

## **Parecer do Ciclaveiro sobre alguns dos actuais projectos da Autarquia**

Relativamente a alguns projectos actuais da autarquia de Aveiro relativos a intervenções com elevado potencial de impacto na qualidade de vida da cidade, o Ciclaveiro - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta emite os seguintes pareceres e sugestões:

### **Requalificação do Largo do Rossio e Praça General Humberto Delgado**

O Largo do Rossio, a Praça General Humberto Delgado (conhecida por “Pontes”) e o espaço entre estes constituem o que é considerado por muitos o coração da cidade de Aveiro. Esta zona tem sido, no entanto, subaproveitada dos pontos de vista de qualidade do espaço público e consequente usufruto da cidade pelos seus habitantes e visitantes, devido em grande medida à utilização desproporcionada como espaço de utilização automóvel e à circulação de veículos motorizados.

Por esta razão, e tendo ainda em conta a escassez de espaços pedonais na cidade de Aveiro, o Ciclaveiro saúda uma intervenção que devolva esta área da cidade às pessoas, transformando-a numa zona de vivência onde sejam privilegiados os modos activos de deslocação (a pé, de bicicleta, etc.). Essa alteração potenciará o usufruto pelos cidadãos do espaço público pedonal e da sua envolvente incluindo os canais urbanos da Ria, com vantagens óbvias para todos os habitantes da cidade e aqueles que a visitam e com consequentes benefícios para o comércio local e para a própria imagem da cidade.

Neste sentido, o Ciclaveiro considera essencial que o tráfego de veículos motorizados seja retirado das ruas entre a rotunda das “Pontes” e o Largo do Rossio, formando-se uma zona contínua de acesso apenas ao modos activos de deslocação, integrando o Rossio, a Praça do Peixe, a Praça Melo Freitas e as várias artérias que os interligam. Na rotunda das “Pontes” a intervenção de requalificação deverá privilegiar, face ao tráfego motorizado, a continuidade de percursos pedonais seguros e cómodos entre as várias ruas que nela confluem, em especial aquelas que são mais utilizadas pelos peões, devendo ser sempre acauteladas as condições especiais de mobilidade de utentes como crianças, idosos e pessoas de mobilidade reduzida. Deve também ser assegurada a continuidade de percursos seguros para ciclistas, garantindo-se a hierarquia de prioridades indicada para o espaço

público em meio urbano: peões - velocípedes - transportes públicos e colectivos - e, por último, veículos motorizados particulares.

Relativamente à proposta da autarquia de um parque de estacionamento subterrâneo para automóveis, constante no Concurso Público de Concepção para a Requalificação do Largo do Rossio e Praça General Humberto Delgado, consideramos que se trataria de um empreendimento completamente despropositado pelas seguintes razões:

- Existem já três parques de estacionamento subterrâneos no centro da cidade de Aveiro, a menos de cinco minutos a pé do Rossio, sendo que dois deles são subutilizados.
- A construção de um parque de grande dimensão, como o proposto, iria atrair mais veículos motorizados para o centro da cidade, algo que é actualmente reconhecido e bem documentado como sendo um erro de planeamento e uma má prática de estratégia de mobilidade. Trazer mais carros para o centro da cidade implica mais congestionamento de tráfego, mais poluição, menor qualidade do espaço público e mais custos com construção e manutenção de infraestruturas rodoviárias, que terão que ser suportadas por dinheiros públicos, para além de todas as outras externalidades negativas associadas ao uso excessivo do automóvel particular que hoje em dia se pretendem reduzir.

Adicionalmente, teria elevadíssimos custos por se tratar de uma obra a implantar abaixo da linha de água, e a sua construção implicaria movimentação de elevadas quantidades de sedimentos da Ria potencialmente fortemente contaminados por poluentes acumulados ao longo do tempo e o encerramento de praticamente toda a zona e a transformação do Rossio num grande estaleiro durante um período de tempo considerável.

Ao invés deste tipo de proposta, devem ser criadas e melhoradas condições para que as deslocações dentro da cidade e no acesso ao seu centro se façam cada vez mais através dos modos activos ou em intermodalidade com os transportes públicos. São estas as práticas adoptadas em toda a Europa. Ademais dos prejuízos atrás mencionados de um parque de estacionamento subterrâneo no Rossio, um tal investimento público seria certamente mais bem aplicado nas referidas medidas que promovessem a mobilidade activa e sustentável no perímetro urbano e periurbano.

Relembramos, a propósito, que a Proposta de Delimitação da Área de Reabilitação Urbana (ARU) de Aveiro, componente do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano da Cidade de Aveiro (PEDUCA), aprovada em Assembleia Municipal, nos seus Objectivos Estratégicos de “Garantir a Coesão dos Diferentes Territórios” e de “Promover a Qualidade do Ambiente Urbano” refere explicitamente “*Garantir maior equilíbrio entre os modos de transporte*” e a “*diminuição do tráfego automóvel*”<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Município de Aveiro (2016), Área de Reabilitação Urbana (ARU) de Aveiro - Proposta de Delimitação - Memória Descritiva e Justificativa, pp. 27-28:  
<http://files.cm-aveiro.pt/XPQ5FaAXX52551aGdb9zMjjeZKU.pdf>

Para além do atrás referido, consideramos que a construção de um parque de estacionamento automóvel no centro da cidade contraria o espírito dos Planos Estratégicos de Desenvolvimento Urbano (PEDU) e do financiamento que os suportam. A Requalificação do Largo do Rossio e Praça General Humberto Delgado está integrada no Plano de Acção para a Regeneração Urbana (PARU) do PEDUCA, e por conseguinte enquadrada na Prioridade de Investimento (PI) 6.5. O estacionamento proposto ao atrair mais veículos motorizados para o centro da cidade estaria, ao prejudicar o ambiente urbano e a revitalização da cidade e ao contribuir para o aumento da poluição do ar e dos níveis de ruído, em contra de uma importante parte desta PI 6.5:

*“Adoção de medidas destinadas a melhorar o ambiente urbano, a revitalizar as cidades, recuperar e descontaminar zonas industriais abandonadas, incluindo zonas de reconversão, a reduzir a poluição do ar e a promover medidas de redução de ruído”<sup>2</sup>.*

Estaria ainda completamente em contra de uma outra das três prioridades de investimento que suportam os PEDU, a PI 4.5:

*“Promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação”<sup>2</sup>.*

## **Qualificação da Rua da Pêga**

Como é do conhecimento geral, a ciclovia da Rua da Pêga tem sido descurada pela autarquia e, sem qualquer manutenção, é há vários anos diariamente ocupada por automóveis estacionados em incumprimentos da lei, inutilizando a sua finalidade de percurso ciclável para a qual foi projectada e construída. Factos que o Ciclaveiro já transmitiu às entidades competentes e largamente divulgou.

O acesso à Universidade de Aveiro através da Rua da Pêga é usado por cerca de um quinto dos utilizadores de bicicleta da Universidade, que se prevê dupliquem com o início do funcionamento do projecto U-Bike já este ano de 2017.

Posto isto, congratulamos uma intervenção de qualificação da Rua da Pêga que a dote de percursos pedonal e ciclável efectivamente apelativos, cómodos e seguros, integrados nos restantes percursos para modos activos existentes e planeados para a cidade, fomentando dessa forma a mobilidade activa nas deslocações em Aveiro e entre o seu centro e a Universidade. Para o sucesso nesse sentido, consideramos fundamental a intervenção ter em conta os seguintes aspectos:

- Devem ser tidas em conta as dimensões mínimas recomendadas, tendo em atenção o afastamento da ciclovia de obstáculos como lancis, pilaretes, postes, espaço para estacionamento automóvel, e outros. Especial atenção deve ser dada ao tratamento de intersecções e confluências com as vias rodoviárias, pois são estes os pontos

---

<sup>2</sup>Portugal 2020 (2015), “Planos Estratégicos de Desenvolvimento Urbano”: Convite para a apresentação de candidaturas, Aviso EIDT-99-2015-03, p. 1:  
<https://www.portugal2020.pt/Portal2020/Media/Default/Docs/avisos/Aviso%20EIDT-99-2015-03.pdf>

mais perigosos para ciclistas. Sendo a ciclovia bidireccional, devem ser tidos em conta ambos os sentidos de tráfego de velocípedes nas referidas intersecções e confluências com as vias rodoviárias.

- O espaço para circulação de velocípedes (ciclovias) deve ser diferente do espaço para circulação de peões, sendo a ciclovia construída, como é indicado nos manuais sobre o tema, a uma cota diferente do espaço pedonal, idealmente com pintura de pavimento e sinalização horizontal apropriadas. A ciclovia deve estar separada fisicamente da via rodoviária. Ambos devem fazer a ligação até à própria Universidade, junto ao edifício do Instituto de Telecomunicações e junto à Cantina de Santiago.
- No cruzamento junto ao antigo pavilhão do Beira-Mar, deve ser garantida a continuidade cómoda e segura dos percursos ciclável, para ambos os sentidos de tráfego de velocípedes, e pedonal em direcção ao Alboi e à rotunda do Hospital.
- A ciclovia deve, em termos de *design*, pintura do pavimento, sinalética, e de outras características relevantes, ser coerente com a restante rede e percursos cicláveis planeados.
- Somos conscientes de infraestruturas para bicicletas em Portugal serem ainda frequentemente alvo de diversos erros de projecto e construção. No sentido de os minimizar, devem ser seguidas as boas práticas internacionais relativamente a infraestruturas para utilização de bicicleta, existindo para o efeito vários manuais de referência sobre o assunto<sup>3</sup>.
- O espaço rodoviário deve ser requalificado, possivelmente através da redução da largura da faixa de rodagem e de outras medidas de acalmia de tráfego, para velocidades de veículos motorizados ajustadas a meio urbano.

## Centro Coordenador de Transportes

O Centro Coordenador de Transportes (CCT) deve ter em conta todos os modos de transporte e seus utilizadores, privilegiando-se a intermodalidade entre modos activos de deslocação (a pé e em bicicleta) e os transportes públicos, como é reconhecido ser uma das melhores soluções de mobilidade sustentável e há várias décadas prática comum nos países europeus mais desenvolvidos.

---

<sup>3</sup> Um dos internacionalmente mais bem conceituados e seguidos documentos sobre infraestruturas para utilização de bicicleta é o manual da holandesa CROW - technology platform for transport, infrastructure and public space, cuja mais recente reedição foi publicada no início de 2017:

CROW (2017), Design manual for bicycle traffic.

Um outro bom exemplo é o:

National Association of City Transportation Officials - NACTO (2011), Urban Bikeway Design Guide.

O Instituto da Mobilidade e Transporte (IMT) tem um guia com alguns princípios básicos:

Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres (2011), Rede Ciclável - Princípios de Planeamento e Desenho, *Colecção de Brochuras Técnicas-Temáticas, Pacote da Mobilidade*:

[http://server109.webhostingbuzz.com/~transpor/conferenciamobilidade/pacmob/rede\\_ciclavel/Rede\\_Ciclavel\\_Principios\\_de\\_Planeamento\\_e\\_Desenho\\_Marco\\_2011.pdf](http://server109.webhostingbuzz.com/~transpor/conferenciamobilidade/pacmob/rede_ciclavel/Rede_Ciclavel_Principios_de_Planeamento_e_Desenho_Marco_2011.pdf)

Assim, devem ser garantidos os seguintes aspectos:

- Ligações através de percursos pedonais e cicláveis ao CCT, nos quais deve existir sinalética com indicação de direcção para o CCT. Devem ser garantidas formas de ligação fácil e cómoda para os utilizadores de bicicleta, através da Estação de Comboios, entre o CCT e a Av. Dr. Lourenço Peixinho e o centro da cidade, integradas com a intervenção planeada para a Av. Dr. Lourenço Peixinho.
- Estacionamentos para bicicletas em quantidade apropriada e cumprindo os requisitos de segurança e de protecção às condições meteorológicas de estacionamentos de média e de longa duração<sup>4</sup>, servindo os utilizadores do CCT assim como da Estação de Comboios.

## **Requalificação e construção de escolas**

As escolas são locais onde são formados os nossos futuros cidadãos adultos, e por isso onde devem existir condições para que as crianças e jovens adoptem hábitos saudáveis, sustentáveis e responsáveis, preparando-as melhor para o seu futuro. São, também, importantes polos geradores e atractores de deslocações diárias.

É, por isso, importante que a construção da nova Escola Básica de 1º Ciclo de São Bernardo e as requalificações da Escola Básica João Afonso de Aveiro e da Escola Secundária Jaime Magalhães Lima (Esgueira) tenham em consideração a melhoria e criação de condições que permitam e incentivem a comunidade escolar a um maior recurso aos modos activos nas suas deslocações para os estabelecimentos de ensino. É essencial que a envolvente das escolas, e em especial a proximidade dos portões de entradas e saída, garantam às crianças situações de efectiva segurança rodoviária.

Assim, propomos que as referidas intervenções de construção e requalificação tenham em consideração o seguinte:

- Implementação de estacionamentos para bicicleta no interior dos recintos dos estabelecimentos de ensino, em locais próximos das entradas dos edifícios, protegidos das condições meteorológicas. O IMT indica os valores de referência, utilizados na Suíça, de 1 a 7 lugares de estacionamento por cada 10 alunos e de 1 lugar por cada 10 professores<sup>5</sup>.
- Proibição e inibição de paragem e estacionamento de veículos motorizados particulares na proximidade das entradas e saídas dos estabelecimentos de ensino,

---

<sup>4</sup> The Danish Cyclists Federation (2008), Bicycle Parking Manual: [http://www.celis.dk/Bicycle\\_Parking\\_Manual\\_Screenversion.pdf](http://www.celis.dk/Bicycle_Parking_Manual_Screenversion.pdf)

<sup>5</sup> Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres (2011), Rede Ciclável - Princípios de Planeamento e Desenho, *Colecção de Brochuras Técnicas-Temáticas, Pacote da Mobilidade*, pp. 27-28: [http://server109.webhostingbuzz.com/~transpor/conferenciamobilidade/pacmob/rede\\_ciclavel/Rede\\_Ciclavel\\_Principios\\_de\\_Planeamento\\_e\\_Desenho\\_Marco\\_2011.pdf](http://server109.webhostingbuzz.com/~transpor/conferenciamobilidade/pacmob/rede_ciclavel/Rede_Ciclavel_Principios_de_Planeamento_e_Desenho_Marco_2011.pdf)

e medidas de dissuasão e de acalmia efectiva de tráfego motorizado nas suas imediações<sup>6</sup>.

- Em outras intervenções nas proximidades de estabelecimentos de ensino, privilegiar e garantir sempre a continuidade de percursos seguros e cómodos para as deslocações a pé e em bicicleta para as escolas.

## **Ciclaveiro - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta**

04 de Abril de 2017



[ciclaveiro.pt](http://ciclaveiro.pt)

[ciclaveiro.wordpress.com](http://ciclaveiro.wordpress.com)

[facebook.com/ciclaveiro](https://facebook.com/ciclaveiro)

---

<sup>6</sup> Nota: Vários locais da Europa apostam actualmente no encerramento total, ou apenas em horas de entrada e saída das Escolas, ao trânsito motorizado das ruas que dão acesso às entradas das escolas.