUB
Artur Silva - TUB
Victor Domingos - Braga Ciclável

Organização
Braga+

Abrir Portas, Remover Montanhas

Baptista da Costa

Doutor em Organização e Gestão de Empresas pela Universidade de Sevilha, MBA pelo Instituto Francês de Gestão e Engenheiro pela Universidade do Porto.

Foi administrador do Porto de Leixões, diretor do Metro do Porto e coordenou a execução das acessibilidades aos estádios para Campeonato Europeu de Futebol, no Porto.

Foi membro do Conselho Nacional da Qualidade para os transportes.

É Membro Executivo da Astrolábio e Professor Universitário.

Introdução

Braga é um espaço físico e económico que vive uma conjuntura difícil que lança de desafios á sociedade.

A Cidade tem de encontrar elementos que unam os seus protagonistas, que potenciem o seu inesgotável património e que possam ser um sicate para o desenvolvimento e crescimento.

Desenvolvimento económico baseado no conhecimento e na inovação. Crescimento sustentável, eficiente em termos de recursos e competitiva. Crescimento inclusivo, promovendo uma economia com altas taxas de emprego que assegure a coesão social e territorial.

Braga no mapa

A Euro região Atlântica, formada pela Galiza e a Região Norte de Portugal, é uma das euro regiões da União Europeia. Trata-se de um espaço socioeconómico com grande dinamismo e potencial de desenvolvimento com mais de 6 milhões de habitantes.

Na área compreendida no Quadrilátero Urbano constituído por Barcelos, Braga (capital da Juventude 2012), Famalicão e Guimarães (Capital da Cultura 2012 e do Desporto 2013), com 320 km² de superfície, a densidade populacional é tipicamente urbana.

Dotada de boas ligações rodoviárias, Braga está próxima do Porto de Leixões,(54km) do Aeroporto de Pedras Rubras (50km) e dispõe de uma moderna ligação à rede ferroviária nacional.

Braga histórica e económica

Percorrer Braga é ir ao encontro de uma cidade com mais de 2000 anos, a Bracara Augusta, cidade romana capital da Gallaecia, territorio que ia do Douro ao Cantábrico. À dominação Sueva e Goda, seguiu-se a dominação dos Mouros.

A reconstrução de Braga começa no século XI, após a reconquista.

Longe vai o tempo em que a vida económica e social se fazia à volta da Catedral. Ela era o centro. Mais tarde passou para a Arcada.

Em 1512 rasga-se a muralha. Feita no alinhamento da grande artéria comercial da cidade, a Porta Nova é símbolo da grande expansão da cidade para o exterior.

Graças à visão humanista e estratégica de grandes senhores da cidade, hoje temos para conhecer e visitar a Roma Portuguesa, a Cidade dos Arcebispos, a Cidade Barroca, a Cidade dos Três Sacro Montes que tanto nos orgulhamos, complementada pela sua cultura, festas, sons e sabores.

Em Braga, o tecido produtivo viu os sectores industriais tradicionais alterarem-se e diversificarem-se. Há um importante movimento associativo empresarial, (Associação Comercial de Braga, Associação Industrial do Minho), e instituições de ensino superior, (Universidade Católica, Universidade do Minho), que, a par com a Autarquia e a Arquidiocese, têm contribuído para o desenvolvimento económico, social e cultural da região.

Braga, com um património inesgotável e conhecido por poucos, tem de captar também os milhões de turistas que estão na Cidade do Porto e no Aeroporto Francisco Sá Carneiro. Promovendo o turismo cultural, religioso, de negócio, de congressos científicos e de longa duração.

Para isso tem de ser capaz de criar roteiros, eventos, guias turísticos e condições de acolhimento que passa pela formação, nomeadamente na restauração e comércio.

Também tem de estar a 30 minutos, de comboio, da Estação de S. Bento, no Porto.

Braga do automóvel

Apesar de Braga apresentar no seu Centro Histórico um conjunto significativo de ruas pedonais, por si só não garante a sua sustentabilidade económica.

As dificuldades do tecido económico do Centro Histórico não se explicam só pela “crise” e pela deslocalização de serviços como o Tribunal e o Hospital,

mas também pelas barreiras no acesso ao Centro Histórico em consequência de uma repartição modal orientada para o transporte individual.

A acessibilidade ao centro é fortemente condicionada ao utilizador da cidade, ou seja, para quem nela habita, trabalha, estuda, visita, diverte e consome.

Hoje é virtualmente impossível ir da Universidade à Praça do Município, passando pela “Confiança” em transportes públicos, de bicicleta ou a pé. Só de carro é caro.

A circundar a cidade há uma “autoestrada” que contém a cidade. Quem nos quer visitar têm dificuldade em aceder ao Centro Histórico.

A cruzar a cidade, ao longo do Rio Este, há uma “Rodovia” a separar espaços culturais, económicos e de conhecimento da cidade. “Rodovia” vocacionada para o tráfego automóvel, constitui uma cicatriz e cria uma barreira à mobilidade das pessoas.

Sem menosprezar o transporte individual, insubstituível para certos tipos de viagem, é importante conquistar uma elevada repartição modal a favor dos Transportes Coletivos. Constituirão fatores condicionantes na opção dos clientes e de atratividade do Centro Histórico a qualidade dos serviços prestados pelos transportes coletivos, o traçado da rede, a comodidade, a frequência, a regularidade, a segurança, a rapidez, o preço e a articulação com os outros modos.

Mas mais importante ainda, será potenciar as deslocações a pé ou de bicicleta. Essas terão de estar no topo das prioridades.

Abrir Portas

Há que “Romper a Muralha” do automóvel que circunda a cidade. E há duas portas evidentes de entrada na cidade.

Porta D’Este

Em Braga há uma importante centralidade, a Rotunda das Piscinas, o ponto de maior concentração e distribuição de tráfego da cidade.

Na envolvente desta rotunda, onde os carros não param, há um conjunto de equipamentos tais como Piscinas Municipais, Club de Ténis, Campos de Futebol, Escola Calouste Gulbenkian, habitação, comércio, etc.

O ponto fulcral desta intervenção é a reposição da ligação da Rua D. Pedro V com a Rua Nova de St^a Cruz, na Zona Histórica da Cidade. A prioridade ao automóvel desmembra a coesão da cidade evidenciada na rutura existente entre a Universidade e o Cento da Cidade. Estas são ruas que “funcionam” em termos sociais e económicos. A quantidade de pessoas que atravessam pela “Montanhas”, passagem aérea para peões, que as liga é demonstrativo da sua pertinência.

A reorganização deste espaço económico e social permite criar uma nova centralidade com bons acessos, quer rodoviários quer para peões e bicicletas, a espaços de lazer (Cinemas, Braga Parque), cultura (Escola Carlos Amarante, Escola Calouste Gulbenkian), comércio (Braga Parque e Comércio de Rua), desporto (Piscinas, Ténis), habitação e a Fabrica Confiança.

Esta Nova Centralidade liga-se ao Centro Histórico da Cidade pela “Rodovia” e pela Rua D. Pedro V e à Universidade pela Rua Nova de St^a Cruz.

Esta centralidade, ao longo da Avenida Padre Júlio Fragata, vai do Rio Este ao acesso ao Hospital, ligando-a ao Vale de Lamações.

Porta Oeste

Outra Porta da Cidade será aberta na ligação da “Muralha” circunda a cidade em Maximinos, à rotunda do E.Leclerc e à Estação da CP em Ferreiros.

A Porta Oeste ligará um importante pólo industrial e comercial à cidade na Avenida Cidade do Porto.

O anel da mobilidade

A dinamização da cidade e o seu centro histórico tem que contar com um sistema regente de transportes em comum.

A Cidade tem dois eixos urbanos paralelos:

Um vem da Rotunda da Paz em Gualtar, passa pela Universidade até à Estação de Caminho-de-ferro, continua pela Rua Padre Cruz em direção à saída para Barcelos, seguindo para a Estação da CP em Ferreiros, convivendo em harmonia com o transeunte no Centro Histórico.

Outro é a “Cicatriz”, a Rodovia, que vai de S. Pedro D’Este à Estação da CP, em Ferreiros.

Estes dois eixos ligados formam o “Anel” da mobilidade

TOD - Transit Oriented Development

Há que elaborar um plano que beneficie a comunidade, aumentando o sentimento de pertença, melhorando a mobilidade, beneficiando a saúde e segurança dos seus habitantes, as condições ambientais, melhoria do acesso ao emprego, aumentar a procura do sistema de transportes, reduzindo o trânsito na cidade e diminuído as emissões poluentes.

TOD é o desenvolvimento compacto que contém uma mistura de usos, tais como habitação, emprego, lojas, restaurantes e entretenimento. TOD é a criação de comunidades sustentáveis tranquilas, para pessoas de todas as idades e rendimento, proporcionando mais opções de transporte e habitação. Estas zonas proporcionam um estilo de vida que é agradável, acessível e eficaz, e cria lugares onde nossas crianças podem brincar e os pais podem envelhecer confortavelmente.

A cidade tem que ser pensada em torno do sistema de transportes que são regrantas para todo o desenvolvimento urbano.

A mobilidade está para a cidade como as veias para o corpo humano. Desenvolver os transportes em comum mas também realizar os Planos Diretores dos Percursos Pedonais e das Ciclovias, evidenciando a importância que os decisores dão à circulação de peões e ciclistas na cidade, contribuindo para uma radical mudança de atitudes e mentalidades.

Há que criar uma estrutura organizacional capaz de operacionalizar a visão não só na captação de investimento e na mobilidade mas também na coordenação das ações de todas as autoridades envolvidas na conservação e melhoria da paisagem urbana e qualidade de vida, e propor normas destinadas a proteger e melhorar a paisagem urbana e a regulação de seus usos.

Passeios e Ciclovias - Benchmarking

Nesta comunicação vamos visitar três cidades muito diferentes que desenvolveram estratégias de mobilidade que integram as vias para peões e bicicletas: Seattle; Abu Dhabi e Copenhaga.

Seattle

Num projeto que começou em 1970, reviu em 2013 o Seattle Cycle Master Plan que identifica seis principais objetivos:

- 1 - Completar e manter uma rede de ciclovias de alta qualidade em toda a cidade.
- 2 - Introduzir infraestruturas para bicicletas em todos os modos de transporte.
- 3 - Utilizar as melhores práticas no projeto de infraestruturas para otimizar o conforto no uso da bicicleta
- 4 - Construir infraestruturas de excelência para as bicicletas.
- 5 - Atualizar priorizar os investimentos relativos ao uso da bicicleta na cidade
- 6 - Identificar e implementar ações para apoiar e promover o uso da bicicleta

Copenhaga

No imaginário de muitos Copenhaga está associado a bicicletas.

A Cidade dispõe de 350 km de ciclovias, 18 km de ciclovias (on-road) e 110 km de ciclovias verdes - 21 percursos de 2 a 8 km.

Quando cidade tomou esta opção muitos diziam: é impossível pois em Copenhaga neva três meses por ano. Nós não estamos em Roma onde a temperatura é amena.

Abu Dhabi

Na Cidade de Abu Dhabi as ruas estão a ser desenhadas de acordo com o Abu Dhabi Walking and Cycling Master Plan.

Também lá, como em Copenhaga, muitos dizem: aqui não, porque faz calor.

Braga

Braga é uma cidade plana, ao longo do Rio Este. Não faz o frio de Copenhaga, nem o calor de Abu Dhabi

Desenho de Ruas

Os automobilistas acusam os transportes publicos de perderem dinheiro e serem subsidiados, mas ignoram os custos que os automobilistas causam pela poluição sobre a saúde pública, ocupação de espaço público, estradas, bombeiros, polícia, acidentes, para além dos que eles próprios suportam com combustíveis, manutenção, seguros, etc.

As ruas têm de ser projetadas segundo uma hierarquia clara de prioridades: Peão, ciclista, transporte em comum e transporte individual.

Critérios

Conectividade

Os percursos devem ligar lugares para onde as pessoas querem ir.

Identificar pontos notáveis ou geradores de mobilidade é o primeiro passo para entender os padrões de mobilidade e facilitar as conexões entre diferentes locais.

Densidade urbana

Na escolha de percursos, as áreas urbanas de maior densidade oferecem um grande número de pessoas que fazem deslocações que sustentam a economia, tais como lojas, escolas e transportes públicos. Em Braga, nas zonas de maior densidade de construção, deve ser dada prioridade ao peão.

As deslocações pedonais são curtas. Isto significa que, quanto mais densa for a zona urbana, maior o número de potenciais deslocações.

Percursos de bicicleta podem cobrir distâncias maiores ligando uma ampla variedade de lugares para os quais a rede precisa de ser adequada. Por exemplo, Ferreiros e Gualtar devem-se ligar à Universidade ou Centro Histórico para permitir movimentos pendulares de e para o trabalho.

Transporte

O transporte público desempenha um papel vital no sentido de facilitar viagens mais longas, que incluem percursos pedonais e de bicicleta. Na escolha de percursos para peões e ciclistas, os interfaces com outros modos de transporte são fundamentais. Andar a pé é parte integrante do sistema de transportes, todas as viagens começam e terminam com um percurso a pé.

Aumentar as conexões da bicicleta com o transporte público permite uma maior captação de utilizadores de viagens multimodais.

Em Braga as paragens de autocarros, estação de camionagem e estações da CP e táxis, têm de facilitar o acesso de ciclistas.

Usos do solo

Na escolha de percursos para peões e ciclistas, a identificação do uso do solo é uma ferramenta chave para identificar o nível de procura e projetar a mobilidade.

Zonas residenciais com equipamentos comunitários, tais como igrejas, escolas e lojas, são importantes para incentivar as deslocações a pé e de bicicleta.

Em Braga também as instalações desportivas e centros de saúde são pontos a servir.

Conforto

Os percursos devem considerar o clima e ser apoiados por infraestruturas coerentes, suficientemente largas, sem obstruções e que incentive as pessoas a andar de bicicleta.

Segurança

Os percursos devem ser lugares onde as pessoas estão seguras e se sentem seguras. Os utilizadores tendem a usar percursos que são comprovadamente mais seguros e proporcionam uma perceção de segurança.

Legibilidade

Os percursos devem ter ligações claras e diretas, através das ruas que facilitam uma rede legível dos percursos que as pessoas seguem.

Criar interfaces peões / bicicletas com ligações visuais e novas referências na cidade sempre que necessário.

Conveniência

Os percursos devem ser facilmente acessíveis, contínuos e dispor de cruzamentos diretos, convenientes e úteis.

O planeamento das ruas e a criação de percursos que permitam o cruzamento prático e direto de barreiras físicas provocadas pelo ambiente natural ou construído, e outros modos de transporte.

Continuidade

Para alcançar um alto nível de conveniência, os percursos devem evitar a necessidade de parar e iniciar (especialmente para os ciclistas, pois isso

desperdiça energia). Onde estão os obstáculos, tais como cruzamentos, as paragens devem ser minimizadas.

Cruzamentos

Criar percursos com passagens de nível e reduzir os tempos de viagem a pé e de bicicleta para incentivar essas deslocações.

Movimento de Vizinhança

Nas ruas que reduzem o tráfego automóvel pode-se restabelecer lugares para as pessoas se encontrarem, interagir e desfrutar, assim como deslocar.

Se a rua é projetada para baixas velocidades do tráfego automóvel, os peões, os ciclistas e outros utilizadores da rua podem interagir de forma segura.

Atratividade

Os percursos devem ser apoiados por ambientes atraente, alegres e proporcionar uma sensação de lugar.