



Universidade do Algarve | Faculdade de Ciências e Tecnologia

Acessibilidade e Mobilidade no Espaço Público dos Centros Históricos

Proposta de um Percurso Histórico-Cultural Acessível no
Núcleo Histórico Vila Adentro de Faro

Sónia Silva Costa

Relatório de Estágio para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura Paisagista

Trabalho efetuado sob a orientação:
do Professor Doutor Arquiteto Paisagista Desidério Baptista
e do Arquiteto Filipe Cunha

Faro, 2015

Acessibilidade e Mobilidade no Espaço Público dos Centros Históricos

Proposta de um Percurso Histórico-Cultural Acessível no Núcleo Histórico Vila Adentro de Faro

Declaração de Autoria de Trabalho

Declaro ser o(a) autor(a) deste trabalho, que é original e inédito. Autores e trabalhos consultados estão devidamente citados no texto e constam da listagem de referências incluída.

Sónia Silva Costa

Copyright

Sónia Silva Costa

A Universidade do Algarve tem o direito, perpétuo e sem limites geográficos, de arquivar e publicar este trabalho através de exemplares impressos reproduzidos em papel ou de forma digital, ou por qualquer outro meio conhecido ou que venha a ser inventado, de o divulgar através de repositórios científicos e de admitir a sua cópia e distribuição com objetivos educacionais ou de investigação, não comerciais, desde que seja dado crédito ao autor e editor.

O centro histórico é um elemento da malha urbana fundamental para a história da cidade. Encontra-se, muitas vezes, delimitado por muralhas, e apresenta uma estrutura densa e compacta. A sua localização, assim como a topografia, processo de evolução, adaptação ao contexto local, permitem que apresente as suas próprias características e uma ambiência exclusiva, que necessitam de ser preservadas.

O espaço público destes centros apresenta várias limitações no que toca a condições de acessibilidade e mobilidade, quer pela tipologia dos espaços, traçado irregular, estreitamento das ruas e pavimentos utilizados, quer pela elevada circulação/estacionamento automóvel e o elevado número de devolutos, associado à baixa capacidade socioeconómica e ao envelhecimento da população residente. A resolução para estes problemas está nas soluções técnicas, formais e estéticas que respeitem o espírito do lugar, integrando-as nos Planos de Acessibilidade e Mobilidade Pedonal da cidade ou região. Um centro histórico integrado numa cidade com uma mobilidade equilibrada, conectado por uma rede pedonal, permite contrariar os atuais padrões de crescimento urbano. As soluções mais comuns são a libertação/disciplina do trânsito e estacionamento automóvel, a sua coexistência com o peão, medidas de acalmia de tráfego, ruas exclusivamente pedonais, eliminação de barreiras arquitetónicas e urbanísticas, melhoria na oferta de transportes públicos e promoção da multifuncionalidade dos espaços. A falta de acessibilidade e mobilidade em núcleos urbanos tem vindo a assumir uma relevância crescente, no entanto ainda se revela insuficiente.

A proposta de um Percurso Histórico-Cultural Acessível no Núcleo Histórico Vila Adentro, constitui uma oportunidade para o planeamento sustentável de Faro, contribuindo para a afirmação da sua centralidade e uma oportunidade de reabilitação do espaço público, melhorando as suas acessibilidades e mobilidades, tornando-o mais apelativo e convidativo, atraindo e gerando o mais variado tipo de vivências e contrariando os processos de abandono e degradação que tem sofrido nas últimas décadas.

PALAVRAS-CHAVE: Centro Histórico, Espaço Público, Acessibilidade, Mobilidade Urbana, Reabilitação, Vila Adentro.

The historic centre is a key element of the urban area to the town's history. It is often bounded by walls, and has a dense and compact structure. Its location, as well as topography, evolution, adaptation to local conditions allows submitting its own characteristics and a unique ambience, which need to be preserved.

The public space of these centres has several limitations when it comes to conditions of accessibility and mobility, either by typology of spaces, irregular plan, narrowing of streets and pavements used either by the high circulation / car parking and the high number of vacant associated with the low socio-economic capacity and the ageing of the resident population. The resolution to these problems is the technical, formal and aesthetic solutions that respect the spirit of place, integrating them in the Plans of Accessibility and Mobility Pedestrian city or region. An integrated historic centre in a town with a balanced mobility, connected by a pedestrian network, serves to oppose the current patterns of urban growth. The most common solutions are to release / discipline of traffic and car parking, its coexistence with pedestrian, traffic calming measures, exclusively pedestrian streets, removal of architectural and urban barriers, improvement in public transport offer and promotion of multi functionality of spaces. The lack of accessibility and mobility in urban centres has become increasingly important, however still is inadequate.

The proposal for a Historic-Cultural Accessible Route in Historic Centre Vila Adentro, is an opportunity for Faro Sustainable Planning, contributing to the affirmation of its centrality and an opportunity for rehabilitation of public space, improving their accessibility and mobility, making it more appealing and inviting, attracting and generating the most varied kind of experiences and opposing the abandonment process and degradation that has suffered in recent decades.

KEYWORDS: Historic Center, Public Space, Accessibility, Urban Mobility, Rehabilitation, Vila Adentro.

RESUMO.....	i
ABSTRACT.....	ii
ÍNDICE GERAL.....	iii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	v
ÍNDICE DE TABELAS.....	vii
ÍNDICE DE PEÇAS DESENHADAS.....	vii
ÍNDICE DE ANEXOS.....	viii
Capítulo 1 INTRODUÇÃO	1
1.1. Âmbito do projeto.....	2
1.2. Objetivos.....	3
1.3. Metodologia.....	3
Capítulo 2 BASES CONCEPTUAIS	5
Capítulo 3 ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NO ESPAÇO PÚBLICO URBANO	13
3.1. Conceito de espaço público.....	14
3.2. Critérios e parâmetros da qualidade do espaço público.....	16
3.3. Importância dos modos suaves na promoção de padrões de mobilidade mais sustentáveis em contexto urbano.....	19
3.4. O desenho inclusivo ou o desenho universal no projeto do espaço público urbano.....	20
Capítulo 4 ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NO ESPAÇO PÚBLICO DOS CENTROS HISTÓRICOS	23
4.1. Centros históricos e a sua importância no desenvolvimento urbano.....	24
4.2. Fatores associados ao declínio e degradação dos centros históricos e o papel da acessibilidade/mobilidade nesses processos.....	25
4.3. A importância das redes pedonais acessíveis para a valorização do património histórico-cultural.....	28
Capítulo 5 ESTRATÉGIAS E SOLUÇÕES	31
5.1. Contributo do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS) para a preservação e valorização das cidades e zonas urbanas históricas.....	32
5.2. Compatibilizar a mobilidade, acessibilidade e legibilidade do espaço público com a preservação das áreas com interesse histórico-cultural.....	36
5.3. Requisitos técnicos para a implementação de uma rede pedonal acessível.....	42
5.3.1. Soluções para a remoção de barreiras urbanísticas e arquitetónicas.....	48
5.3.2. Soluções por tipologia de perfil de rua das áreas urbanas consolidadas.....	51
5.3.3. Adaptação do espaço público pedonal existente.....	54
5.3.4. Impossibilidade de implementação de percursos pedonais acessíveis de acordo com os requisitos técnicos referidos.....	55
5.4. Planos de Acessibilidade e Mobilidade.....	55
5.4.1. Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa.....	55
5.4.2. Plano de Mobilidade Sustentável de Faro.....	58
5.4.3. Plano de Acessibilidade e Mobilidade Pedonal – O caso da Cidade de Faro.....	61

5.5.4. Critérios de Implementação de uma Rede de Percursos Pedonais de Qualidade – O caso do Centro Histórico de Faro.....	63
5.5. Projetos e intervenções no espaço público dos centros urbanos ou históricos - Outros casos de estudo ...	67
Capítulo 6 PROJETO DE UM PERCURSO HISTÓRICO-CULTURAL ACESSÍVEL NO NÚCLEO HISTÓRICO VILA ADENTRO.....	74
6.1. Análise e caracterização da área de estudo	74
6.1.1. Localização e enquadramento	74
6.1.2. Condicionantes legais.....	78
6.1.3. Génese e evolução do espaço público do Núcleo Histórico Vila Adentro	79
6.1.4. Edifícios, espaços e elementos que valorizam/potenciam a vivência do espaço público	85
6.1.5. Pavimentos, mobiliário urbano e sinalética	89
6.1.6. Avaliação da acessibilidade e mobilidade do espaço público	92
6.1.7. Transporte público coletivo e outros tipos de mobilidade urbana suave	99
6.1.8. Vegetação, evolução e situação atual	102
6.1.9. Síntese das análises	105
6.2. Proposta de intervenção.....	108
6.2.1. Programa	108
6.2.2. Conceito e estratégias de intervenção.....	108
6.2.3. Estudo Prévio e Faseamento - Proposta	111
Capítulo 7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	128
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	
ANEXOS	

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1.1 - SÍNTESE DA METODOLOGIA.....	4
FIGURA 3.1 - RUA DO MUNICÍPIO E RUA DE S. ANTÓNIO, EM FARO, COMO EXEMPLOS DE ESPAÇO DE CIRCULAÇÃO.	14
FIGURA 3.2 - LARGO DA PONTINHA E JARDIM CATARINA EUFÉMIA, EM FARO, COMO EXEMPLOS DE ESPAÇO DE PERMANÊNCIA.....	14
FIGURA 3.3 - EXEMPLOS REPRESENTATIVOS DA DIVERSIDADE HUMANA.....	20
FIGURA 5.1 - LISTA DE AVALIAÇÃO DO CARÁCTER EM CONTEXTO DE SALVAGUARDA E REABILITAÇÃO. [FONTE: BRANDÃO, 2008].....	38
FIGURA 5.2 – DESENHOS REPRESENTATIVOS DAS NORMAS TÉCNICAS DOS PASSEIOS E CAMINHOS DE PEÕES. [TELES, 2009].....	43
FIGURA 5.3 - DESENHOS REPRESENTATIVOS DAS NORMAS TÉCNICAS DAS ESCADARIAS NA VIA PÚBLICA. [FONTE: TELES, 2009].....	44
FIGURA 5.4 - DESENHOS REPRESENTATIVOS DAS NORMAS TÉCNICAS DAS ESCADARIAS EM RAMPAS E RAMPAS. [FONTE: TELES, 2009].....	44
FIGURA 5.5 - DESENHOS REPRESENTATIVOS DAS NORMAS TÉCNICAS DAS PASSAGENS DE PEÕES À SUPERFÍCIE. [FONTE: TELES, 2009].....	45
FIGURA 5.6 - DESENHOS REPRESENTATIVOS DAS NORMAS TÉCNICAS DAS PASSAGENS DE PEÕES DESNIVELADAS. [FONTE: TELES, 2009].....	45
FIGURA 5.7 - ÁBACO DE DETEÇÃO DE OBSTÁCULOS. [FONTE: LANDIM, 2014].....	47
FIGURA 5.8 - DESENHOS REPRESENTATIVOS DAS NORMAS TÉCNICAS DAS CALDEIRAS DAS ÁRVORES. [FONTE: TELES, 2009].....	47
FIGURA 5.9 - SOLUÇÕES POR TIPOLOGIA DE PERFIL EM RUAS COM UM SENTIDO DE TRÂNSITO. [FONTE: TELES, 2014].....	52
FIGURA 5.10 - SOLUÇÕES POR TIPOLOGIA DE PERFIL EM RUAS COM DOIS SENTIDOS DE TRÂNSITO. [FONTE: TELES, 2014].....	53
FIGURA 5.11 - SÍNTESE DO PROCESSO METODOLÓGICO DO PLANO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE PEDONAL DE FARO. [FONTE: GIL, 2014].....	61
FIGURA 5.12 - CORREDOR DEFINIDO PELA ACAPO, PROPOSTO NO PLANO MOBILIDADE SUSTENTÁVEL DE FARO. [FONTE: GIL, 2014].....	62
FIGURA 5.13 - TIPOS DE PAVIMENTOS UTILIZADOS NAS INFRAESTRUTURAS PEDONAIS. [FONTE: LANDIM, 2014]..	65
FIGURA 5.14 - MAPA DE AVALIAÇÃO DA ACESSIBILIDADE DAS INFRAESTRUTURAS PEDONAIS DO CENTRO HISTÓRICO DE FARO, ÁREA DE ESTUDO 4. [FONTE: LANDIM, 2014].....	65
FIGURA 5.15 - MAPA DE AVALIAÇÃO DA ACESSIBILIDADE DAS INFRAESTRUTURAS PEDONAIS DO CENTRO HISTÓRICO DE FARO, ÁREA DE ESTUDO 6. [FONTE: LANDIM, 2014].....	66
FIGURA 5.16 - REPRESENTAÇÃO ESQUEMÁTICA DO RECONHECIMENTO DAS CONDIÇÕES DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE EXISTENTES NO CENTRO URBANO DE GUIMARÃES. [FONTE: FONTES <i>ET.AL</i> , 2012].....	68
FIGURA 5.17 - ESQUEMAS CONCEPTUAIS DA PROPOSTA DE INTERVENÇÃO DO CENTRO URBANO DE GUIMARÃES [FONTE: FONTES <i>ET.AL</i> , 2012].....	68
FIGURA 5.18 - SOBREPOSIÇÃO DE PASSEIOS A CRIAR SOBRE OS PASSEIOS EXISTENTES NO CENTRO URBANO DE GUIMARÃES. [FONTE: FONTES <i>ET.AL</i> , 2012].....	69
FIGURA 5.19 - PERCURSOS ACESSÍVEIS PROPOSTOS PARA O CENTRO URBANO DE GUIMARÃES. [FONTE: FONTES <i>ET.AL</i> , 2012].....	69
FIGURA 6.1 - LOCALIZAÇÃO DAS ÁREAS DE INTERVENÇÃO NOS NÚCLEOS HISTÓRICOS - ESTUDOS DE REABILITAÇÃO URBANA. [FONTE: PAULA & PAULA, 1993].....	74
FIGURA 6.2 – IDENTIFICAÇÃO DO PERCURSO A INTERVIR NO NÚCLEO HISTÓRICO VILA ADENTRO.	74
FIGURA 6.3 - REDE CULTURAL DE PERCURSOS PEDONAIS, PERTENCENTE À REDE DOS PERCURSOS PEDONAIS ESTRUTURANTES DA CIDADE DE FARO. [FONTE: GASPAR & ROSA, 2008].....	75
FIGURA 6.4 - SÍNTESE DA EVOLUÇÃO URBANA DE FARO. [FONTE: PAULA E PAULA, 1993].....	79
FIGURA 6.5 – QUATRO PERÍODOS DETERMINANTES NA EVOLUÇÃO DA ESTRUTURA URBANA DA VILA ADENTRO. [PAULA E PAULA, 1993].....	80

FIGURA 6.6 - FORMAÇÃO, PERÍODO FENÍCIO, GREGO E CARTAGINÊS (SÉC. VIII AC. - SÉC. III AC.). [FONTE: PAULA & PAULA, 1993].....	80
FIGURA 6.7 - DE ENTREPOSTO A URBE, PERÍODO ROMANO E VISIGÓTICO (SÉC. III AC. - SÉC. VIII DC.). [FONTE PAULA & PAULA, 1993].....	80
FIGURA 6.8 - DENSIFICAÇÃO URBANA, PERÍODO ÁRABE (SÉC. VIII - SÉC. XIII). [FONTE PAULA & PAULA, 1993]	81
FIGURA 6.9 - ESTRUTURAÇÃO URBANA (SÉC. XIII - SÉC. XV). [FONTE: PAULA & PAULA, 1993]	82
FIGURA 6.10 – VILA ADENTRO NO SÉCULO XVII. [FONTE: PAULA & PAULA, 1993].....	82
FIGURA 6.11 - ESQUEMAS DE EVOLUÇÃO DO LARGO DE SÃO FRANCISCO. [PAULA & PAULA, 1993].....	83
FIGURA 6.12 – SITUAÇÃO DAS INTERVENÇÕES AO NÍVEL DA REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO DOS NÚCLEOS HISTÓRICOS DE FARO. [FONTE: CMF, 2011]	84
FIGURA 6.13 - MORFOLOGIA URBANA DA VILA ADENTRO. [FONTE: CMF, 2011)	85
FIGURA 6.14 – EXEMPLO DE PLACA INFORMATIVA ATUAL COM ELEVADO ESTADO DE DEGRADAÇÃO. [FONTE: CMF, 2015].....	89
FIGURA 6.15 - LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO DAS SITUAÇÕES DE SUBDIMENSIONAMENTO OU INEXISTÊNCIA DE PASSEIO NO ARCO DO REPOUSO, NA RUA COMANDANTE FRANCISCO MANUEL E NA RUA DO CASTELO. [12/03/2015].....	93
FIGURA 6.16 - LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO DAS SITUAÇÕES DE PAVIMENTO IRREGULAR/DEGRADADO E DE LANCIS COMO OBSTÁCULO/BARREIRA, NO LARGO DE SÃO FRANCISCO E NA RUA DO TREM. [12/03/2015]... 93	93
FIGURA 6.17 - LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO DAS SITUAÇÕES COM OBSTÁCULOS FIXOS À CIRCULAÇÃO PEDONAL, NOMEADAMENTE ILUMINAÇÃO PÚBLICA, SINALÉTICA, SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO, CONTENTORES E TAMPAS NO PAVIMENTO NA RUA COMANDANTE FRANCISCO MANUEL ÁRVORES NO LARGO DA SÉ. [12/03/2015] 94	94
FIGURA 6.18 - LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO DAS SITUAÇÕES COM OBSTÁCULOS MÓVEIS/TEMPORÁRIOS À CIRCULAÇÃO PEDONAL, NOMEADAMENTE ESTACIONAMENTO ABUSIVO, ESPLANADAS E OBJETOS DECORATIVOS DOS ESTABELECIMENTOS. [12/03/2015].....	94
FIGURA 6.19 - FOTOGRAFIA AÉREA DA VILA ADENTRO E ENVOLVENTE PRÓXIMA.....	103
FIGURA 6.20 - PERCURSO DAS 4 PORTAS, DESENHO ESQUEMÁTICO DO CONCEITO DE INTERVENÇÃO.....	109
FIGURA 6.21 - ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO.	110
FIGURA 6.22 - IDENTIFICAÇÃO EM PLANTA DOS LIMITES DE VELOCIDADE.	111
FIGURA 6.23 - ANTES E DEPOIS DA PROPOSTA DE INTERVENÇÃO DO CENTRO DE CIÊNCIA VIVA.	112
FIGURA 6.24 - ANTES E APÓS A PROPOSTA DE INTERVENÇÃO DA RUA DA PORTA NOVA.....	113
FIGURA 6.25 - INDICAÇÃO DO CANAL DESTINADO A CICLISTAS, NA RIBEIRA DAS NAUS, EM LISBOA.....	113
FIGURA 6.26 - ANTES E APÓS A PROPOSTA DE INTERVENÇÃO NO JARDIM DAS MURALHAS, NO LARGO DE SÃO FRANCISCO.	114
FIGURA 6.27 - ANTES E DEPOIS DA PROPOSTA DE INTERVENÇÃO DO ARCO DO REPOUSO.....	115
FIGURA 6.28- LIGAÇÕES PEDONAIS ENTRE A VILA ADENTRO E O LARGO DE SÃO FRANCISCO E LOCALIZAÇÃO DAS PASSADEIRAS SOBRELEVADAS.	115
FIGURA 6.29 - APÓS A PROPOSTA DE INTERVENÇÃO DE PASSADEIRA SOBRELEVADA JUNTO AO ARCO DO REPOUSO.	115
FIGURA 6.30 - PERFIL E PLANTA DAS PASSADEIRAS SOBRELEVADAS.	116
FIGURA 6.31 - PROPOSTA DE INTERVENÇÃO DA CMF PARA A ÁREA FRONTAL AO MUSEU MUNICIPAL, NA PRAÇA D. AFONSO III. [FONTE: CMF]	116
FIGURA 6.32 - ANTES E APÓS A INTERVENÇÃO NO LARGO DA SÉ.....	117

ÍNDICE DE TABELAS

TABELA 3.1 - TIPOLOGIAS E CARACTERÍSTICAS DOS ESPAÇOS LINEARES E NÃO-LINEARES DO ESPAÇO PÚBLICO URBANO. [FONTE: DIAS (2014)]	15
TABELA 3.2 - METODOLOGIA DE DIAGNÓSTICO DE VALORES IDENTITÁRIOS DO ESPAÇO PÚBLICO. [FONTE: BRANDÃO, 2008, ADAPTADO DO PROJECT FOR PUBLIC SPACE].....	18
TABELA 5.1 - SOLUÇÕES PARA OS DIFERENTES TIPOS DE BARREIRAS URBANÍSTICAS E ARQUITETÓNICAS. [FONTE: ADAPTADO DE TELES, 2014]	48
TABELA 5.2 - AÇÕES PROPOSTAS NO ÂMBITO DA RESOLUÇÃO DOS PROBLEMAS IDENTIFICADOS NO DIAGNÓSTICO DO PLANO MOBILIDADE SUSTENTÁVEL DE FARO. [FONTE: ADAPTADO DE GUERREIRO <i>ET AL.</i> (2008)]	60
TABELA 5.3 - EXCERTO DA PROPOSTA TÉCNICA DE CONSTRUÇÃO. [FONTE: LANDIM, 2014]	66
TABELA 6.1 - SÍNTESE DAS LINHAS ESTRATÉGICAS PARA A CONCRETIZAÇÃO DOS OBJETIVOS PROPOSTOS NO ARU. [FONTE: CMF, 2011]	79
TABELA 6.2 - ANÁLISE SWOT DA ÁREA DE ESTUDO ADAPTADA DO ARU VILA ADENTRO (CMF, 2011).....	105

ÍNDICE DE PEÇAS DESENHADAS

ANÁLISE E CARACTERIZAÇÃO

01. Localização da área de estudo e da área de intervenção
02. Toponímia, Património Histórico-Cultural e Serviços
03. Pavimentos, Mobiliário Urbano, Sinalização Rodoviária e Sinalética
04. Avaliação da Acessibilidade e Mobilidade do Espaço Público
 - 04a. Domínio Pedonal, Domínio Automóvel e respetivos Fluxos
 - 04b. Barreiras e Obstáculos nas diferentes Tipologias de Espaço
 - 04c. Visibilidade e Acessos
05. Transporte Público Coletivo e Modos Suaves
06. Vegetação
07. Síntese das análises

PROPOSTA

08. Estudo Prévio - Plano Geral
 - 08a. Centro de Ciência Viva
 - 08b. Porta Nova
 - 08c. Porta do Castelo
 - 08d. Arco do Repouso
 - 08e. Praça D. Afonso III
 - 08f. Largo da Sé
 - 08g. Largo do Castelo

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO I – Características Técnicas das Infraestruturas Pedonais. (Gil, 2014)

ANEXO II – Domínio de aplicabilidade das diversas medidas de Acalmia de Tráfego. (Landim, 2014)

ANEXO III – Projeto de requalificação do acesso Arco da Vila. (CMF)

ANEXO V – Projeto de colocação/substituição de placas identificativas em Edifícios Classificados, em Vias de Classificação e em Edificações Notáveis. (CMF, 2015)

1

INTRODUÇÃO

1.1. Âmbito do projeto

O tema do presente projeto é a reabilitação da rede de percursos pedonais, ao nível do espaço público do núcleo histórico Vila Adentro, na cidade de Faro, no Algarve, resultando este estudo numa proposta de um Percurso Histórico-Cultural Acessível desenvolvido e apresentado à Câmara Municipal de Faro (CMF). A degradação do espaço público e do edificado que tem ocorrido na Vila-Adentro, provoca fortes impactos, tanto nas questões de acessibilidade e mobilidade urbana, como na legibilidade do espaço público.

Este núcleo histórico aporta importantes elementos que dão uma forte identidade à cidade e constitui a área central que organiza estrategicamente todo o desenvolvimento do tecido urbano. Em toda a sua área são visíveis os impactos causados pelo homem, principalmente pela falta de manutenção, que se agrava com o facto de o seu tecido não estar adaptado aos atuais modos de deslocação, contribuindo para os processos de desertificação desta área. As ruas e espaços deste tipo de zonas históricas foram projetados a pensar num único modo de deslocação, o pedonal. Mas com o aparecimento do automóvel, iniciaram-se fortes pressões nestas áreas, que contribuíram não só para a degradação, do seu edificado e do seu espaço público, mas também para o aparecimento de vários conflitos entre o automóvel e o peão. Este tipo de problemas normalmente afasta os visitantes e os residentes, agravando assim a situação de aparecimento de devolutos.

Todos estes impactos negativos tendem a desvalorizar os centros históricos, como espaços de excelência, sendo este um dos temas de reabilitação mais interessantes e mais importante para o desenvolvimento de uma cidade. A reabilitação do Núcleo Histórico Vila-Adentro, ao nível da sua legibilidade, acessibilidade e mobilidade urbana, permite devolver a essência e o significado dos seus elementos à cidade, constituindo assim uma importante oportunidade para que Faro possa reclamar a sua centralidade, principalmente no que toca às questões socioeconómicas e culturais. Ao atingir este fim, a vivência do espaço público na Vila-Adentro irá melhorar consideravelmente, contribuindo assim para a valorização do património histórico-cultural e de toda a malha que se ergue no interior das muralhas. Para que isso seja possível é necessário ter em conta os Planos de Acessibilidade considerados para esta área de estudo, criando condições físicas que favoreçam a acessibilidade e mobilidade no espaço público e clarificando quais as prioridades, em relação à circulação pedonal e viária, nas diferentes zonas da área de intervenção.

1.2. Objetivos

Para a elaboração de uma proposta coerente e estruturada, foram definidos objetivos de apoio ao desenvolvimento da mesma, após a delimitação do tema, estabelecendo-se como objetivo principal a elaboração do **Projeto de um Percurso Histórico-Cultural Acessível no Núcleo Histórico Vila-Adentro**, de forma a assegurar a acessibilidade e mobilidade das suas redes pedonais e a legibilidade do espaço público.

O objetivo principal estabelecido reparte-se assim, por um conjunto de objetivos específicos, que irão contribuir para alcance e sucesso do objetivo principal.

Em primeiro lugar terá de ser construída (1) uma base teórica sobre o tema em questão, que irá sustentar o desenvolvimento das análises e da proposta. Será feita uma revisão das bases conceptuais inerentes à proposta, nomeadamente os conceitos de acessibilidade, mobilidade, mobilidade urbana e legibilidade, seguindo-se da reunião de informação acerca da importância destes conceitos em contexto do espaço público urbano e de áreas mais antigas ou centros históricos e dos problemas que normalmente aí ocorrem no âmbito desta temática. Por fim serão analisados diferentes estratégias e soluções de atuação que se devem ter em conta aquando a sua intervenção, dando como exemplo alguns planos e casos de estudo.

Os elementos anteriores permitirão compreender (2) quais os aspetos que se devem ter em conta na caracterização e análises da área intervenção, sendo fundamental reunir informação sobre antecedentes ou estudos já realizados para a cidade de Faro no âmbito desta temática, a génese e evolução da Vila-Adentro, as condições da situação atual, identificando a sua caracterização biofísica e cultural, as suas potencialidades/oportunidades, problemáticas/riscos que apresenta e as disposições legais que incidem sobre a área de estudo.

Por fim será (3) desenvolvida a fase de proposta ao nível do Estudo Prévio, tendo em conta todos os elementos referidos anteriormente, assim como algumas propostas da Câmara Municipal de Faro, para algumas das áreas do núcleo histórico Vila-Adentro e que já se encontram aprovadas ou em fase de execução.

1.3. Metodologia

O desenvolvimento de um estudo profundo e complexo exige o estabelecimento de uma metodologia que oriente todo o processo desde a pesquisa, passando pela análise e diagnóstico, terminando na proposta (Figura 1.1).

A primeira fase, apoiada na pesquisa de fontes bibliográficas, pretende esclarecer os conceitos e elementos que suportam teoricamente as questões de acessibilidade e mobilidade

no espaço público dos centros históricos, assim como os problemas, as estratégias e soluções que se devem ter em conta. A análise comparativa das estratégias e soluções executadas noutros casos de estudo, permite compreender quais as que melhor se encaixam no presente caso de estudo. Assim como os diferentes PPA e respetivos objetivos e estratégias. Estes elementos constituem um guia para as tomadas de decisão na fase de proposta.

Numa segunda fase, inicia-se a execução dos elementos que estão diretamente relacionados com o Núcleo Histórico Vila Adentro, fazendo-se uma análise da evolução do espaço e da sua situação atual (sistemas, estruturas e elementos presentes), que intercala a área que compreende a Área de Reabilitação Urbana (ARU) Vila Adentro, e a área de intervenção proposta pela CMF, que corresponde a uma rede pedonal no interior dos limites da ARU Vila Adentro. As análises e caracterização da área de estudo e da área de intervenção irão basear-se essencialmente em elementos relacionados com o enquadramento da área de intervenção, com a estrutura cultural, social e urbana, com os problemas de acessibilidade e mobilidade existentes, com a vegetação e com as condicionantes legais, através de pesquisa bibliográfica, mas também através de visita e trabalho de campo. O resultado dessa análise irá traduzir-se num conjunto de elementos que serão considerados os mais relevantes no âmbito desta temática, resultando numa síntese e diagnóstico ao Núcleo Histórico Vila Adentro, no âmbito da acessibilidade e mobilidade do seu espaço público.

A terceira fase, tem como apoio toda a informação recolhida e produzida anteriormente, produzindo um proposta que dê resposta aos problemas identificados e às questões colocadas. Esta fase, assim como a fase de análises, terá como base, cartografia disponibilizada pela CMF, que será trabalhada a diferentes escalas (variando entre 1:1500 e 1:200).



Figura 1.1 - Síntese da Metodologia.

2 BASES CONCRETUAIS

parte I – Enquadramento teórico-concetual

A **acessibilidade** é definida como “*a qualidade do que é acessível, facilidade na aquisição, na aproximação*” (Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, [s.d.]) ou “*como a facilidade de alcançar bens, serviços, atividades e destinos, que podem ser definidas como oportunidades*”. (Litman, 2011)

De acordo com o Conceito Europeu de Acessibilidade, citado por Landim (2014, p.7), a acessibilidade também pode ser definida como “*a característica de um meio físico ou de um objeto que permite a interação de todas as pessoas com esse meio físico ou objeto e a utilização destes de um forma equilibrada, respeitadora e segura. Isto significa a igualdade de oportunidades para todos os utilizadores ou utentes, quaisquer que sejam as suas capacidades, antecedentes culturais ou lugar de residência no âmbito do exercício de todas as atividades que integram o seu desenvolvimento social ou individual*”.

Por sua vez, o CCPT (1990), considera que a acessibilidade é uma característica básica do espaço construído e abrange a capacidade de chegar, entrar, alcançar, comunicar, sair e utilizar os edifícios, as lojas, os locais de trabalho ou os parques. Desta forma, a acessibilidade contribui para a participação ativa da população nas atividades sociais, culturais e económicas, motivo pelo qual o espaço urbano foi planeado. E segundo Lopes (2011) acessibilidade é a capacidade do meio para proporcionar a todos uma igual oportunidade de uso, de forma direta, imediata, permanente e o mais autónoma possível.

A acessibilidade, é neste sentido, uma condição essencial para o meio urbano, visto que permite a integração de qualquer pessoa, qualquer que seja a sua capacidade física ou motora, no espaço onde vive e frequenta.

Numa forma geral, uma das principais características das cidades é o **acesso**. Lynch (1981) refletiu sobre o facto de as cidades terem sido construídas por razões simbólicas ou de defesa, e a forma como rapidamente se percebeu que a melhoria de acesso que estas proporcionaram, é uma das suas principais vantagens. Por isso o acesso tem sido bastante trabalhado na área do planeamento. O autor considera diferentes perspetivas no que toca a estas questões de ter acesso a algo, considera o acesso a outras pessoas, o acesso às atividades humanas, o acesso aos recursos materiais, o acesso a locais e o acesso à informação. Este último tem-se mostrado um requisito fundamental numa cidade, e o autor considera que “*o acesso à informação pode ser uma chave emergente para a qualidade do ambiente*”. (Lynch, 1981, p.185)

Teles (2015) também apoia a versatilidade deste conceito de acesso ou acessibilidade e acrescenta, que este é **multidisciplinar e transversal**, sendo abrangido por diversos setores

de gestão quotidiana de um território, implicando o relacionamento de diversos departamentos e divisões municipais. É também importante referir que o conceito de acessibilidade articula-se com o planeamento dos espaços urbanos e não deve ser confundido com a eliminação pontual de barreiras¹, que vão surgindo pontualmente no tecido urbano.

Gonçalves (2006), ao citar Simões (2002), também refere que a acessibilidade não é só um problema do âmbito social, mas também do desenvolvimento sustentado das cidades e defende que a mobilidade dos cidadãos deve ser entendida como um fator a considerar no planeamento, desenvolvimento e gestão urbana, envolvendo todos aqueles que são responsáveis pelo ambiente urbano. Gonçalves (2006) ainda acrescenta que a evolução do conceito de acessibilidade no âmbito do projeto do espaço urbano, principalmente já no virar do séc. XX para o séc. XXI, passou a considerar a diversidade da existência humana, como um princípio a ter em conta na concretização da melhoria das condições de acessibilidade, em detrimento da consideração das necessidades específicas de determinadas categorias de pessoas. Como tal, afirma-se que o funcionamento humano e a diversidade humana são essenciais para o sucesso de um plano ou projeto de acessibilidade e mobilidade urbana.

Atualmente este é um tema que não só interessa às pessoas com deficiência, mas sim a todos as pessoas que usufruem do espaço público e por isso a acessibilidade deve ser pensada como a concretização de um direito. (Ribeiro, 2014) Por essa razão, cada vez mais os países desenvolvidos, têm apresentado uma crescente preocupação com o acesso a paisagens específicas, devido às suas qualidades sensoriais, ao seu significado simbólico e às oportunidades que oferecem para atividades recreativas. (Lynch, 1981)

Por sua vez a **mobilidade** é definida como a *“qualidade ou propriedade do que é móvel ou do que obedece às leis do movimento”*. (Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, [s.d.]

Já o IMTT (2011, p.62) entende por mobilidade *“a capacidade individual de deslocação em função das necessidades e do interesse em viajar dos indivíduos. Os meios de transporte disponíveis e a acessibilidade proporcionada pelo sistema de transportes influenciam a mobilidade, bem como as características individuais e o contexto familiar dos indivíduos”*.

¹ Barreira é *“todo o tipo de obstáculo ou condicionante, de carácter natural ou artificial, arquitetónico ou não, que constitua um problema de acessibilidade e mobilidade”*. (Gonçalves, 2006) No ambiente urbano as barreiras são consideradas como arquitetónicas ou urbanísticas, que definem-se como fixas ou móveis e normalmente resultam da má organização do espaço, tanto pela deficiente gestão do espaço público como pelo incumprimento das leis em vigor. (Teles, 2014)

A **mobilidade urbana** é a condição que possibilita e facilita o deslocamento de pessoas e de cargas no espaço urbano, e está diretamente relacionada com as condições das vias de acesso e as possibilidades de circulação. (Ribeiro, 2014)

A acessibilidade e a mobilidade são conceitos que se complementam, porém existe uma diferença entre eles. A mobilidade no espaço urbano refere-se ao deslocamento e à circulação, enquanto a acessibilidade possibilita o alcance dos diferentes espaços públicos e privados da cidade, considerando as diferentes formas de deslocação.

No entanto a mobilidade não se prende só ao conceito de deslocamento, mas também considera as relações do indivíduo com o espaço, com os objetos e os meios disponíveis para o deslocamento. E por essa razão é importante considerar os processos históricos, para que possamos entender como determinada cultura ou sociedade se relacionava com espaço e como esse espaço atendia aos seus desejos e às suas necessidades. (Ribeiro, 2014)

Teles (2014) acrescenta ainda que as perspetivas de exclusão de mobilidade são enormes desafios ao futuro do planeamento das cidades, tendo em conta que a cidade dever ser projetada incluindo estes novos conceitos, descartando a ideia de eliminação de uma simples barreira, dando lugar a um sistema de continuidade. As “*imobilidades*”² que desenham os territórios urbanos constituem um problema para o desenvolvimento sustentado das vilas e das cidades, e é urgente que a acessibilidade e mobilidade para todos seja um fator a ter em conta no planeamento, desenvolvimento e gestão nas diferentes escalas (nacional, regional e local). Atualmente, verifica-se que “*muitas vezes, as imobilidades são o reflexo da ausência total dos planos estratégicos definidores das principais orientações que se pretendem realmente para a cidade. Esta total ignorância abre brechas à desorganização, à criação de uma cidade não pensada, não desejada, enfim, à construção de uma não cidade*”. (Teles, 2014, p.91)

Neste sentido, a legislação internacional e nacional tem vindo a mostrar uma maior preocupação com a acessibilidade da população em geral, sobretudo aquela que apresenta uma mobilidade reduzida ou condicionada, considerando a acessibilidade aos espaços públicos e aos edifícios, quer de carácter público, quer de carácter privado. Em Portugal, a legislação que apoia estas questões, é o Decreto-Lei nº163/2006 de 8 de Agosto³, do Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social, e constitui a base de praticamente todos os **Planos de Promoção de Acessibilidade** (PPA), desenvolvidos em território português. Este

² Conceito referido por Teles (2015) para descrever os problemas da falta de acessibilidade e mobilidade urbana.

³ O Decreto-Lei nº136/2006 de 8 de Agosto surgiu no sentido da necessidade de atualização do Decreto-Lei nº123/1997 de 22 de Maio. (Gonçalves, 2006)

DL define as condições de acessibilidade (normas técnicas) que se devem ter em conta no projeto e na construção dos espaços públicos, equipamentos coletivos, edifícios públicos e habitacionais, visando “*a construção de um sistema global, coerente e ordenado em matéria de acessibilidades, suscetível de proporcionar às pessoas com mobilidade condicionada condições iguais às das restantes pessoas*” (IMTT, 2011, p.55)

Os principais objetivos dos PPA passam por (1) criar territórios sociais inclusivos, (2) evitar assimetrias territoriais de exclusão, (3) envolver todos os agentes locais, (4) desenhar cidades e vilas sem barreiras, com mais qualidade do ambiente urbano e mais competitivas e por fim (5) democratizar os territórios. Para cumprir estes objetivos é essencial planificar as ações, hierarquizar as intervenções prioritárias, aumentar a qualidade dos projetos e gerir de forma mais eficaz os recursos humanos e financeiros.

Dos PPA, destaca-se o **Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade** (PNPA), pois constitui um instrumento estruturante das medidas que permitem a realização dos direitos de cidadania das pessoas, especialmente daquelas com mobilidade reduzida ou condicionada. Destas medidas, os **Planos Municipais de Promoção da Acessibilidade** (PMPA), são considerados fundamentais, pois são aqueles que definem e caracterizam as ações necessárias para a eliminação das situações que dificultem ou impossibilitem a utilização dos espaços públicos e equipamentos coletivos, num determinado Município. (IMTT, 2011) A elaboração dos PMPA, representam, desde 2009, a mudança do paradigma da acessibilidade em Portugal e constituem uma enorme oportunidade para os municípios que consideram as políticas de planeamento e gestão da acessibilidade, em detrimento daqueles que ignoram tal abordagem. (Teles, 2009)

Aqui já entram as questões das escalas de intervenção, que partem desde da análise da legislação e realização de planos mais abrangentes, como por exemplo o PNPA e os PMPA, para os projetos de intervenção dos lugares e áreas prioritárias identificados nesses planos. Estes processos, realizados a diferentes escalas, contribuem para a realização de diferentes tipos de PPA, que por sua vez serão essenciais para a intervenção em escalas mais locais, visto que definem medidas estratégicas de acessibilidade para territórios concretos. (Teles, 2009)

Teles (2015) ainda acrescenta, que em relação aos estudos realizados no âmbito dos PPA, deverão ser considerados os seguintes elementos: espaço público, edificado, transportes, informação e comunicação/design e as novas tecnologias de informação e comunicação, denominada infoacessibilidade.

No capítulo 5, este tema será desenvolvido mais aprofundadamente, através da revisão bibliográfica de alguns PPA, em diferentes casos de estudo.

Como podemos verificar, muitos têm sido os contributos para a evolução destes conceitos e para a crescente importância que estes têm no planeamento de uma cidade. No entanto existem outros que estão intimamente relacionados com os anteriores e são igualmente importantes para a compreensão destas matérias.

As comunidades que se encontram bem adaptadas ao peão são caracterizadas, de uma forma geral, segundo o LTNZ (2007), por um conjunto de conceitos, que serão aplicados, analisados e desenvolvidos nos diferentes capítulos do presente relatório. Em primeiro lugar, o autor faz referência ao conceito de acessibilidade, já definido anteriormente, e que é visto como *“a facilidade de acesso dos peões, aos principais locais atractores das deslocações”*. Os outros conceitos mencionados pelo autor são a:

Legibilidade: facilidade com que as pessoas, intuitivamente, conseguem orientar-se no espaço urbano através da sinalização existente.

Conetividade: compreende o acesso direto aos usos do solo e às interfaces de transporte que se pretendem ligar ou conectar.

Conforto: ausência da presença do ruído de tráfego e outros impactes ambientais, considerados negativos, incluindo os motivados pela deficiente qualidade das infraestruturas pedonais que podem tornar desconfortável a circulação dos peões;

Agradabilidade/atratividade: qualidade que um percurso tem para estimular a interação social, através da presença de elementos de referência;

Segurança do tráfego: forma como os potenciais conflitos e/ou riscos de acidente foram consideravelmente minimizados/evitados;

Segurança urbana: qualidade ambiental do desenho urbano entendida no sentido de serem aplicados princípios para se desencorajar comportamentos antissociais (violência, crime);

Universalidade: grau de inclusividade das infraestruturas pedonais, designadamente se estas consideram todos os tipos de utentes (invisuais ou com outra deficiência permanente);

Gonçalves (2006) dá ainda destaque ao facto de que por vezes não é possível adequar todos os espaços edificados (e não edificados), que respeitem todos os critérios de acessibilidade para todos e por isso deve-se considerar mais dois conceitos, a **adaptabilidade** e a **interatividade**. Ao citar o SNR (1994), Gonçalves (2006, p.103) define adaptabilidade

como “*a aptidão de um espaço ao seu fácil reordenamento sempre que tal seja necessário ou à inclusão de um qualquer elemento em qualquer altura*” e define interatividade como “*a aptidão de um espaço em termos de evolução da utilização, considerando a liberdade de opção e decisão do utente sobre a organização funcional e formal do espaço*”.

Estes conceitos pressupõem que se deve projetar espaços públicos e equipamentos coletivos de modo a que, posteriormente, caso seja necessário proceder a algum tipo de adequação dos mesmos às necessidades dos seus utilizadores, estas ocorram de forma imediata, eficaz e com poucos encargos financeiros.

3

ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NO ESPAÇO PÚBLICO URBANO

parte I – Enquadramento teórico-concetual

3.1. Conceito de espaço público

“O espaço público é a cidade e a história da cidade é a do seu espaço público.”
(Borja e Muxí, 2003, p. 15)

Segundo Brandão, Carrelo e Águas (2002), citado por Gonçalves (2006), o espaço público é por definição toda a área exterior, não edificada, de livre acesso e uso coletivo, integrada num espaço mais vasto, o espaço urbano. O espaço urbano é caracterizado pelo domínio de infraestruturas e de edificações, onde o uso do solo se destina essencialmente à construção.

Por sua vez, Dias (2014) ao citar Zhang, et. al. (2010), refere que antigamente o espaço público exterior era mais vivido, pois possuía uma função mais forte, no que toca a atividades políticas, religiosas e comerciais. Admite que o conceito atual de espaço público é bastante vago e que cada vez mais apresenta formas muito diversificadas, como praças, ruas comerciais, áreas verdes confinantes ou pequenos jardins. No entanto, apesar da evolução do espaço público e do seu conceito, as atividades ligadas à circulação, ao comércio e ao encontro continuam a existir. Como tal a autora divide o espaço público em dois espaços distintos: o **espaço de circulação** (Figura 3.1), reservado à circulação de peões e veículos e ao acesso de atividades, e que é definido pela morfologia do terreno, pelas redes de interligação e distribuição da circulação e pela forma dos espaços; e o **espaço de permanência** (Figura 3.2), que é essencialmente uma espaço de estar urbano, de permanência pública ou privada, onde ocorre a apropriação por parte das atividades e podem ser distinguidos como pavimentados ou não pavimentados (espaços verdes).



Figura 3.1 - Rua do Município e Rua de S. António, em Faro, como exemplos de espaço de circulação.



Figura 3.2 - Largo da Pontinha e Jardim Catarina Eufémia, em Faro, como exemplos de espaço de permanência.

Os espaços públicos de circulação, são considerados pela autora os espaços públicos lineares e os espaços públicos de permanência são considerados os espaços públicos não-lineares. Cada um apresenta diferentes tipologias de espaço público, presentes na Tabela 3.1.

Tabela 3.1 - Tipologias e Características dos Espaços Lineares e Não-Lineares do Espaço Público Urbano. [Fonte: Dias (2014)]

TIPOLOGIAS DE ESPAÇOS PÚBLICOS		CARACTERÍSTICAS
ESPAÇOS PÚBLICOS LINEARES		
RUAS	Passeios	Zonas onde os peões se movimentam, paralelamente às vias de veículos motorizados.
	Ruas exclusivamente pedonais	Vias para uso exclusivo dos peões, equipadas com mobiliário e vegetação.
	Ruas com alguns condicionamentos	Vias para percursos exclusivos a alguns tipos de veículos, como transportes públicos, veículos de emergência ou dos residentes.
	Ruas condicionadas a tráfego	Vias que privilegiam a circulação pedonal.
	Caminho-de-ferro	Vias que interligam partes da cidade através de uma rede de caminho-de-ferro urbano.
FRENTES RIBERINHAS		Espaços livres, pedonais, de lazer ou de recreio, marginais a rios ou mares.
ESPAÇOS PÚBLICOS NÃO LINEARES		
LARGOS E PRAÇAS	Largos e praças centrais	Espaços derivados da confluência de ruas.
	Outros	
PARQUES	Parque central ou urbano	Fazem parte da estrutura verde urbana.
	Parques médios	
	Parques de bairro	
	Parques de pequenas dimensões	
PARQUES DE DIVERSÕES		Zonas de recreio para a comunidade, equipados com jogos para as crianças, bancos e sombreamento para adultos.
ESPAÇOS LIVRES COMUNITÁRIOS	Jardins	Espaços verdes de bairro.
	Parques	Podem incluir jardins e áreas equipadas para lazer e recreio.
ESPAÇOS LIVRES DE BAIRRO		Zonas que incluem espaços em fase de reconversão, como lotes vazios, escadarias ou esquinas de rua.
MERCADOS	Mercados Ambulantes	Espaços urbanos onde os comerciantes se instalam para vender os produtos.

Esta definição proposta por Dias (2014), vai ao encontro das ideias de Lynch (1981), que refere que a estrutura do espaço público apresenta diferentes tipologias, com diferentes características físicas e estabelecem diferentes relações com as pessoas. O autor divide o espaço público em dois tipos: o **linear**, que engloba as ruas/avenidas e as frentes ribeirinhas e o **não-linear** que corresponde às praças, aos largos, aos parques e os espaços livres dos bairros. É nestes espaços não lineares onde se realçam mais as atividades de sociabilização de uma população.

O conceito de espaço público não está só ligado às suas características físicas, mas também à complexidade das perceções e das relações que as pessoas têm entre si e com o meio urbano. E proferindo as palavras de Whyte (1980), citadas por Dias (2014, p.27-29), *os lugares públicos são o palco para a nossa vida pública. Eles são os parques onde as celebrações são realizadas, onde as maratonas terminam, onde as crianças aprendem as habilidades de um desporto, onde as estações são marcadas e onde as culturas se misturam.*

Estes lugares são as ruas e calçadas na frente de residências e empresas, onde os amigos vão encontro de outro e onde as trocas sociais e económicas ocorrem. São os espaços públicos que dão identidade às cidades e sem bons espaços públicos, não poderão haver grandes cidades.

Como tal o espaço público é o espaço de representação, onde a sociedade se torna visível, do uso coletivo, da solidariedade, da justiça, da coesão social, do encontro e intercâmbio e do direito à centralidade, acessibilidade e mobilidade para todos. É também aqui que as relações entre os habitantes, o poder e cidadania se materializam e se expressam na conformação das ruas, das praças, dos parques, dos lugares de encontro e dos monumentos. A cidade é entendida como um sistema de redes de espaços de uso coletivo, onde ocorre a sua apropriação por partes das pessoas e permitem o passeio e o encontro. Estes espaços coletivos organizam e estruturam a cidade, tanto no âmbito físico da expressão coletiva, como da diversidade sociocultural. O espaço público é por isso, simultaneamente, um espaço físico, simbólico e político, onde a sua imagem, qualidade arquitetónica e os fatores socioculturais, políticos e ambientais determinam a promoção e qualificação do mesmo, sendo determinantes para a definição de uma estrutura urbana coerente, harmoniosa e legível.

3.2. Critérios e parâmetros da qualidade do espaço público

Brandão (2008) refere um conjunto de critérios e parâmetros que contribuem para a qualidade do espaço público. O primeiro critério de que fala é a **identidade**, pois promove o carácter formal e os significados reconhecíveis no local, os padrões característicos da cultura e do desenvolvimento local e a criação de novos elementos de diferenciação. O espaço público contém várias dimensões de identidades, que permitem um entendimento do espaço como um todo. Segundo o autor, um espaço público urbano, deve dar respostas ao nível da centralidade local, das funções e vivências quotidianas, articuladas com elementos simbólicos e evocativos de memórias identitárias. As dimensões que, segundo o autor, caracterizam a identidade de um espaço público são as seguintes:

- **Morfológica**: até ao séc. XX o espaço público baseava-se no traçado, garantindo uma relação direta entre os edifícios e a rua ou praça. Após a Carta de Atenas⁴ e o aparecimento do automóvel dá-se uma rotura - a disposição dos edifícios autónoma do espaço público. Atualmente ocorre o oposto da cidade contra a rua, e defende-se a ideia da rua como matriz do espaço público;

⁴ Carta Internacional para a Conservação e o Restauro de Monumentos e Sítios, II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos, Veneza, 1964. Adotada pelo ICOMOS em 1965.

- Visual e Percetiva: as imagens mentais que temos da cidade, quer a legibilidade do tecido urbano, quer a orientação e representação do espaço, podem ter variações do sentido cultural e estético. Existe uma diferença entre os lugares icónicos e simbólicos e os *não-lugares*⁵. Mas como nem todos podem ser considerados lugares excecionais, a qualidade genérica do espaço também pode ser considerada identitária;

- Vivencial e funcional: experiências como o conforto, a tranquilidade e o envolvimento ativo ou passivo, só são sentidas em espaços que proporcionam vida coletiva, mas também o anonimato, a privacidade e a salvaguarda da intimidade no “espaço vital” da pessoa. Além disso os aspetos temporais⁶ da utilização do espaço público também contribuem para o seu êxito;

- Social e Cultural: o espaço e as suas características formais, influencia os comportamentos em atividades. As necessidades psicológicas, a segurança, o sentido de pertença, a autoestima, a expressão estética e comunicativa e a arte são índices da humanização da paisagem e da inclusão na esfera pública;

- Económica e legal: as pessoas conferem vitalidade ao ambiente urbano, sendo este um espaço de fluxos económicos. Aqui são consideradas algumas condições, nomeadamente, a propriedade dos espaços, tende em conta o que se deve conservar do espaço herdado; os elementos legais, que fazem a gestão da mudança e dos fatores processuais; e as condições de mercado, que analisa a viabilidade económica em função de uma procura, a disponibilidade de meios de investimento e a validade do retorno.

O autor ainda considera que é necessário ter em conta a forma como percebemos o espaço e de que forma lhe atribuímos valor identitário. Os valores de identidade do espaço público podem ser intrínsecos, onde é dado o exemplo de “valor da vida”, mais frequentemente são valores relativos, muitas vezes dependentes do contexto, da cultura ou da época onde se inserem. Estes valores são normalmente intangíveis, que se manifestam no espaço público como o valor de pertença ao lugar, valor emocional ou sentimental, valor estético ou valor simbólico. A perceção social do valor identitário do espaço, ou seja, o seu “*reconhecimento como tendo carácter único e especial*” (Brandão, 2008, p.25) é fundamental para a qualidade e competitividade urbana e apoia-se em atributos de: legibilidade – identidade, distinção como elemento; estrutura – identidade na relação do elemento com

⁵ Segundo Augé (2005), o *não-lugar* é um lugar que não é relacional, que não é identitário e não é histórico. Materializa-se nas autoestradas, nos aeroportos e nas grandes superfícies.

⁶ O autor entende como aspetos temporais, o dia e a noite, o permanente, o temporário e o efémero.

outros e com o observador; e significado – identidade de elementos distintivos em relação a referências claras.

Brandão (2008) ainda considera uma metodologia de diagnóstico dos valores identitários do espaço público (**Erro! A origem da referência não foi encontrada.**), dos quais destaca o acesso, o conforto, a atividade e sociabilidade como atributos determinantes para este diagnóstico. Desta forma é possível avaliar os valores intangíveis, seja por indicadores ou seja pela percepção que os utilizadores têm com a sua relação/ligação com os atributos do espaço, tendo em conta que *“a imagem da cidade não é em si mesma a identidade, mas é algo que se vai configurando em resultado de percepções da identidade”*. (Brandão, 2008, p.26)

Tabela 3.2 - Metodologia de diagnóstico de valores identitários do espaço público. [Fonte: Brandão, 2008, adaptado do Project for Public Space]

Acessos e ligações - É acessível e bem ligado a outros lugares? <ul style="list-style-type: none">• Pode-se avistar o lugar à distância e tem-se uma visão larga a partir dele?• Tem boas vistas - contemplar - ver (verdes, pessoas, mar, movimento)?• Há uma ligação fácil entre o espaço e edifícios adjacentes?• Os passeios têm ligação fácil-contínua a áreas adjacentes?• Há opções variadas para chegar ou sair (carro, autocarro, metro, bicicleta)?
.....
Conforto e imagem - É confortável e projecta boa imagem ? <ul style="list-style-type: none">• Qualidade funcional (andar, estar, sentar, falar)?• O espaço causa uma boa impressão? Há motivos a fotografar?• Há espaços suficientes para sentar à sombra, ao sol?• A área parece segura? Terá vigilância regular?• Os peões dominam os veículos no uso do espaço, ou o inverso?
.....
Usos e actividades - É atractivo para as actividades das pessoas? <ul style="list-style-type: none">• Há pessoas usando o espaço ou está vazio?• É usado por pessoas de várias idades, sexos, culturas, deficientes?• Há vários tipos de actividades a decorrer?• Pode-se identificar alguém responsável presente ou acessível?• Há conflitos de uso (cargas-descargas, limpeza, venda ambulante, 'graffiti')
.....
Socialização e significados - É sociável, as pessoas encontram-se, identificam significados? <ul style="list-style-type: none">• Há pessoas em grupos, sorrindo, falando uns com os outros, cumprimentam-se?• Existem sinais de memórias compreensíveis (monumentos, árvores, narrativas)?• Podem-se identificar pessoas diferentes que usarão o espaço com frequência?• Há vivências sociais (festas, jogos, quiosques, cafés) e sítios de interacção?• Há uma visão de futuro, ou orgulho da comunidade, partilhado com o visitante?
.....

O segundo critério baseia-se na **continuidade** e **permeabilidade**, pois são duas características que proporcionam uma boa integração no contexto e na malha urbana, possibilitam o reconhecimento, quer diurno quer noturno, de marcos de orientação e estabelecem uma clareza de delimitações entre espaço público e privado.

O terceiro critério promove a **segurança** das pessoas e bens e da relação segura ente peões e veículos, incorpora critérios de **conforto**, utilidade e ergonomia para os utentes e

promove a **aprazibilidade** através da oferta de qualidade visual e de uma relação intensa com a envolvente.

A **acessibilidade** e **mobilidade**, os que têm maior destaque no desenvolvimento deste trabalho, constituem também eles, um dos critérios fundamentais para o sucesso da qualidade do espaço público. Permitem a oferta da facilidade de movimentação, de atravessamentos e de ligações, promovem a interligação dos padrões de movimentação (modos e percursos) e consideram as expectativas e necessidades das pessoas, ao usufruírem o espaço, sem exclusões.

O quinto critério baseia-se na **diversidade** e **adaptabilidade**, que dizem respeito à flexibilidade para adaptação a diversos usos e futuras mudanças, à compatibilidade com a escolha de diferentes serviços e equipamentos e à promoção de diversidade formal e alternativas de vivências.

Por sua vez, a **robustez** e **resistência**, são outras das características do espaço público, que permitem não só a adequação ao uso, desgaste e elementos do clima, adequação à prevenção do vandalismo e ao maior tempo útil de vida possível, diminuindo a manutenção.

Em último lugar, há a questão da **sustentabilidade**, que abrange a dimensão económica, que avalia a sua viabilidade; a dimensão ambiental, que dá preferência aos mínimos impactes ecológicos, na construção e na manutenção; a dimensão social, que aporta as aspirações e necessidades das pessoas e promove a equidade; e por fim a dimensão cultural, que diz respeito ao reconhecimento dos significados, com clareza e consistência.

3.3. Importância dos modos suaves na promoção de padrões de mobilidade mais sustentáveis em contexto urbano

São considerados modos suaves, os modos de transporte e deslocação não motorizados e incluem o “andar a pé”, bicicleta, skate, patins em linha ou outros modos semelhantes. (IMTT, 2011)

Nas últimas décadas, as políticas de planeamento têm-se concentrado no uso do veículo privado, negligenciando sobretudo os peões e os ciclistas. A maior percentagem de deslocações, no espaço urbano, passou-se a fazer através do automóvel, não havendo espaço nem condições para os modos suaves. No interior dos conjuntos urbanos, destaca-se a ausência de um desenho urbano adequado, seguro, atraente, como a principal causa da redução de deslocações a pé e a inexistência de deslocações por bicicleta. (IMTT, 2011)

A importância das redes de modos suaves tem sido cada vez mais reconhecida, principalmente no que toca às redes pedonais e ciclovias, como uma forma de promoção de mobilidade sustentável. Ao recorrer a estes tipos de deslocação, verifica-se uma significativa

redução do impacto negativo provocado pelos transportes, contribuindo desta forma para o bem-estar e saúde da população. Como é referido pelo IMTT (2011), no Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes, existem diversos estudos internacionais que demonstram que o modo pedonal é o mais eficiente nas deslocações até 1km, enquanto a bicicleta é a opção mais eficiente para deslocações até 4 km, verificando-se que é mais rápido que o automóvel, neste tipo de situações. Isto porque, numa deslocação de automóvel deve-se considerar não só o tempo de viagem, como também o tempo de acesso ao veículo e a procura de estacionamento. Tendo em conta que cerca de metade dos trajetos urbanos têm menos de 3 km, os autores ainda concluem que os modos suaves representam uma alternativa viável aos modos motorizados, e como tal é necessário criar condições de mobilidade e acessibilidade para promover a sua utilização.

3.4. O desenho inclusivo ou o desenho universal no projeto do espaço público urbano

A conceção de espaços desumanizados, resultante dos processos de industrialização, foi um dos principais problemas para a falta de acessibilidade e mobilidade das cidades e contribuíram não só para a redução e minimização dos canais de circulação pedonal como também dos contínuos essenciais da estrutura ecológica, ambiental, lúdica e recreativa de uma



Figura 3.3 - Exemplos representativos da diversidade humana.

cidade. A idealização da figura humana foi outro fator que permitiu que durante anos não se tivesse em conta a ideia de diversidade humana. (Gonçalves, 2006)

Foi nesse sentido que se procurou no desenho universal, a resposta aos problemas de acessibilidade e mobilidade que hoje experienciamos.

O conceito de **desenho inclusivo** ou **desenho universal**⁷ consiste em assegurar os direitos de igualdade para todos, no âmbito das questões de acessibilidade e mobilidade. Tem como principal objetivo criar diferentes ambientes e produtos acessíveis, que possam ser percebidos, entendidos e utilizados por todos, sem que seja necessário recorrer a adaptações ou soluções específicas para apenas um

⁷ O conceito de desenho inclusivo ou universal surgiu da ideia de “*design for all*” (“desenho para todos”), em 1997, nos EUA, desenvolvida pelo Centro para o Desenho Universal da Universidade do Estado da Carolina do Norte, no âmbito de um projeto designado Estudos para a Promoção do Desenvolvimento do Desenho Universal. Este projeto teve como propósito a criação de um guia de desenho universal e uma lista de princípios que contou com a participação de várias instituições e profissionais de várias áreas. (Landim, 2014)

determinado número de pessoas. (CE, 2001). Como tal, é seguro afirmar que o desenho universal pressupõe a diversidade humana e atende a todas as necessidades individuais, de acordo com as características de mobilidade de cada pessoa, evitando assim a discriminação das pessoas com necessidades específicas através de soluções específicas para estes casos. E, segundo Landim (2014), só desta forma é que se consegue uma plena integração das pessoas com deficiência na sociedade.

Para a aplicação do conceito de desenho universal em contexto urbano, foram desenvolvidos os **Sete Princípios de Desenho Universal**, que têm como principal objetivo guiar e conduzir as opções tomadas pelos projetistas e pelos responsáveis do meio urbano. Segundo Teles (2014) estes princípios são:

- o uso equitativo: quando pode ser utilizado por qualquer utilizador, sendo acessível e útil a todos. A utilização por parte das pessoas deve ser idêntica quando possível ou equivalente quando não o for;
- a flexibilidade de uso: quando satisfaz uma série de preferências e aptidões individuais, ou seja, o projeto deve-se adequar a qualquer tipo de utilizador;
- o uso simples e intuitivo: quando a utilização é fácil de perceber, independentemente da experiência, conhecimento, idioma, aptidões ou nível de concentração dos utilizadores;
- a informação perceptível: quando o projeto fornece eficazmente a informação necessária para orientação do utilizador, sendo esta perceptível, independentemente das suas capacidades sensoriais ou das condições físicas e ambientais;
- a tolerância ao erro: quando os enganos e as consequências das ações não intencionais são minimizados, eliminando assim as ocorrências de situações perigosas;
- o pequeno esforço físico: quando o espaço pode ser usado eficientemente, confortavelmente e com o mínimo de fadiga;
- o tamanho e espaço para aproximação: quando o tamanho e o espaço é apropriado para a aproximação, alcance, manipulação e uso, independentemente da estatura, postura ou mobilidade do utilizador.

4 **ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NO ESPAÇO PÚBLICO DOS CENTROS HISTÓRICOS**

parte I – Enquadramento teórico-concetual

4.1. Centros históricos e a sua importância no desenvolvimento urbano

Os centros históricos representam apenas uma pequena parte do tecido urbano, normalmente o núcleo central de uma cidade histórica, e são considerados as peças mais representativas da malha urbana. Constituem um espaço simbólico que identificam, diferenciam e dão identidade às cidades, sendo o resultado de constantes transformações, no qual as marcas do tempo se fazem sentir em construções e elementos que expressam valores históricos e estéticos. (Sáez, 2009; Zanirato, 2008)

Um centro histórico, é assim considerado, *uma parte do ambiente cotidiano dos seres humanos, que expressa a presença viva do passado que lhe deu forma.* (Zanirato, 2008, p.3)

Estes espaços urbanos centrais geram e promovem a deslocação numa cidade. (Landim, 2014) Isto, porque são áreas onde existe uma maior concentração de elementos marcantes, que segundo Lynch (1960) são simples elementos físicos considerados os pontos de referência exteriores ao observador e funcionam como indicações seguras do caminho a seguir.

Os elementos históricos e culturais que encontramos no centro de uma cidade, não só atraem as pessoas pela sua história e identidade, mas também facilitam a orientação e a percepção do espaço ao caminhar pelo espaço público. Por estes dois motivos, e citando Zanirato (2008), pode-se afirmar que a singularidade dos centros históricos é base de atração das mais diversas atividades, destacando-se o turismo, como uma fator de dinamismo da economia local e do seu desenvolvimento. Neste caso, o turismo dominante é o turismo cultural, que possibilita às pessoas se informarem sobre a história do local, assim como o seu património histórico-cultural, artes e instituições. Desta forma, todas as cidades consideradas históricas, ou seja, que apresentam um centro histórico, são lugares privilegiados e são, normalmente, mais procuradas, principalmente por turistas.

As recentes tendências do turismo cultural traduzem-se num valorização dos centros históricos e da cultura das populações de destino, que segundo Costa (2009) apoiam uma nova orientação cultural sustentada pela expressão *“less museums, more squares”* (*“menos museus, mais praças”*). Na sua base está o desejo de transformar o período de visita, numa experiência enriquecedora. Esta nova forma de ver o património, permite a integração do património de cariz histórico e monumental no território da cidade, exigindo-se assim um aprofundamento dos estudos para uma melhor intervenção no território urbano.

Ao longo das últimas décadas os centros históricos têm vindo a sofrer muitas pressões causadas, quer pela afluência do turismo, quer pelas novas transformações da sociedade, o

que faz com esta estrutura urbana enfrente problemas sérios que ameaçam a sua sustentabilidade. Um dos principais fatores a ter em conta é o facto de que as ruas, nestas áreas, não foram outrora desenhadas para suportar os vários modos de deslocação que existem atualmente e por isso é bastante importante desenvolver processos de planeamento e gestão de acessibilidade e mobilidade destes centros para a sua regeneração. Uma das principais medidas que pode ajudar a revitalização dos centros históricos, encorajando assim as pessoas a visitar, usar e permanecer nesses espaços, passa por promover a acessibilidade para todos, tendo em vista o turismo sustentável, uma vez que as atividades turísticas são muito importantes economicamente. (Landim, 2014)

Os centros históricos constituem então lugares estratégicos no planeamento da cidade, e como diz Descombes (1999, p.79) *os lugares preexistentes podem ser descobertos, incomodados, acordados e trazidos para o presente*, através de uma *arquitetura de lugar*, de uma construção que vai de encontro ao lugar, de diferentes visões e sensações e sobretudo as transições e transformações no território, que proporcionam experiências na paisagem. Como tal, o autor nunca demonstrou um interesse significativo na reconstrução de uma linha histórica, mas sim pelas manifestações das dinâmicas geradas por diferentes forças, atividades, eventos e atores. A dinâmica de mapear os percursos e traços em diferentes períodos, permite compreender as relações, transições e alterações do lugar no tempo.

No entanto, é fundamental compreender, que o planeamento das cidades históricas e dos seus centros não é um processo fácil, e como tal não foram só desenvolvidos instrumentos municipais e nacionais que orientam esse planeamento, mas como também existem organizações internacionais responsáveis pela orientação das políticas para esses espaços, onde são discutidas as formas mais adequadas para a intervenção dos mesmos, e que servem de bases para as políticas locais. Os documentos emitidos pela Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura -UNESCO e pelo Conselho Internacional de Monumentos e Sítios - ICOMOS, estudados no capítulo 5, são dois destes exemplos. (Zanirato, 2008)

4.2. Fatores associados ao declínio e degradação dos centros históricos e o papel da acessibilidade/mobilidade nesses processos

Existem inúmeros fatores que contribuíram para o declínio e degradação dos centros históricos. Magalhães (1997, p.114) afirma que *as consequências do nosso processo histórico urbanístico e da mentalidade por ele gerada relativamente à edificação do território*, não só levaram à degradação destes centros, como também à sua desertificação, entregando-os às

atividades terciárias e às atividades noturnas. A autora refere que o processo histórico urbanístico de Portugal é diferente do que se registou noutros países mais industrializados, pois não foi submetido à destruição da II Guerra Mundial, não acompanhado os debates e experiências que acompanharam o esforço de reconstrução das outras cidades europeias.

Este processo também é caracterizado pelas políticas de planeamento e coordenação regional, no domínio dos equipamentos e infraestruturas, que se mostraram insuficientes e ineficazes, não havendo um controlo efetivo do crescimento urbano. Isto resultou num (1) crescimento não planeado; (2) em índices de edificação excessivos, sem contemplar as áreas necessárias às adequadas infraestruturas, equipamentos coletivos e espaço públicos; (3) em loteamentos e construções ilegais e na (4) ocupação urbana em espaços fragmentados e desarticulados, onde o espaço público não é projetado nem construído e se apresenta como espaço residual da edificação, sem identidade e estrutura.

Outro aspeto, que segundo Costa (2009), tem contribuído para a desvalorização dos valores da história, urbanismo, arquitetura, arte e cidadania é o atual modelo social. A atual sociedade molda as mentalidades para uma excessiva valorização do útil e do utilizável, e para o reconhecimento do sucesso, medido em termos económicos. Desta forma, as pessoas não têm uma clara perceção do valor do património como recurso para o crescimento económico e para o desenvolvimento sustentável.

Em relação aos centros históricos, Magalhães (1997, p.114) ainda considera que *as malhas urbanas são densificadas através da sistemática subida das cêrceas sempre que substituem edifícios*, resultando na perda da imagem e das referências culturais que contribuem para o espírito do lugar e para o nosso sentimento de pertença a esse lugar. Não só a densificação dificultou a vivência nos espaços centrais, através do seu congestionamento, como também a dependência das periferias em relação ao mesmo. Estes dois fatores, conjuntamente, trazem para os centros urbanos problemas de circulação pedonal, vivência dos espaços lúdicos e das relações sociais, que por sua vez deveriam constituir a maior riqueza de uma cidade. No entanto, Zanirato (2008) defende que um dos maiores problemas que se verificou nos centros históricos, foi a priorização do veículo privado em detrimento do transporte público e das deslocações pedonais, que se fez sentir um pouco por toda a Europa, logo após a II Guerra Mundial. O automóvel foi ocupando os espaços das ruas, que se tornaram inimigas dos peões e o planeamento desenvolveu-se em torno do automóvel, marginalizando tanto o transporte público e as deslocações pedonais.

Em consequência dos problemas referidos anteriormente, a escassez de acessibilidade é um dos principais conflitos das áreas urbanas e é por esse motivo que as áreas centrais esvaziam-se, dando origem à decadência das mesmas. Esta situação é mais crítica nas cidades de média e maior dimensão, precisamente porque é aí que as distâncias são mais sensíveis, principalmente quando apresentam um sistema de transportes públicos deficiente. (Portas, 1981)

Como é referido no Manual de Boas Práticas para uma Mobilidade Sustentável (Vilão e Venâncio, 2010), a problemática da acessibilidade e mobilidade em núcleos urbanos antigos tem vindo a assumir uma relevância crescente. Porém, a atenção atribuída a estes núcleos e aos problemas de acessibilidade e mobilidade que neles se verificam ainda é insuficiente. E estes problemas são, na maioria das vezes, indissociáveis dos processos de declínio e degradação que afetam fortemente estes conjuntos urbanos. Estes processos traduzem-se no progressivo envelhecimento e declínio da população residente, na degradação e abandono do parque edificado e na perda de vitalidade do tecido comercial retalhista tradicional.

Focalizando os problemas de acessibilidade e mobilidade, Puebla (1995) e Zanirato (2008) referem que a posição central dos centros históricos, as características da sua rede viária, a concentração de atividades terciárias e a presença de edifícios com elevado valor patrimonial, são as principais causas desses problemas: (1) Os centros históricos constituem pontos estratégicos nas dinâmicas de expansão urbana, que originaram as cidades atuais (redes viárias com disposição radial), desta forma a centralidade destas áreas determinam a canalização e o atravessamento de tráfego. (2) Em relação às redes viárias, os autores consideram que os centros históricos são pouco adequados para o uso do automóvel, visto que os traçados das ruas são estreitos e tortuosos, com escassez de espaço para esse fim, outrora pensados num contexto de cidade pedonal. (3) A concentração de atividades terciárias (especialmente administrativas e comerciais) que ainda se verifica nestes centros, é outro aspeto que influencia os problemas de acessibilidade, visto que atrai um grande número de pessoas residentes noutros pontos da cidade, aumentando assim o número de deslocações para os centros históricos. Por último, (4) a presença de edifícios com valor histórico-cultural, faz destes locais importantes pontos de visita para os turistas, que por sua vez também constituem um importante “elemento perturbador”.

Zanirato (2008) ainda acrescenta que dos fatores acima referidos dependem os seguintes problemas do trânsito automóvel: (1) Contaminação atmosférica, através dos gases e poluentes provocados pelos combustíveis e que provocam a deterioração do património

edificado; (2) Contaminação acústica, provocada pelo ruído dos automóveis, que se amplificam nas ruas estreitas e e pela continuidade das fachadas dos edifícios; (3) Vibrações provocadas pelo deslocamento dos veículos que contribuem para o aparecimento e agravamento das fissuras das paredes do edificado; (4) Impacto visual provocado pelo estacionamento nas ruas, calçadas, parques e jardins, que modifica a perceção da paisagem urbana, principalmente nas áreas mais congestionadas; (5) Transformação no sentido dos lugares, traduzida na alteração das ruas e praças como lugares de paragem, passeio e conversação, para converterem-se em vias de passagem rápida, de circulação, onde deixa de existir lugar para a fruição das pessoas.

Todos estes acontecimentos constituem um problema para a conservação da qualidade do centro histórico, pondo em causa a sua qualidade e singularidade. E analisando todos eles, Landim (2014) considera que o peão é uma peça chave para a revitalização dos espaços urbanos, no contexto de sustentabilidade urbana, e por isso a existência de uma rede de percursos pedonais acessíveis é fundamental para fomentar a segurança e vitalidade económica e social de uma cidade.

4.3. A importância das redes pedonais acessíveis para a valorização do património histórico-cultural

As deslocações pedonais são fundamentais, pois constituem um dos elementos centrais do sistema de viagens. Durante uma viagem ou um deslocamento a qualquer local, mesmo quando realizado através de outros meios de transporte, privado ou público, há sempre um percurso ou uma etapa realizada a pé. (IMTT, 2011) Por essa razão os percursos pedonais são importantes na estruturação de uma cidade acessível, e fundamentalmente na valorização do património histórico-cultural de uma cidade histórica.

Os peões constituem a base da cultura urbana das cidades, e são um contributo para a vitalidade económica, social e cultural do centro urbano de uma cidade, e por isso a qualidade da acessibilidade a pé deve ser sempre garantida e como a consequente melhoria de segurança, isto porque *“a presença de pessoas na rua contribui para um maior controlo sobre a ocupação do espaço público”*. (IMTT, 2011, p.54)

Segundo Gil (2009), os percursos pedonais acessíveis caracterizam-se por apresentarem continuidade, por estarem desobstruídos ou livres de barreiras físicas, por elementos que estabelecem ligações entre diferentes elementos de uma rede pedonal e que obedecem à legislação em vigor.

As redes pedonais acessíveis, só são possíveis pela existência dos percursos urbanos que permitem as ligações entre as tipologias urbanas e as atividades e que constituem uma componente fundamental na estrutura urbana. E esta agregação dos elementos da estrutura urbana só é possível através de princípios como a continuidade, a homogeneidade espacial e arquitetónica, o reconhecimento arquitetónico e as funções públicas a elas ligadas. (Cerasi, 1990 citado por Magalhães, 2001)

Magalhães (2001) ainda refere, ao citar Maki (1964) que é necessário estabelecer ligações perdidas com o modernismo, articulando as várias partes da cidade. A ligação entre os elementos só possível segundo um conjunto de operações fundamentais, das quais dou destaque à realização de percursos sequenciais, que têm como principal função o encaminhamento das pessoas por um percurso preconcebido, organizando edifícios ou partes de edifícios ao longo de atividades funcionais. Estes percursos tanto podem ser criados no espaço urbano, como no meio rural, de modo a catalisar ou canalizar evoluções sucessivas, existentes ou criadas, ao longo deles. No entanto, ao definir o conceito de ligação, a autora afirma que para a construção de uma estrutura, é necessário estabelecer ligações entre os seus elementos. Porém a natureza das ligações pode ser variável, englobando ligações com expressão física, como é o caso dos percursos, mas também visuais ou de carácter simbólico que são extremamente difíceis de delimitar, ao nível metodológico.

É aqui que entram as questões de legibilidade e perceção do espaço, fundamentais quando estamos a intervir numa paisagem urbana com valor histórico e cultural. O conceito de legibilidade, segundo Lynch (2014), é crucial na estrutura urbana e é definida como a *facilidade com que as partes podem ser reconhecidas e organizadas numa estrutura coerente*, ou seja, uma cidade legível é aquela cujas *freguesias, sinais de delimitação ou vias* são facilmente identificáveis. Mas para compreender melhor este conceito, a cidade não deve ser considerada só por si uma cidade, mas como um objeto da perceção das pessoas.

Sáez (2009) defende que a cultura constitui um dos elementos mais importantes para a enriquecer a vivência destes centros, e tal como outras atividades, necessita de condições de acessibilidade compatíveis com a qualidade ambiental destas áreas. Como tal, o autor considera que um sistema pedonal que atravessasse a cidade histórica, pode estabelecer ligações entre os diferentes equipamentos culturais, e desta forma é facilitado o seu uso tranquilo e agradável por parte do visitante. Uma rede pedonal acessível pode, desta forma, tornar o centro histórico num centro cultural da cidade por excelência, dando-lhe um significado mais complexo do que só a ideia de *“rua dos bares e restaurantes”*. O autor ainda conclui que um

centro histórico pensado para o peão e integrado numa cidade com uma mobilidade equilibrada, conectada por uma rede pedonal associada a espaços públicos livres, permite contrariar os atuais padrões de crescimento urbano, propícios ao domínio do automóvel. Segundo Kaymaz (2013) os espaços públicos desempenham aqui um papel importante no desenvolvimento e manutenção da identidade dos espaços e das pessoas, isto porque são áreas associadas à interação social, à ocorrência de atividades de forma livre ou aos benefícios mentais e físicos do humano. A associação destes espaços às redes pedonais constitui assim um elemento fundamental no planeamento, não só dos centros históricos, como de toda a cidade. Também Portas (1981, p.160) defende alguns dos aspetos referidos anteriormente, acrescentando que *“a conservação da originalidade (de cada “terra”) exige o respeito pela dimensão existente, pela parte da cidade ou pela estrutura daí decorrente; significa continuidade dos espaços urbanísticos, das sequências de espaço que mereçam ser mantidas e a proteção dos elementos característicos do perfil dessa cidade.”* A continuidade apresenta-se aqui como um conceito essencial para a rede de percursos pedonais, pois o objetivo principal para a melhoria da acessibilidade e mobilidade é conseguir o uso contínuo do território urbano para os “não-motorizados” (o peão e a bicicleta). (Sáez, 2009)

Por outro lado existe um outro conceito que está intimamente relacionado com a identidade do lugar e a valorização do mesmo, a legibilidade. Os fatores que contribuem para a legibilidade destes espaços são a visibilidade, a coerência e a clareza. (Lynch, 1960)

Juntamente com os conceitos de acessibilidade e mobilidade urbana, a continuidade e a legibilidade contribuem assim para a valorização das redes pedonais acessíveis e para o conforto dos espaços urbanos com significado, criando conexões positivas com as pessoas e contribuindo para a perceção que estas têm dos espaços.

5

ESTRATÉGIAS E SOLUÇÕES

parte I – Enquadramento teórico-concetual

Assegurar a mobilidade da população, compatibilizando-a com a preservação do meio ambiente urbano e o património histórico-cultural, constitui uma tarefa de difícil solução nos centros históricos. (Puebla, 1995; Zanirato, 2008) No entanto a solução reside no equilíbrio entre a preservação do centro histórico e o desenvolvimento urbano necessário na cidade, assim como na conciliação das necessidades dos tráfegos automóvel e pedonal. (Landim, 2014) Não esquecendo que cada caso aconselha uma solução apropriada, tendo sempre como base a manutenção das atividades não residenciais existentes, a resolução dos conflitos entre a acessibilidade das pessoas e dos veículos e a melhoria ambiental. (Portas, 1981)

5.1. Contributo do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS) para a preservação e valorização das cidades e zonas urbanas históricas

Existem um conjunto de textos, emitidos pela Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura - UNESCO, pelo Conselho Internacional de Monumentos e Sítios - ICOMOS, pelo Conselho da Europa e pela União Europeia, que propõem condições para preservação e conservação das edificações históricas, expostas na maior parte das vezes à urbanização difusa e descontrolada, ao turismo de massas, entre outros agentes que podem ameaçar o património cultural presente nesses locais. Segundo o entendimento da UNESCO, a salvaguarda das cidades históricas deve constituir *uma obrigação para os governos e para os cidadãos dos Estados em cujo território se encontram*. Para isso, foi necessário desenvolver políticas capazes de as adaptar às exigências da vida contemporânea, sem comprometer os valores ali contidos (IPHAN, 2004, p. 221).

Em 1976, os especialistas da UNESCO emitiram uma recomendação relativamente à salvaguarda dos conjuntos históricos, na qual constou a necessidade de se tomar medidas preventivas contra os ruídos e vibrações, bem como de se evitar o tráfego local. O documento reconheceu a existência de conflitos entre os conjuntos históricos e o trânsito automobilístico e recomendou aos Estados Membros a adotarem medidas que estimulassem e ajudassem as autoridades locais a encontrar soluções para tal problema. Foi então recomendado a valorização dos deslocamentos pedonais e o estímulo à localização e ao acesso aos estacionamentos fora do perímetro delimitado para a salvaguarda. Também foi recomendado que fossem estabelecidas redes de transporte que facilitassem a circulação dos pedestres, o acesso aos serviços e o transporte público (IPHAN, 2004) No entanto esta medida só foi oficializada com emissão da Carta Internacional para a Conservação de Cidades e Áreas Urbanas Históricas ou Carta de Washington, emitida pela ICOMOS em 1997, que estabeleceu uma série de princípios para a atuação nos centros históricos.

Carta Internacional para a Conservação de Cidades Históricas e Áreas Urbanas
Históricas – Carta de Washington (ICOMOS, 1987):

A Carta de Washington diz respeito aos núcleos urbanos com carácter histórico, de grandes ou pequenas dimensões e compreende cidades, vilas, centros ou bairros históricos, que expressam os valores das culturas urbanas tradicionais. Atualmente tem-se verificado que muitas dessas áreas são ameaçadas pelo impacto do desenvolvimento urbano que surgiu com a industrialização, levando à sua degradação física. Desta forma, o ICOMOS achou necessário a preparação de uma carta internacional sobre as cidades históricas e as áreas urbanas históricas, que viesse complementar a Carta de Veneza – Carta Internacional para a Conservação e Restauro de Monumentos e Sítios (ICOMOS, 1964). Este documento define os passos necessários para a proteção, conservação e restauro dessas cidades e áreas, assim como o seu harmonioso desenvolvimento e adaptação à vida contemporânea.

Princípios e objetivos:

- Para que a eficácia da conservação das cidades e áreas urbanas históricas seja garantida, é fundamental que esta seja considerada nas políticas de desenvolvimento económico e social e de planeamento urbano e regional a todos os níveis.

- O carácter histórico e os elementos materiais e espirituais, que exprimem esse carácter devem ser preservados, considerando: as formas e estruturas urbanas; as relações entre os edifícios e os espaços verdes ou abertos; a aparência formal, interior ou exterior, respeitando a escala, o estilo, a construção, os materiais, a cor e a decoração; a relação entre a cidade ou área urbana com a sua envolvente, seja natural ou construída; e as diversas funções que adquirem ao longo do tempo.

- É fundamental considerar e encorajar a participação e o envolvimento dos residentes nos programas de conservação.

- As intervenções devem realizar-se com prudência, método e rigor, considerando os problemas específicos de cada caso particular.

Métodos e instrumentos:

- O planeamento para a conservação das cidades ou áreas urbanas históricas deve ser precedido de estudos multidisciplinares: fatores relevantes que incluem a arqueologia, história, arquitetura, técnicas, sociologia, economia; declarar os principais objetivos do plano de conservação, tendo em conta as medidas legais, administrativas e financeiras necessárias para o cumprir; garantir uma relação harmoniosa entre estas áreas e a cidade como um todo;

determinar quais os edifícios que devem ser preservados e dispensados por circunstâncias excepcionais; e por fim documentar as condições existentes.

- Recorrer à Carta de Veneza sempre que seja necessário qualquer atividade de conservação, antes de ser adotado um plano de conservação.

- É essencial a manutenção contínua para a efetiva conservação destas áreas.

- As novas funções e atividades devem ser compatíveis com o carácter histórico.

- Melhorar as habitações como objetivo básico da conservação.

- Sempre que seja necessário a construção ou adaptação de um edifício, o arranjo espacial, a escala e o tamanho do lote devem ser respeitados. A introdução de elementos contemporâneos deve estar em harmonia com a envolvente e deve contribuir para o enriquecimento da área.

- Expandir o conhecimento da história através da investigação arqueológica e preservação dos achados arqueológicos.

- Controlo do tráfego no interior da cidade ou zona urbana histórica e planeamento de estacionamento que não entrem em conflito com o seu ambiente. A construção de vias rodoviárias de maior dimensão, não devem atravessar estas zonas, mas devem melhorar o seu acesso.

- As cidades ou áreas urbanas históricas devem ser protegidas contra desastres naturais ou outro tipo de perturbações, tais como poluição e vibrações, quer para a salvaguarda do património, quer pela segurança e bem-estar dos residentes.

- Preparar informação geral para os residentes de forma a encorajar a sua participação e envolvimento.

- Todos os profissionais envolvidos na conservação devem receber formação especializada.

Princípios de La Valletta para a Salvaguarda e Gestão de Cidades e Conjuntos

Urbanos Históricos (ICOMOS, 2011):

Mais recentemente foi desenvolvido, também pelo ICOMOS (2011), um documento que veio atualizar as abordagens e considerações contidas na Carta de Washington – os Princípios de La Valletta para a Salvaguarda e Gestão de Cidades e Conjuntos Urbanos Históricos – considerando as novas exigências e contribuindo para o desenvolvimento das competências, ferramentas e atitudes das organizações e entidades responsáveis pela conservação e valorização do património, assim como o seu papel no planeamento urbano. As alterações refletem uma maior consciência sobre a questão do património histórico a uma

escala regional e não só confinada às áreas urbanas, além disso vem dar uma importância acrescida aos valores intangíveis referidos no capítulo 3.2, tais como a identidade e a continuidade, aos usos tradicionais das terras, ao papel do espaço público nas interações da comunidade e a outros fatores socioeconómicos, nomeadamente fatores de integração e ambientais. De todos os aspetos propostos no documento destacam-se os seguintes:

Crítérios de intervenção:

- Toda a intervenção deve respeitar os valores materiais e imateriais do lugar. Grandes alterações devem ser evitadas.

- Deve ter como objetivo a melhoria da qualidade de vida dos habitantes e meio ambiente.

- Cada conjunto histórico e o seu meio devem considerar-se como um todo coerente em equilíbrio, assim todos os elementos, incluindo a relação que as atividades humanas têm com o conjunto - um significado que importa respeitar. É essencial estabelecer o equilíbrio que permita manter o património inserido na plenitude da diversidade cultural e tradicional das comunidades que o habitam.

- A salvaguarda e gestão devem apoiar-se em estudos preliminares multidisciplinares com vista a determinar os valores a conservar, sendo imprescindível um conhecimento profundo do lugar.

Propostas e estratégias:

- Devem ser preservados: (1) a autenticidade e integridade materiais e imateriais da forma e aspeto (interior e exterior), da estrutura, volume, estilo, materiais e cor; (2) as diferentes funções que a cidade e os edifícios incorporaram ao longo da sua história; (3) as tradições culturais, as técnicas construtivas tradicionais, o espírito do lugar e tudo o que possa contribuir para a sua identidade; (4) as relações entre o lugar e as partes que o constituem; (5) a diversidade cultural.

- As novas funções devem ser compatíveis com o carácter, vocação e estrutura dos conjuntos ou áreas urbanas históricas, deste modo a introdução de novos usos deve permitir a manutenção dos usos tradicionais e da diversidade cultural e histórica.

- Quando for necessário adaptar os edifícios existentes, a arquitetura contemporânea se utilizada, deve ser coerente com a estrutura espacial existente, estabelecendo relações de respeito com esta, nomeadamente nas questões da forma, materiais, cores, perspetivas, para além do ponto de vista funcional.

- A instalação de equipamentos em edifícios históricos é algo que não se pode evitar devendo estar previstos nos planos urbanísticos de proteção de conjuntos e áreas urbanas históricas.

- Toda a intervenção deve orientar-se no sentido da melhoria da eficiência energética, devendo reforçar-se a utilização de fontes de energia renováveis, sempre respeitando o património.

5.2. Compatibilizar a mobilidade, acessibilidade e legibilidade do espaço público com a preservação das áreas com interesse histórico-cultural

Até aos dias de hoje, sempre houve uma tendência para tornar os espaços com história em museus do passado, e este encerramento na memória e na musealização dos conceitos de património urbano, não projetam a cidade histórica para um presente ou para um futuro e não compreendendo a articulação do que fica com o que inevitavelmente se transforma. Atualmente surge uma visão diferente da ideia de “museu do passado”, as novas teorias projetam as cidades históricas para o hoje e para o amanhã, integrando assim o antigo na contemporaneidade. (Aguiar, [s.d.]) Segundo o autor, foi o Arquiteto Gustavo Giovannoni quem propôs a primeira teoria integradora do papel da cidade histórica na cidade de hoje, e que defendia que não era possível salvá-la se esta continuasse a ser considerada o “centro da cidade”.

As soluções propostas por Giovannoni consistiam em trazer para os centros históricos novas vocações e funções compatíveis com os mesmos, adequados à sua escala, e que respeitassem os seus espaços públicos e edificados e que fossem especialmente aptos à convivialidade humana. Desta forma seria possível contrariar um “Moderno” incapaz de dominar a escala no desenho de espaços públicos, tornando-os “desertos e inumanos”. Esta adequação dos usos às potencialidades dos tipos de espaços, das escalas e formas da morfologia dos tecidos urbanos históricos, de grande valor expressivo, tornou-se a chave da conservação urbana contemporânea. (Giovanni citado por Aguiar, [s.d.])

Aguiar [s.d.] ainda considera que na teoria da conservação, cada vez mais se defende a necessidade de tratar de projetar a reabilitação nas cidades históricas caso a caso. Porque só dessa forma não será perdida a autenticidade da cidade histórica.

A acessibilidade, quando se encontra ligada ao âmbito da preservação significa uma intervenção de adaptação, onde ocorre a alteração de um bem cultural de modo a adequá-lo a um uso existente ou proposto. Este tipo de ações exige danos mínimos à estrutura e aos materiais do património cultural, bem como, aos valores que o caracterizam. (Ferreira, 2011)

Neste tipo de intervenções deve-se ter em conta o respeito à história e às pessoas, de forma equilibrada, para que o usufruto do património seja maximizado de forma positiva. Desta forma verifica-se um aumento da coesão da comunidade e consequentemente o sentimento de identificação com o património é reforçado. A acessibilidade, a mobilidade urbana e o património histórico-cultural são considerados temas muito complexos, que exigem um tratamento muito cuidadoso, visto que não existe uma receita a ser aplicada em todos os casos. Por isso é impossível desenvolver uma teoria que possa responder a todas as cidades com património e cada caso deve ser estudado em profundidade, a fim de encontrar soluções específicas e adequadas. (Borja & Muxí, 2003; Ribeiro, 2014; Costa, 2009) A singularidade de cada caso deve ter a sua diversidade valorizada através de estudos e projetos próprios, quando é desenvolvido um desenho que soluciona as barreiras existentes. Desta forma são descartadas as intervenções padronizadas. (Costa, 2009) Cada cidade deve então ser encarada como um processo singular, cumulativo e histórico, cuja forma atual resulta de uma longa cadeia de acontecimentos individuais, pois *“uma cidade só pode ser explicada através de uma história e cada cidade tem a sua própria fábula”*. (Lynch, 1981, p.307)

O património, para que seja verdadeiramente acessível, deve ser entendido de uma forma global, incluindo quer os seus aspetos socioculturais e económicos, quer os seus processos construtivos e funcionais. (Costa, 2009) Como tal, para que a eficácia e a criatividade da intervenção sejam garantidas, é importante ter um conhecimento amplo do património existente e das suas diferentes facetas, desde, o contexto histórico, tipologias, características estruturais, materiais, funcionalidade, usos, composição estética, arquitetónica e urbanística. Para isso devemos pesquisar sobre: a génese e evolução do espaço; o seu significado, simbolismo e essência; a sua envolvente; qual a melhor forma para valorizar a perceção do património (incluindo o espaço público); quais os percursos cotidianos para o uso desses espaços; e por fim quais as dificuldades e problemas quanto à acessibilidade e mobilidade urbana. (Ribeiro, 2014)

Brandão (2008), ainda complementa os aspetos referidos anteriormente, através de uma lista de avaliação do carácter em contexto de salvaguarda e reabilitação (Figura 5.1), onde são referidos os elementos que devem ser considerados e analisados, quando falamos em intervenções em lugares com identidade e história.

Figura 5.1 - Lista de avaliação do carácter em contexto de salvaguarda e reabilitação. [Fonte: Brandão, 2008]

- **Localização, população**
Compreender como o perfil social da área de contexto informa o carácter
- **Origens e desenvolvimento**
Descobrir como a área cresceu e evoluiu - a sua filiação morfológica
- **Usos existentes e prévios**
Elencar os usos que moldaram a área - grupo social, edifícios, espaço público
- **Significado arqueológico**
Peritagem eventualmente necessária para detectar traços significantes
- **Histórico arquitectónico**
Qualidade de edifícios existentes referidos a estilos e tradições dominantes
- **Edifícios de acompanhamento**
Contribuição para um conjunto e carácter da área
- **Relação de espaços**
Definição da paisagem urbana e modos de ocupação públicos e privados
- **Material existente e prévio**
Interesse de detalhes de construção local para uma aparência visual própria
- **Estruturas naturais**
Reconhecer a parte vital do ambiente natural no aspecto distinto do local
- **Relação com entorno**
Ter em conta o território - relevo, vistas, 'landmarks', traçados urbanos
- **Abandono, degradação**
Ameaças ou traços negativos existentes com impacto
- **Áreas neutras**
Assegurar oportunidades de valorização para o desenho contemporâneo

PB adapt. de English Heritage 1997

As intervenções em centros históricos não devem colocar em risco os valores arqueológicos, históricos, arquitectónicos e ambientais, que caracterizam esses lugares. Devem, no entanto, seguir um conjunto de aspetos de forma a potenciar a atratividade que valoriza a especificidade cultural e patrimonial. O bom estado de conservação dos imóveis, a limpeza da cidade e eficiência de remoção do lixo urbano, o estado do pavimento de passeios e arruamentos, a qualidade do equipamento urbano, o tipo de atividades e de entretenimento nas áreas urbanas e nos parques, a iluminação e a existência de acolhedores locais de sociabilização são alguns desses exemplos. Além disso, as questões técnicas de conservação e as razões económicas não devem influenciar maioritariamente uma intervenção de adaptação nestes espaços. (Costa, 2009)

Magalhães (1997) defende que a preservação dos elementos históricos de uma cidade é muitas vezes entendida como um obstáculo à atualização das estruturas urbanas, apresentando-se como uma forte condicionante às futuras intervenções. A autora ainda considera, ao citar Lynch, que as alterações que se realizam nestes lugares, não devem copiar os elementos do passado, mas devem considerar aquilo que é indispensável conservar. Fala-se aqui, de intervir com sensibilidade num ambiente que já existe, preservando as suas imagens

fortes, resolvendo as consequências das dificuldades de perceção e fazer sobressair as estruturas e a individualidade desses lugares.

Já em relação à resolução dos problemas de densificação dos centros urbanos, Magalhães (1997) refere um conjunto de linhas orientadoras, de forma a manter a imagem e a densidade da cidade histórica:

- Legislação sobre as densidades máximas de edificação em função da situação urbana e da relação edificado/espço público, à semelhança do que se tem feito noutros países europeus;

- Manutenção das volumetrias das edificações, aquando a recuperação de marcos históricos ou substituição por novas, indispensável para a preservação da escala e da identidade da cidade histórica;

- Regulamentação em relação à introdução de novos materiais que se revelam desajustados à situação bioclimática, e devido ao desconforto que provocam, quer no interior dos espaços públicos, quer no espaço público envolvente;

- Criação de zonas exclusivamente para a circulação pedonal, sempre que as larguras das ruas ou a existência do sector terciário o justifiquem, condicionando o estacionamento, dando-se preferência a residentes, a cargas e descargas e a transportes públicos;

- A distribuição do setor terciário deve ter em conta a capacidade das infraestruturas viárias e rede de transportes públicos, evitando a sua concentração em zonas centrais tradicionais;

- Criação de medidas para a fixação da população jovem no centro, afastando a marginalidade e evitando o crescimento das periferias.

Puebla (1995), dá como exemplo o Plano de Mobilidade da zona central de Granada, que se trata de uma nova organização de mobilidade baseada na redução seletiva do automóvel no centro histórico e de uma melhoria substancial da acessibilidade a pé e de transportes públicos que se conectam às áreas centrais. Dentro desta principal estratégia foram formuladas diferentes propostas das quais se destacam: (1) bolsas de estacionamento no perímetro exterior ao centro histórico e conexão dessas bolsas ao centro através de transportes públicos adaptados às condições do mesmo; (2) reorganização da circulação viária, restringindo o seu acesso ao principais pontos de atração do centro histórico, abrindo exceções aos residentes locais; (3) bolsas de estacionamento exclusivas para os residentes, para que desta forma não migrem para outras áreas da cidade; (4) propostas para criar novas ruas exclusivamente pedonais, tendo em conta que as ruas afetadas a estas medidas são aquelas

que apresentam maiores fluxos pedonais e menor fluxo de veículos; (5) ou propostas de coexistência, tratando-se de uma medida menos rígida e mais facilmente aceitável a ambos modos de deslocação.

Também Zanirato (2008) faz referência a um conjunto de medidas que têm sido adotadas nos últimos anos, em diferentes cidades históricas, que procuram compatibilizar a visita com a conservação do ambiente natural e construído. Muitas delas baseiam-se na restrição ao uso do transporte privado, na melhoria do transporte público e no incentivo aos deslocamentos a pé.

A autora refere alguns exemplos de intervenção que seguiram estas linhas estratégicas. Fala de Jerez de La Frontera, onde foram instaladas barreiras eletrónicas para o acesso de veículos motorizados ao centro histórico e que só dão acesso a residentes locais, que possuem controlos remotos. Nesta situação os turistas só podem circular pelo centro histórico a pé, mas não é por isso que deixam de visitar o local. Bolonha, Milão, Verona e Roma também restringiram o acesso de automóveis particulares às áreas centrais e o acesso, mais uma vez, só é livre a residentes que possuem chips nos seus veículos. A monitorização do cumprimento das regras é feita através de câmaras fotográficas que registam quem não as cumpre. Desta forma é possível controlar e garantir a eficácia das medidas tomadas. As cidades que implementaram este sistema continuam a movimentar milhares de pessoas nos centros históricos, apesar do rigoroso controlo do trânsito. Como tal, Zanirato (2008) defende que as seguintes medidas podem contribuir para uma melhoria dos centros históricos, tanto a nível de manutenção dos elementos que estruturam a cidade, como também a nível da garantia da qualidade de vida dos seus habitantes:

- Estacionamento para veículos privados no perímetro exterior do centro histórico, para receber os automóveis dos turistas que se destinam ao local, sem desestimular o fluxo da visitação;

- Estacionamento para os residentes dos centros históricos, incentivando a sua permanência nessas áreas;

- Monitorização da entrada de veículos, permitindo o acesso a residentes e ao transporte público;

- Criação de ruas exclusivamente pedonais e ruas de coexistência entre peões e transporte público;

- Transporte público que garanta o acesso ao local e que garanta a ligação entre pontos de estacionamento dos veículos privados e o centro histórico.

O controlo da mobilidade nos centros históricos tem que ser tanto uma decisão política para a conservação dos atributos desses lugares, como uma aposta na qualidade de vida das atuais e futuras gerações. Assim é evitada a deterioração da paisagem local, através de uma nova organização da mobilidade baseada na redução do uso do automóvel na cidade histórica, incentivando o uso do transporte público e o deslocamento pedonal. Assim, as memórias e histórias presentes nos elementos e edificações poderão ser preservadas por muito mais tempo. (Zanirato, 2008)

No entanto tem-se verificado resistências para a implementação dessas medidas, com argumentos contrapostos a favor da livre acessibilidade ao local, como um fator de intensificação do comércio. Entretanto, as experiências de outros lugares demonstram que a eliminação de veículos motorizados das ruas dos centros históricos, não implica a diminuição da visitação e comercialização nesses lugares. Por tudo isso há que se analisar, com prudência, o controlo da mobilidade e acessibilidade nas cidades históricas de modo a assegurar o acesso da população residente e torná-lo compatível com a conservação do meio ambiente urbano e do património cultural. (Zanirato, 2008)

A maioria das estratégias estudadas estão relacionadas com um sistema de transportes e de circulação adequados a este tipo de espaços urbanos, porém Borja & Muxí (2003) apoiam que a acessibilidade e mobilidade também dependem da diversidade e da distribuição de centralidades, da qualidade urbana e das ofertas de serviços das zonas menos atrativas, conferindo-lhes elementos que lhes proporcione identidade. Desta forma estaremos a oferecer ferramentas para que estas se tornem visíveis e atrativas.

Outro aspeto ainda pouco estudado no âmbito desta temática, e pela sua importância no contexto urbano, é a vegetação. A colocação de vegetação nas áreas pedonais, deve ser pensada para a criação de microclimas, contribuindo para a regulação climática e como um contributo para o conforto físico e visual dos seus utilizadores, e deve-se ter sempre o cuidado para que esta não se torne também um obstáculo aos peões. À semelhança do que se pretende em quase todos as áreas de intervenção no âmbito de arquitetura paisagista, deve-se dar preferência ao uso de plantas autóctones, não só para garantir a sua sustentabilidade como também para criar microecossistemas no interior da malha urbana consolidada. A vegetação é um elemento fundamental para as áreas pedonais, pois proporcionam zonas de ‘*buffer*’ entre os peões e os automóveis. (Sisman, 2013) No entanto, o uso da vegetação nos centros históricos é um assunto bastante delicado, pois quando aplicável deve estar em harmonia com a identidade do local, tanto com o espaço público como o edificado, constituindo uma

oportunidade para a sua valorização e legibilidade e não o contrário. Desta forma a introdução e gestão da vegetação nas questões de acessibilidade e mobilidade, deve estar de acordo com os objetivos e estratégias que são considerados no Plano Verde do Município. Como tal, os Planos Verdes devem ser sempre considerados nos Planos de Acessibilidade e Mobilidade.

Por sua vez o acesso à informação, que tem sido pouco referido nos documentos analisados, assume na área da história e do património uma posição muito importante. Refere-se aqui a disponibilidade de informação, através de (1) registos organizados - base de dados, (2) de estudos e projetos de interpretação (3) e de ações de valorização dos conteúdos desses registos. Estes três aspetos permitem abrir caminho a um património acessível, contrariando a limitação de deslizar pela superfície sem rumo. (Costa, 2009)

Verificou-se ainda que na maioria das situações existem escassos recursos financeiros, e é sempre dada a prioridade à acessibilidade e mobilidade do património edificado em detrimento do espaço público, como ruas e praças, e das características estéticas e visuais da paisagem urbana, deixando assim grande parte dos problemas por resolver, visto que a maior complexidade de problemas se encontra no espaço exterior livre. Por isso, verifica-se, muitas vezes, a necessidade de definir prioridades e definir o tipo de intervenção que se pretende para a área de estudo/intervenção. É neste sentido que Brandão (2008) defende que qualquer tipo de intervenção é guiado normalmente por dois sentidos de estratégias de identidade do lugar:

Estratégias de intervenção de qualificação e valorização: que se concentra *no upgrading do espaço, na sua adaptação a novas funções e requisitos da vida contemporânea (o mais frequente é o automóvel), ou a inclusão de novas valências económicas, de uso, novas tecnologias, elementos artísticos ou comunicacionais*. É necessário ter em conta que, em locais protegidos, o equilíbrio não depende única e exclusivamente do *bem protegido*, é também igualmente importante ter em conta a relação com o contexto.

Estratégia de intervenção na fundação da urbanidade: que se concentra *na conjugação de elementos (espaciais, funcionais, simbólicos) em locais carentes de atractabilidade e poder congregador dos utentes, sejam eles residentes ou visitantes, mas que a partir do predomínio visual da infra-estrutura inicial são desde logo capazes de gerar novos sentidos de identificação, clareza e coerência, a várias escalas de fundação*.

5.3. Requisitos técnicos para a implementação de uma rede pedonal acessível

A legislação que se encontra atualmente em vigor, para a resolução das questões de acessibilidade e mobilidade é o Decreto-Lei 163/2006 de 8 de Agosto. O documento que

atualmente melhor traduz os pressupostos apresentados neste DL é o guia desenvolvido e coordenado por Paula Teles (2009), **Acessibilidade e Mobilidade para Todos: Apontamentos para uma melhor interpretação do DL 163/2006 de 8 de Agosto**. Este documento clarifica a atual legislação e descodifica as normas técnicas aí presentes. A descodificação das normas técnicas, constitui a segunda parte do documento, e está organizada por diferentes áreas de atuação, desde a via pública e os edifícios e estabelecimentos em geral ou com usos específicos até aos percursos acessíveis. A presente revisão bibliográfica direcionada para o espaço público dos centros históricos e irá focar-se nas soluções apresentadas para a via pública e para os percursos acessíveis.

Segundo Teles (2009), as áreas urbanizadas devem ser beneficiadas de uma rede de percursos pedonais acessíveis, que proporcionam acesso seguro e confortável a todos os pontos relevantes da cidade, como espaços públicos de recreio e lazer e equipamentos coletivos. Esta rede deve ser contínua e coerente, devidamente articulada com as atividades e funções urbanas existentes. A rede de percursos pedonais acessíveis deve incluir:

Passeios e caminhos de peões

(1) Os passeios adjacentes às vias principais e vias distribuidoras devem ter uma largura livre⁸ não inferior 1,50 m. (2) A colocação do mobiliário urbano e outros elementos deve ser colocada numa “faixa de infraestruturas”. (3) Os pequenos acessos pedonais no interior de áreas plantadas, cujo comprimento total não seja superior a 7,00m, podem ter uma largura livre não inferior a 0,9m.

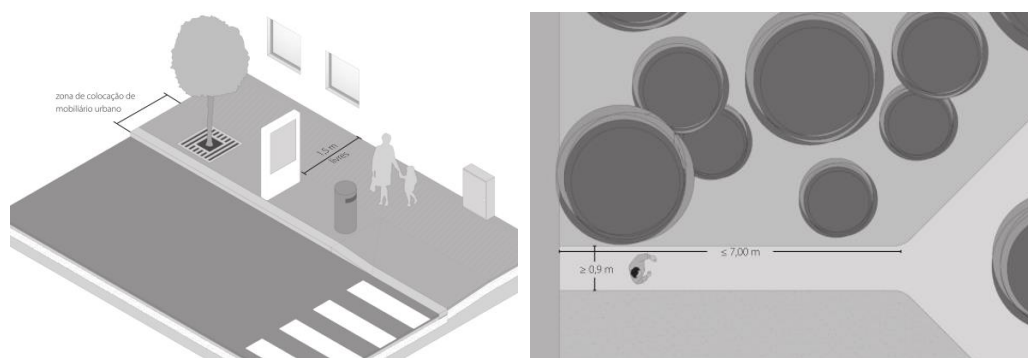


Figura 5.2 – Desenhos representativos das normas técnicas dos passeios e caminhos de peões. [Teles, 2009]

Escadarias, escadarias em rampa e rampas na via pública

(1) As escadarias devem possuir patamares, superior e inferior, com uma “faixa de aproximação”, constituída por uma material de revestimento com cor e textura diferente e

⁸ Entende-se por largura livre, um canal do percurso pedonal livre de obstáculos ou barreiras arquitetónicas e urbanísticas.

contrastante do restante piso. (2) Devem seguir as relações dimensionais, altura (espelho) x comprimento (cobertor), Figura 5.3. (3) Quando o desnível é superior a 0,40m, e tiverem uma largura superior a 3,00m, devem ter corrimão de ambos os lados ou duplo corrimão central. Se a largura for superior a 6,00 metros devem ter corrimão de ambos os lados e duplo corrimão central. (4) Nas escadarias em rampa, usadas como solução de recurso, os troços em rampa devem ter uma inclinação nominal não superior a 6% e um desenvolvimento⁹ não inferior a 0,75m ou múltiplos inteiros deste valor. (5) A projeção horizontal dos troços em rampa, entre patins ou troços de nível, não deve ser superior a 20,00m. (6) As rampas devem ter a menor inclinação possível e devem satisfazer uma das situações apresentadas na Figura 5.4. (7) As rampas, quando vencem desníveis superiores a 0,40m, e se a sua largura for superior a 3,00m, devem ter corrimão de ambos os lados ou um duplo corrimão central. Se a largura for superior a 6,00 metros devem ter corrimão de ambos os lados e duplo corrimão central.

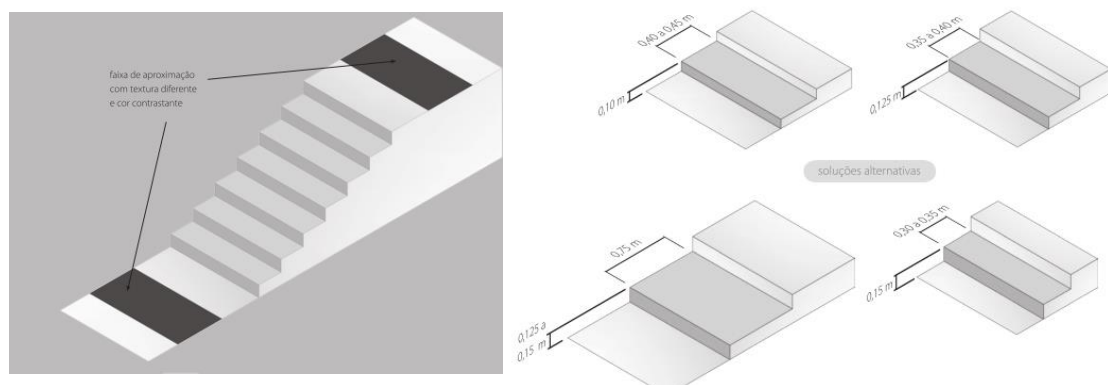


Figura 5.3 - Desenhos representativos das normas técnicas das escadarias na via pública. [Fonte: Teles, 2009]

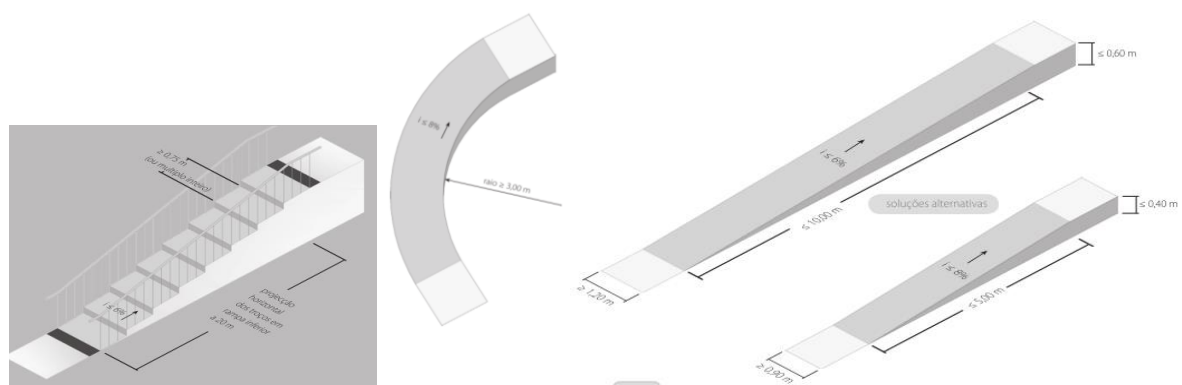


Figura 5.4 - Desenhos representativos das normas técnicas das escadarias em rampas e rampas. [Fonte: Teles, 2009]

⁹ O desenvolvimento é medido entre o focinho de um degrau e a base de outro.

Passagens de peões, à superfície ou desniveladas

(1) A altura do lancil das passagens de peões não deve ser superior a 0,02m. (2) O pavimento adjacente à passagem de peões deve ser rampeado, com uma inclinação não superior a 8% na direção da passagem, e não superior a 10% na direção do lancil. (3) Os separadores centrais das rodovias devem apresentar, no alinhamento da passagem de peões, uma largura não inferior a 1,20m e uma inclinação do piso não superior a 2%. (4) As passagens de peões devem ter os limites assinalados no piso por alteração da textura ou pintura com cor contrastante. Ter o fim e início assinalados no piso dos passeios por sinalização tátil. E ter sumidouros implantado a montante das passagens, de modo a evitar o fluxo de águas pluviais nesta zona. (5) Nas passagens de peões desniveladas, as rampas não devem ter uma largura inferior a 1,50m, e devem ter corrimão duplo, a uma altura da superfície da rampa de 0,75 a 0,90m. (6) Caso não seja viável a construção de rampas, os desníveis devem ser vencido por dispositivos mecânicos de elevação.

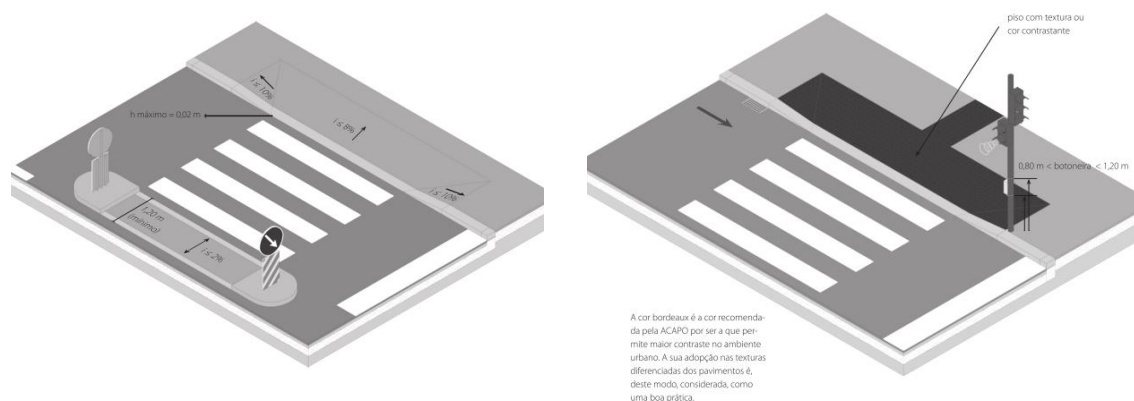


Figura 5.5 - Desenhos representativos das normas técnicas das passagens de peões à superfície. [Fonte: Teles, 2009]

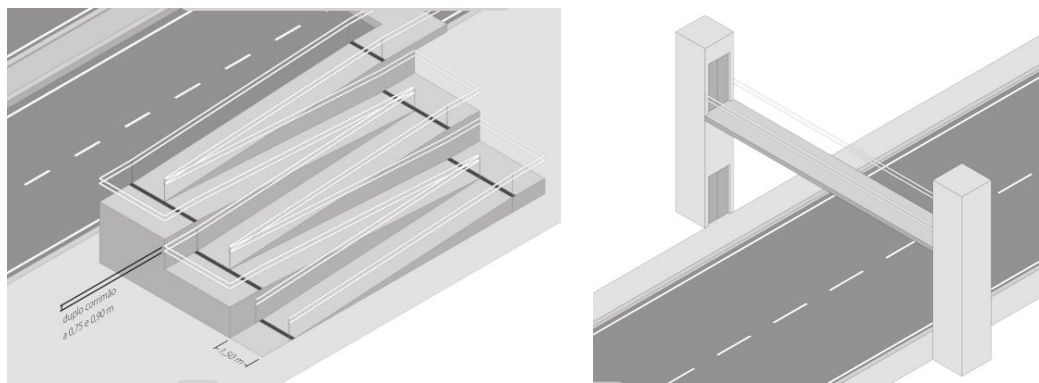


Figura 5.6 - Desenhos representativos das normas técnicas das passagens de peões desniveladas. [Fonte: Teles, 2009]

Outros espaços de circulação e permanência de peões

(1) Nos espaços de circulação e permanência de peões na via pública que não se enquadram com as tipologias anteriormente referidas, devem, sempre que possível, aplicar as normas anteriormente referidas, no que toca à incorporação de escadarias, escadarias com rampa e rampas. (2) Quando a área é igual ou superior a 100 m², deve-se ter especial atenção à drenagem das águas pluviais¹⁰ e à legibilidade do espaço, através de elementos e texturas de pavimento que permitam a indicação dos principais percursos de atravessamento.

No entanto existem outros aspetos que se devem ter em conta numa intervenção do espaço público, ainda relacionados com a rede percursos pedonais acessíveis (Landim, 2014; Teles, 2009):

Espaços para estacionamento de viaturas

(1) Deve existir 1 lugar reservado a veículos de pessoas com mobilidade condicionada, quando a lotação do estacionamento não é superior a 10 lugares; 2 lugares quando a lotação do estacionamento inclui entre 11 a 25 lugares; 3 lugares quando a lotação do estacionamento inclui entre 26 a 100 lugares; 4 lugares quando a lotação do estacionamento inclui entre 101 a 500 lugares; ou 1 lugar por cada 100 lugares em estacionamentos com uma lotação superior a 500 lugares. (2) Os lugares de estacionamento reservado devem estar localizados o mais próximo possível da rede de percursos acessíveis ou dos equipamentos. (3) As dimensões de um estacionamento reservado devem corresponder a uma largura não inferior a 2,50m e um comprimento não inferior a 5,00m. Deve possuir uma faixa lateral de acesso com uma largura não inferior a 1,00m. (4) Devem ter os seus limites demarcados por linhas pintadas contrastantes da restante superfície e devem ser acompanhados de um sinal horizontal, com o símbolo internacional da acessibilidade (com uma dimensão não inferior a 1,00m de cada lado) e por um símbolo vertical.

Pisos e os seus revestimentos

(1) Os pisos e os seus revestimentos devem ter uma superfície: estável, durável, firme e contínua¹¹. (2) Os revestimentos devem ter cores nem demasiado claras, nem demasiado escuras e ter um acabamento não polido. (3) Se existirem grelhas, buracos ou frestas no piso, tais como juntas de dilatação e aberturas de escoamento de água, que apresentem uma forma alongada, devem estar dispostos de modo a que a sua disposição mais longa seja

¹⁰ Para a drenagem das águas pluviais, deve-se recorrer a disposições técnicas e construtivas que garantam o rápido escoamento e a secagem dos pavimentos.

¹¹ Uma superfície é considerada contínua quando não possui juntas com uma profundidade superior a 0,005m.

perpendicular à direção dominante da circulação. (4) A inclinação dos revestimentos não deve ser inferior a 5% na direção do percurso e não deve ser superior a 2% na direção transversal do percurso. Todos os troços com inclinação igual ou superior a 5% são considerados rampas.

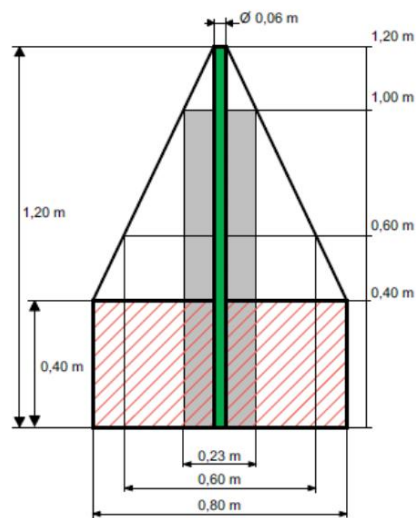


Figura 5.7 - Ábaco de deteção de obstáculos. [Fonte: Landim, 2014]

Mobiliário urbano

- (1) O mobiliário urbano presente na via pública deve assegurar que não se constituirá como um obstáculo.
- (2) A sua implementação nos passeios e nos corredores pedonais reduz a largura livre disponível e por isso, deve estar alinhado junto ao bordo do passeio e ser detetável pelos deficientes visuais, evitando assim objetos salientes e respeitando o ábaco da Figura 5.7.
- (3) Não deve obstruir o campo de visão do peão, sobretudo junto das travessias pedonais.

Elementos vegetais

(1) As caldeiras das árvores existentes presentes nos percursos pedonais acessíveis e situadas ao nível do piso, devem ser revestidas por grelhas¹² de proteção ou devem ser assinaladas por um separador, com altura não inferior a 0,30m. (2) Nas áreas adjacentes aos percursos acessíveis não devem ser utilizadas espécies que apresentem espinhos ou elementos contundentes, que sejam tóxicas, com raízes que danificam o piso e que desprendem muitas folhas, frutas ou flores que tornem o piso escorregadio. (3) Os elementos da vegetação e as suas proteções não devem interferir com os percursos acessíveis.

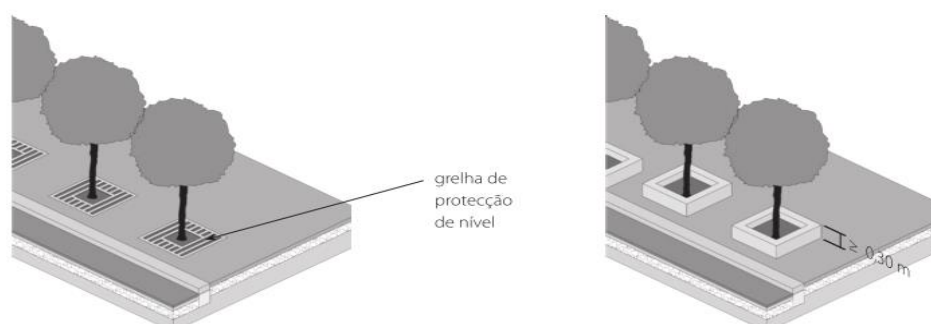


Figura 5.8 - Desenhos representativos das normas técnicas das caldeiras das árvores. [Fonte: Teles, 2009]

¹² As grelhas devem possuir características de resistência mecânicas e de fixação e as suas ranhuras devem ser perpendiculares ao sentido do movimento.

5.3.1. Soluções para a remoção de barreiras urbanísticas e arquitetónicas

Após o documento que esclarece o DL 163/2006 de 8 de agosto, das quais destaquei as normas mais relevantes a uma rede de percursos pedonais acessíveis, Teles (2014), ainda desenvolveu um outro manual de apoio para a resolução dos problemas de falta de acessibilidade e mobilidade, também este apoiado na legislação em vigor. **A Cidade das (I)mobilidades: Manual Técnico de Acessibilidades e Mobilidades para Todos**, reserva um capítulo a soluções apresentadas no DL 163/2006 aquando a presença de barreiras urbanísticas e arquitetónicas, sejam elas fixas ou móveis/temporárias (Tabela 5.1).

Tabela 5.1 - Soluções para os diferentes tipos de barreiras urbanísticas e arquitetónicas. [Fonte: adaptado de Teles, 2014]

Barreiras Urbanísticas e Arquitetónicas	Soluções
Abrigos de transportes públicos	<ul style="list-style-type: none"> - Remover ou relocalizar (nos locais que impeçam o percurso acessível) e reparar o pavimento no sítio onde estavam localizados - Colocar novo abrigo garantindo 0,80m para a entrada do mesmo, mantendo o percurso acessível nas suas traseiras. - Evitar colocar os topos do abrigo, quando não possível respeitar garantir o percurso acessível ou o acesso ao abrigo. - Aplicar o conceito de “design inclusivo” ao mobiliário urbano. (compacto, sem arestas ou elementos salientes) - A informação deve estar a uma altura inferior a 1,40m, com dimensão acessível, podendo ser dotada de informação Braille ou comunicação áudio. - A paragem deve estar sinalizada com um sinal de trânsito, criando lugares reservados, para veículos coletivos junto das plataformas. - A zona de entrada no veículo deve ser devidamente sinalizada com piso de alerta (0,80m de largura x 1,20m de comprimento), de forma a encaminhar o peão para o interior do mesmo.
Armários e bocas de incêndio	<ul style="list-style-type: none"> - Remover ou relocalizar (nos locais que impeçam o percurso acessível) e ajustar as ligações existentes. - Colocar estas estruturas preferencialmente em canais de infraestruturas, e na ausência dos mesmo, colocar junta a fachadas ou muros. - Remover estas estruturas do enfiamento da saída de passeadeiras.
Árvores	<ul style="list-style-type: none"> - Alargar o passeio ou relocalizar a árvore, de forma a garantir um canal de circulação. - A remoção da árvore deve ser a última alternativa, procedendo-se à reparação do pavimento no sítio onde estava colocada. - Plantar novas árvores nos canais de infraestruturas, de forma a facilitar a utilização do passeio, ou em sítios que não comprometa a circulação. - Definir conceptualmente os passeios como plataformas de mobilidade pedonal, só plantando árvores quando as
Caldeiras de árvores	<ul style="list-style-type: none"> - Colocação de grelhas de proteção (sem elementos projetados, com espaçamento até 0,02m e com espaços perpendiculares à circulação pedonal) - Colocar resinas compactas, desde dimensões permitem que a sua superfície seja totalmente nivelada com a cota do pavimento envolvente. - Ou criar separadores, tipo muretes, com um mínimo de 0,30m de altura, podendo também servir de bancos. - Remover as caldeiras dos locais onde não é cumprida a largura livre do passeio (1,20m), prevendo a reparação do pavimento. - Colocar as árvores e respetivas caldeiras nos canais de infraestruturas. - Definir estrategicamente planos de arborização para os diferentes arruamentos da cidade ou vila, e respetivos planos de manutenção, para que possam ser parte integrante do projeto urbano.

Fixas

Bolas, Prumos ou Mecos e Floreiras	<ul style="list-style-type: none"> - Colocar todos os elementos nos canais de infraestruturas. - Remover os elementos que impeçam que seja cumprida a largura livre do passeio (1,20m). - Aplicar o conceito de “design inclusivo” ao mobiliário urbano. (compacto, sem arestas ou elementos salientes e afunilamentos junto ao piso) e com uma altura mínima de 0,70 m.
Cabinas Telefónicas	<ul style="list-style-type: none"> - Remover as estruturas que impeçam que seja cumprida a largura livre do passeio (1,20m). - Os novos elementos, com 0,70 m, devem permitir a aproximação frontal, no qual o equipamento telefónico deve estar a uma altura entre 1,00 a 1,30 e devem estar suspensos com uma altura de 0,65 em relação ao piso. - Colocar todos os elementos nos canais de infraestruturas, localizada sempre junto de um corredor acessível.
Candeeiros de Iluminação Pública, Sinais de Trânsito e Semáforos	<ul style="list-style-type: none"> - Colocar estes equipamentos fora do canal de circulação pedonal e nunca nas zonas de acesso a passadeiras, devendo estar junto das mesmas. - Remover as estruturas que impeçam que seja cumprida a largura livre do passeio (1,20m) e a altura (2,40m), ajustando as ligações às novas localizações e procedendo à reparação do pavimento. - Os novos elementos devem ter uma altura de 2,40m. - Utilização de iluminação distinta especificamente pensada para o percurso pedonal
Ciclo-parques	<ul style="list-style-type: none"> - Remover os ciclo-parques que impeçam que seja cumprida a largura livre do passeio (1,20m). - Colocar novos ciclo-parques nos canais de infraestruturas. - Aplicar o conceito de “design inclusivo” ao mobiliário urbano. (compacto, sem arestas ou elementos salientes). - Aproveitar os locais de implantação dos ciclo-parques para colocação de painéis informativos com as rotas cicláveis.
Contentores do lixo, marcos do correio, parcómetros, MUPI's e papeleiras	<ul style="list-style-type: none"> - Remover os elementos que impeçam que seja cumprida a largura livre do passeio (1,20m), procedendo à sua recolocação em locais adequados e à reparação do pavimento - Ao colocar os contentores do lixo e papeleiras, tendo em conta a ausência de canais de infraestruturas, o seu acesso deve estar direcionado para o passeio ou o canal de circulação. - Aplicar o conceito de “design inclusivo” ao mobiliário urbano. (compacto, sem arestas ou elementos salientes), ou de design monobloco. - Colocar estrategicamente os MUPI's, facilitando a utilização do passeio e a visualização do mesmo.
Degraus/escadas	<ul style="list-style-type: none"> - A existência de degraus e rampas nunca devem comprometer a largura livre do passeio. - A largura dos lanços, patins e patamares das escadas devem ser superiores a 1,20m. - Os patamares (superior e inferior) devem ter uma profundidade maior ou igual a 1,20m e uma faixa de aproximação constituída com um material ou textura diferente. Os degraus têm cumprir as seguintes relações dimensionais: <ul style="list-style-type: none"> - Espelho: 0,10m – Comprimento: 0,40m a 0,45m - Espelho: 0,125m – Comprimento: 0,35m a 0,40m - Espelho: 0,125m a 0,15m – Comprimento: 0,75m - Espelho: 0,15m – Comprimento: 0,30m a 0,35m - Se os desníveis a vencer, forem superiores a 2,40m, as escadas deverão possuir patins intermédios com uma profundidade igual ou superior 0,70m. - Os elementos constituintes das escadas não devem apresentar arestas vivas ou extremidades projetadas perigosas. - Em desníveis superiores a 0,40m devem existir corrimãos de ambos os lados ou um duplo corrimão central, se a largura da escadaria for superior 3,00m. - Se a largura da escadaria for superior a 6,00m terá corrimão de ambos os lados e duplo corrimão central. - Para as escadarias em rampa, os troços de rampa devem ter uma inclinação nominal não superior a 6% e um desenvolvimento não inferior a 0,75m ou múltiplos inteiros desse valor. - A projeção horizontal dos troços em rampa entre patins ou entre troços de nível não deve ser superior a 20,00m. - Os corrimãos a instalar deverão satisfazer as condições previstas na referida lei.
Estacionamento	<ul style="list-style-type: none"> - Lugar com dimensão mínima de 2,50m de largura por 5,00m de comprimento. - Possuir uma faixa de acesso lateral, com pelo menos 1,00m.

Móveis ou Temporárias	para pessoas com mobilidade reduzida	<ul style="list-style-type: none"> - Contemplar uma rampa para o passeio sempre que necessário, tendo em atenção as características expostas na lei relativamente à largura, inclinação, cor e textura. - Estar devidamente sinalizado e identificado.
	Placas toponímicas	<ul style="list-style-type: none"> - Remover e realocar as placas que impeçam que seja cumprida a largura livre do passeio (1,20m) e a altura (2,40m), procedendo à reparação do pavimento. - Colocar novas placas preferencialmente em fachadas dos edifícios e a uma altura superior a 2,40m. - Aplicar o conceito de “design inclusivo” ao mobiliário urbano. (compacto, sem arestas ou elementos salientes). - Nas placas, inscrever os nomes das ruas em Braille, e coloca-las a uma altura que permita a leitura.
	Quiosques	<ul style="list-style-type: none"> - Colocar novos equipamentos de forma a facilitar a utilização do passeio, bem como a visualização do próprio quiosque. - Aplicar o conceito de “design inclusivo” ao mobiliário urbano. (compacto, sem arestas ou elementos salientes). - Todos os elementos projetados devem estar a uma altura não inferior a 2,40m. - Remover os quiosques dos locais onde impeçam que seja cumprida a largura livre do passeio (1,20m) e a altura (2,40m), procedendo à reparação do pavimento, reajustando as novas ligações e procedendo à reparação do pavimento.
	Rampas	<p>As rampas, devem possuir uma largura não inferior a 1,20m e possuir corrimão de ambos os lados e devem cumprir uma das seguintes situações:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ter uma inclinação não superior a 6%, vencer um desnível não superior a 0,60m e ter uma projeção não superior a 10,00m. - Ter uma inclinação não superior a 8%, vencer um desnível não superior a 0,40m e ter uma projeção não superior a 5,00m. <p>- As rampas em curva deverão ter o raio de curvatura superior a 3,00m, medido no perímetro interno da rampa, e a inclinação inferior a 8%.</p> <p>- O revestimento do piso das rampas, no início e no fim, deve ter faixas com diferenciação de textura e cor contrastante relativamente ao outro pavimento.</p>
	Estacionamento abusivo	<ul style="list-style-type: none"> - Reforçar a fiscalização no espaço público do município. - Aumentar as campanhas de sensibilização rodoviária, a começar pelas camadas mais jovens. - Criar canais verdes, arbóreos nos mesmos moldes dos canais de infraestruturas de forma a evitar o estacionamento abusivo nos passeios. - Criar espaços destinados ao estacionamento de proximidade, para que seja salvaguardado os lugares para pessoas com mobilidade reduzida.
	Obras ou tapumes de obras	<ul style="list-style-type: none"> - Os tapumes ou vedações das obras devem sempre garanti um percurso alternativo e as proteções devem ser livres de arestas ou elementos salientes. - Substituir os tapumes que impeçam que seja cumprida a largura livre do passeio (1,20m) e a altura (2,40m). - Reparação do pavimento após a remoção destes elementos.
Obstáculos comerciais	<ul style="list-style-type: none"> - Colocar estas estruturas fora do percurso acessível, de preferência em lugares bem marcados para o efeito. - Prever fiscalização frequente para garantir os canais de circulação obrigatórios. - Remover os objetos comerciais: como esplanadas, mostruários de artigos e vestuário, dos locais que impeçam a largura livre do passeio (1,20m). 	

Teles (2014) defende que as barreiras presentes no espaço público assumem-se como um fator muito relevante na forma como as vilas e as cidades propiciam ambientes e experiências mais ou menos agradáveis, seja a residentes ou visitantes. Por isso, a acessibilidade no meio físico urbano deve ser garantida, e é fundamental eliminar barreiras que bloqueiam muitas vezes os corredores pedonais, considerando para este fim o “desenho

universal”, que permite projetar pensando em todos os peões, independentemente das suas diferenças. (Ribeiro, 2014)

5.3.2. Soluções por tipologia de perfil de rua das áreas urbanas consolidadas

Ainda no manual A Cidade das (I)mobilidades: Manual Técnico de Acessibilidades e Mobilidades para Todos, Teles (2014) faz ainda referência à existência de cinco perfis-tipo das áreas urbanas consolidadas, definidos de acordo com os princípios e normas legais em vigor, e perfeitamente adaptáveis às vilas e cidades. Na adaptação à realidade estes perfis-tipo constituem uma matriz orientadora ao desenho de projeto, representando um conjunto de boas práticas que devem ser adaptados a cada caso de estudo.

Ruas com perfil inferior a 5,15m de largura

As ruas com estas dimensões são mais comuns nas zonas mais antigas dos núcleos urbanos, nomeadamente nos centros históricos, onde não é possível a colocação de passeios com a largura de 1,20m, como referido o DL 163/2006. Por isso, neste tipo de situações, a solução passa por tornar a rua um espaço de coexistência entre o peão e o automóvel. O peão tem sempre prioridade em toda a sua extensão, em detrimento da circulação automóvel. A criação de um canal acessível, com 1,20m de largura, ao centro da rua é a solução mais viável (esquema A, Figura 5.9).

Os materiais e as estereotomias dos pavimentos devem ser pensados especificamente para cada caso particular. O material usado na faixa de circulação pedonal ao centro deve ser sempre distinto do restante. A estereotomia do pavimento deve ser perpendicular às fachadas dos edifícios, sendo a mais indicada para o sentido da circulação, e para cumprir os propósitos da acessibilidade e mobilidade para todos.

Ruas com perfil entre 5,15 e 5,40m de largura

Para este perfil-tipo de rua deve-se considerar que ao seu centro, de 2,75 a 3m de largura, ficam reservados para a circulação automóvel e 1,20m de ambos os lados ficam reservados à circulação pedonal, correspondente aos passeios (esquema B, Figura 5.9). Esta medida só é possível para ruas com um sentido de trânsito assim como o perfil de rua referido anteriormente. Deve-se ser sempre possível a introdução de dois passeios, um de cada lado, caso contrário deve-se optar pelo primeiro perfil-tipo.

Sempre que possível a cota dos passeios deve-se encontrar ao mesmo nível da cota da zona de circulação automóvel, sendo que a sua diferenciação entre estas duas zonas, faz-se através da introdução de materiais distintivos. Também neste tipo de situações pode ocorrer situações de coexistência entre o peão e o automóvel, sendo o peão o detentor de prioridade.

Ruas com perfil entre 5,40 e 8,40m de largura

A autora refere que existe inúmeras ruas com este perfil-tipo, onde os automóveis circulam em ambos os sentidos de trânsito, e muitas vezes em detrimento da circulação pedonal. Quando estamos perante uma situação destas, deve-se reformular a circulação automóvel, passando-se a fazer sempre que possível num único sentido, tendo da faixa de circulação automóvel de 3,00m. Como consequência desta alteração, deve-se proceder a uma análise e/ou alterações no sentido de trânsito das ruas envolventes, de forma garantir as ligações necessárias e a potenciar a fluidez do trânsito. Mais uma vez, a existência de passeios de ambos os lados é fundamental, apresentando sempre uma largura de 1,20m ou 1,50m (esquema C, Figura 5.9).

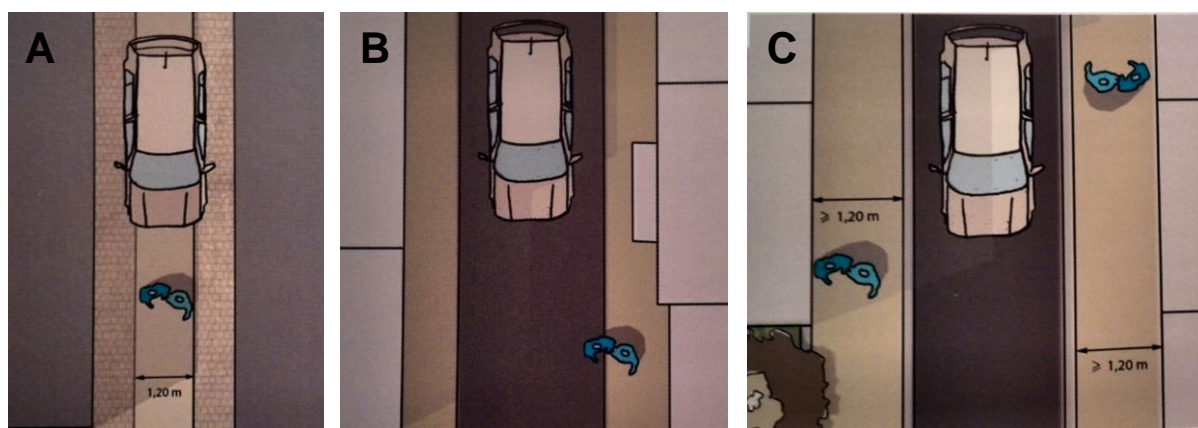


Figura 5.9 - Soluções por tipologia de perfil em ruas com sentido de trânsito. [Fonte: Teles, 2014]

A – Rua com perfil inferior a 5,15m de largura.

B – Rua com perfil entre 5,15 e 5,40m de largura.

C – Rua com perfil entre 5,40 e 8,40m de largura.

Ruas com perfil entre 8,40 e 9,60m de largura

Neste perfil-tipo de rua já é possível a introdução de duas faixas de circulação automóvel, ambas com 3,00m, e também de passeios de ambos os lados, com uma largura mínima de 1,20m ou 1,50m, como é visível no esquema D da Figura 5.10. Muitas vezes é possível que os passeios apresentem dimensões superiores às referidas anteriormente. Também nestas situações, principalmente quando estamos perante uma rua com cerca de 9,60m, é possível a introdução de uma ilha central, com largura mínima de 1,20m. Esta tem sido uma constante nas nossas cidades, principalmente nas ruas centrais. Estes separadores centrais são normalmente utilizados para a introdução de elementos vegetais.

Ruas com perfil superior a 9,60m de largura

Nas ruas, com uma largura superior a 9,60m, existem diversas possibilidades e soluções. No entanto autora faz referência a três possibilidades de intervenção. Numa

primeira solução temos uma rua com dois sentidos de trânsito, de 3,00m cada uma, com dois passeios e uma ilha central, de largura mínima de 1,20m (esquema E, Figura 5.10).

Numa segunda situação, considerada pela autora como a melhor possibilidade, pressupõe-se a introdução de um canal de infraestruturas (em vez da ilha central proposta na primeira situação), separado da circulação pedonal (esquema F, Figura 5.10). Desta forma evita-se a existência de um grande número de barreiras. Este canal comporta-se como uma barreira entre o peão e o automóvel, a qual é acentuada e beneficiada, quando se propõe a introdução de elementos verdes. O canal de infraestruturas, constitui também, desta forma, um corredor verde. O pavimento do canal de infraestruturas deve-se apresentar com um material distinto do da zona de circulação pedonal. Ao acentuar esta distinção o peão tem uma melhor perceção do espaço por onde deve circular.

Numa terceira situação, além das duas faixas de circulação automóvel e dos dois passeios, propõe-se uma zona de estacionamento lateral, com uma largura de 2,50m (esquema G, Figura 5.10). Nesta situação deve haver sempre pelo menos um lugar para pessoas com mobilidade reduzida e o estacionamento deve ter as condições necessárias para este tipo de situações.

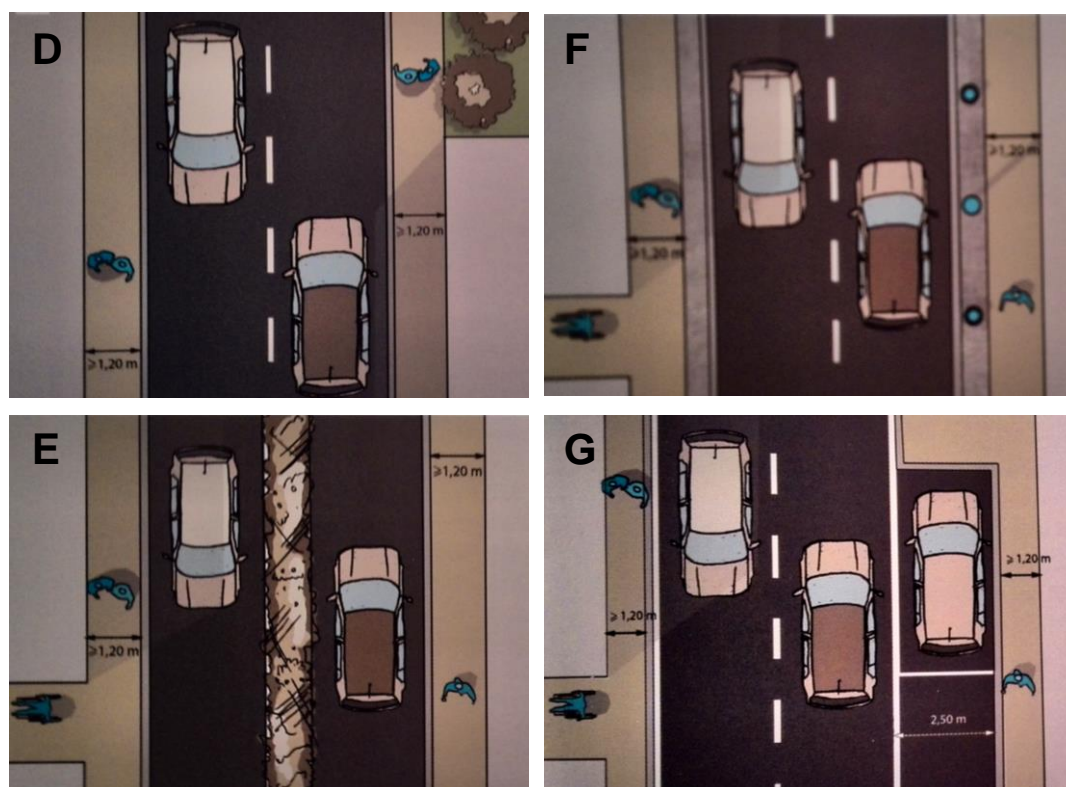


Figura 5.10 - Soluções por tipologia de perfil em ruas com dois sentidos de trânsito. [Fonte: Teles, 2014]

D – Rua com perfil entre 8,40 e 9,60m de largura.

Ruas com perfil superior a 9,60m de largura:

E – 1º solução

F – 2º solução

G – 3º solução

Cruzamentos, entroncamentos e praças

A autora ainda refere os pontos de união que fazem das ruas uma rede contínua, estando incluídos cruzamentos, entroncamentos e praças. Nestes pontos as intervenções devem ter conta um grande número de especificidades, das quais se destaca a sua geometria. O desenvolvimento de um desenho para este tipo de situações, é um processo mais complexo, que não tem uma “receita” previamente definida e deve ser assente em bases mais rigorosas e estudos mais aprofundados. Desta forma é possível encontrar uma solução mais correta e funcional para os diferentes tipos de situações.

5.3.3. Adaptação do espaço público pedonal existente

A adaptação da acessibilidade e mobilidade ao espaço público pedonal já existente pode ser muitas vezes um desafio, visto que por vezes é difícil aplicar as medidas definidas na legislação em vigor. No entanto, Teles (2014) considera um conjunto de orientações para a eliminação de barreiras, tendo em conta as suas características, aquando a resolução dos problemas da falta de acessibilidade e mobilidade em espaço urbano consolidado, e com base no DL 163/2006 de 8 de Agosto:

- Remoção de forma simples, sem obra, usando os recursos existentes nas autarquias (exemplo: realocização de um sinal de trânsito);
- Remoção através de pequenas empreitadas, tendo em conta a sua dimensão de implantação no espaço público, e/ou pela ligação às infraestruturas existentes;
- Remoção através de um desenho mais profundo, em situações significativas de ausência ou subdimensionamento de passeios.
- Necessidade de uma abordagem mais aprofundada e específica (diferente de caso para caso), em situações onde ocorre uma convergência de diferentes vias, tais como em cruzamentos, entroncamentos e praças.

Verifica-se que existem estratégias menos invasivas em relação ao espaço público existente, preservando as características do mesmo e removendo pontualmente as barreiras existentes. Este tipo de intervenções é menos dispendioso, pois resolve os problemas de forma imediata, sem a necessidade de muitos recursos. No entanto existem outras situações que requerem abordagens mais aprofundadas, devido à concentração de problemas existentes. Nestes casos não só é necessário um elevado número de recursos, mas também proporcionam uma alteração mais significativa do espaço público.

5.3.4. Impossibilidade de implementação de percursos pedonais acessíveis de acordo com os requisitos técnicos referidos

Em alguns casos não é possível garantir a acessibilidade dos percursos pedonais, respeitando as soluções técnicas descritas nos subcapítulos anteriores. Muitas destas situações são de origem urbanística ou topográfica ou até resultante de edifícios culturais e históricos. Nestes casos deve-se pedir uma derrogação de uma ou mais regras de acessibilidade, junto das entidades competentes. O pedido deve estar devidamente fundamentado e os seus motivos justificados, para que as entidades competentes aprovem os projetos ou soluções que não satisfaçam as normas técnicas do DL 163/2006. (Landim, 2014)

Um pedido de derrogação não é aceite, quando estamos perante as seguintes situações (Landim, 2014):

- As obras necessárias à execução do projeto são desproporcionadamente difíceis;
- Exijam muitos recursos económicos e financeiros, sejam eles desproporcionados ou estejam indisponíveis;
- Afetem sensivelmente o património cultural ou histórico, cujas características devem ser mantidas e preservadas.

A autora ainda refere, as impossibilidades de aplicação das normas técnicas são normalmente identificadas na fase de anteprojecto ou durante o desenvolvimento de um plano de acessibilidade pedonal, que desde da fase de diagnóstico são identificados os principais pontos de conflito e são evidenciadas possíveis impossibilidades técnicas.

5.4. Planos de Acessibilidade e Mobilidade

A mudança de paradigma nas questões de acessibilidade e mobilidade, deu-se em Portugal, a partir de 2008, com o lançamento dos PPA a nível nacional. A elaboração destes planos, não só permitiu o fornecimento de orientações específicas aos municípios, para a melhoria de condições de acessibilidade e mobilidade para todos nos seus territórios, como também contribuíram para uma análise e um diagnóstico aprofundados das debilidades a nível das barreiras arquitetónicas e urbanísticas desses mesmos territórios. (Teles, 2014)

5.4.1. Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa

O Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa começou a ser desenvolvido pela Câmara Municipal de Lisboa desde 2009, e foi publicado em 2013. A sua realização foi considerada pertinente, pois verificou-se que as condições de acessibilidade de Lisboa apresentavam insuficientes para pessoas com mobilidade reduzida e além disso permitia valorizar de forma sustentável o sector do turismo, que se encontra em crescimento. Como tal,

a sua principal missão foi clarificar as estratégias que promovem a acessibilidade na cidade, num período de 5 anos, tendo como forte presença o processo de participação pública. (CML, 2013)

O objetivo principal do Plano consiste em tornar a cidade mais acessível, adaptando as propostas aos espaços e edifícios existentes, controlando a criação de barreiras, com a intenção da mobilização da sociedade para a sua participação nestes processos. Este objetivo principal desdobra-se em objetivos específicos que consistem na (CML, 2013 cit. por Gil, 2014):

a. Prevenção da criação de novas barreiras: (a1) realização de fiscalizações necessárias para o cumprimento das leis de acessibilidade; (a2) adaptação do espaço público às novas exigências legais; (a3) verificação das obras executadas pela Câmara e desencadear uma posterior avaliação do cumprimento das normas e das boas práticas.

b. Adaptação dos espaços e edifícios já existentes: (b1) realização de um diagnóstico detalhado das necessidades de adaptação do Concelho; (b2) avaliação dos custos de adaptação do espaço e dos edifícios; (b3) identificação possíveis investidores que financiem as medidas do Plano; (b4) delinear e projetar medidas necessárias que sejam da competência da Câmara e das Entidades Municipais.

c. Mobilização e participação da sociedade na tomada de decisões: (c1) promoção da acessibilidade das infraestruturas, reunindo o esforço municipal e aumentando a eficiência e adaptação dos serviços; (c2) realização de obras de adaptação, com base no Decreto-Lei (DL) 163/2006, alertando todos o estabelecimentos particulares para o efeito; (c3) estimulação da população em geral para a sua contribuição para o processo de forma ativa.

Com base nestes objetivos foram delineadas cinco áreas operacionais de intervenção do plano, a via pública, os equipamentos municipais, fiscalização de obras particulares, articulação com a Rede de Transporte Público e desafios transversais. No âmbito deste trabalho analisou-se os elementos considerados para a área operacional Via Pública e fez-se um breve resumo dos elementos mais importantes para a proposta para a Vila-Adentro.

Segundo o Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa (CML, 2013) a acessibilidade e a segurança das redes pedonais depende de um conjunto de fatores, dos quais se destacam a visibilidade, o alinhamento, a drenagem, a iluminação e o pavimento. A visibilidade é quando se reúne boas condições de visibilidade, não só ao peão, mas também ao condutor, evitando obstáculos que a comprometam. São exemplos desses obstáculos as esquinas de edifícios ou viaturas estacionadas, que muitas vezes aumentam a insegurança e os conflitos

peão/automóvel. Por sua vez o alinhamento refere-se à relação da passadeira com percursos mais simples e diretos, pois quando maior for o desvio entre o eixo da passadeira e a linha de desejo do peão, maior será a tendência para este atravessar fora da passadeira. Um sistema de drenagem de águas pluviais eficiente também é um elemento fundamental das questões de acessibilidade e mobilidade, pois previne ou minimiza o problema do fluxo superficial das águas, principalmente nas passadeiras e nas zonas adjacentes aos passeios. A iluminação apresenta-se aqui, com um contributo não só para a mobilidade mas também a segurança pública. A importância de dispositivos de iluminação estrategicamente colocados, facilita a visibilidade dos peões e dos condutores, mitigando os conflitos entre estes e contribuindo para a segurança do peão, no que toca a atos criminosos.

Também o Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa (CML, 2013), aborda a criação ou reformulação do estacionamento automóvel como uma oportunidade. Isto porque os “acertos”, que se fazem materializam-se em obra física¹³, consistem em demolir o existente e refazer o novo, aproveitando estas situações para melhorar o espaço público e adaptá-lo às necessidades dos peões. Como tal surgem oportunidades para adaptar passagens de peões, eliminar ou reposicionar obstáculos verticais, introduzir medidas de acalmia de tráfego e sempre que possível disponibilizar ao peão um canal contínuo, regular e desobstruído com uma largura superior a 1,20 metros em toda a sua extensão. Em situações de passeios insuficientes ou inexistentes, as propostas debruçam-se pela redução da faixa de rodagem, pela eliminação ou configuração do estacionamento, pela criação de uma via mista ou de coexistência ou pela pedonalização da rua. Todas estas propostas são referidas noutros planos nomeadamente aqueles que abordam os problemas de acessibilidade mobilidade nos centros históricos.

Outro problema, também muito recorrentes nas zonas históricas são o revestimento dos passeios ou das zonas pedonais, nomeadamente a calçada considerada sem qualidade. Este assunto levanta algumas questões, muitas vezes polémicas, como por exemplo: podem mudar-se os pavimentos em toda a cidade, exceto nas zonas históricas? Quando se assume uma posição afirmativa a esta questão, deve então considerar os seguintes problemas colocados à valorização e revitalização destes centros. O primeiro problema é o do impacto da imagem urbana, onde a calçada sem qualidade não é considerada património e a sua antiguidade ou presença numa zona histórica não lhe confere nenhum valor histórico. Por isso, um pavimento mal executado e com problemas de manutenção não deve ser um fator de

¹³ Demolição e construção de troços de lancil e pequenas áreas de calçada ou de zonas de betuminoso.

valorização das zonas históricas. O segundo problema é o do impacto na vida comunitária, que está muitas vezes relacionada com o progressivo envelhecimento da população nestas zonas e como se sabe as pessoas mais idosas são as que têm mais dificuldade em lidar com a calçada. Por fim, o terceiro problema é o do impacto no turismo. As pessoas que visitam estas áreas são muitas vezes pessoas com mobilidade reduzida, e o melhoramento destas condições apresenta-se como um elemento fundamental para a competitividade das cidades como um destino turístico. Como exemplo para esta questão, o Plano dá como exemplo o caso de Barcelona. Barcelona tem definido três tipologias de pavimentos, são estes: os pavimentos que se utilizam de forma extensiva na maioria dos passeios da cidade, os pavimentos do centro histórico e os pavimentos utilizados em espaços singulares da cidade. No primeiro tipo de pavimento, o pavimento extensivo, é utilizado o “panot”¹⁴, que regulariza os passeios e assegura a homogeneidade. No centro histórico, o pavimento utilizado é pedra natural¹⁵, permitindo uma melhor integração do espaço público com o edificado e muitas vezes usado todo ao mesmo nível nas áreas exclusivas à circulação pedonal. Por último são apresentadas as pavimentações especiais, com o objetivo de diferenciar e ressaltar espaços de carácter singular, usando materiais distintos dos restantes que se podem encontrar na cidade. A escolha dos pavimentos aqui, varia consoante os materiais disponíveis e as tendências da época da intervenção. (CML, 2013)

5.4.2. Plano de Mobilidade Sustentável de Faro

O Plano de Mobilidade Sustentável de Faro (PMSF) foi desenvolvido em 2007, resultado de um protocolo estabelecido entre a Agência Portuguesa do Ambiente (APA), a CMF e a Universidade do Algarve (UALG), que ofereceu o apoio técnico e científico para o desenvolvimento do mesmo. O plano tem como área de estudo três freguesias do concelho, considerando a freguesia da Sé e de São Pedro, que constituem o perímetro urbano da cidade de Faro, e a freguesia do Montenegro, que inclui os núcleos urbanos de Gambelas, Montenegro e Praia de Faro. O principal objetivo do plano passa por melhorar a qualidade de vida dos munícipes e para materializar esse fim é necessário garantir a implementação de ações que conduzam a formas de mobilidade sustentáveis no interior da cidade (tais como andar a pé ou de bicicleta), recorrendo a modos de transporte que sejam compatíveis com o crescimento económico e permitindo a coesão social e a proteção do ambiente. (Guerreiro *et al.*, 2007)

¹⁴ Lajes de betume hidráulico, com 20x20 cm e 4 cm de espessura.

¹⁵ Arenito, com 40x60 cm ou lajes de granito

Os objetivos específicos do PMSF incluem as seguintes ações: (1) potenciar a transferência modal; (2) criar redes funcionais e atrativas para os modos suaves - peão e bicicleta; (3) conceber uma proposta integrada para os diferentes modos de deslocação; (4) adequar o espaço público em função das diferentes tipologias de mobilidade; (5) e reduzir a necessidade de deslocação através de um urbanismo de proximidade. (Guerreiro *et al.*, 2007)

Para a concretização dos objetivos foi necessário recorrer a uma análise e diagnóstico aprofundados, onde se verifica a caracterização dos transportes públicos, da estrutura e acessos viários, do estacionamento automóvel, das ciclovias e ecovia e dos espaços pedonais. Este processo permitiu tirar muitas conclusões dos quais se destacam as seguintes:

- A rede viária detém de boa acessibilidade, no entanto, perante os elevados níveis de atratividade, é frequente problemas de circulação, congestionamento e estacionamento automóvel. O fenómeno de urbanização difusa é fortemente indutor da dependência do automóvel - “o automóvel passou, não só a ser considerado uma necessidade, mas também um estilo de vida” (Guerreiro *et al.*, 2007, p.101). O tráfego rodoviário constitui, portanto, uma importante barreira física e prejudica a acessibilidade e mobilidade urbana do peão.

- Além da importância do Aeroporto de Faro (fluxos aéreos), e dos fluxos marítimos que se fazem sentir, existe uma expressão significativa do tráfego ferroviário, sendo que ambas as estações ferroviárias de Faro e Olhão encontram-se nos seus centros urbanos. No entanto, o troço da ferrovia que atravessa Faro, constitui uma importante barreira física, levando a que os seus cidadãos não usufruam da Ria Formosa.

- Por sua vez os transportes coletivos não têm respondido às necessidades da população e por isso não têm conseguido captar o mercado potencial que existe ao seu alcance.

- E por fim, apesar dos esforços por parte da CMF na eliminação de barreiras, Faro continua a ter padrões de “inacessibilidade para todos”.

Em resposta aos problemas identificados nos diagnósticos e às conclusões referidas anteriormente, foi desenvolvido um Relatório de Propostas (Guerreiro *et al.*, 2008) que complementa o PMSF, onde estão descritas um conjunto de ações que permitem materializar os objetivos definidos e resolver os problemas identificados (Tabela 5.2).

Tabela 5.2 - Ações propostas no âmbito da resolução dos problemas identificados no Diagnóstico do Plano Mobilidade Sustentável de Faro. [Fonte: adaptado de Guerreiro *et al.* (2008)]

Área de Intervenção	Ações
Urbanismo/Acessibilidades	<ul style="list-style-type: none"> - 2ª fase da variante à EN 125 (projeto de requalificação); - Variante à EN2 (via rápida de acesso a Faro); - Conclusão da 3ª circular urbana; - Promover um desenho urbano nos novos desenvolvimentos que preveja a existência de percursos pedonais e cicláveis e garanta um espaço público sustentável e a acessibilidade para todos; - Modelo urbano orientado ao transporte público, mais denso, que promova o uso misto urbano e favoreça um urbanismo de proximidade; - Passeio Ribeirinho de Faro (Bom João – Doca – Teatro Municipal) que favoreça o peão.
Transportes Públicos	<ul style="list-style-type: none"> - Melhoria da cobertura temporal e espacial da rede de transportes públicos; - Criação de novas ligações; - Ampliação da rede de abrigos nas paragens de autocarros com maior fluxo de pessoas; - Novo terminal rodoviário no limite do perímetro urbano (nascente ou norte); - Gradual adaptação dos meios de transporte às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida; - Gradual aquisição de veículos energeticamente mais eficientes e menos poluentes; - Melhoria da qualidade do serviço ferroviário, através do reforço da oferta, de intervenções ao nível do material circulante e articulação com o transporte público rodoviário.
Espaço Público e a sua afetação aos diferentes modos e funções	<ul style="list-style-type: none"> - Hierarquização das ruas a partir da distribuição modal e do uso da rede viária; - Acalmia de tráfego (zonas 50km/h) nos eixos de maior sinistralidade, com semaforização de controlo de velocidade; - Acalmia de tráfego em zonas 30km/h, com passeadeiras sobrelevadas e/ou marcação horizontal em zonas específicas; - Aumentar a superfície e a qualidade da rede pedonal, assegurando um desenho urbano que permita a mobilidade para todos, o ordenamento da circulação viária e do estacionamento; - Aumentar o número de artérias com condicionantes ao tráfego automóvel. - Plano Municipal de Acessibilidade para Todos na rede pedonal estruturante; - Corredores pedonais Acessíveis para Todos definidos pela ACAPO e APPC; - Levantamento das situações de incompatibilidade c/ vista ao cumprimento do DL 163/2006; - Projeto na área comercial da Baixa de Faro, no âmbito da UAC de Faro (unidade de acompanhamento e coordenação do programa URBCOM).
Estacionamento e Condicionamento da Circulação	<ul style="list-style-type: none"> - Construção do parque de estacionamento das Mouras Velhas; - Criação de lugares de estacionamento para bicicletas, motos, táxis, e reservas para veículos de pessoas com deficiência; - Construção de um parque de estacionamento periférico na entrada de Olhão; - Construção do silo automóvel junto ao Hotel Eva; - Ampliação das zonas tarifadas de estacionamento no centro da cidade; - Criação de lugares de estacionamento para Cargas e Descargas; - Reforço da implementação de medidas de fiscalização mais eficazes nos centros de Faro e Montenegro, nas vias estruturantes da cidade de Faro e Montenegro e nas zonas de carga e descarga.
Redes Cicláveis	<ul style="list-style-type: none"> - Implementação de percursos cicláveis na estrutura urbana consolidada e na ligação à Praia de Faro, articulados com a Ecovia; - Criação de zonas e equipamentos preferenciais para o estacionamento de bicicletas; - Conclusão da Ecovia, com ligação ao concelho de Olhão; - Plano de Redes Cicláveis.

Comunicação e Inovação

- Campanha de informação e sensibilização, através de projetos-piloto de demonstração;
- Campanhas para fomentar os valores do civismo;
- Programas de formação aos profissionais das escolas de condução;
- Programas de formação aos profissionais das principais entidades empregadoras;
- Sistema de Informação de Congestionamento do trânsito;
- Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável pelas grandes instituições geradoras/atractoras de tráfego: Universidade do Algarve, Fórum Algarve, ANA, Aeroporto de Faro, Hospital de Faro, Segurança Social (inclui gestão de oferta de autocarros da empresa);

5.4.3. Plano de Acessibilidade e Mobilidade Pedonal – O caso da Cidade de Faro

Para desenvolver o Plano de Acessibilidade e Mobilidade Pedonal de Faro, Gil (2014)

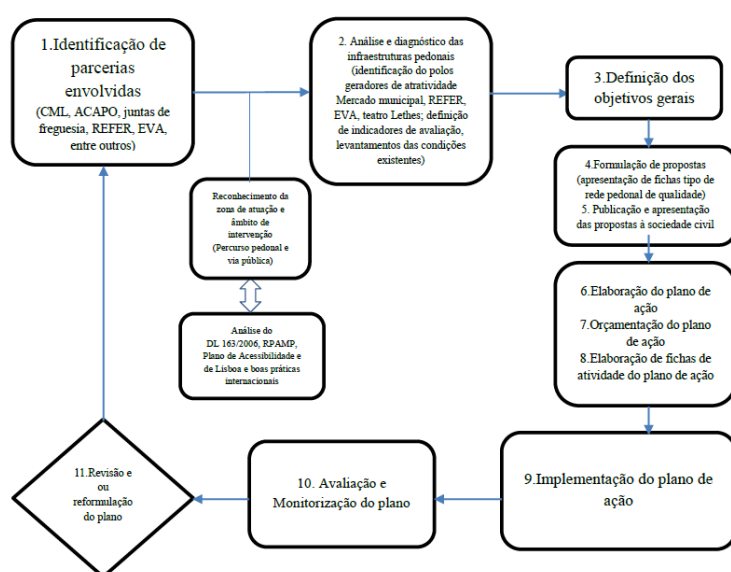


Figura 5.11 - Síntese do processo metodológico do Plano de Acessibilidade e Mobilidade Pedonal de Faro. [Fonte: Gil, 2014]

pretendia clarificar o conceito de mobilidade sustentável urbana, aplicada a este caso de estudo, sistematizando os atributos de um rede pedonal de qualidade, com o fim de formular um modelo conceptual que traduzisse o processo de planeamento pedonal. Para atingir este conjunto de objetivos, o autor desenvolveu um conjunto de fichas síntese das características técnicas de uma rede pedonal de qualidade (anexo I), uma proposta metodológica de

um Plano de Acessibilidade e Mobilidade para Faro (Figura 5.11), e por fim apresentou uma metodologia de análise e diagnóstico da qualidade das infraestruturas pedonais, através de um conjunto de indicadores de desempenho.

Tendo em conta os princípios de planeamento de uma rede pedonal que qualidade, foram considerados indicadores de avaliação, observando três tipos de infraestruturas, os passeios, as travessias pedonais e as interfaces modais peão-autocarro. Também foram consideradas as diferentes características dos peões. Com base na legislação nacional e internacional, estes indicadores permitem quantificar e avaliar uma adequada implementação de um Plano de Acessibilidade e Mobilidade Pedonal. Esta etapa foi desenvolvida com recurso a tabelas de análise técnica, que avaliam a conformidade dos vários indicadores a

serem observados numa rede pedonal, sendo classificados como “Conforme”, “Não conforme” e “Não aplicável”, em função da infraestrutura em análise. As tabelas identificam assim os problemas que podemos encontrar ao longo da rede pedonal, permitindo compreender de forma é que podemos intervir no espaço.

Como exemplos, o autor baseou-se num conjunto de documentos desenvolvidos no âmbito de acessibilidade e mobilidade pedonal, para diferentes casos de estudo, tais como: o Guia para a elaboração do Plano de Acessibilidade e Mobilidade Pedonal de Nova Gales do Sul, na Austrália; o Plano Pedonal de Seattle, nos EUA; o Guia de Planeamento e Projeto Pedonal da Nova Zelândia e o Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa.

Já em relação ao estudo de caso, Gil (2014) utiliza como objeto de análise e diagnóstico, o corredor pedonal definido pela Associação de Cegos e Amblíopes de Portugal (ACAPO), no âmbito do Plano de Mobilidade Sustentável de Faro (Guerreiro *et al.*, 2007), alvo de um processo de participação pública. O corredor pedonal, que ACAPO pretendia que se tornasse acessível (Figura 5.12), inicia-se entre a sua sede, na Rua de São Luís, e a Estação de Comboios de Faro, no Largo das Estação, passando pelo Mercado Municipal e o Terminal Rodoviário, e apresentando uma extensão de 2 quilómetros. Para proceder à análise e diagnóstico da área de estudo, de forma faseada, o autor subdividiu o percurso em 12 troços, visto que o percurso pedonal é extenso. Esta subdivisão foi executada segundo a variação da inclinação longitudinal dos passeios. No entanto, durante este processo, foram identificados problemas comuns a quase todos os troços identificados. O percurso no geral apresenta múltiplos problemas de acessibilidade e mobilidade, que na sua maioria coincidem àqueles identificados no

Plano de Mobilidade Sustentável de Faro.



Figura 5.12 - Corredor definido pela ACAPO, proposto no Plano Mobilidade Sustentável de Faro. [Fonte: Gil, 2014]

Os problemas concentram-se na falta de largura livre de obstáculos nos passeios, os pavimentos não são muitas vezes adequados, presença de elevado número de obstáculos, ausência de sinalização horizontal e vertical em alguns locais, acesso condicionado e ausência de abrigos das interfaces modais.

Gil (2014) conclui que os espaços pedonais da cidade carecem de uma política de reabilitação urbana, e que é fundamental iniciar um processo de regeneração das

infraestruturas pedonais, que contribui para iniciativas como o Plano de Mobilidade Sustentável de Faro e que permite a conceção de espaços pedonais de qualidade. As metodologias desenvolvidas por Gil (2014) constituem um contributo para orientar engenheiros, arquitetos, entre outros, disponibilizando informação normalizada que permita a aplicação correta e práticas indicadas para a conceção de redes pedonais. E o diagnóstico realizado permite aos decisores políticos e técnicos priorizar intervenções.

5.5.4. Critérios de Implementação de uma Rede de Percursos Pedonais de Qualidade – O caso do Centro Histórico de Faro

O estudo de caso surge na sequência da proposta de uma Rede de Percursos Pedonais Estruturantes, desenvolvida no âmbito de um projeto académico, na Licenciatura de Engenharia Civil da Universidade do Algarve (Gaspar e Rosa, 2008)¹⁶, e está integrada no Plano de Mobilidade Sustentável de Faro (Guerreiro *et al.*, 2008). Com este estudo também foi possível fazer uma atualização à Rede de Percursos Pedonais Estruturantes, no que toca à rede de percursos culturais estruturantes.

A importância dos percursos pedonais acessíveis, com base no conceito “acessibilidade para todos”, é a base do documento desenvolvido por Landim (2014). O objetivo principal é a compreensão dos princípios básicos e operacionais que orientam o planeamento de uma rede de percursos pedonais de qualidade. Considerando, que as soluções técnicas devem garantir a segurança, a atratividade e a sobretudo a diversidade humana, dando prioridade aos peões com mobilidade condicionada e criando acessos aos locais de forma confortável. Como tal, a autora apresenta um conjunto de características técnicas de uma rede pedonal acessível e desenvolve uma análise e um diagnóstico à área do caso de estudo, o centro histórico de Faro. Aqui avaliou-se as características físicas da rede de percursos pedonais, com interesse cultural, verificando se eram respeitadas as exigências referidas no DL 163/2006.

O centro histórico foi analisado através de um modelo de avaliação do grau de conformidade dos espaços com a legislação referida, à semelhança do trabalho desenvolvido por Gil (2014), integrado num Sistema de Informação Geográfica (SIG), permitindo a representação dos resultados alcançados em mapas de classificação. A área de estudo foi dividido e analisado em várias partes, de forma a facilitar a análise e diagnóstico, visto que o centro da cidade ainda apresenta uma dimensão considerável. A metodologia descrita acima resultou em Mapas de Avaliação da Acessibilidade e Infraestruturas Pedonais.

¹⁶ Explicada sucintamente no subcapítulo 6.1

Durante a fase de diagnóstico, a autora considera, que são levantadas questões relacionadas com o projeto, tais como:

- Os **dados económicos**: através da análise dos possíveis custos da obra, das atividades, dos equipamentos, dos serviços e das condições financeiras do comércio;

- As **preocupações e opiniões da sociedade**: ouvindo e analisando as opiniões da população, principalmente nos principais fluxos de deslocação, considerando assim o seu conhecimento e a sua sensibilidade;

- A **organização espacial**: identificando os elementos espaciais que podem ser alterados de forma a criar um rede pedonal acessível (como por exemplo, as larguras das faixas de rodagem ou passeios, a localização dos parques de estacionamento e o estado do mobiliário urbano);

- E por fim o **aspeto ambiental**: através da caracterização e organização do sistema de transportes, identificando programas e planos de atuação, melhorando o seu nível de procura e oferta, mas também considerando cenários de possível evolução para o futuro. As bolsas de estacionamento, o tratamento de águas pluviais e a recolha de resíduos, são outros elementos que devem ser devidamente estudados;

Para dar resposta à fase de diagnóstico, destaco o facto de Landim (2014) considerar soluções técnicas que consideram os objetivos definidos pela população. Tendo em conta assim duas áreas, as áreas residenciais ou de coexistência e as zonas 30. Para as zonas residenciais ou de coexistência, a velocidade de circulação de motorizados deve ser limitada entre 20 a 30 km/h, sendo autorizado o estacionamento organizado, com equipamentos que evitem o estacionamento de longa duração, e adotando medidas de acalmia de tráfego (anexo II). Por sua vez, nas zonas 30, a velocidade deve ser limitada a 30 km/h, principalmente em zonas residenciais, em áreas urbanas multifuncionais ou com forte carácter comercial ou misto e na proximidade de equipamentos escolares.

A autora também acrescenta, que para se conseguir implementar uma rede de percursos pedonais acessível é necessário atuar nestes elementos constituintes das infraestruturas pedonais: passeios pedonais, travessias pedonais, zonas de interface modal, estacionamento reservado a pessoas com deficiência, escadas, sinalização e mobiliários urbano – acrescentando elementos aos primeiros três considerados por Gil (2014), no Plano de Acessibilidade e Mobilidade Pedonal do caso da cidade de Faro. De todas as soluções apresentadas por Landim (2014), na sequência de uma revisão bibliográfica, e algumas já mencionadas por outros autores ou planos, destaco as soluções para os pavimentos, onde

pouco a introdução de plataformas de descanso. E, segundo a legislação, não é exigível a redução da inclinação pré-existente, no entanto, essa inclinação não pode ser agravada.

Para além das soluções propostas, ainda é sugerido, o reforço da iluminação pública, a implantação de placards informativos (no início e no fim do percurso com informação sobre a rede de percursos), a colocação de assentos para descanso em lugares estratégicos, elaboração de um cronograma rígido de limpeza e manutenção dos percursos e ainda cobrar das entidades competentes o cumprimento das leis, nomeadamente o incumprimento do estacionamento nos lugares destinados a esse fim. A autora ainda conclui que para transformar o centro histórico de Faro, num centro virado para o futuro, é necessário, quer o processo de regeneração urbana – através da eliminação de barreiras físicas, diversificação e promoção da oferta cultural, criação e instalação de equipamentos culturais, aproveitando edifícios atualmente sem uso ou com uso adequado, e por fim dinamizar eventos culturais, de forma a promover o aproveitamento e a animação de espaços interiores e exteriores com valor patrimonial.

Os resultados obtidos pela autora constituem, à semelhança dos documentos analisados anteriormente, um instrumento de apoio à decisão para a gestão das infraestruturas pedonais, contribuindo para a escolha de áreas prioritárias para a intervenção nos processos de reabilitação urbana.

5.5. Projetos e intervenções no espaço público dos centros urbanos ou históricos - Outros casos de estudo

Requalificação do Centro Urbano de Guimarães (Fontes *et al.*, 2012)

O principal objetivo deste trabalho foi a proposta de ações de requalificação do ambiente pedonal urbano do centro urbano de Guimarães, de forma a responder às necessidades dos peões e com vista a aumentar os níveis de conforto e qualidade de vida da população da cidade.

Para isso procedeu-se a um estudo e análise das condições de mobilidade e acessibilidade, onde se verificou uma situação desequilibrada e desajustada, principalmente às pessoas com mobilidade reduzida. Na área de estudo, composta por uma rua, uma praça e uma alameda, verificou-se zonas onde era possível a circulação confortável do peão, outras onde essas condições eram inadequadas e até casos onde era impossível a circulação pedonal. A análise e diagnóstico da situação existente ainda revelou que alguns passeios não possuíam largura mínima e inclinações adequadas, os atravessamentos não possuíam rebaixamento do lancil e rampas de acesso aos passeios. Foram muitos os problemas encontrados, dos quais não estavam de acordo com o DL 163/2006. Foi desenvolvida de forma esquemática uma

síntese representativa desta avaliação das condições de acessibilidade e mobilidade (Figura 5.16), possibilitando a identificação das zonas da área de estudo com situações mais críticas.

Para a resolução desses problemas foram desenvolvidas linhas orientadoras de melhoria de acessibilidade e mobilidade para a conceção do projeto. Aqui esteve incluída a resolução de percursos com uma orografia difícil, garantia da permeabilidade da área de estudo para todas as tipologias de peão, o aumento das áreas disponíveis para a atividade das pessoas e a melhoria dos atravessamentos pedonais. Estes quatro elementos considerados como linhas orientadoras permitiram o desenho de um conjunto de esquemas conceptuais que apoiaram o desenvolvimento da proposta (Figura 5.17).

O plano de acessibilidade pedonal para a intervenção do espaço público da área de estudo concentrou-se, assim, essencialmente, num considerável alargamento de passeios, melhorando das zonas com maior tráfego pedonal e estabelecendo um contato mais uniforme com as fachadas dos edifícios, destinados ao comércio e aos serviços. Desta forma haverá um aumento da atratividade e vitalidade de toda a área de intervenção. Este ganho de espaços disponível à circulação pedonal, é bem visível na Figura 5.18, onde se verifica um aumento considerável do domínio pedonal na Praça e Alameda, livre de condicionantes à prática de atividades recreativas. No entanto, outras medidas mais pontuais foram aplicadas, tais como: o alargamento dos passeios para valores mínimos de 1,00m, de

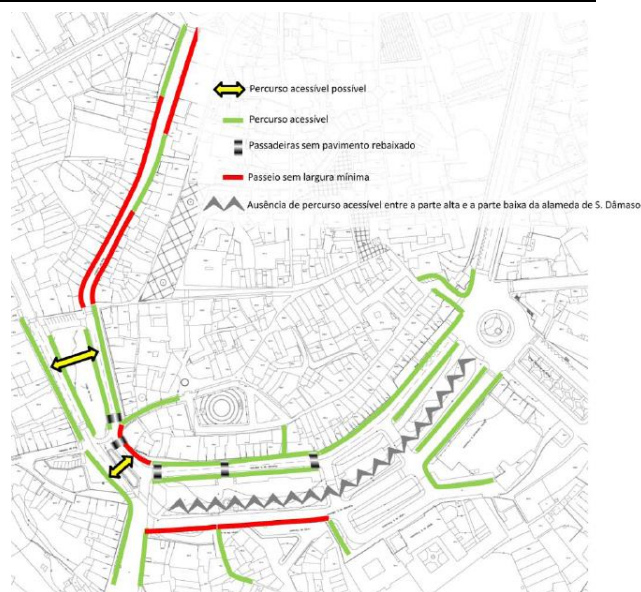


Figura 5.16 - Representação esquemática do reconhecimento das condições de mobilidade e acessibilidade existentes no centro urbano de Guimarães. [Fonte: Fontes *et.al*, 2012]

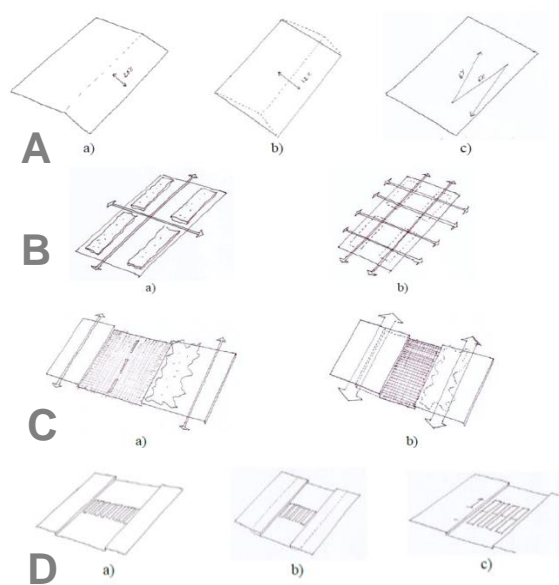


Figura 5.17 - Esquemas conceptuais da proposta de intervenção do centro urbano de Guimarães [Fonte: Fontes *et.al*, 2012]

- A - orografia difícil
- B - permeabilidade
- C - aumento da área pedonal
- D - melhoria dos atravessamentos

forma a permitir a circulação de uma cadeira de rodas; a alteração da trajetória dos automóveis, para evitar conflitos com o peão; remoção do mobiliário urbano e de abrigos das paragens de autocarro; o alargamento considerável dos passeios, criando zonas de espera para atravessamento pedonal autónoma da zona de circulação de peões, e a aplicação de atravessamentos pedonais acessíveis, de forma a completar as ligações dos percursos acessíveis, representado na Figura 5.19.

A proposta deste projeto de requalificação apresenta uma fundamentação e uma estrutura muito ligada à análise da área de intervenção e às realidades existentes no centro de Guimarães e constitui uma base metodológica e conceptual para o desenvolvimento de um projeto que melhora o ambiente e a qualidade de vida da população. As propostas apresentadas não são muito ambiciosas e assentam-se essencialmente sobre os problemas encontrados, facilitando o processo para a sua execução, visto que atualmente as autarquias responsáveis pelos espaços públicos, apresentam recursos muito limitados.

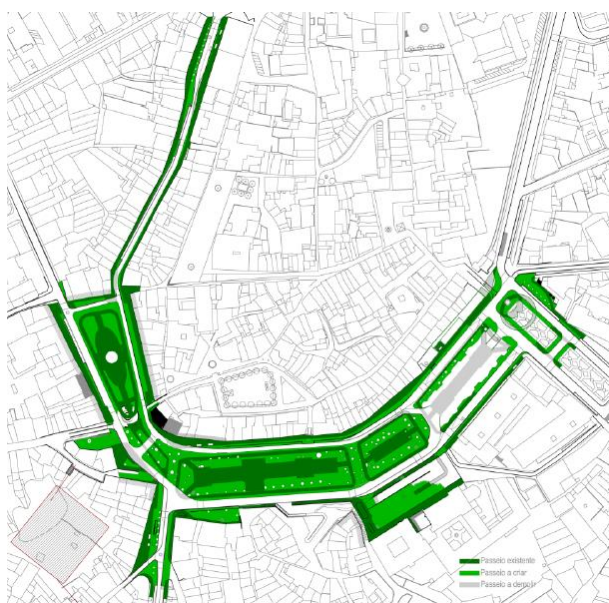


Figura 5.18 - Sobreposição de passeios a criar sobre os passeios existentes no centro urbano de Guimarães. [Fonte: Fontes et.al, 2012]

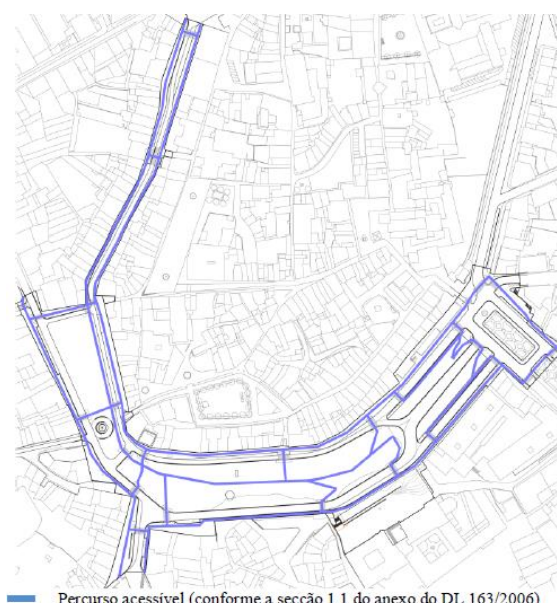


Figura 5.19 - Percursos acessíveis propostos para o centro urbano de Guimarães. [Fonte: Fontes et.al, 2012]

Proposta de Intervenção do Centro Histórico de Loulé (Gonçalves, 2006)

A área de intervenção abrange, no âmbito do Plano Municipal de Acessibilidade, o principal arruamento do centro histórico da cidade de Loulé, localizado entre a Praça da República e o Arco da Vila, e é definida como uma zona de espaço público urbano de

prioridade alta¹⁷. A área de intervenção é dominada por um corredor, que estrutura a área intramuros e que confere a sua continuidade espacial. Este corredor composto por um conjunto de ruas, é acompanhado por edifícios notáveis, a nível histórico-cultural, pelos Largos dos Sapadores de Bombeiros e do Prof. Cabrita da Silva, pelo Jardim do Amuados e a Igreja Matriz. O conjunto dos Largos, da Igreja e do Jardim, é considerado pela autora a zona nobre do centro histórico.

O objetivo principal passou por estabelecer uma continuidade entre a área de intervenção, a zona intramuros, e a cidade mais recente, a zona extramuros, através de um percurso pedonal acessível. Desta forma serão eliminadas todas as condicionantes à circulação pedonal e será facilitada a mobilidade entre as duas partes distintas da cidade.

A autora realizou uma análise e diagnóstico à área de intervenção, que incluiu a recolha de toda a informação relevante à realização do levantamento de campo, apoiado numa planta da cidade e inclui os seguintes elementos: inventário do espaço público, os edifícios mais relevantes e frequentados, os dados demográficos e censitários da população e a mobilidade. Conclui que a zona histórica apresenta uma concentração da população mais envelhecida. Os diferentes graus de incapacidade motora ou sensorial destas faixas etárias, exigem uma forte dependência da adequabilidade dos espaços e daí a relevância de que sejam garantidas a acessibilidade, continuidade e legibilidade do espaço público nos centros históricos.

Na análise foram identificados problemas que contribuem para falta de acessibilidade generalizada em todo o percurso, segundo o DL 163/2006, presentes em quase todos os centros históricos: (1) Carência ou estreitamento dos passeios, obrigando o peão a deslocar-se pela faixa de rodagem; (2) Carência do rebaixamento do lancil ou do passeio; (3) Falta de passadeiras pedonais; (4) Implantação incorreta dos pilaretes e floreiras; (5) Existência de degraus que bloqueiam o acesso ao Jardim dos Amuados e à Igreja Matriz, a pessoas de mobilidade reduzida; (6) Pavimento em mau estado de conservação, falta de manutenção; (7) Mobiliário urbano não adequado; (8) Domínio da circulação rodoviária, que contribui para o

¹⁷ Segundo Gonçalves (2006) p.163, os espaços públicos urbanos são definidos de prioridade alta, prioridade média e prioridade baixa. Os espaços públicos urbanos de prioridade alta deverão incluir:

- Itinerários com maiores fluxos pedonais;
- Edifícios públicos urbanos mais frequentados, de interesse público e privado de uso público, histórico, cultural, religioso ou outro;
- Áreas de interesse comercial, cultural, lúdico ou turístico;
- Áreas com maior densidade populacional e urbanização mais antiga (núcleo histórico);
- Centros de solidariedade e ação social;
- Percurso das linhas de transporte público urbano mais utilizados pela população ou que sirvam as zonas de prioridade alta.

conflito entre os peões e os automóveis; (9) Estacionamento abusivo, caótico e não autorizado; (10) Descaracterização do centro histórico através de pavimentos desadequados, nomeadamente a utilização de tapete betuminoso no Largo dos Sapadores de Bombeiros Voluntários da Matriz e o Largo Prof. Cabrita da Silva.

Em contraposição aos problemas apresentados, a área de intervenção apresenta também um conjunto de aspetos positivos que a valorizam e lhe dão identidade. A sua localização privilegiada com pendentes acessíveis, o seu valor histórico, o simbolismo, o potencial turístico, a localização estratégica do Jardim dos Amuados (miradouro com vistas panorâmicas para a cidade) e a afluência de pessoas em áreas onde já existem hábitos são alguns desses exemplos.

Após o levantamento da situação existente, foi elaborada a proposta de um percurso principal do centro histórico de Loulé. Foram consideradas a melhoria das condições de acessibilidade e mobilidade pedonal para todos e a necessidade do acesso rodoviário a residentes e serviços urbanos, privilegiando sempre a acessibilidade pedonal. Por isso, um dos principais objetivos passou por devolver o espaço público urbano ao peão, fundamentalmente na zona nobre do centro histórico, a envolvente à Igreja Matriz. Considerou-se a nivelção da superfície de todo o espaço, de forma a evitar barreiras físicas, relacionadas com passeios, lancis e com o próprio pavimento. A uniformização do espaço público da área de intervenção pretende dar prioridade ao peão, mesmo quando existe situações de coexistência peão-automóvel.

A área de intervenção foi dividida em três áreas distintas, o **Largo dos Batalhão dos Sapadores dos Bombeiros**, o **Espaço Canal** (corredor estruturante do centro histórico) e o **Jardim dos Amuados**. Em cada uma foram consideradas propostas diferentes, principalmente ao nível do pavimento:

- Largo do Batalhão dos Sapadores dos Bombeiros: o desenho do pavimento define claramente o adro da igreja e o espaço religioso e articula o largo com o jardim, de forma a criar um espaço único. O acesso ao jardim é feito realiza-se através de uma rampa acessível, substituindo os degraus. O pavimento existente é substituído por uma malha quadrada, composta por lajes de pedra (0,60x0,40x0,5m) de cor branca e cor cinzenta e por cubos de calcário (0,10x0,10x0,10m) de cor cinzenta.

- Espaço canal: inclui um corredor central de circulação pedonal livre de obstáculos. Utilização de pavimento idêntico ao utilizado no largo, lajes de calcário de cor cinzenta e

cubos de calcário de cor cinzenta. Colocação de pilaretes, em alguns troços, de forma a evitar o estacionamento indevido.

- Jardim dos Amuados: proposta com poucas alterações, concentrada na ampliação do eixo central do jardim. O pavimento usado são as lajes de calcário propostas no largo e no espaço canal, apresentando um orientação diferente. Preservação da vegetação arbórea com bom estado de conservação, e introdução ciprestes, pelo seu forte simbolismo e carácter marcante. Colocação de mobiliário urbano de qualidade em toda a sua extensão, adaptado a todos os utilizadores.

No geral, todos os elementos e áreas inacessíveis segundo as normas técnicas legais, foram convertidos em acessíveis. Desta forma completou-se a ideia do *continuum* acessível e legível do espaço público da área de intervenção.

6

**PROJETO DE UM PERCURSO
HISTÓRICO-CULTURAL
ACESSÍVEL NO NÚCLEO
HISTÓRICO VILA ADENTRO**

6.1. Análise e caracterização da área de estudo

6.1.1. Localização e enquadramento



Figura 6.1 - Localização das Áreas de Intervenção nos Núcleos Históricos - Estudos de Reabilitação Urbana. [Fonte: Paula & Paula, 1993]

A - Vila Adentro
B - Mouraria
C - Bairro Ribeirinho



Figura 6.2 - Identificação do percurso a intervir no Núcleo Histórico Vila Adentro.

Linha tracejada - delimitação da área de estudo.

Linha contínua - possível percurso histórico-cultural com início no Arco da Vila.

O centro histórico de Faro constitui o coração e a área mais antiga da cidade de Faro e é composta por três núcleos históricos: a Vila-Adentro, a Mouraria e o Bairro Ribeirinho (Figura 6.1). Todos eles apresentam problemas de acessibilidades e mobilidades, no entanto a área de estudo/intervenção limita-se ao perímetro da Vila-Adentro, incluindo os limites intramuros e a sua envolvente próxima. Numa fase inicial, a CMF propôs um possível percurso histórico-cultural acessível, que corresponde à área de intervenção (Figura 6.2).

O significado histórico-cultural inquestionável da Vila Adentro, destaca-se pela forma construída, pela organização do espaço e por um conjunto de elementos que permanecem intactos face às ameaças presentes no resto da cidade. Apresenta um ambiente urbano de exceção, devido ao carácter do espaço público e da qualidade dos edifícios (inclui dois imóveis classificados como Monumentos Nacionais, a Sé Catedral e o Convento de Nossa Senhora da Assunção) e ainda é a zona com a melhor definição dos seus limites, devido à cintura amuralhada. Em relação ao espaço público, este conjunto tem uma imagem coerente, rejeitando a ideia do espaço sobranete entre edifícios. Desta forma os espaços da Vila-Adentro formam uma rede onde é possível valorizar atividades com carácter de excelência. (CMF, 2011)

A Vila-Adentro assume, no contexto da cidade, uma posição central, através da qual se desenvolve os eixos viários estruturantes (rodovias estruturantes), na direção norte, em forma de raios e semi-anéis, como é visível na peça desenhada 01, da fase de análise. A sul, o casco histórico é delimitado pela ferrovia, quase

coincidente com o limite da frente ribeirinha, que constitui uma barreira física entre a cidade e a Ria Formosa.

A área de estudo ainda abrange alguns dos antigos percursos urbanos de referência histórica destacados por Paula e Paula (1993) no Livro I – Evolução Urbana de Faro. Estes percursos permitem compreender o encadeamento das ruas no centro histórico de Faro e a importância que têm para as ligações pedonais e consequentemente para a vivência do espaço público. Percebe-se, através da peça desenhada 01, que estes percursos concretizam interligações entre os vários espaços ou pontos-chave na Baixa de Faro, como por exemplo o Largo do Carmo e São Pedro, o Teatro Lethes, o Largo da Pontinha, o Jardim da Alameda, o Jardim da Alagoa, a Rua de Santo António, a estação de comboios e autocarros, o Jardim Manuel Bívar, a Doca de Faro e o Largo de São Francisco. Este último e o parque de estacionamento subterrâneo do Largo da Pontinha, constituem as duas maiores bolsas de estacionamento do centro histórico, e são essenciais para servir estes espaços no âmbito do veículo privado.



Figura 6.3 - Rede Cultural de Percursos Pedonais, pertencente à Rede dos Percursos Pedonais Estruturantes da cidade de Faro. [Fonte: Gaspar & Rosa, 2008]

A área de estudo ainda está integrada na Rede de Percursos Pedonais Estruturantes, desenvolvida no âmbito de um trabalho académico, na Licenciatura de Engenharia Civil da Universidade do Algarve (Gaspar e Rosa, 2008), já mencionada no capítulo 5. A proposta teve como objetivo, a delimitação de um conjunto de percursos prioritários, visto que a intervenção em todos os percursos da cidade não era possível. Estes constituem uma rede estruturante que garante uma maior continuidade dos espaços públicos de Faro. Os percursos pedonais foram estruturados da seguinte forma: rede cultural, rede de espaços públicos, rede intermodal peão-transporte público, eixos arborizados principais (com base no Plano Verde de Faro, 2008) e a rede lúdica (traçado proposto no Plano Verde de Faro, 2008). A Vila Adentro integra esta rede, através da rede de espaços públicos, e na sua envolvente próxima, através da rede lúdica e da rede intermodal peão-transporte público. Ainda integra a rede cultural (Figura 6.3), de especial importância para esta proposta, pois complementam as ligações e acessos aos locais com património. Estes têm como principal objetivo promover maior atratividade dos núcleos históricos e ajudam a compreender quais as prioridades de intervenção que mais beneficiam o peão.

Relativamente à população residente, o centro histórico apresenta um número muito reduzido de alojamentos e famílias, verificando uma grande percentagem de pessoas

reformadas e/ou com rendimentos relativamente baixos. Ou seja, a maior parte da população que aqui reside, ou é idosa, ou com possibilidades económicas bastante reduzidas. No entanto, já no séc. XXI, tem-se verificado uma ocupação das zonas residenciais do centro histórico, por parte de pessoas com rendimentos mais elevado e mais qualificadas. (CMF, 2011) Também se tem verificado, que apesar da tendência para a desertificação que verificou nas últimas décadas, existe cada vez mais a tendência de ocupação do edificado para restauração, comércio e outros serviços. A sua distribuição dá-se um pouco por toda a área intramuros, normalmente associada aos largos do núcleo histórico. Algumas áreas habitacionais também têm sido alvo de intervenções de recuperação do edificado e desta forma a qualidade estética do mesmo tem vindo a melhorar gradualmente.

A área de estudo é dotada de todo o conjunto de infraestruturas que permite o bom funcionamento de uma área urbana, desde do abastecimento de água, drenagem de águas residuais e pluviais, rede elétrica, telecomunicações, iluminação e recolha de resíduos sólidos. No entanto a CMF admite que não é possível clarificar as condições reais do seu funcionamento. (CMF, 2011)

O conjunto edificado da Vila-Adentro, apesar da sua qualidade plástico/formal, apresenta alguns sinais de abandono ou avançados estados de degradação, principalmente aqueles que apresentam carácter habitacional. Os arruamentos são constituídos por calçadas grossas e por calçada miúda nos passeios. Alguns desses arruamentos são muito estreitos, sem passeios e representam as zonas em pior estado de conservação. Porém, apesar da necessidade da reparação pontual de pavimentos, do reforço de iluminação pública e da melhoria do sistema de comunicação digital, esta é uma zona que não necessita de um grande esforço de investimentos, pelo menos no que toca à renovação de infraestruturas. (CMF, 2011)

A Vila-Adentro, como um dos núcleos históricos de Faro, apresenta-se como uma das principais oportunidades para a revitalização da cidade e a melhoria das suas acessibilidades/mobilidades permite um desenvolvimento coerente e sustentável das funções urbanas existentes: entre a Vila-Adentro e a sua envolvente, incluindo a frente ribeirinha e o restante tecido urbano. A proposta de um percurso histórico-cultural acessível, proporcionará uma possibilidade acrescida de dinamização desta área e será um grande contributo para o desenvolvimento da cidade, tanto a nível sociocultural, como socioeconómico.

PEÇA DESENHADA 01

6.1.2. Condicionantes legais

O núcleo histórico Vila Adentro, constitui uma parte da zona histórica da cidade de Faro, incluída na categoria de *Espaços Urbanos Históricos*, nos termos do disposto no nº2 do Artigo 53º do regulamento do Plano Diretor Municipal de Faro - PDM (aviso nº 17503/2008 Alteração, por adaptação e retificação do PDM), os quais “*correspondem a áreas especialmente importantes sob o ponto de vista histórico, cultural e ambiental do concelho, integrando edifícios ou conjuntos construídos de especial interesse urbanístico e arquitetónico, pelo que deverão ser mantidas as características urbanísticas dos edifícios de maior interesse (...)*”. O PDM aponta ainda, no âmbito de planos municipais de ordenamento do território, para a necessidade de identificar edifícios e conjuntos de interesse a preservar (n.º 4 do artigo 53.º), bem como, para a sua sujeição a planos ou regulamentos de ocupação específicos (n.º1 do artigo 54.º), na qual se enquadra o instrumento de gestão urbanístico, em vigor – Regulamento Municipal das Intervenções nos Núcleos Históricos – RMINHF (Aviso n.º10 395/2002 (2ª série)). (CMF, 2011, p.9)

Foi neste sentido que a CMF, delimitou um conjunto de Áreas de Reabilitação Urbana (ARU's), incluindo a ARU da Vila Adentro, apoiada no novo Regime Jurídico da Reabilitação Urbana (Decreto-Lei nº307/2009). Esta nova atribuição veio substituir a antiga ACRRU – Núcleo Histórico Intra-Muros ou Vila Adentro do Centro Histórico de Faro (criada ao abrigo do Decreto-Lei nº794/76 de 5 de novembro, pelo Decreto do MEPAT nº9/97 de 13 de Fevereiro). Este documento tem como principal prioridade promover as características patrimoniais e reverter os sinais de degradação, seguindo os seguintes objetivos definidos (CMF, 2011):

1. Consolidar/sedimentar o papel da zona patrimonial e cultural por excelência;
2. Fomentar a reabilitação dos edifícios;
3. Criar condições para a dinamização económica e social;
4. Repovoar a área;
5. Preservar a morfologia urbana e qualidade ambiental;
6. Melhorar a qualidade funcional e patrimonial dos espaços públicos;
7. Garantir as acessibilidades;
8. Garantir a melhoria das condições de eficiência energética dos imóveis.

A presente proposta de um Percurso Histórico-Cultural Acessível no Núcleo Histórico Vila Adentro, coopera com os objetivos anteriormente referidos, sendo um especial contributo para os objetivos número 1, 5, 6 e 7. No entanto já existe um conjunto de medidas e propostas

que concretizem estes objetivos, que se devem ter em conta para o desenvolvimento desta proposta (Tabela 6.1).

Objectivos	Linhas estratégicas para a realização da ORU		
	Descrição/identificação	Identificação	Ponto de situação: projecto
1; 2; 3; 4; 5; 6;	a. Captação de investimento para reabilitação de imóveis destinados a equipamentos turístico-culturais – promoção e contactos; criação de incentivos e benefícios fiscais; candidaturas a financiamentos; apoio na arqueologia	Fábrica da Cerveja e Magistério Primário	A desenvolver pelo investidor
1; 2; 3; 4; 5; 6;	b. Fomento e incentivo à conclusão de projectos iniciados – criação de incentivos e benefícios fiscais; candidaturas a financiamentos; apoio na arqueologia	Hotel de Charme; Tertúlia Fareense; dois edifícios no Largo Afonso III e Rua do Arco e; esplanadas em espaço público	A desenvolver pelo investidor
1; 3; 6; 7	c. Melhoria da oferta cultural da zona – elaboração de projecto e execução de obras	Ampliação do Museu de Faro; Centro de Experimentação e Criação Artística	CMF – aprovada a fase de arquitectura
1	d. Preservar e salvaguardar estruturas patrimoniais	Muralhas; Arco da Vila e Revelim	CMF- Projecto aprovado
2; 4; 5; 8	e. Criação de medidas de incentivo à recuperação de imóveis de habitação – disponibilização de cadernos de encargos para intervenções-tipo; criação de incentivos e benefícios fiscais; apoio na arqueologia; adopção de medidas de eficiência energética		A desenvolver pelos proprietários
6; 7	f. Requalificação dos espaços verdes e melhoria da qualidade dos serviços urbanos		Directivas municipais para o efeito (CM e FAGAR)
6; 7	g. Criação de condições tendentes à garantia das acessibilidades para cidadãos com mobilidade reduzida – construção de rampas de acesso a edifícios públicos e anulação de obstáculos	Museu – acessibilidade Passagem fronteira ao Arco da Vila	CMF – projectos aprovados
8	h. Fomento e incentivo de condições tendentes à eficiência energética em edifícios públicos e privados		CMF- participa em grupos de trabalho para o efeito

Tabela 6.1 - Síntese das linhas estratégicas para a concretização dos objetivos propostos no ARU. [Fonte: CMF, 2011]

A Vila Adentro também se encontra abrangida por quatro áreas de servidão administrativa decorrentes da existência de imóveis classificados, nomeadamente a Muralha, a Catedral, o Convento de Nossa Sr.^a da Assunção e o Arco da Vila.

6.1.3. Gênese e evolução do espaço público do Núcleo Histórico Vila Adentro

A evolução urbana da cidade de Faro, apresenta uma organização/expansão em anéis, que se desenvolveram em quatro momentos distintos e que estruturam a sua malha urbana: a formação da Vila Adentro, o desenvolvimento da Cidade Seiscentista e a expansão da cidade dando origem à 1^o e 2^o Coroas. Através da Figura 6.4 podemos conferir esta expansão, onde mais uma vez se verifica que a Vila Adentro organiza todo o desenvolvimento urbano.

A revisão bibliográfica acerca da gênese e evolução do centro histórico de Faro, irá focar-se na área de estudo e de intervenção, a Vila Adentro, não se verificando a necessidade de fazer um estudo aprofundado das restantes áreas constituintes do centro histórico. Este núcleo, só por si, apresenta-se como o elemento estruturante fundamental da cidade, com uma formação independente do restante tecido

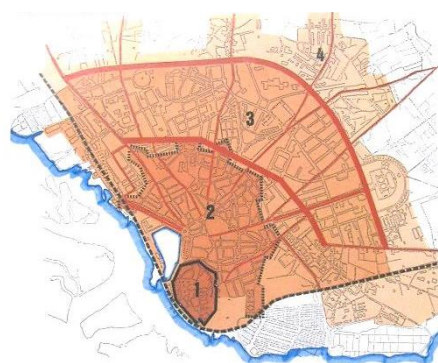


Figura 6.4 - Síntese da Evolução Urbana de Faro. [Fonte: Paula e Paula, 1993]

- 1 – Vila Adentro
- 2 – Cidade Seiscentista
- 3/4 – 1^o e 2^o Coroas

urbano, que definiu os principais eixos de desenvolvimento extramuros. Paula e Paula (1993) sintetizam a formação da Vila Adentro em quatro períodos determinantes para a evolução da estrutura urbana (Figura 6.5): o período Romano-Visigótico, o período Árabe, o séc. XVIII e o período mais próximo da atualidade.

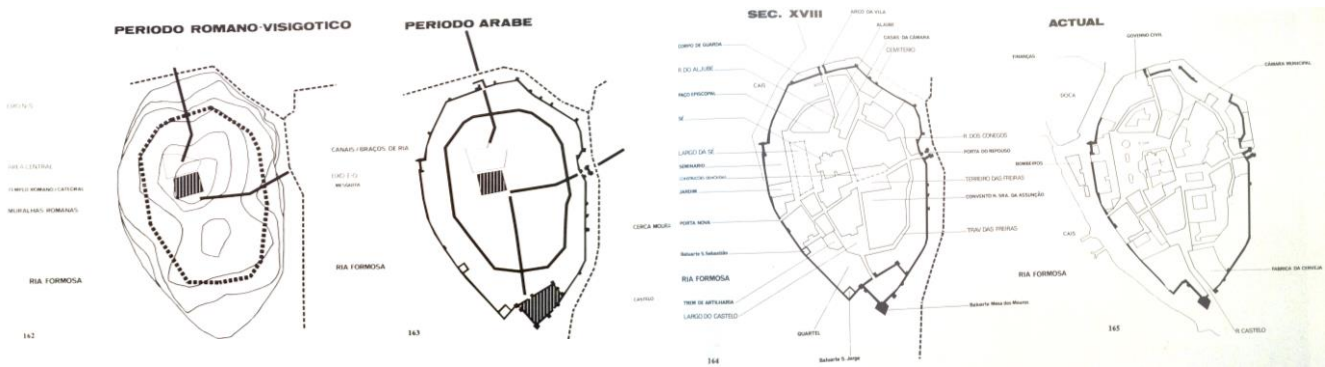


Figura 6.5 – Quatro períodos determinantes na evolução da estrutura urbana da Vila Adentro. [Paula e Paula, 1993]

A formação da *Ossónoba*¹⁸, iniciou-se no séc. VIII a.C., com a ocupação dos fenícios, durante a sua conquista do mediterrâneo ocidental. A sua primeira ocupação foi um entreposto comercial situado no “*Morro da Sé*” (no centro do perímetro da Vila-Adentro, como se pode verificar na Figura 6.6, integrado no sistema mercantilista mediterrâneo. (Paula & Paula, 1993).

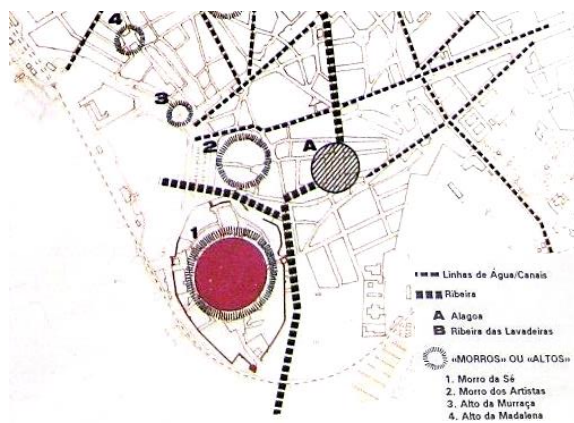


Figura 6.6 - Formação, Período Fenício, Grego e Cartaginês (séc. VIII a.C. - séc. III a.C.). [Fonte: Paula & Paula, 1993]

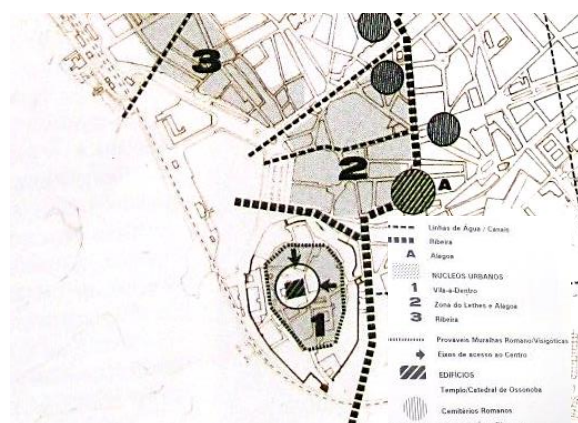


Figura 6.7 - De Entreposto a Urbe, Período Romano e Visigótico (séc. III a.C. - séc. VIII d.C.). [Fonte: Paula & Paula, 1993]

No séc. III a.C., Ossónoba é conquistada pelos romanos, deixa de ser um entreposto comercial e torna-se numa *Urbe*. Durante este período, esta área é estruturada segundo dois eixos – atuais Rua do Município e Rua do Repouso - que estabelecem ligação a uma área central, o *Forum*¹⁹ (Figura 6.7), e apresenta uma cerca amuralhada no traçado da atual circular

¹⁸ Primeiro nome da cidade de Faro, que deriva da expressão fenícia *OSSON ÉBA* e significa “armazém no sapal”. (Paula & Paula, 1993, p.11)

¹⁹ Localização dos edifícios administrativos e religiosos mais importantes, como por exemplo o *Templum*, do qual a sua localização é coincidente com a atual Sé. (Paula & Paula, 1993) p. 50

interior, apresentando dimensões muito inferiores à da atual muralha. Também se verificou uma expansão dispersa para o exterior da cerca amuralhada, potenciada pelo comércio, agricultura, pesca e pela utilização do porto. É nesta altura, que *Ossónoba*, é considerada uma das mais importantes cidades do Império Romano. No entanto, durante o séc. IV dC., com o declínio do Império Romano e as alterações políticas e religiosas²⁰ que foram surgindo, ocorreu a conquista dos Visigodos. Esta ocupação não alterou, de forma profunda, a estrutura da cidade, visto que era um povo cristianizado, voltado para as áreas rurais, e desta forma foi possível a continuação do povoamento urbano pelos Romanos. Ainda durante este período, Ossónoba passa a ser chamada de *Santa Maria de Ossónoba*²¹, ao mesmo tempo que é edificada a Catedral. (Paula & Paula, 1993)

Já no séc. VIII, ocorre a invasão árabe, que provoca grandes destruições, juntamente com os sismos que se fizeram sentir nessa época, alterando a cidade drasticamente. A cidade começa por ser alvo de uma reconstrução com base na estrutura fundamental, criada até aqui. Porém esta sofre uma densificação urbana e sua estrutura adquire um traçado mais sinuoso, baseado em dois eixos, uma circular interior e uma área central (Figura 6.8), a que correspondia

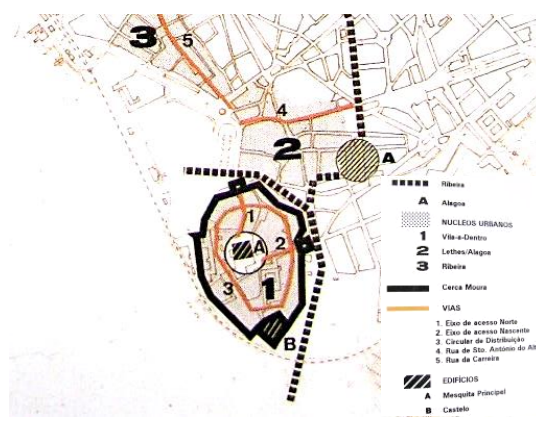


Figura 6.8 - Densificação Urbana, Período Árabe (séc. VIII - séc. XIII). [Fonte Paula & Paula, 1993]

apenas parte do atual Largo da Sé²². Por esta altura ergue-se as atuais muralhas, que a título de curiosidade, foram construídas com a principal função de evitar o acesso, apresentando características que inaccessibilidade. Paralelamente ocorre a densificação dos dois núcleos já existentes, na área extramuros. A cidade passa-se a chamar *Santa Maria do Ocidente*, desaparecendo assim o termo *Ossónoba*, e posteriormente, quando são formados os Reinos das Taifas²³, passa a *Santa Maria Ibn Harun*, adotando o nome do governador Abu Otham Said Ibn Harun, da Taifa Santa Maria. Apesar dos vários séculos de ocupação árabe, poucos vestígios restaram, deixando a sua herança em centenas de vocábulos, referentes à toponímia e ao comércio.

²⁰ Estas alterações consistiram na descentralização da civilização do tipo *urbano*, para as *villae* (sedes de grandes latifúndios e centros de poder político, económico e religioso), e na adaptação dos templos pagãos para templos cristãos, que deu início ao processo de cristianização. (Paula e Paula, 1993) p.51

²¹ Segundo nome da cidade de Faro, que deriva do facto de ter-se desenvolvido, ainda no período romano, uma importante comunidade cristã ligada ao culto de Santa Maria. (Paula & Paula, 1993, p11)

²² Mais especificamente a zona situada entre a atual Câmara Municipal e a Sé Catedral, enquanto a restante área era ocupada por construções. (Paula e Paula, 1993) p.55

²³ Conjunto de principados independentes que fracionou o Al-Andaluz. (Paula e Paula, 1993, p.55)

No séc. XIII, mais especificamente no ano 1249, D. Afonso Henriques conquista *Santa Maria de Faaron*, nome que adota durante este período, colocando a cidade na mão dos portugueses. A estrutura fundamental da cidade é mantida, ocorrendo apenas uma simplificação do traçado das vias secundárias. No entanto ocorre uma expansão significativa do tecido edificado na área exterior às muralhas, como é visível na



Figura 6.9 - Estruturação Urbana (séc. XIII - séc. XV).
[Fonte: Paula & Paula, 1993]

Figura 6.9. Neste período, verificou-se igualmente a conversão e a construção de alguns edifícios religiosos ligados à religião cristã e na atual localização da Câmara Municipal de Faro foram construídas as *Casas da Câmara*.

Do séc. XV aos finais do séc. XVII, a cidade assiste a um período de grande desenvolvimento urbano, com expansão significativa da área edificada e com a construção dos importantes edifícios religiosos, motivados pelo aumento da atividade comercial que se fez sentir durante os descobrimentos. É neste período que D. João III eleva Faro a sede de Bispado, que anteriormente se situava em Silves. O processo de expansão culmina com a construção da segunda cerca, a Cerca Seiscentista. (Paula e Paula, 1993) Na área interior às muralhas, constroem-se alguns edifícios, que atualmente configuram as principais áreas do espaço público da Vila Adentro, tais como o Convento da Nossa Senhora da Assunção, o Paço Episcopal e o Seminário.

Entre o séc. XVII e o séc. XIX, apesar da população se ter duplicado, verificou-se uma contenção urbana que contraria a expansão verificada nos séculos anteriores. Os motivos para esta contenção foram o terramoto de 1755 e as guerras do início do séc. XIX., que colocaram fim ao crescimento orgânico da cidade. No interior da Vila Adentro,

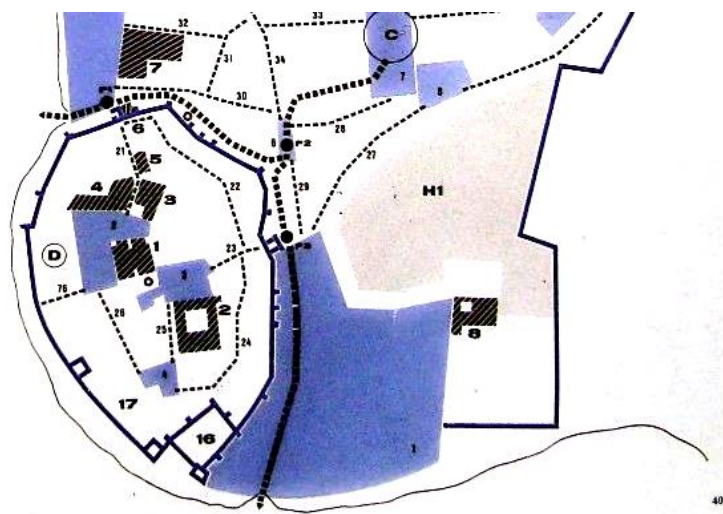


Figura 6.10 – Vila Adentro no século XVII. [Fonte: Paula & Paula, 1993]

Nota: Os largos e as praças estão identificados a azul e as ruas a tracejado.

verificou-se a existência de duas zonas distintas, caracterizadas pelas edificações religiosas, políticas e habitacionais, a norte, e pelas instalações militares, a sul. (Paula e Paula, 1993) Durante o início deste período, através da planta da Figura 6.10, podemos verificar que a configuração principal do espaço público da Vila Adentro, já se encontrava muito próxima da que podemos observar atualmente, nomeadamente no que diz respeito ao Largo da Sé, ao Terreiro das Freiras (atual Praça D. Afonso III), ao Largo do Castelo e às ruas que os interligam.

Durante a revolução industrial (finais do séc. XIX até inícios do séc. XX), ocorreram grandes transformações na cidade, algumas delas relacionadas com o aparecimento do automóvel e do caminho-de-ferro, que provocou a separação entre a cidade e a ria e os aterros que separaram as muralhas da água. Houve a necessidade de um replaneamento da cidade, para que esta se pudesse adaptar às novas exigências, originando um novo desenvolvimento urbano. Os aspetos significativos de mudança que mais afetaram a Vila-Adentro foram: a destruição e demolição parcial do castelo, para dar lugar à Fábrica da Cerveja e de forma a possibilitar a criação de um novo arruamento, a atual rua do castelo; e a descaracterização do núcleo, através da construção de armazéns adossados às muralhas. Também neste período, a Travessa das Freiras perde o seu carácter de espaço público, e é integrada nas propriedades vizinhas. (Paula e Paula, 1993)

Paula e Paula (1993) fizeram uma análise e diagnóstico da situação existente em 1993, anteriores às intervenções mais recentes do espaço público. Referiram o despovoamento, desertificação e o isolamento do tecido físico e social, que eram agravados pela não existência de percursos urbanos de atravessamento, pela falta de continuidade de estruturas existentes na zona exterior às muralhas e pelas características do Largo de S. Francisco. O Largo de S. Francisco apresentava-se como um terreiro que apenas era visto com um espaço de “traseiras”. Para isso os autores consideravam a criação de um “Passeio Público”, em que o primeiro percurso estabelecia ligação entre o Jardim Manuel Bívar e o Largo de S. Francisco, através do percurso ribeirinho, que se encontrava, igualmente, numa situação bastante debilitada. Além disso

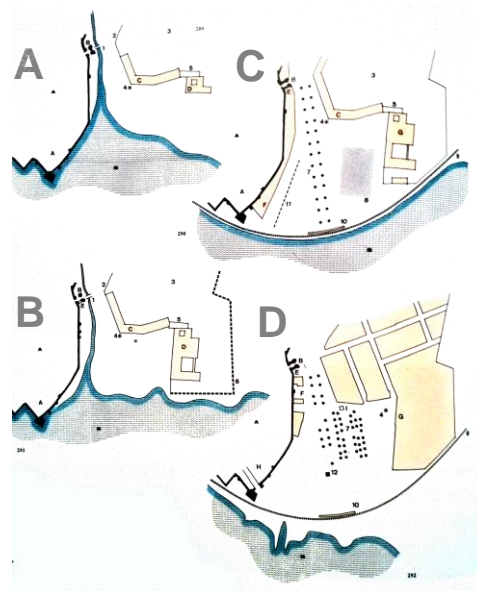


Figura 6.11 - Esquemas de Evolução do Largo de São Francisco. [Paula & Paula, 1993]

também havia a intenção de libertar as muralhas das construções a elas adossadas, que ainda eram visíveis na altura e como é possível ver na no esquema D da Figura 6.11.

Os autores ainda identificaram inconvenientes nas condições de circulação, que permitiam o atravessamento do núcleo por veículos, pondo em causa espaços que não vocacionados para esse fim. Já a zona Sul, é referida como uma área degradada e não consolidada, resultado das antigas instalações militares e de carácter industrial, no local do antigo castelo.

Em relação aos espaços livres, a Vila Adentro constitui uma malha irregular, assente em dois espaços urbanos fundamentais, o Largo da Sé e a Praça Afonso III, que estabelecem um relação direta com as quatro portas de entrada no núcleo, através de quatro vias de penetração, a Rua do Município, a Rua do Repouso, a Rua do Castelo e a Rua da Porta Nova. O Largo da Sé e a Praça Afonso III são definidos, pelos autores, como áreas públicas a salientar, devido às suas características e à qualidade da envolvente edificada.

Nas últimas décadas, verificou-se um esforço no que toca à reabilitação urbana, não só da Vila Adentro, mas de todo o centro histórico. A Vila Adentro sempre foi encarada como um espaço que necessita de reestruturação, que corrija situações indesejadas, através de intervenções cuidadas. Desde dos anos 80, que a CMF tem desenvolvido diversas ações, a favor da salvaguarda, qualificação e dinamização do centro da cidade de Faro, dando destaque

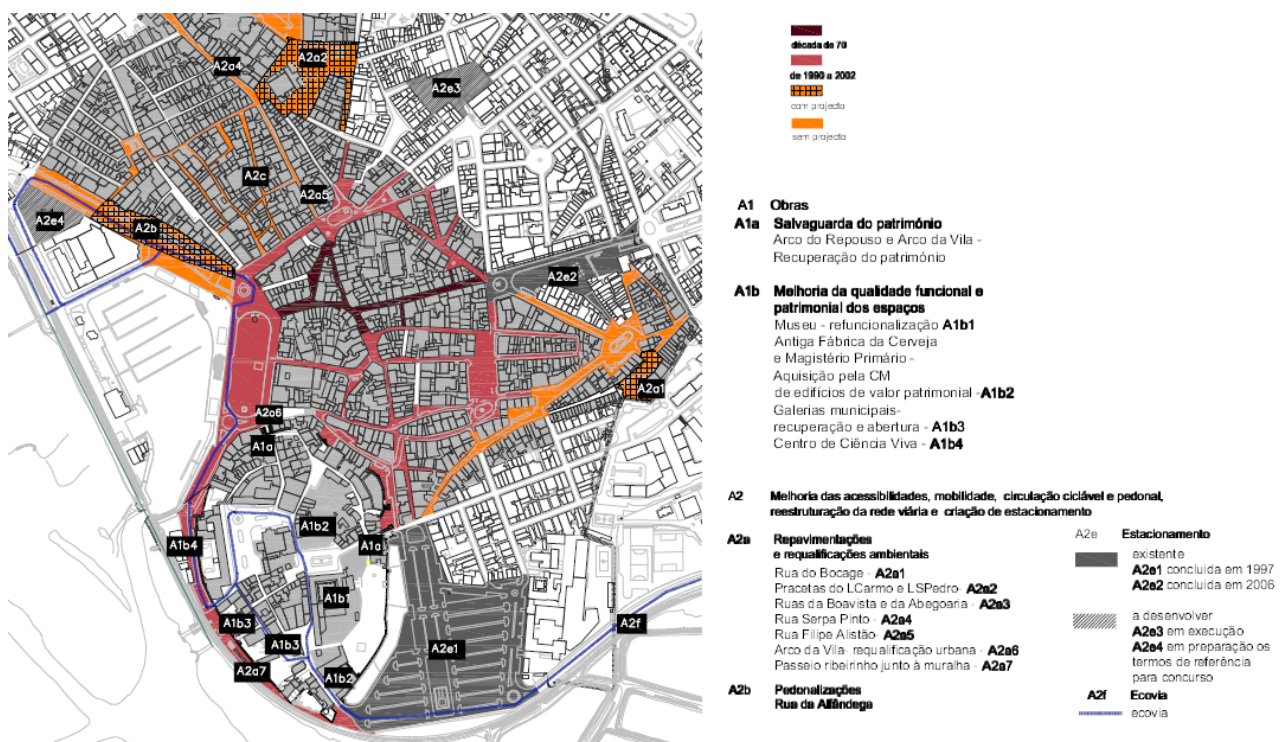


Figura 6.12 – Situação das intervenções ao nível da requalificação do espaço público dos núcleos históricos de Faro. [Fonte: CMF, 2011]

a uma estratégia desenvolvida na década de 90, materializada num conjunto de intervenções ao nível de requalificação do espaço público (Figura 6.12).

Estas intervenções tiveram um impacto bastante positivo na cidade, e materializaram grande parte das intenções referidas por Paula e Paula (1993), para a Vila Adentro e a sua envolvente mais próxima. O peão, como elemento fundamental na vivência de uma cidade, tem, por isso vindo conquistar alguns dos percursos pedonais que outrora existiram. Porém, na realidade, tem-se verificado que são necessárias mais ações que sigam os objetivos definidos pela CMF, no âmbito da salvaguarda, qualificação e dinamização do centro histórico de Faro.

Atualmente, após as transformações que a Vila Adentro tem vindo a sofrer desde da sua génese, podemos verificar que a organização espacial da estrutura edificada (Figura 6.13 à esquerda) e da rede de espaços públicos (Figura 6.13 à direita), compõe uma morfologia urbana equilibrada, sendo visível uma continuidade do espaço público que se têm mantido razoavelmente bem conservada.

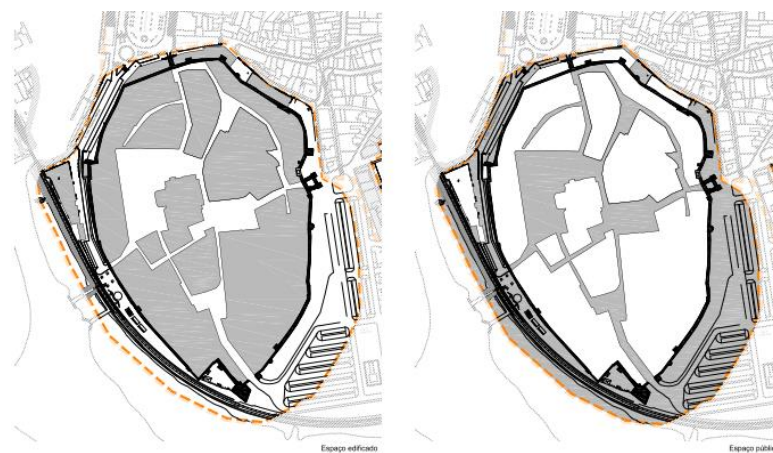


Figura 6.13 - Morfologia urbana da Vila Adentro. [Fonte: CMF, 2011]

6.1.4. Edifícios, espaços e elementos que valorizam/potenciam a vivência do espaço público

Com base nos elementos referidos no documento da ARU da Vila-Adentro (CMF, 2011) e com atualização dessa informação através de visita de campo, realizou-se uma carta síntese de todos elementos que valorizam e potenciam a vivência do espaço público, traduzida na peça desenhada 02. Foram considerados os elementos do património histórico-cultural, galeria/espaços de exposições, comércio local ligado à valorização da cultura, zonas de restauração e outros serviços.

Verifica-se que os diferentes usos, não se distribuem uniformemente por toda a área de estudo, havendo uma ligeira concentração dos mesmos em redor das praças e largos existentes

ou nos 4 eixos que se alinham com as *portas* das muralhas, sendo o restante espaço maioritariamente habitacional, organizado em dois núcleos muito próximos de duas das *portas* das muralhas, Arco da Vila e Porta Nova. Desta forma percebe-se a relação direta que os edifícios com maior importância religiosa, política e comercial, mantinham com o espaço público, não só em épocas/ocupações mais recentes, mas desde da sua origem e formação.

A Vila Adentro apresenta um ambiente mais “vazio” do que os outros núcleos históricos (mouraria e bairro ribeirinho). No entanto, a forte presença de alguma diversidade de atividades relacionadas com o património/cultura e serviços, permite que a Vila Adentro seja uma área muito procurada no período diurno. A sua afirmação como centro religioso e administrativo, já remonta a épocas passadas, mas cada vez mais se tem observado uma ocupação de zonas residenciais por serviços públicos e comerciais (nomeadamente cafés/bares/restaurantes).

Em relação ao património existente, são vários os edifícios e elementos que se foram mantendo razoavelmente intactos, com a ajuda de alguma manutenção e conservação, e que estruturam de forma geral a Vila Adentro. Destacam-se o Arco da Vila e o Convento da Nossa Senhora da Assunção, que se encontram classificados como Monumento Nacional; a Sé Catedral, o Castelo e as Muralhas, que abrangem o Arco do Repouso, a Porta Nova e o Baluarte de S. Jorge ou da *Mesa dos Mouros*, e que se encontram classificados como Imóvel de Interesse Público; e por fim um grande conjunto de Edificações Notáveis²⁴, tais como o Paço Episcopal, o Seminário de São José, o Paços do Concelho, o Governo Civil, a Casa do Capitão Manuel de Oliveira, a Casa de Domingos Guieiro, a Casa de José Maria Assis, o Solar dos Sárrias e a Casa da Família Cortes.

Outros elementos que valorizam e complementam os edifícios referidos acima e consequentemente a estrutura da Vila Adentro, são os jardins históricos. Este conjunto urbano é dotado de 5 jardins históricos: o Jardim Manuel Bívar (espaço público), o Jardim do Paço Episcopal, o Claustro e a Cerca do Convento da Nossa Senhora da Assunção, o Jardim da Casa de Domingos Guieiro e o Jardim da Casa de José Maria Assis. Na sua maioria, estes espaços verdes com interesse histórico estão associados à zona de logradouros das casas privada, à exceção do Jardim Manuel Bívar e do Claustro do Convento da Nossa Senhora da Assunção, que têm acesso ao público.

²⁴ De acordo com o Regulamento de Urbanização e Edificação do Município de Faro, entende-se como Edificações Notáveis, “os edifícios detentores de qualidade arquitetónica, urbanística ou paisagista, objeto de identificação e inventariação no âmbito do anterior Regulamento Municipal de Intervenção nos Núcleos Históricos de Faro, publicado em 2002”. (CMF, 2015)

PEÇA DESENHADA 02

6.1.5. Pavimentos, mobiliário urbano e sinalética

As infraestruturas pedonais existentes na área de estudo são na sua maioria dominadas pela calçada miúda tradicional, enquanto as infraestruturas viárias são dominadas pelos paralelepípedos de calcário e pontualmente por betuminoso (no Largo de São Francisco). Em muitos dos espaços da Vila Adentro verifica-se uma coexistência entre o peão e o automóvel, sendo que as infraestruturas viárias comportam-se também como infraestruturas pedonais, mesmo que sejam desadequadas para o peão. Já em relação ao estado de conservação dos pavimentos, existem zonas onde o estado é bom ou razoável, mas noutras onde o pavimento apresenta-se em mau estado e muito degradado, como é o caso da Rua da Porta Nova, o Beco do Repouso, entre outros.

O mobiliário urbano existente, nomeadamente os bancos, as papeleiras e os dissuasores/pilaretes apresentam-se num estado razoável, sendo que os bancos em madeira já se encontram com algum estado de degradação. A localização de alguns bancos encontra-se no alinhamento direto da exposição solar, principalmente no período da tarde, sendo que estes estão normalmente desocupados pela quantidade de calor que é gerado nestes espaços. Em relação à iluminação, considera-se que existem algumas zonas menos iluminadas do que outras, tornando estes espaços menos confortáveis no que toca à segurança dos peões. O reforço da iluminação pública em algumas zonas, já tinha sido considerado pela CMF (2011), no ARU Vila Adentro.

A localização do mobiliário urbano condiciona em muitos casos a acessibilidade e mobilidade dos peões, sendo o troço de rua entre o Centro de Ciência Viva e a Porta Nova e o passeio frontal ao Paço Episcopal os casos mais críticos. No entanto estas questões são melhor analisadas no subcapítulo seguinte.

A sinalética que permite a perceção informativa da Vila Adentro e que permite aumentar a notoriedade dos seus elementos, encontra-se atualmente incompleta e desatualizada face à classificação dos edifícios e as placas apresentam um debilitado estado de conservação (Figura 6.14). Como tal a CMF, em conjunto AT-Brand, desenvolveu recentemente um novo projeto de colocação e substituição destas placas, nos edifícios classificados, em vias de classificação e edificações notáveis de todo o concelho de Faro -



Figura 6.14 – Exemplo de placa informativa atual com elevado estado de degradação. [Fonte: CMF, 2015]

anexo VI. (CMF, 2015) Nesta análise só serão consideradas as novas placas previstas neste projeto, e sua localização pode ser consultada na peça desenhada 03.

Em relação ao local de afixação, estas serão colocadas sobre o local das anteriores placas, em locais onde já existisse outro tipo de placas ou vitrinas (agregando assim elementos dissonantes), no pavimento (quando não é possível a sua colocação na fachada do edifício). Todas as placas irão conter um QR Code, que irá conduzir ao site da CMF para obtenção de informação complementar. Como tal, as placas serão colocadas a uma altura acessível, não só à leitura das mesmas como também ao QR Code. As novas placas serão feitas com materiais mais resistentes (acrílico, vinil, com fixadores em aço inox ou suportes em chapa zincada lacada), evitando assim a sua degradação. (CMF, 2015)

PEÇA DESENHADA 03

6.1.6. Avaliação da acessibilidade e mobilidade do espaço público

O estudo e análise das condições de mobilidade e acessibilidade na área de estudo permitem identificar situações desajustadas ao grupo de peões com mobilidade reduzida, fazendo-se a distinção das áreas onde a circulação é possível e confortável, daquelas onde é impossível a livre circulação pedonal.

Domínio pedonal e automóvel e respetivos fluxos

Em toda a área de estudo podemos identificar diferentes tipos de domínio, desde as ruas onde são explícitas as diferenças entre o domínio do automóvel e o domínio pedonal, às zonas exclusivas ao domínio pedonal e zonas onde coexistem os dois tipos de domínios simultaneamente, ou seja, correspondente ao domínio misto. Os diferentes tipos domínios inerentes ao espaço público estão representados na peça desenhada 04a e a sua identificação permite compreender a forma como ocorrem os fluxos dos diferentes tipos de deslocamento existentes, permitindo assim verificar quais as áreas onde ocorrem maiores problemas de acessibilidade e mobilidade e consequentemente os pontos de conflito mais relevantes e com maior prioridade de intervenção.

Por sua vez, os pontos de encontro correspondem a pontos onde normalmente existem alguns hábitos de permanência ou alguma concentração de pessoas. Essa concentração resulta muitas vezes da relação com edificado com valor patrimonial, com os serviços existentes ou com a existência de mobiliário urbano em zonas agradáveis que permitam uma permanência mais prolongada. Os principais pontos de encontro são o passeio ribeirinho, o Jardim Manuel Bívar, a zona adjacente ao Arco da Vila e ao Largo da Sé. Estes são os principais pólos geradores/atratores de deslocação pedonal.

No entanto, na área de estudo, verificam-se zonas sem condições de atravessamento pedonal, mas onde os peões sentem a necessidade de atravessar, fazendo com que a passagem dos peões existente não corresponda às suas necessidades. Estas zonas constituem, pontos de conflito entre o automóvel e o peão provocados pela falta de clareza sobre quais as prioridades nesses espaços, ou por problemas de visibilidade. Verifica-se que estes pontos de conflito estão muitas vezes relacionados com os nós de cruzamentos e entroncamentos ou nós de ligação entre os largos/praças e os arruamentos. As ruas internas às muralhas, em que o domínio é misto, são só por si áreas de conflito, sendo este é um problema comum em toda a sua extensão.

Barreiras/obstáculos nas diferentes tipologias de espaço

Como é referido no Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa (CML, 2013), é necessário ter como base uma metodologia de análise das barreiras existentes, ou seja, um

Modelo de Análise das Grandes Barreiras à Circulação Pedonal, para que possa ser aplicada na análise sistemática de todo o concelho. Neste caso de estudo foi utilizada uma adaptação da metodologia proposta por Landim (2014), com base na classificação do tipo de barreiras do Manual de Orientações Técnicas em matéria de Acessibilidade e Mobilidade para a cidade de Portimão (Teles & Silva, 2010). Foi feito um levantamento fotográfico das barreiras que permitiu adaptar a classificação proposta por Teles & Silva às situações existentes na área de intervenção. Neste caso foram só analisadas as ruas e espaços inerentes ao percurso proposto pela CMF e à partida pode-se verificar que estas estão marcadas por uma forte presença de barreiras de vários tipos, como é visível na peça desenhada 04b. Por isso, é seguro afirmar que algumas destas áreas pedonais apresentam-se sem condições de segurança, comprometendo o acesso livre não só ao espaço público, mas também aos equipamentos coletivos aqui existentes. As redes pedonais que dão acesso a estes equipamentos apresentam problemas de extrema importância para a continuidade da mesma, muitas vezes relacionados com o subdimensionamento ou inexistência de passeios (Figura 6.15), com existência de lancis ou materiais inadequados e em mau estado (Figura 6.16).



Figura 6.15 - Levantamento fotográfico das situações de subdimensionamento ou inexistência de passeio no Arco Arco do Repouso, na Rua Comandante Francisco Manuel e na Rua do Castelo. [12/03/2015]



Figura 6.16 - Levantamento fotográfico das situações de pavimento irregular/degradado e de lancis como obstáculo/barreira, no Largo de São Francisco e na Rua do Trem. [12/03/2015]

A identificação das tipologias de espaço público não só ajuda a perceber a estrutura urbana que acompanha o percurso histórico-cultural acessível, mas também ajuda a compreender o tipo de barreiras que se apresenta com maior expressão em cada tipologia de espaço. Como por exemplo, nas ruas e becos do interior da Vila-Adentro é normal ver situações de inexistência de passeios ou passeios subdimensionados e pisos desadequados ou em mau elevado estado de degradação, muitas vezes associadas ao facto de serem estreitos e

tortuosos. Nas ruas exteriores às muralhas, e pontualmente em algumas áreas intramuros, verificam-se um elevado número de barreiras/obstáculos fixos que condicionam a circulação pedonal, tais como a sinalização, a sinalética informativa, a iluminação pública, outro tipo de mobiliário urbano e material vegetal (Figura 6.17).



Figura 6.17 - Levantamento fotográfico das situações com obstáculos fixos à circulação pedonal, nomeadamente iluminação pública, sinalética, sinalização de trânsito, contentores e tampas no pavimento na Rua Comandante Francisco Manuel árvores no Largo da Sé. [12/03/2015]

Em relação aos largos e praças, também na zona intramuros, pode-se verificar situações de estacionamento abusivo, onde o automóvel tende a ocupar áreas que não são para o seu uso específico. Isto verifica-se porque são áreas extensas, sem qualquer disciplina de trânsito, onde os automóveis se sentem livres de estacionar e parar onde quiserem. Os estacionados abusivos apresentam-se como barreiras temporárias, assim como as esplanadas e os objetos decorativos dos estabelecimentos (Figura 6.18).



Figura 6.18 - Levantamento fotográfico das situações com obstáculos móveis/temporários à circulação pedonal, nomeadamente estacionamento abusivo, esplanadas e objetos decorativos dos estabelecimentos. [12/03/2015]

A análise e diagnóstico da situação existente revelaram que os passeios possuem na sua maioria larguras muito reduzidas ou até inexistentes, uma área significativa de pavimentos desadequados ou degradados e uma grande falta de acesso aos passeios, sendo o lance uma das principais barreiras.

Sistema de vistas e acessos

A peça desenhada 04c da fase de análise permitiu compilar as vistas panorâmicas com maior interesse, tendo em conta a configuração das ruas e dos largos e a localização das frentes urbanas de qualidade. A identificação destas panorâmicas permitiram, juntamente com as peças desenhadas 04a e 04b, verificar quais as áreas com maior interesse para intervir, tendo em conta que estas contribuem para uma maior legibilidade do espaço público do núcleo histórico. Também se verificou, que devido ao estreitamento de algumas ruas, existem alguns pontos/nós com pouca visibilidade, associados a esquinas e intersecções das mesmas. Conclui-se por isso que, além do domínio do automóvel, a configuração do espaço público pode criar situações de conflito entre o peão e o automóvel.

Já em relação aos acessos, verifica-se que são razoáveis visto que o peão pode percorrer todo o núcleo histórico. Os principais quatro acessos correspondem às quatro portas, a Vila Adentro, o Arco da Vila, o Arco do Repouso, a Porta do Castelo e a Porta Nova, em que qualquer uma delas tem uma história por contar e uma época por recordar. Também se identificou os acessos aos largos, que resultam de um alargamento na intersecção das ruas, logo o acesso a esses largos são feitos através das ruas que os ligam às quatro portas. Por fim identificou-se os acessos ao património e aos principais serviços associados à área de intervenção do percurso histórico-cultural e que se identificaram na peça desenhada 02.

PEÇA DESENHADA 04a

PEÇA DESENHADA 04b

PEÇA DESENHADA 04c

6.1.7. Transporte público coletivo e outros tipos de mobilidade urbana suave

Através da análise peça desenhada 05 é perceptível a dinâmica que outros tipos de deslocamentos, além do automóvel privado e o pedonal, proporcionam na Vila Adentro. A oferta em relação ao transporte coletivo é variada, verificando-se rotas de autocarros municipais, intermunicipais e de minibus, que atravessam a envolvente do núcleo, sendo um dos principais circuitos a Rua da Misericórdia e o Largo de São Francisco. Verifica-se a existência de duas paragens de autocarros, uma junto do Arco da Vila e outra junto do Arco do Repouso, que complementam este sistema de transportes coletivos públicos. É, ainda, importante salientar que as principais estações de autocarros e comboios do Algarve, se situam muito perto da área de estudo, visível na peça desenhada 01. E por isso as principais rotas de autocarros e do comboio tenham uma grande proximidade à Vila Adentro.

Ainda em relação ao transporte coletivo, verificam-se alguns fluxos de autocarros particulares, muitas vezes turísticos, que tendem a concentrar-se no Largo de São Francisco, junto da Porta do Castelo. Este hábito traduz a necessidade que a área tem de um parque exclusivo para este tipo de situações. Por sua vez, como transporte de apoio a turistas, destinado a passeios turísticos, Faro possui um comboio turístico, cuja rota atravessa todos o centro histórico e cruza o núcleo histórico Vila Adentro, no sentido Arco da Vila – Porta do Castelo. Este é um transporte meramente lúdico que valoriza e contribui para os circuitos histórico-culturais da cidade, permitindo que os turistas tenham uma perceção geral do que podem visitar e explorar a pé.

O barco, por sua vez, como transporte público marítimo, permite a ligação entre a cidade e as ilhas-barreira da Ria Formosa, sendo este utilizado tanto para rotinas do quotidiano, como também para passeios turísticos, que permitem uma perspetiva diferente daquela que temos a partir do meio terrestre. O ponto de embarque situa-se junto da Porta Nova, permitindo que esta área tenha um enorme potencial, principalmente na altura da primavera-verão.

Por fim, ainda na peça desenhada 05, é visível que a ecovia que percorre o litoral da região, interceta a Vila Adentro, originando fluxos de outros modos suaves, , tais como o uso da bicicleta. Apesar da existência de dois estacionamento exclusivos para bicicletas, junto do Arco da Vila e da Porta Nova, verificou-se que o desenho urbano no interior do núcleo histórico não se adequa às ciclovias desejáveis. Como tal esta é uma situação com bastante potencial, que tem que ser revista, com o principal objetivo de melhorar o seu propósito.

PEÇA DESENHADA 05

6.1.8. Vegetação, evolução e situação atual

Até cerca do séc. XV, a Urbe encontrava-se muito próxima da envolvente rural, não havendo a necessidade da presença de verde no seu interior. Como tal os espaços públicos eram essencialmente terreiros e praças, que foram posteriormente pavimentados. Os jardins existentes na Vila Adentro, estão associados aos logradouros privados, e procederam às hortas que outrora aqui existiram. Na zona extramuros, Faro foi mantendo a sua ruralidade até inícios do séc. XX, sendo visível uma coexistência entre as hortas e a malha urbana. É por esta altura que a presença do verde privado atinge o seu auge. No entanto, estas hortas foram cedendo lentamente à urbanização e o espaço privado é reduzido drasticamente. Os terreiros foram então arborizados, surgindo as árvores de arruamento. (Santos e Brito, 1997) A maioria dos espaços verdes da cidade e dos espaços públicos da Vila Adentro são compostos por árvores de arruamento, e atualmente constituem um elemento fundamental para a regulação climática e para o conforto do espaço urbano.

Até aos anos 30/40, a malha urbana foi envolvendo lentamente o centro histórico, a ‘Baixa’, verificando-se a formação de largos e pequenas praças com jardins, com maior ou menor significado, diretamente relacionado com a escala e a importância social e/ou religiosa das envolventes. São exemplos, localizados na envolvente próxima das muralhas, o Jardim Manuel Bívar e o Jardim da Alagoa. Ambos apresentam características intimistas e mantêm-se à escala humana. Os espaços públicos da cidade foram deste modo, assumindo cada vez mais uma maior importância na sua vida comunitária. (Santos e Brito, 1997)

Também os logradouros, quintais e pátios foram-se tornando fundamentais, reforçando e enriquecendo a presença de verde urbano. No entanto, a partir dos anos 70 muitos dos logradouros e outras tipologias de espaço (como praça, largo, praceta e alameda) foram sendo substituídos por impasses, estacionamento, espaços expectantes, excrescências dos volumes construídos, normalmente áreas de cedência ao Município sem função e utilização. Estas áreas promovem asfixia e atrofiamento do espaço público. (Santos e Brito, 1997) Na Vila Adentro os impactos não foram tão drásticos devido à presença do património, no entanto a preservação destas áreas verdes foi fundamental para compensar a escassa vegetação do espaço público.

No Plano da Estrutura Verde de Faro de 1997, a vegetação da cidade é dividida em Estrutura Verde Contínua, Semi-Contínua e Descontínua e é nesta última que se classifica a vegetação presente na Vila Adentro. Por sua vez, no Plano Verde de Faro de 2008, estas áreas verdes estão definidas como áreas permeáveis com revestimento vegetal e alinhamentos arbóreos a manter e a valorizar.

O levantamento da vegetação existente presente na peça desenhada 06, teve como base o Ortofotomapa do Google Earth de 2007, com o objetivo de recolher a localização dos elementos arbóreos e dos revestimentos, em planta. Houve posteriormente uma verificação e atualização desta informação, acompanhada de visitas de campo. Foram consideradas os volumes de vegetação, tanto no espaço público como no espaço privado. Apesar destes últimos não se encontram fisicamente no espaço público, são normalmente visíveis a partir do mesmo e influenciam a forma como percebemos estes espaços.

Recentemente, a vegetação existente no centro histórico de Faro sofreu alterações significativas devido a uma praga, que afetou espécies como a *Phoenix canariensis*, a *Phoenix dactylifera* e algumas *Washingtonia filífera*, desnudando alguns dos seus espaços. As caldeiras dessas árvores e a matéria vegetal morta que não foi removida são alguns dos vestígios da sua existência. As áreas mais afetadas foram o Passeio Ribeirinho e o Largo D. Marcelino Franco, que ficaram totalmente despidos de vegetação arbórea após a eliminação dos elementos afetados. Ao analisar este tipo de situações, é importante verificar se é viável a sua reposição ou se é necessário eliminar esses vestígios, em prol do conforto do espaço público.

A existência de vegetação no espaço público, no interior das muralhas, está associada ao Largo da Sé e à Praça Afonso III, verificando-se a inexistência de qualquer tipo de vegetação nas ruas e becos. Isto porque estes se apresentam estreitos e de não foram projetadas para os novos modelos de rua existente na cidade atual. Este tipo de núcleos, pela sua dimensão e por terem sido rodeados por paisagens agrícolas, nomeadamente hortas, nunca mostraram a necessidade da presença de vegetação inerente ao espaço público. No entanto, a falta de espaço para a colocação de vegetação, permitiu manter a relação direta existente entre o edificado e o espaço público, contribuindo assim para a sua legibilidade.

Verifica-se, igualmente, que os maiores volumes de vegetação estão inerentes aos logradouros interiores aos quarteirões da Vila Adentro, e ao estacionamento do Largo de São Francisco (como é visível na Figura 6.19) e o Jardim Manuel Bívar, na envolvente próxima às muralhas. Os logradouros constituem os pulmões verdes deste centro histórico e permitem a infiltração de parte das águas superficiais, contribuindo assim para a sua sustentabilidade ecológica e compensando a escassa vegetação que se verifica no espaço público.



Figura 6.19 - Fotografia aérea da Vila Adentro e envolvente próxima.

PEÇA DESENHADA 06

6.1.9. Síntese das análises

Após uma análise aprofundada de todos os elementos que compõem a Vila Adentro, foi necessário realizar uma síntese que foca-se apenas os seus aspetos principais. Desta forma reuniu-se a informação relevante para a realização da proposta. Na peça desenhada 07 cruzou-se esses elementos, facilitando assim a localização das áreas com maiores debilidades ao nível da acessibilidade e mobilidade do espaço público. Além da identificação do espaço construído, fez-se um diagnóstico e reconhecimento das áreas de domínio pedonal, das condições de mobilidade, identificando os percursos acessíveis e inacessíveis e dos passeios sem acesso. Ainda foram identificadas as áreas com potencial para a valorização do espaço público, os principais acessos à Vila Adentro, as áreas permeáveis c/ coberto vegetal e as panorâmicas com maior relevância (frente ribeirinha).

Outro elemento que ajudou a sintetizar a informação recolhida e produzida, foi a atualização e adaptação da análise SWOT presente no ARU Vila Adentro (CMF, 2011), com a identificação dos seus pontos fortes, pontos fracos, oportunidades e ameaças (Tabela 6.2).

Tabela 6.2 - Análise SWOT da área de estudo adaptada do ARU Vila Adentro (CMF, 2011)

Fatores internos	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
<ul style="list-style-type: none"> - Posição geográfica central; - Área intramuros com livres acessos ao peão; - Forte carácter monumental e valor patrimonial; - Estrutura urbana que proporciona alguns espaços públicos urbanos (largos) com dimensões consideráveis para a realização de atividade e eventos; - Existência de equipamentos culturais; - Existência de vestígios arqueológicos (ex. Fórum Romano no Largo da Sé) - Qualidade ambiental sem degradação visível; - Paisagem com excelente vista panorâmica sobre a Ria Formosa e a Doca de Faro; - Aparecimento de pequenas unidades de restauração com qualidade; - Existência de logradouros e de um jardim linear adossado às muralhas, que contribuem para a drenagem e infiltração das águas na zona intramuros; 	<ul style="list-style-type: none"> - Declínio e envelhecimento da população; - Incapacidade de investimento por parte dos residentes; - Preferência na instalação de serviços públicos e religiosos; - Ausência de equipamentos de apoio a residentes e utentes; - Degradação de alguns edifícios e dos pavimentos na via pública; - Largos e arruamentos dominados pela circulação e estacionamento automóvel – origina conflitos e desincentiva a circulação pedonal; - Rudimentar estrutura verde – ausência de vegetação nos arruamentos; - Insegurança noturna; - Barreira física provocada pela ferrovia, que quebra as ligações físicas entre a cidade e a Ria Formosa;

- Proximidade aos principais equipamentos hoteleiros;

- Proximidade às principais estações de transporte coletivo;

Fatores externos

Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none">- Iniciativas para revitalizar o carácter monumental e o valor patrimonial;- Imóveis e espaços disponíveis para novas utilizações;- Benefícios e incentivos fiscais aos proprietários;	<ul style="list-style-type: none">- Crise económica e reduzida capacidade de investimento público e privado;- Extensa área de sensibilidade arqueológica;- Tendência de despovoamento e envelhecimento demográfico;- Proximidade à ferrovia;

PEÇA DESENHADA 07

6.2. Proposta de intervenção

A presente proposta e o desenho do projeto são o resultado da análise e caracterização da área de estudo, que se traduzem num programa, num conjunto de estratégias e num conceito de intervenção.

6.2.1. Programa

A intervenção dá-se em espaços já consolidados, por isso o programa já se encontra previamente definido e a proposta irá apenas dar resposta aos problemas de acessibilidade e mobilidade identificados e aos obstáculos que impedem o livre usufruto das funções de recreio e lazer que os espaços proporcionam. A formalização, no desenho de projeto, de algumas das intenções e funções existentes, tais como os percursos pedonais, percursos viários e estacionamento, áreas de repouso/descanso, espaços multifuncionais para a realização de eventos e atividades e a ecovia/ciclovía, é outro dos propósitos desta proposta.

O programa respeita a multifuncionalidade que caracteriza os espaços da área de intervenção, o que permite facilmente a sua adaptabilidade às diferentes realidades. Desta forma é evitado um desenho de projeto direcionado especificamente para uma única função e consequentemente a possibilidade destes espaços se tornarem desinteressantes ou obsoletos. A multifuncionalidade é uma característica que continuará a potenciar as vivências sociais no espaço público da Vila Adentro.

6.2.2. Conceito e estratégias de intervenção

O conceito constitui uma ideia que suporta o desenho do projeto e deve refletir-se na sua organização, formalização e no funcionamento dos espaços e dos seus elementos, considerando as relações internas e as relações com a envolvente. Este é um processo criativo que permite projetar uma ideia abstrata num plano tridimensional real. Aqui o espaço é considerado como objeto físico mas também como objeto temporal, tendo em conta que um projeto de intervenção é um meio e não um fim.

O **conceito** que estrutura a presente proposta consiste num Percurso Histórico-Cultural Acessível, que interligue todos os espaços e edifícios com interesse, tendo como referência 4 pontos principais de acesso à Vila Adentro, as 4 Portas: Arco da Vila, Porta Nova, Porta do Castelo e Arco do Repouso. O nome do percurso fica assim conhecido como o Percurso das 4 Portas e está representado na Figura 6.20.

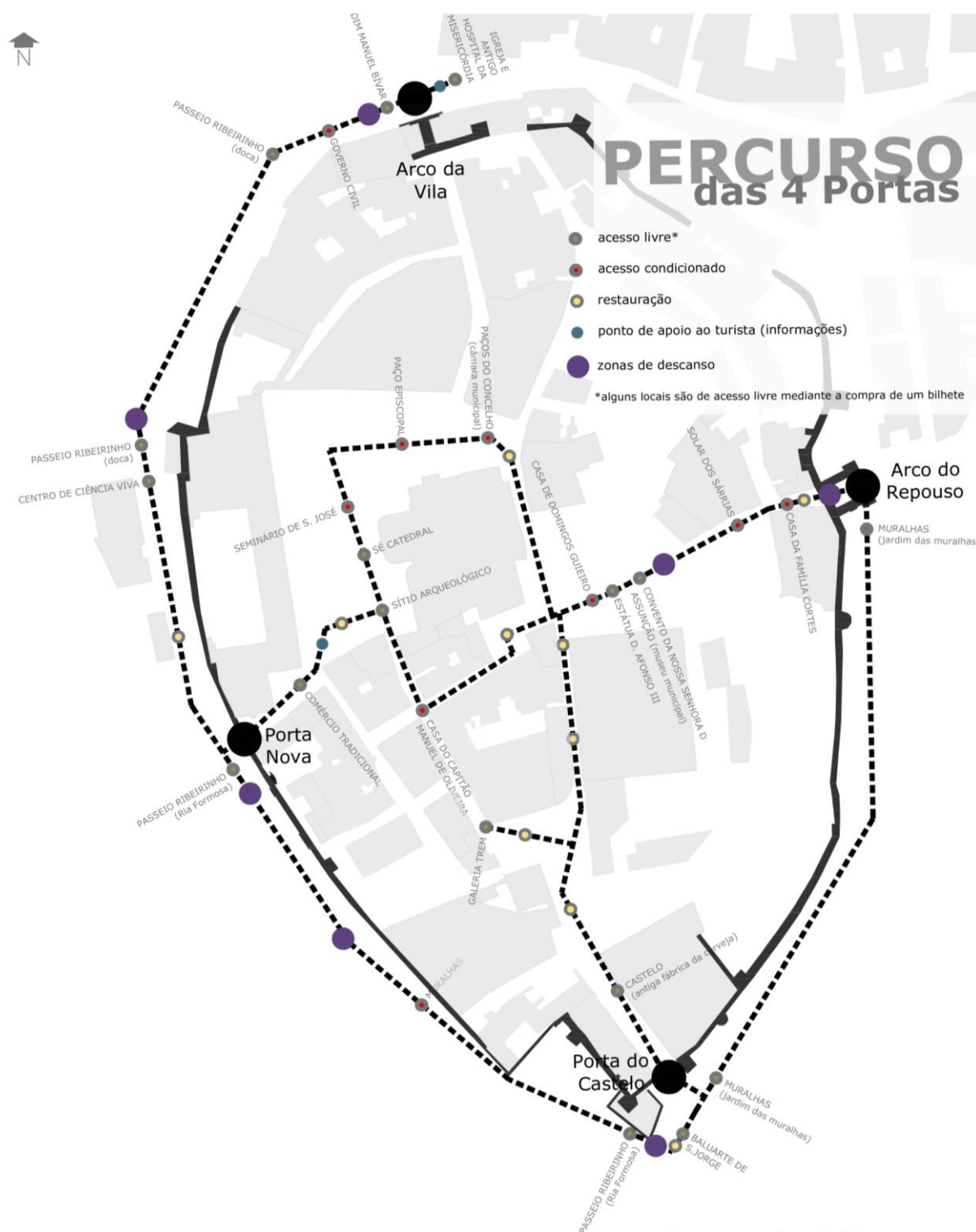


Figura 6.20 - Percurso das 4 Portas, desenho esquemático do conceito de intervenção.

Por sua vez, as **estratégias** que suportam o Percurso das 4 Portas e estruturam a presente proposta consistem no/a:

- Aumento da área destinada aos modos suaves: otimização dos fluxos pedonais através da criação de um percurso acessível, redução da área destinada à circulação

automóvel, o aumento e formalização dos percursos pedonais e da ecovia – de forma a respeitar as cotas de soleira dos edifícios;

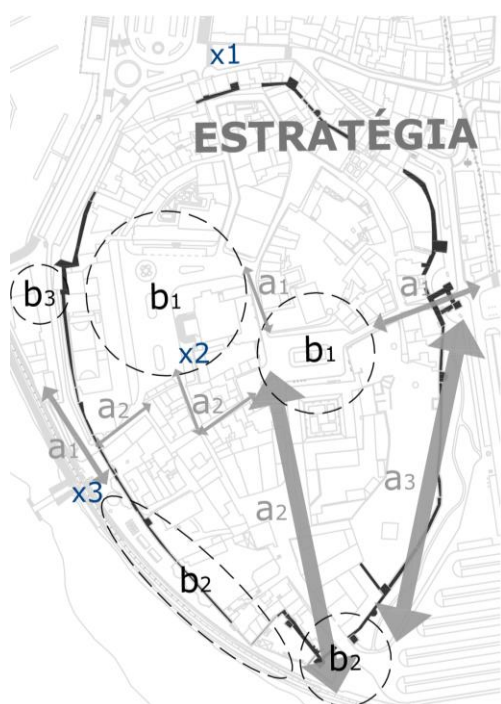
- Restruturação funcional dos largos e da praça, através da uniformização alimétrica das áreas pedonais e da dotação de mobiliário urbano de suporte as atividades;

- Preservar ou aumentar as áreas permeáveis através da introdução de vegetação autóctone e materiais permeáveis, tendo em conta os critérios do espaço, o ambiente urbano com carácter histórico-cultural e o conforto dos seus utilizadores;

- Organização, sempre que possível, as infraestruturas e o mobiliário urbano num canal destinado a esse fim;

- E desta forma, pretende-se **devolver o centro histórico ao peão**.

Na Figura 6.21, são indicadas em planta as áreas prioritárias de intervenção: ligações-chave, que contribuem para a criação e formalização do percurso acessível; e áreas de excelência para recreação e lazer. São ainda indicadas em legenda algumas das ações que devem ser tomadas para a orientação da presente proposta.



Ligações-chave (criação de condições de circulação em percursos inacessíveis):

a1 - elevação das áreas de circulação viária até ao nível do passeio (tudo à "mesma cota");
 a2 - criação de canais pedonais, exclusivos ou mistos (tudo à "mesma cota");
 a3 - alteração do pavimento no canal peões.

Áreas de excelência para recreação e dinamização do núcleo histórico :

b1 - criação de condições de circulação e/ou estadia (adaptar funções dos largos ao desenho de projeto);
 b2 - criação de condições de estadia, verificando-se alterações pouco significativas;
 b3 - dinamização do espaço adjacente ao Centro de Ciência Viva.

Projetos realizados pela CMF:

x1 - Obra realizada para o aumento dos passeios;
 x2 - Projeto para pôr a descoberto os achados arqueológicos do Fórum Romano e garantir acessibilidade à Sé;
 x3 - Em fase de execução (colocação de telas de ensombramento).

Figura 6.21 - Estratégia de intervenção.

Também se pretende considerar a fraca situação económica que se faz sentir pelas entidades responsáveis, nomeadamente da CMF, através de soluções de projeto simples e sustentáveis que reduzam a necessidade de elevados recursos humanos e financeiros.

6.2.3. Estudo Prévio e Faseamento - Proposta

A proposta do Percurso Histórico-Cultural Acessível é paralela a toda a área de intervenção e considerando uma organização dos fluxos viários e dos fluxos pedonais. Na peça desenhada 08, correspondente ao Plano Geral, é possível observar a proposta dos percursos acessíveis, o principal e os complementares e na Figura 6.22 é possível observar as áreas de circulação viária juntamente com os limites de velocidade desejáveis para cada uma delas. O percurso acessível é acompanhado por placas informativas com o mesmo design que as placas propostas pela CMF, presentes no anexo V.

No entanto devido à extensão da área de intervenção, verificou-se diferentes realidades e consequentemente diferentes propostas na Vila Adentro. Como tal, houve a necessidade de dividir a proposta em várias propostas de intervenção, acompanhadas de um faseamento. Desta forma é possível fasear as prioridades da proposta apresentada e canalizar os recursos humanos e económicos existentes, tornando a sua realização mais eficaz. Foram então definidos 5 momentos de intervenção (esquema de Faseamento da peça desenhada 08), que se inicia com o troço entre o Centro de Ciência Viva e a Porta do Castelo, seguindo-se o troço entre a Porta do Castelo e a Rua do Repouso, o troço entre a Rua do Repouso e o Largo da Sé, o troço entre o Largo da Sé e a Porta Nova e por fim o troço entre a Praça D. Afonso III e a Porta do Castelo. Porém apesar de uma precisa definição da proposta e do faseamento da proposta, é possível, que durante o processo, a proposta tenha que sofrer algumas alterações de forma a se adaptar a algumas eventualidades e problemas que possam surgir.



Figura 6.22 - Identificação em planta dos limites de velocidade.

Centro de Ciência Viva

O Centro de Ciência de Viva encontra-se de certa forma “invisível” àqueles que passam por este troço, sendo um desafio identificar a sua entrada principal e o propósito do seu edifício. Como tal, são propostas duas intervenções simples para a divulgação do Centro, melhorando assim a sua visibilidade a partir do espaço público. A primeira passa por alterar a estereotomia da calçada junto da entrada, substituindo alguns cubos de calcário por outros de cor mais escura de forma a criar um padrão monocromático, cuja sua intensidade vai aumentando com a aproximação da entrada principal.

A segunda proposta tem como função, não só a perceção da entrada, como também a divulgação dos trabalhos e exposições realizados no interior do Centro de Ciência Viva. Consiste na colocação de telas impressas com a informação, ao longo da fachada principal, presas por cabos que não danifiquem a estrutura do edifício (Figura 6.23). Além das exposições de informação através das telas, também foi colocada como possibilidade a colocação de mupis temporários ao longo da Rua de Santo António (‘Rua das Lojas’), para divulgar eventuais exposições e atividades que possam ocorrer.



Figura 6.23 - Antes e depois da proposta de intervenção do Centro de Ciência

Porta Nova

A Porta Nova é um dos acessos mais estratégicos para a zona intramuros, devido à sua proximidade ao pondo de embarque. Como tal, e devido aos conflitos peão-automóvel e ao elevado número de barreiras arquitetónicas e urbanísticas, propõem-se a colocação de toda esta área à mesma cota altimétrica dos passeios existentes. O estacionamento e os sentidos de trânsito existentes são mantidos, permitindo que os peões possam circular em toda a área com prioridade sobre os automóveis. A continuidade pedonal entre o Centro de Ciência Viva e o Passeio Ribeirinho é então estabelecida.

Foi igualmente necessário reajustar o desenho de projeto do estacionamento, para possibilitar a introdução de um canal pedonal seguro, com 1,20m de largura, e um lugar de estacionamento prioritário. Outra ação necessária para ajudar na limpeza da imagem desta área é a remoção dos contentores de lixo existentes. Como resposta à necessidade de contentores para o lixo nesta área, propõe-se a sua realocação para junto do Centro de Ciência Viva, sendo que estes novos serão colocados ao nível subterrâneo.

A Porta Nova é um dos 4 acessos à Vila Adentro e tem ligação direta ao Largo da Sé, através da Rua da Porta Nova, onde é proposto um canal pedonal acessível com 1,50m de largura, em lajes de calcário (Figura 6.24).



Figura 6.24 - Antes e após a proposta de intervenção da Rua da Porta Nova.

Passeio Ribeirinho e Porta do Castelo

O passeio ribeirinho encontra-se, de certa forma, com bom estado do pavimento e apresenta boas relações visuais com a Ria Formosa, sendo apenas necessário a regularização do pavimento e o preenchimento de algumas caldeiras de árvores que já não existem. Também se propõe a colocação de um corredor arbóreo, que formalize a intenção presente no Plano Verde de Faro (1997) e que crie zonas de sombra e de conforto, nas áreas mais expostas ao sol. Foi ainda considerada a possibilidade de dar novos usos às barracas de madeira dos pescadores que estão desocupadas.

O traçado da ecovia será realocado de forma acompanhar a frente ribeirinha, mantendo o passeio ribeirinho como um espaço de coexistência entre o peão e a bicicleta. É igualmente proposto um corredor informal neste espaço, que canalize e oriente o fluxo de bicicletas, sinalizadas no pavimento com chapas semelhantes à da



Figura 6.25 - Indicação do canal destinado a ciclistas, na Ribeira das Naus, em Lisboa.

Francisco, como é visível no esquema de Percursos Acessíveis na peça desenhada 08, e cada chapa terá um intervalo de 20 metros da anterior.

O passeio ribeirinho seria complementado com um miradouro, no Forte de S. Jorge, junto à Porta do Castelo, reabilitando assim esta estrutura militar histórica que se encontra com um aspeto degradado e obsoleto. É proposta uma plataforma de madeira adaptável à estrutura do Forte, com um acesso rampeado no mesmo material. O miradouro complementa assim a função de observação que o Forte teve em épocas passadas.

Jardim das Muralhas

O jardim que acompanha as muralhas no Largo de São Francisco, faz parte da intervenção do estacionamento realizada nos anos 90. A presente proposta, apenas considera a regularização do pavimento e dos acessos do percurso do jardim, visto que estes, na intervenção anterior não tenham considerado as questões de acessibilidade. Propõe-se a alteração para um pavimento mais rígido, estável face às alterações climáticas, e permeável (Figura 6.26). Nos acessos, tanto do lado da Porta do Castelo, como do lado do Arco do Repouso, serão removidos os lancis que se comportam como barreira, e será feita uma regularização altimétrica entre o percurso do jardim e a calçada dos passeios.



Figura 6.26 - Antes e após a proposta de intervenção no jardim das muralhas, no Largo de São Francisco.

Rua e Arco do Repouso

Esta é uma das entradas de referência na Vila Adentro, logo a seguir ao Arco da Vila, como tal os seus acessos são uma das prioridades aquando a intervenção nesta área. Neste caso, a intervenção só se prende às questões de acessibilidade e mobilidade, não sendo necessário alterações nas funções aqui existentes, pois o Arco do Repouso só por si cria uma ambiência única neste espaço.

A largura mínima em toda a extensão da Rua do Repouso é de pouco mais de 5 metros, o que não permite a implantação de passeio, de largura mínima de 1,20 metros, em

ambos os lados. Neste sentido optou-se por subir a cota da zona de circulação viária à cota dos passeios (Figura 6.27). Desta forma, o troço que se compreende entre a entrada do Arco do Repouso e o Solar dos Sárrias ficará todo à mesma cota altimétrica, possibilitando uma zona de coexistência automóvel/peão, na qual este último tem prioridade.



Figura 6.27 - Antes e depois da proposta de intervenção do Arco do Repouso.

Esta proposta permite também, que o Restaurante “Aqui d’el Rei” mantenha a sua esplanada, ainda que pequena, sem pôr em causa a acessibilidade e mobilidade nesta zona.

No desenvolvimento da proposta para o arco do repouso, verificou-se que as ligações pedonais entre a Vila Adentro e o estacionamento do Largo do São Francisco são muito débeis, provocando situações de perigo aos peões ou até mesmo aos automobilistas. Como tal, propôs-se um conjunto de passadeiras sobrelevadas (Figura 6.28, Figura 6.29 e Figura 6.30) que complementassem a proposta do percurso acessível.



Figura 6.29 - Após a proposta de intervenção de passadeira sobrelevada junto ao Arco do Repouso.

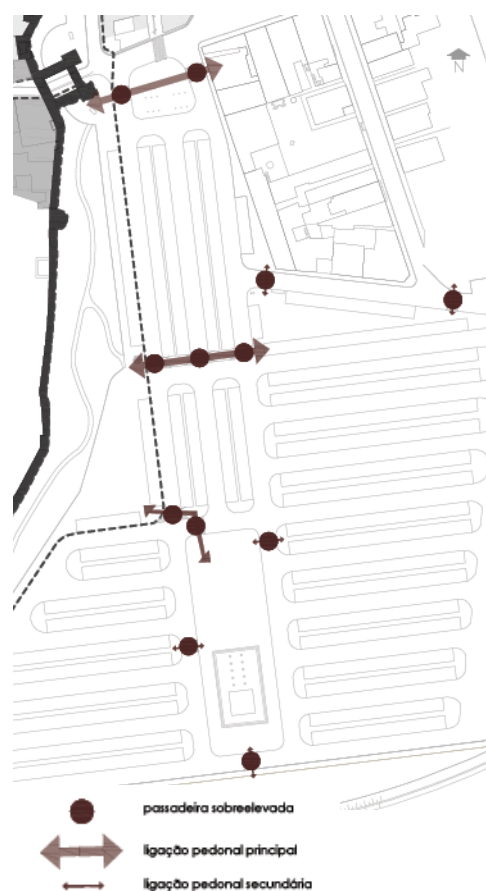


Figura 6.28- Ligações pedonais entre a Vila Adentro e o Largo de São Francisco e localização das passadeiras sobrelevadas.

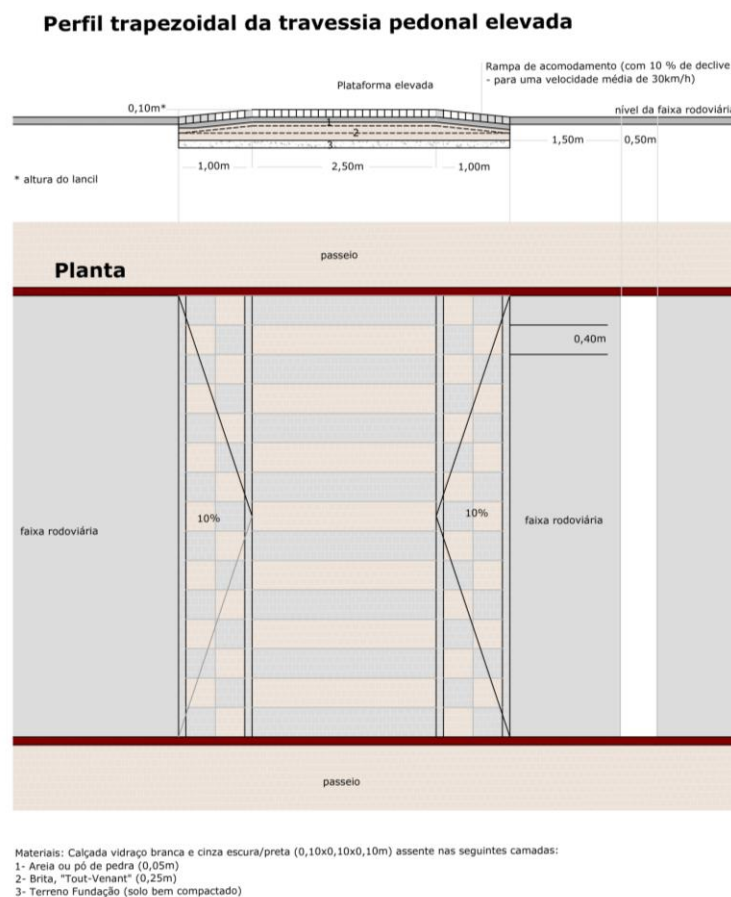


Figura 6.30 - Perfil e planta das passadeiras sobrelevadas.

Praça D. Afonso III

A praça D. Afonso III, um dos principais espaços de excelência deste núcleo histórico, completamente dominado por trânsito automóvel, estacionamento abusivo e por barreiras relacionadas com lancis, constitui uma área nobre para a realização de eventos culturais. Como tal, a proposta concentra-se na diminuição das zonas de circulação automóvel, mantendo-se os sentidos de trânsito, e no aumento das áreas pedonais, nomeadamente a área frontal ao Museu Municipal (já proposto pela CMF, Figura 6.31)

Em relação ao pequeno largo onde se encontram as esplanadas, propôs-se uma alteração do pavimento para cubos de calcário, contribuindo para um livre circulação dos peões e para a estabilização das mesas e cadeiras dos estabelecimentos.

As ruas de acesso ao Largo da Sé, via oeste, e ao Largo do Castelo, via sul, continuam a



Figura 6.31 - Proposta de intervenção da CMF para a área frontal ao Museu Municipal, na Praça D. Afonso III. [Fonte: CMF]

ser exclusivamente pedonais ou de coexistência automóvel/peão, respetivamente. Propõe-se corredores acessíveis, ao centro da rua, com 1,50 m de largura, formalizando assim a ligação pedonal entre os três principais espaços públicos no núcleo intramuros, a Praça D. Afonso III, o Largo da Sé e o Largo do Castelo.

Largo da Sé

O Largo da Sé apresenta-se como um dos espaços nobres deste centro histórico. A proposta centrou-se em três zonas distintas, identificadas como das mais críticas nas questões de mobilidade e acessibilidade. Os problemas aqui identificados, à semelhança dos restantes espaços do centro histórico, centraram-se na ausência de passeio com largura mínima de 1,20m, ausência de passagens de peões com acesso ao passeio, domínio do trânsito automóvel em toda a sua extensão, que normalmente resulta em conflitos peão/automóvel.

Em primeiro lugar, propôs-se um aumento do passeio na zona frontal à Sé Catedral e um aumento considerável do passeio lateral à Sé Catedral, com a finalidade de criar uma área exclusivamente pedonal suficientemente ampla e confortável para a realização de diversas atividades e eventos. Desta forma, além de se garantir a acessibilidade e mobilidade de um dos pontos mais visitados do centro histórico, também contribui para a multifuncionalidade do mesmo.

Verificou-se também a necessidade de resolver os conflitos que se verificam na zona frontal à Câmara Municipal de Faro. A existência deste serviço e do restaurante “Cidade Velha” e respetiva esplanada, faz com que este espaço tenha elevado número de fluxos pedonais em várias direções. Como tal propôs-se uma elevação da área à cota do passeio, seguindo-se a ideia de “tudo à mesma cota”, mantendo a circulação viária e os seus sentidos de trânsito (Figura 6.32). O aumento do passeio no lado da esplanada, permite que esta se mantenha com quase a mesma área que apresenta atualmente e permite a criação de um corredor de circulação pedonal que hoje não se verifica.



Figura 6.32 - Antes e após a intervenção no Largo da Sé.

Por último na zona mais a sul, tomou-se o cuidado de aumentar o passeio onde se encontram a esplanada do restaurante “Sabores de Sé”, de forma a garantir três corredores com diferentes funções: um corredor para a esplanada (com diferentes patamares que vencem o desnível), um corredor exclusivamente pedonal e um corredor para colocação de elementos de publicidade, informação e marketing dos estabelecimentos.

Rua e Largo do Castelo

O Largo do Castelo não comporta aquela forte componente cultural e social que o Largo da Sé e a Praça D. Afonso III tiveram ao longo destes séculos. No entanto as suas vivências foram se intensificando com o aparecimento do bar “O Castelo” e com a esplanada na Taberna “Modesto, que muitas vezes animam este espaço com música, festas e outras atividades. Também a presença da Galeria Trem e os acessos à Cerca do Convento da Nossa Senhora da Assunção e ao Castelo, fazem deste largo uma excelente oportunidade para a valorização da zona sul deste núcleo histórico, principalmente dos elementos que há muito foram ficando esquecidos ou foram desvalorizados, por não terem usos ou funções associadas.

A vivência diurna do largo começou-se a intensificar igualmente no período da noite, e talvez com mais expressão. Algo que de certa forma potenciou a transferência das instalações da Associação Recreativa e Cultural de Músicos para o edifício do antigo Castelo ou da antiga Fábrica da Cerveja. As novas dinâmicas do Largo do Castelo exigem, desta forma, a sua requalificação e a melhoria dos seus acessos. Verificou-se a necessidade de disciplinar os fluxos de trânsito, assim como o estacionamento dos veículos (que se mantém de forma mais restrita), e criar canais de circulação exclusivamente pedonais, respeitando o acesso aos serviços e edifícios existentes nas frentes urbanas. Além de se propor a disciplina dos fluxos que se verificam atualmente, houve também o cuidado de delimitar uma zona exclusiva para a esplanada da Taberna “Modesto”, evitando que esta vá conquistando grande extensão do largo; e delimitar uma outra zona, de descanso, adjacente ao percurso acessível, sendo esta uma de muitas que se podem encontrar ao longo do Percurso das 4 Portas.

Ao nível dos acessos, a norte o acesso é feito através de uma rua de coexistência automóvel/peão, que interliga a Praça D. Afonso III ao Largo do Castelo, através de um corredor pedonal localizado ao centro da rua e de apenas um sentido de trânsito, como já se verifica atualmente. A sul, pela largura de cerca de 9 metros da rua do Castelo, é possível propor um passeio em ambos os lados e ainda manter os dois sentidos de trânsito que se verificam atualmente. A área de circulação viária é bastante apertada para dois sentidos, com o propósito de obrigar os condutores a circular nesta zona, com a máxima precaução, pelo

menos até um máximo de 30 km/h, assim como em toda a área da Vila Adentro. Também, é possível propor outra medida de acalmia de tráfego a meio da rua, pela existência de uma árvore, que contribuir para o encurtamento da faixa apenas para um sentido de trânsito, dando-se prioridade aos automóveis que se dirigem à área extramuros.

PEÇA DESENHADA 08

PEÇA DESENHADA 08a

PEÇA DESENHADA 08b

PEÇA DESENHADA 08c

PEÇA DESENHADA 08d

PEÇA DESENHADA 08e

PEÇA DESENHADA 08f

PEÇA DESENHADA 08g

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A acessibilidade e mobilidade nos centros históricos é uma área, ainda que pouco explorada, de extrema importância para o desenvolvimento sustentável e para a mitigação dos problemas que normalmente afetam estas zonas mais antigas. A concentração de elementos patrimoniais e culturais nestes núcleos é uma das principais forças motrizes para o incentivo de intervenção nestes espaços e para a criação de condições de acessibilidade e mobilidade, tendo em conta a diversidade humana. O crescimento do setor turístico é um dos que mais beneficia com estas alterações, e conseqüentemente é o que contribui para o desenvolvimento económico da cidade e para a valorização do comércio local.

As simples soluções de eliminação de barreiras arquitetónicas e urbanísticas, redução do tráfego automóvel, aumento de áreas destinadas aos modos suaves ou melhoria da oferta de transportes públicos, devem estar integradas nos Planos de Promoção de Acessibilidade (PPA) da região ou do concelho. Só desta forma estas soluções têm em conta os objetivos destes Planos e são integradas nas redes que estruturam a cidade. Os PPA permitem também a identificação de áreas de intervenção prioritárias o que contribui para a taxa de sucesso das propostas que resolvem os problemas de acessibilidade e mobilidade.

A proposta do Percurso Histórico-Cultural Acessível no Núcleo Histórico Vila Adentro comporta-se como uma oportunidade de reabilitação do espaço público e de desenvolvimento do centro histórico de Faro e contribui para a sua afirmação como espaço central de excelência. A área de intervenção afeta ao percurso considera simultaneamente as intenções da CMF, o Plano de Mobilidade Sustentável de Faro e outros documentos académicos realizados para o centro histórico da cidade, no âmbito da acessibilidade e mobilidade.

O núcleo histórico Vila Adentro apresenta, no geral, uma imagem e estrutura urbana equilibradas, havendo uma relação harmoniosa entre o espaço público e o edificado. Os seus elementos encontram-se razoavelmente conservados, o que também contribui para a valorização deste núcleo e conseqüentemente ajudou na elaboração da proposta. A proximidade à Ria Formosa e a existência de um percurso ribeirinho que acompanha as muralhas, é um elemento particular deste núcleo, que acentua ainda mais a sua individualidade. Como tal, as relações visuais entre a Vila Adentro e a Ria Formosa constituem uma das maiores atrações para a exploração do seu espaço público e que de certa forma ainda está pouco aproveitada. Por outro lado, existem algumas áreas no interior das muralhas em situação incerta ou sem funções, nomeadamente alguns edifícios, que têm um impacto menos positivo na vivência social dos espaços exteriores.

A organização das ruas e dos largos permitiu que não houvesse muitos desafios a nível de legibilidade do espaço público. No entanto, a nível de acessibilidade e mobilidade, identificou-se áreas críticas, que não respeitam o Decreto-Lei. Foi aqui que surgiram os maiores desafios, sendo que a maioria das propostas foi no sentido de resolver estes problemas. Também se verificou, uma ligeira desorganização do trânsito e estacionamento viário, que prejudicam os modos suaves, porém estes problemas são pouco significativos face a outros centros históricos com as mesmas características. No geral, as barreiras arquitetónicas e urbanísticas são os maiores obstáculos físicos encontrados.

A condição económica da autarquia foi outro grande obstáculo, sendo necessário, sempre que possível, recorrer a intervenções simples e diretas que envolvessem poucos recursos humanos e financeiros. Apesar da condicionante económica, esta tornou-se uma oportunidade de preservação do traçado do desenho urbano existente, sendo visível nas novas propostas os layers de tempo do espaço público.

Pressupõe-se, que apesar desta proposta resolver alguns dos problemas existentes na Vila Adentro, ainda há muito que pode e deve ser feito, não só nesta área de estudo mas como também em relação às suas ligações com a cidade, dependendo da disponibilidade dos recursos acima referidos. A proposta do Percurso das 4 Portas constitui assim um meio e não um fim, sendo que esta etapa de Estudo Prévio poderá sofrer muitas alterações na fase que se segue, a de Anteprojecto.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR, José - Cidade antiga, problemas novos: como a conservação encara(ou) as intervenções em património urbano! Em **Centros Históricos e Vida Contemporânea**. Lisboa : Faculdade de Arquitetura, Universidade Técnica de Lisboa, [s.d].

AUGÉ, Marc - **Não-Lugares: Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade**. Lisboa : 90°, 2005.

BORJA, Jordi; MUXÍ, Zaida - **El espacio público: ciudad y ciudadanía**. Barcelona : Electa, 2003.

BRANDÃO, P.; CARRELO, M.; ÁGUAS, S. - **O Chão da Cidade - Guia de Avaliação do Design de Espaço Público**. Lisboa : Centro Português de Design, 2002.

BRANDÃO, Pedro - **A identidade dos lugares e a sua representação coletiva, Bases de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço público**. Lisboa : Direcção-Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, 2008.

CCPT, Central Co-Ordinating Committee For The Promotion Of Aecessibility - European Manual for an Accessibility Built Environment. Netherlands. 1990.

CE, Comissão Europeia - Resolução ResAP (2001) 1: Sobre a introdução dos princípios de desenho universal nos programas de formação do conjunto das profissões relacionadas com o meio edificado. Lisboa. 2001.

CMF, Câmara Municipal de Faro - Conversão da Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística em Área de Reabilitação Urbana – Vila Adentro do Centro Histórico de Faro. Faro. 2011.

CMF, Câmara Municipal de Faro - Projeto de colocação/substituição de placas identificativas em Edifícios Classificados, em Vias de Classificação e em Edificações Notáveis. Faro. 2015.

CML, Câmara Municipal de Lisboa - Objectivos e Enquadramento. Em **Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa**. Lisboa : Câmara Municipal de Lisboa, 2013.

CML, Câmara Municipal de Lisboa - Via Pública. Em **Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa**. Lisboa : Câmara Municipal de Lisboa, 2013

COSTA, Vasco - Património Acessível. Em TELES, PAULA (Ed.) - **Cidades dos Desejos entre Desenhos de Cidades, Boas Práticas de Desenho Urbano e Design Inclusivo**. [S.l.] : Instituto de Cidades e Vilas com Mobilidade, 2009. p. 256–261.

DESCOMBES, Georges - Shifting Sites: The Swiss Way, Geneva. Em JAMES CORNER (Ed.) - **Recovering Landscape, Essays in Contemporary Landscape Architecture**. New York : Princeton, 1999. p. 79–85.

DIAS, Carla Patrícia Da Silva - **As Condições de Conforto no Espaço Público - Os Casos da Baixa de Lisboa**. Projecto final de Mestrado em Arquitetura, Universidade de Lisboa. Lisboa: [s.n.], 2014.

FERREIRA, Oscar Luís - **Património Cultural e Acessibilidade: As intervenções do programa Monumenta, de 2000 a 2005**. Programa de Pesquisa e Pós-Graduação apresentado à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Brasília : [s.n], 2011.

FONTES, André Cerejeira *et al.* - Acessibilidade pedonal em espaço público exterior: Requalificação do Centro Urbano de Guimarães. **Pluris 2010, 4º Congresso Luso-Brasileiro para o Planeamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável**. 2012.

GASPAR, S.; ROSA, Manuela - Estudo Prévio para a rede pedonal estruturante de Faro, Montenegro e Gambelas, estudo desenvolvido na disciplina de Projeto do Curso Bietápico da Engenharia Civil - 2º ciclo. Faro. 2008.

GIL, Fábio Cavaco - **Plano de Acessibilidade e Mobilidade Pedonal – O caso da cidade de Faro**. Tese de Mestrado em Engenharia Civil apresentada ao Departamento de Engenharia Rural, Universidade de Évora. Évora: [s.n], 2014.

GONÇALVES, Ana Paula Machado Domingues - **Acessibilidade e Mobilidade no Espaço Público Urbano**. Relatório do trabalho de fim de curso de Arquitetura Paisagista apresentada à Faculdade de Engenharia de Recursos Naturais, Universidade do Algarve. Faro : [s.n.], 2006.

Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira - . Lisboa e Rio de Janeiro : Editorial ed., [s.d.].

GUERREIRO, João *et al.* - **Plano de Mobilidade Sustentável de Faro**. Faro : [s.n.], 2007.

GUERREIRO, João *et al.* - **Plano de Mobilidade Sustentável: Relatório de Propostas**. Faro : [s.n.], 2008.

ICOMOS, Conselho Internacional de Monumentos e Sítios - Carta Internacional para a Conservação e Restauro de Monumentos e Sítios (Carta de Veneza). Veneza. 1964.

ICOMOS, Conselho Internacional de Monumentos e Sítios - Carta Internacional para la Conservación de Ciudades Históricas y Áreas Urbanas Históricas (Carta de Washington). Washington. 1987.

ICOMOS, Conselho Internacional de Monumentos e Sítios - Princípios de La Valletta para a Salvaguarda e Gestão de Cidades e Conjuntos Urbanos Históricos. Paris. 2011.

IMTT, Instituto Da Mobilidade E Dos Transportes Terrestres - Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes. 2011.

KAYMAZ, Isil - Urban Landscapes and Identity. Em ÖZYAVUZ, MURAT (Ed.) - **Advances in Landscape Architecture**. Turkey : InTech, 2013. p. 739–760.

LANDIM, Isabel Maria Tavares - **Critérios de Implementação de uma Rede de Percursos Pedonais de Qualidade: O caso de Centro Histórico de Faro**. Tese de Mestrado em Engenharia Civil apresentada ao Departamento de Engenharia Rural, Universidade de Évora. Évora : [s.n.], 2014.

LITMAN, T. - *Measuring Transportation: Traffic, Mobility and Accessibility*. 2011.

LOPES, V. C. - *Acessibilidade Pedonal no Planeamento Urbano*. 2011.

LTNZ, Land Transport New Zealand - *Pedestrian Planning and Design Guide*. Wellington, Nova Zelândia. 2007.

LYNCH, Kevin - **A imagem da cidade**. Lisboa : Edições 70, 1960.

LYNCH, Kevin - **A Boa Forma da Cidade**. Lisboa : Edições 70, 1981.

MAGALHÃES, Manuela Raposo - Paisagem Urbana e Interface Urbano-Rural. Em CANCELA DE ABREU (Ed.) - **Paisagem**. Lisboa : Direcção Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, 1994. p. 97–120.

MAGALHÃES, Manuela Raposo - **A Arquitectura Paisagista - morfologia e complexidade**. Lisboa : Editorial Estampa, 2001.

PAULA, Rui M.; PAULA, Frederico - Livro I - Evolução Urbana. Em **Faro, Evolução Urbana e Património**. Faro : Câmara Municipal de Faro, 1993. p. 44–139.

PORTAS, Nuno - Velhos centros vida nova. Em **Os Tempos das Formas, volume I: A Cidade Feita e Refeita**. Guimarães : Universidade do Minho, 1981. p. 155–170.

PUEBLA, Javier Gutierrez - Movilidad, Medio Ambiente y Patrimonio Histórico-Artístico en las Ciudades Históricas. **Anales de Geografía de la Universidad Complutense**. nº15 (1995) p. 375–381.

RIBEIRO, Sandra Bernardes - **Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos**. Brasília : IPHAN, 2014.

SÁEZ, Carlos Corral - La Ciudad para el peatón: las ciudades históricas en la movilidad urbana. **Ingeniería y Territorio: movilidad urbana**. nº 86 (2009) p. 58–67.

SANTOS, Maria Amélia; BRITO, José Alberto - **Plano da Estrutura Verde de Faro**. Faro : Câmara Municipal de Faro ed., 1997.

SNR, Secretariado Nacional de Reabilitação - Acessibilidade: princípios e linhas directrizes. Adaptação dos edifícios num meio edificado acessível. Lisboa. Caderno nº2 .1994.

SIMÕES, J. F. - Eliminar Barreiras, facilitar acessos. Em **Actas do encontro e conclusões dos workshops «Acessibilidade e Mobilidade nos transportes e espaço urbano»**. **Conclusões sobre os pressupostos de uma política municipal de acessibilidade**. Porto : [s.n.]. 2002

SISMAN, Elif Ebru - Pedestrian zones. Em ÖZYAVUZ, MURAT (Ed.) - **Advances in Landscape Architecture**. Turkey : InTech, 2013. p. 401–426.

TELES, Paula - **Cidades dos Desejos entre Desenhos de Cidades, Boas Práticas de Desenho Urbano e Design Inclusivo**. [S.l.] : Instituto de Cidades e Vilas com Mobilidade, 2009.

TELES, Paula - Acessibilidade e Mobilidade para Todos - Apontamentos para uma melhor interpretação do DL 136/2006 de 8 de Agosto. Porto. 2009.

TELES, Paula - **A Cidade das (I)mobilidades: Manual Técnico de Acessibilidades e Mobilidades para Todos**. [S.l.] : mpt - mobilidade e planeamento do território, 2014.

VILÃO, Regina; VENÂNCIO, Catarina - Projecto Mobilidade Sustentável. Em **Volume II: Manual de Boas Práticas para uma Mobilidade Sustentável**. Amadora : Agência Portuguesa do Ambiente, 2010.

WHYTE, William H. - **The Social Life of Small Urban Spaces**. New York : Project for Public Spaces, 1980.

ZANIRATO, Silvia Helena - Mobilidade nas Cidades Históricas e a Protecção do Património Cultural. **Revista Eletrónica de Turismo Cultural**. 02:02 (2008) p. 1–16.

ZHANG, Jing-xiao; ET. AL. - Comprehensive Evaluation of the Overall Quality of Urban Public Open Space. Em **Internacional Conference on E-Business and E-Government**. Guangzhou, China : Institute of Electrical and Electronics Engineers, 2010.

ANEXO I – Características Técnicas das Infraestruturas Pedonais (Gil, 2014)

ESPAÇOS PEDONAIIS DE QUALIDADE

PASSEIOS

A1

- Fornecer um piso com superfície estável, durável, firme e contínua
- Permitir que os peões se desloquem de forma segura e cómoda

REGULAMENTAÇÃO E BOAS PRÁTICAS/RECOMENDAÇÕES

- Decreto lei nº 163/2006 de 8 de Agosto
- Decreto 8/2003, de 28 de enero (2003)
- Guia de Acessibilidades e Mobilidade para todos
- Seco, Macedo & Costa (2008) e Teles & Silva (2010)
- Portaria intersecretarial nº 46/SMPED/2013 (2013)
- ABNT NBR 9050 (2004)
- SMPE D (n.d)
- SEHAB (2003)

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

1. Características geométricas dos passeios

- Deverá ser respeitada uma largura livre de obstáculos nos passeios adjacentes às vias principais e distribuidoras de valor $\geq 1,50$ m e restantes vias $\geq 1,20$ m (figura A), podendo em casos excecionais, como por exemplo zonas consolidadas, possuir largura ≥ 1 m;
- Caso existam pontualmente estreitamentos do passeio de comprimento $\leq 0,60$ m, a largura livre de obstáculos pode ainda apresentar um valor mínimo de 0,80 m ou então de 0,90 m se o estreitamento for $0,60 \text{ m} \leq c \leq 1,50$ m;
- Todo o tipo de obstáculos ou elementos que impossibilitem uma largura livre de obstáculos deverão ser removidos e recolocados de preferência numa zona destinada a mobiliário urbano, de forma a facilitar a utilização do passeio;
- Eventuais obstáculos aéreos devem estar situados a uma altura $\geq 2,40$ m (figura A);
- Passeios que possuam filas de árvores ou montes necessitem no mínimo de 2,50 a 3 m de largura para garantir uma largura livre de obstáculos, caso contrário deverá proceder-se ao alargamento do passeio;
- No caso dos passeios possuírem fila de árvores e montes, é recomendado que possuam um mínimo de 3,50 m a 4 m de largura bruta de passeio;

Legenda:

1. Largura livre de obstáculos
2. Zona de mobiliário urbano
3. Lancil
4. Altura livre de obstáculos

- As zonas de mobiliário urbano necessitam de uma largura $\geq 0,70$ m para garantir o acomodamento do respetivo mobiliário (figura A);
- É permitido qualquer objeto na zona de mobiliário urbano, incluindo vegetação, desde que não influam na largura e altura livre de obstáculos;
- Como recomendação, a zona de mobiliário urbano deve possuir elementos de pequeno porte nos 15 metros adjacentes às esquinas e/ou travessias pedonais, para garantir uma ampla visibilidade;
- Nas esquinas dos passeios a zona de mobiliário urbano deve ser interrompida e ser garantida uma área livre de obstáculos permitindo inscrever um círculo de 1,20 m;
- As zonas de mobiliário urbano ou de acesso aos lotes são interrompidas para acesso dos condutores a garagens/lotes, através de rampas, devendo estas permanecer fora da largura livre de obstáculos;
- Ao mobiliário urbano deve ser aplicado o “designo universal”, devendo ser compacto, sem arestas vivas e detetável ao nível do piso, minimizando possíveis acidentes;
- Caso existam zonas comerciais ou de acessos a lotes nos passeios, estas necessitam no mínimo de uma largura de 0,45 m para exercer a sua função.

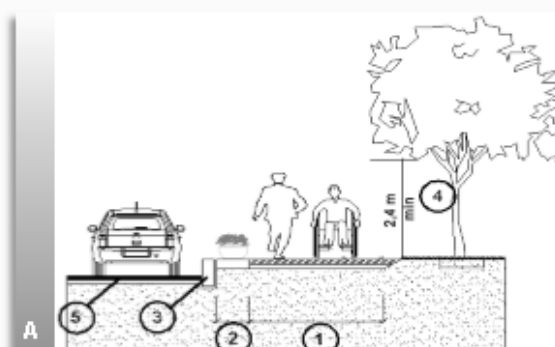


Figura A - Passeio Acessível
Fonte: (elaboração própria)

ESPAÇOS PEDONAIIS DE QUALIDADE PASSEIOS (continuação)

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

2. Características do pavimento

- Os pavimentos devem garantir estabilidade, durabilidade, conforto e continuidade, caso apresentem condições de degradação devem ser reparados ou substituídos por materiais que garantam aquelas características;
- Para vencer os desníveis ao longo de um percurso pedonal, é necessário que estes não possuam uma inclinação longitudinal $> 5\%$ (figura B), devendo apresentar rampas ou dispositivos mecânicos de elevação nessas situações;
- Para evitar o risco de queda e garantir escoamento das águas pluviais, os pavimentos do passeio devem possuir inclinação transversal $\leq 2\%$ (figura B);
- Caso existam ressaltos no pavimento que provoquem mudanças de nível verticais a uma altura $\leq 0,005$ m, não é necessário qualquer tipo de tratamento de bordo;
- Se a altura dos ressaltos estiver entre 0,005 m e 0,02 m, os bordos devem ser boleados ou chanfrados com inclinação inferior a 50 %;
- Para desníveis $> 0,02$ m devem ser colocadas rampas ou dispositivos mecânicos de elevação;
- As grelhas de escoamento de águas estas devem ser posicionadas na perpendicular ao fluxo pedonal e possuir uma largura entre barras $\leq 0,02$ m;

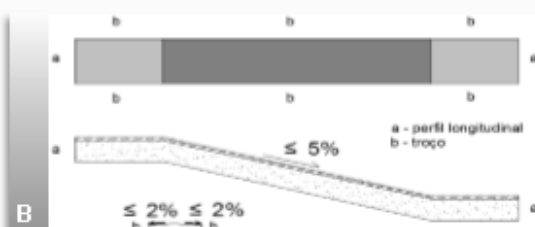


Figura B - Inclinações longitudinais e transversais dos passeios
Fonte: adaptado de (Teles, P., Pereira, C. & Silva, P., 2007)

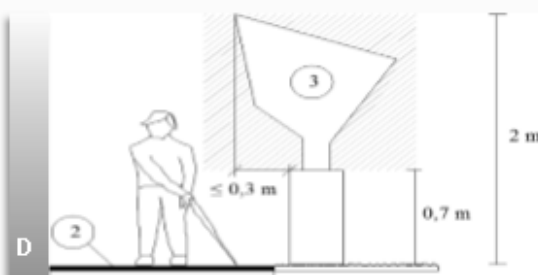


Figura D - Objetos salientes assentes em pilares
Fonte: (elaboração própria)

- As tampas de caixas de inspeção devem preferencialmente ser localizadas fora da largura livre de obstáculos, não sendo possível, devem estar completamente niveladas com o passeio;
- Em passeios que possuem filas de árvores, as suas caldeiras devem ser revestidas com grelhas de proteção, niveladas com a cota do passeio, de espaçamento máximo de 2 cm, podendo ainda ser criados muretes com um mínimo de 0,30 m de altura de forma a ser facilmente detetáveis.

3. Objetos Salientes

- Objetos salientes das paredes, cujo o bordo inferior se encontra compreendido entre 0,7 a 2 m do piso, podem projetar-se no máximo 0,10 m (figura C);
- Caso os objetos salientes sejam assentes em pilares e o seu bordo inferior se encontra a uma altura do piso compreendida entre 0,7 m e 2 m, podem projetar-se até 0,30 m (figura D);
- Se o seu bordo inferior estiver a uma altura do piso $\leq 0,7$ m, podem projetar-se a qualquer dimensão, desde que seja alviada a largura livre de obstáculos;
- Como boa prática propõe-se como altura do bordo inferior destes obstáculos 0,3 m em relação ao pavimento.

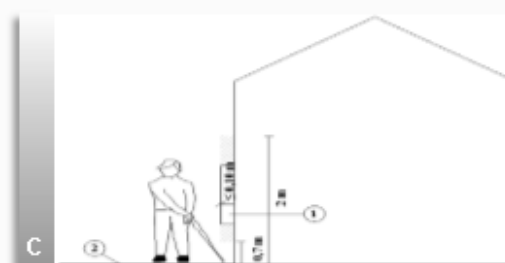


Figura C - Objetos salientes das paredes
Fonte: (elaboração própria)

Legenda:

- Extensão limite dos objetos salientes nas paredes
- Passeio acessível
- Objeto saliente assente em pilar

ESPAÇOS PEDONAIIS DE QUALIDADE TRAVESSIAS PEDONAIIS (1)

(em passeios com largura ≥ 2 m)

B1

OBJETIVOS

- Permitir o atravessamento da faixa de rodagem com segurança e conforto
- Garantir a continuidade dos percursos

REGULAMENTAÇÃO E BOAS PRÁTICAS/RECOMENDAÇÕES:

- Decreto lei nº 163/2006 de 8 de Agosto
- Decreto 8/2003, de 28 de enero (2003)
- Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade pedonal (RPAMP) - Câmara municipal de Lisboa
- Guia de Acessibilidades e Mobilidade para todos
- Portaria intersecretarial nº 46/SMPED/2013 (2013)
- ACAPO (2011)
- Roque (n.d a), Roque (n.d b) e Seco, Macedo & Costa (2008)

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

1. Características geométricas do rebaixamento do lancil limitrofe à passagem de peões

- O rebaixamento do lancil deverá acompanhar toda a largura da passagem de peões com uma altura $\leq 0,02$ m (figura E), sendo recomendável que seja nula. O rampeamento não pode ser obtido com mobiliário urbano;
- O rampeamento não deve interferir com a largura livre de obstáculos;
- Em casos excecionais, se o rampeamento interferir com a largura livre de obstáculos deve garantir que esta seja $\geq 0,90$ m;
- Os lancis adjacentes à passagem de peões devem ser sempre rebaixados com uma altura não superior a 0,02 m, sendo recomendável que esta seja nula (figura E);
- As passagens de peões devem ser posicionadas perpendicularmente ao lancil (figura E);
- O rampeamento no passeio deve possuir uma inclinação $\leq 8\%$ na direção da passagem de peões e $\leq 10\%$ na direção do lancil do passeio (recomendável $\leq 8\%$) (figura E).

2. Características dos Pavimentos

- O pavimento que se encontra na zona da passagem de peões deve garantir estabilidade, durabilidade, firmeza e continuidade, de forma a garantir segurança e conforto;
- Para orientação de peões cegos deve existir nos passeios adjacentes à passagem de peões pavimento tátil na rampa/faixa de aproximação à estrada e na faixa de presença, mais estreita, perpendicular à zona rampeada (figura E);
- A faixa de presença deverá apresentar pavimento tátil direcional de identificação do local de passagem de peões, implantado entre a fachada dos edifícios e a zona rampeada do passeio com largura igual a 1,20 m (figura E);
- A faixa de aproximação deverá apresentar um pavimento tátil de alerta de posicionamento para atravessamento, junto ao lancil com largura entre 0,80 m a 1,20 m consoante o fluxo de peões (figura E);

Legenda:

1. Rampeamento
2. Passeio
3. Passagem de peões
4. Drenagem
5. Faixa de rodagem
6. Lancil com 0,12 m

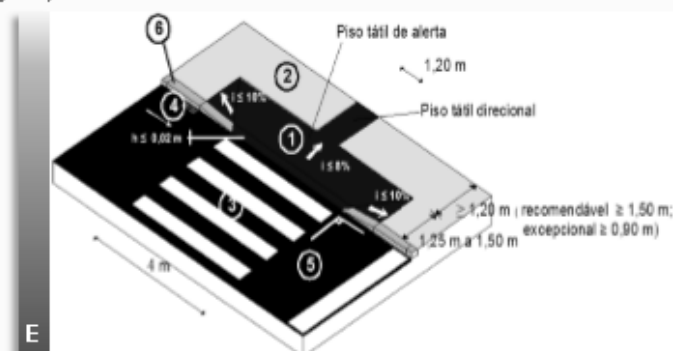


Figura E - Travessia pedonal

Fonte: adaptado de (Teles, P., Pereira, C. & Silva, P., 2007)

ESPAÇOS PEDONAIIS DE QUALIDADE TRAVESSIAS PEDONAIIS (continuação)

B1

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

3. Características dos refúgios ou separadores centrais

- Os separadores centrais devem possuir largura $\geq 1,20$ m (Recomendável $\geq 1,50$ m) (figura F);
- Devem ter inclinação transversal $\leq 2\%$ (figura F);
- Se existirem separadores centrais ao longo da passagem de peões, devem apresentar pavimento tátil de alerta em toda a largura (figura F).

4. Faixa de Rodagem

- Linhas de paragem dos veículos distanciadas da passagem de peões a 2 m (figura F);
- Caso exista estacionamento na envolvente da passagem de peões o primeiro lugar de estacionamento deve garantir uma distância a esta ≥ 10 m (figura F);
- Localizar as passagens de peões na continuidade das linhas de desejo dos peões.

5. Sinalização Rodoviária

- A sinalização rodoviária deverá ser colocada fora da largura livre de obstáculos do passeio de 1,20 m e altura livre de obstáculos de 2,40 m (figura F);

- Deverá ser colocada junto aos lancis a uma distância $\geq 0,50$ m (figura F), ou em alternativa junto à fachada aos edifícios.

6. Sinalização horizontal das passagens de peões

- Comprimento das barras de passagem para peões paralelas ao eixo da via igual a 4 m (2,50 m a 3 m - velocidades de veículos e peões baixas) (figura F);
- Largura das barras de passagem para peões paralelas ao eixo da via igual a 0,50 m (figura F);
- Afastamento das barras de passagem para peões igual a 0,5 m (figura F);
- Largura da barra da linha de paragem dos condutores perpendicular ao eixo da via igual a 0,50 m (figura F);
- As barras da passagem de peões devem ser de cor branca sobre fundo contrastante.

7. Drenagem

- Os Sumidouros devem ser implantados a montante das passagens de peões.

Legenda:

1. Rampeamento do passeio
2. Sinalização Rodoviária
3. Passagem de peões
4. Separador central
5. Estacionamento

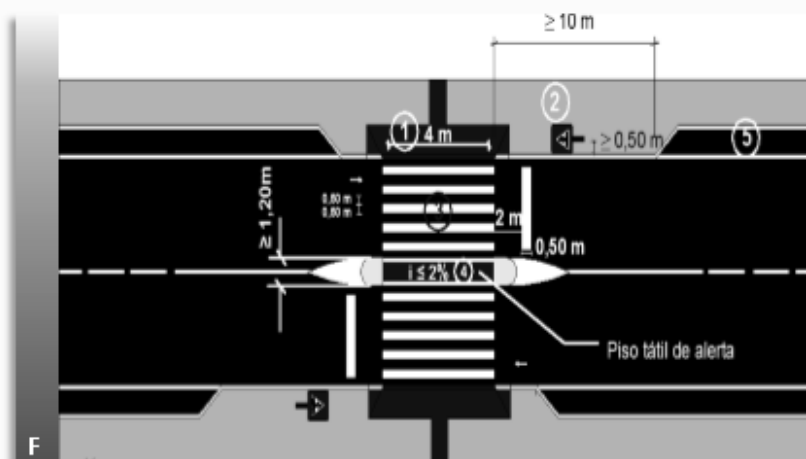


Figura F - Travessias pedonais (planta)

Fonte: (elaboração própria)

ESPAÇOS PEDONAIIS DE QUALIDADE PORMENOR DE TRAVESSIA PEDONAL (2) (em passeios com largura < 2 m)

B2

OBJETIVOS

- Permitir o atravessamento da faixa de rodagem com segurança e conforto
- Garantir a continuidade dos percursos

REGULAMENTAÇÃO E BOAS PRÁTICAS/RECOMENDAÇÕES:

- Decreto lei nº 163/2006 de 8 de Agosto
- Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal (RPAMP) - Câmara municipal de Lisboa
- Guia de Acessibilidades e Mobilidade para todos
- Portaria intersecretarial nº 46/SMPED/2013
- Decreto 8/2003, de 28 de enero (2003)
- ACAPO (2011)
- Roque (n.d a), Roque (n.d b), Teles & Silva (2010) e Seco, Macedo & Costa (2008)

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

1. Características geométricas do rebaixamento do lancil e passeio limítrofe às passagens de peões

- O rebaixamento do lancil, em ambos lados da rua, deverá acompanhar toda a largura das passagens de peões e ter uma altura $\leq 0,02$ m, sendo recomendável que seja nula;
- Passagens de peões perpendiculares ao passeio;
- As rampas de acomodamento devem ter inclinação $\leq 6\%$ na direção da circulação pedonal (figura G);
- A plataforma de rebaixamento do passeio deve garantir uma inclinação mínima de 2% para escoamento de águas pluviais.

2. Características dos Pavimentos

- O pavimento da passagem de peões deve garantir estabilidade, durabilidade, firmeza e continuidade de forma a garantir segurança e conforto;
- Para orientação de peões cegos deve existir na plataforma do passeio rebaixado adjacente à passagem de peões, pavimento tátil de alerta (figura G);
- Pode ser possível aplicar apenas uma faixa de largura mínima de 0,80 m em pavimento tátil perpendicular à passagem de peões, na plataforma principal, porém é necessário colocar também nas rampas de acomodamento;
- Na eventualidade de existirem separadores centrais ao longo da passagens de peões, estes devem apresentar pavimento tátil de alerta em toda a largura dos separadores centrais.

Legenda:

1. Plataforma de passeio rebaixado com piso tátil
2. Passagem de peões
3. Rampa de acomodamento

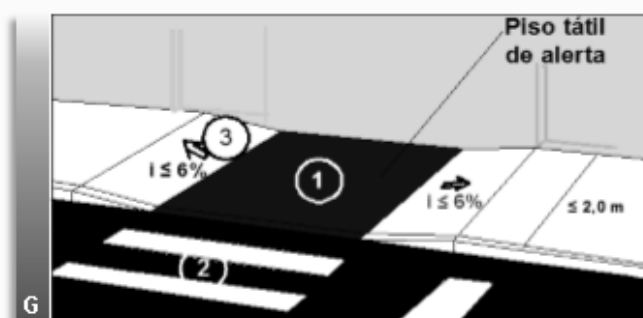


Figura G - Travessia pedonal com passeio rebaixado
Fonte: (elaboração própria)

ESPAÇOS PEDONAIIS DE QUALIDADE TRAVESSIAS PEDONAIIS ELEVADAS

B4

OBJETIVOS

- Permitir o atravessamento da faixa de rodagem com segurança e conforto
- Garantir a continuidade dos percursos
- Reduzir a velocidade dos veículos

REGULAMENTAÇÃO E BOAS PRÁTICAS/RECOMENDAÇÕES:

- Decreto lei nº 163/2006 de 8 de Agosto
- Regulamento para a promoção da acessibilidade e mobilidade pedonal (RPAMP) - Câmara municipal de Lisboa
- Guia de Acessibilidades e Mobilidade para todos
- ABNT NBR 9050 (2004)
- NF P 98-300 (1994)
- A CAPO, 2011
- Roque (n.d a), Roque (n.d b) e Seco, Macedo & Costa (2008)

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

1. Características geométricas

- As passagens de peões elevadas devem ser niveladas com o passeio adjacente, com o máximo de ressalto de 0,02 m;
- Devem ser perpendiculares ao passeio;
- A inclinação das rampas da faixa de rodagem deve ser de acordo com as velocidades de tráfego permitidas, 7% para vias de 50 km/h e 10% para vias com velocidade de 30 km/h (figura J).

2. Características dos Pavimentos

- Pavimento durável, estável, firme e contínuo nas passagens de peões elevadas;
- Existência de pavimento tátil na faixa de aproximação à estrada e na faixa de presença perpendicular à faixa de aproximação (figura J);
- Faixa de aproximação em pavimento tátil de alerta junto ao lancil perpendicular à marcha com largura entre 0,80 m a 1,20 m consoante o fluxo de peões (figura J);
- Largura da faixa de presença em pavimento tátil direcional para cegos implantada entre a fachada dos edifícios e a faixa de aproximação com largura igual a 1,20 m (figura J).

3. Sinalização horizontal das travessias pedonais elevadas

- Comprimento das barras paralelas ao eixo da via igual a 4 m (figura J);

Legenda:

1. Passagem de peões elevadas
2. Rampa
3. Pavimento tátil

- Largura das barras paralelas ao eixo da via igual a 0,50 m;
- Afastamento das barras igual a 0,50 m;
- Largura da barra da linha de paragem dos condutores perpendicular ao eixo da via igual a 0,50 m.
- Quando pouco visíveis as passagens de peões devem ser remarcadas com cor branca sobre fundo contrastante.

5. Sinalização Rodoviária

- Distância horizontal dos sinais de trânsito relativamente ao lancil $\geq 0,50$ m sem interferir na largura livre dos passeios;
- Altura livre dos sinais de trânsito $\geq 2,40$ m.

6. Drenagem

- Sumidouros instalados a montante das passagens de peões;
- Caso exista interrupção de drenagem na zonas de passagens de peões elevadas, os sumidouros deverão ser instalados nos dois lados adjacentes à passagem de peões (figura J).

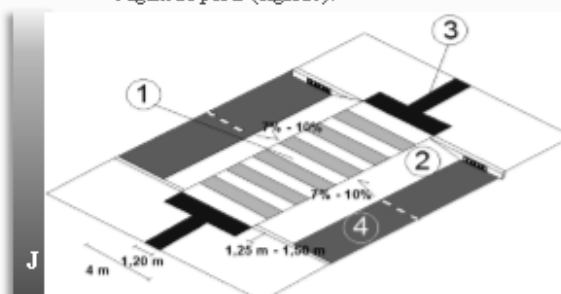











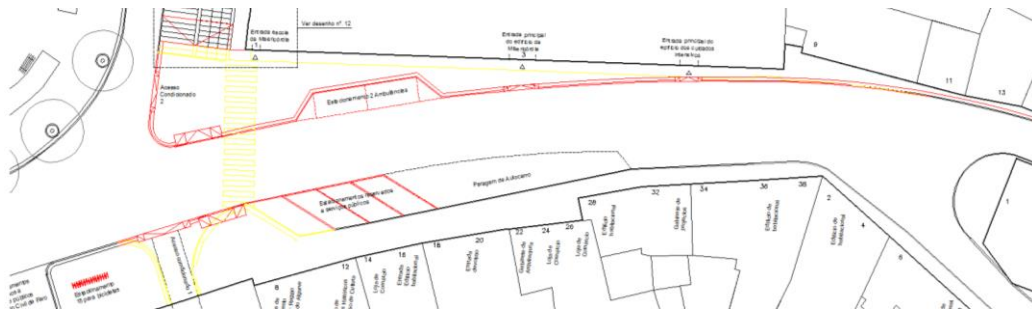
Figura J- Travessias pedonais elevadas

Fonte: (elaboração própria)

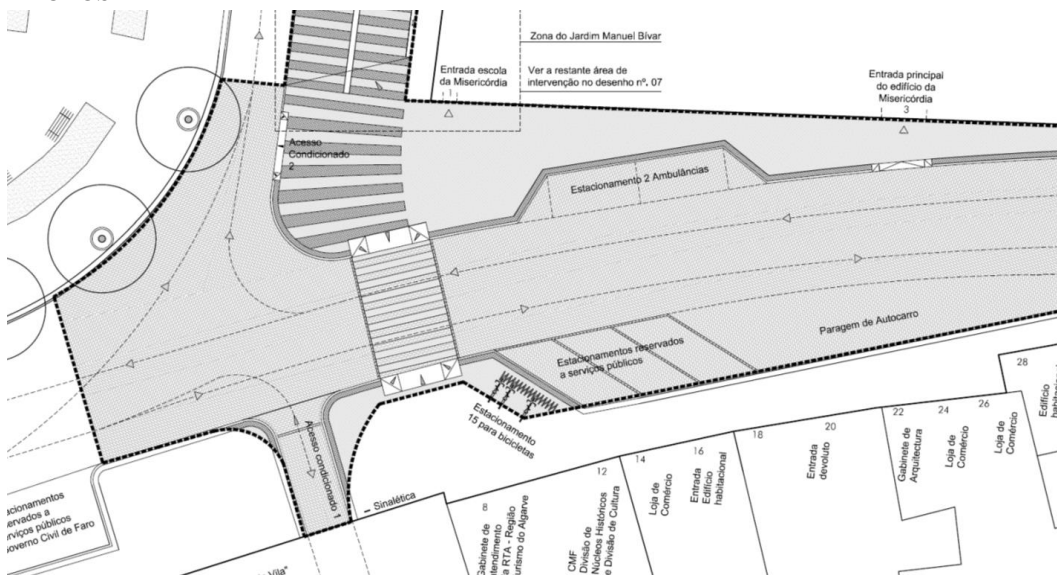
Medidas de controlo de velocidade	Domínio de aplicabilidade		
	Velocidade limite	Velocidade tráfego	Tipos de vias
Alterações de alinhamentos horizontais			
Gincanas 	Até 50 km/h; Gincanas com redução do número de vias: até 40 km/h	Gincanas mais suaves: até TMD _A de 20000 veículos. Gincanas com redução do número de vias TMD _A até 3000 veículos	Vias locais
Estrangulamentos 	Até 50 km/h; Estrangulamentos com redução do número de vias: até 40 km/h	Até TMD _A entre os 15000 e 20000 veículos. Estrangulamentos com redução do número de vias: TMD _A até 3000 veículos.	Todos os tipos de vias Desaconselhado para ruas com ciclovias
Estreitamentos junto a entradas de interseções 	Até 50 km/h; Estrangulamentos com redução do número de vias: até 40 km/h	Até TMD _A entre os 15000 e 20000 veículos Reajuste dos cruzamentos em T: TMD _A até 5000 veículos.	Qualquer tipo de rua. Desaconselhado para ruas com ciclovias
Rotundas (com uma via no anel de circulação) 	Até 70 km/h para rotundas normais e 25 a 30 km/h para mini-rotundas	TMD _A 20000 veículos para rotundas normais e até 5000 veículos para mini-rotundas	Zonas urbanas e interurbanas Mini-rotundas apenas em ruas de acesso local
Alterações nos alinhamentos verticais			
Pré-avisos 			Afastar de locais a proteger do ruído
Lombas 	Até 40 a 50 km/h	Até TMD _A entre 3000 a 5000 veículos	Vias de acesso local em zonas residenciais e comerciais. Não recomendadas para trajetos com intenso tráfego de pesados ou veículos de emergência.
Plataformas elevadas 	Até 50 km/h	TMD _A máximos entre 6500 a 10000 veículos	Zonas residenciais, comerciais e centrais
Interseções elevadas 	Até 50 km/h	TMD _A máximos entre 6500 a 10000 veículos	Zonas residenciais, comerciais e centrais
Vias ao mesmo nível dos passeios 	Até 30 km/h	500 < TMD _A < 5000	Zonas residenciais, comerciais e centrais

ANEXO III – Projeto de requalificação do acesso ao Arco da Vila. (CMF)

AMARELOS (a demolir) E VERMELHOS (a acrescentar)



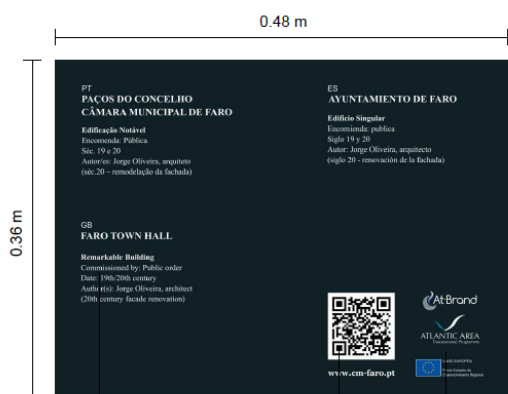
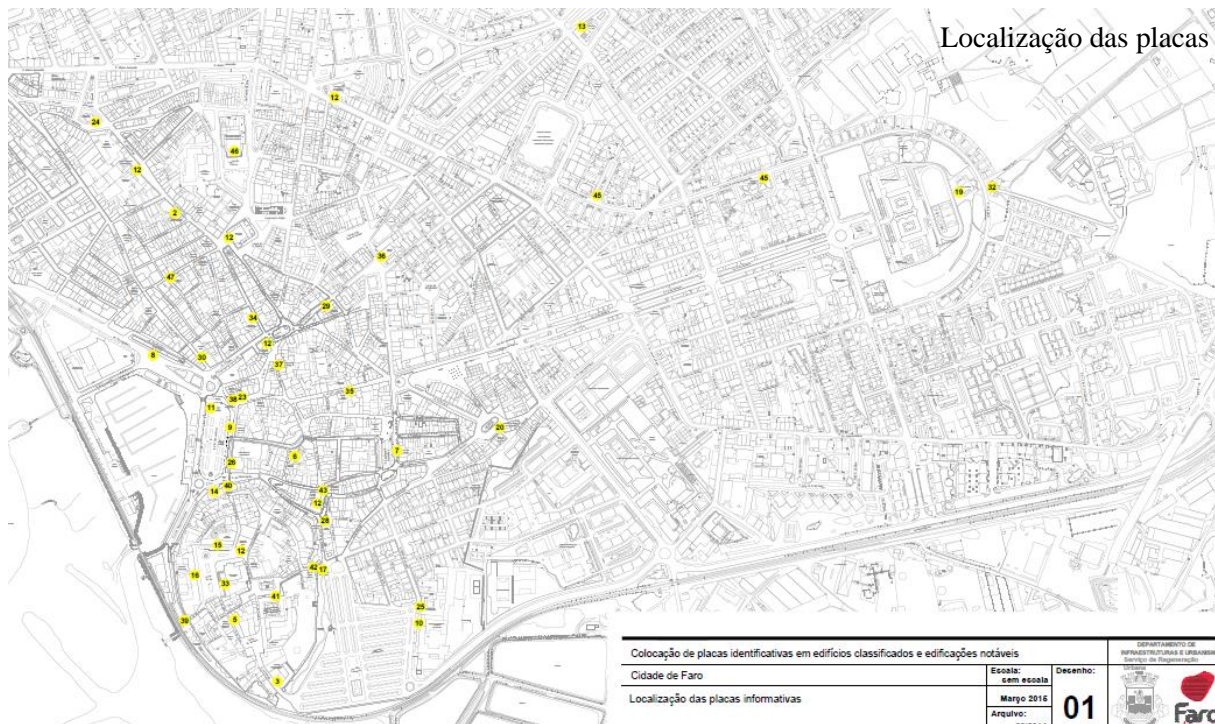
PROPOSTA



ANTES E DEPOIS



ANEXO V – Projeto de colocação/substituição de placas identificativas em Edifícios Classificados, em Vias de Classificação e em Edificações Notáveis (CMF, 2015)



Dados genéricos sobre o imóvel ou conjunto nos vários idiomas

QRcode

Logotipos identificativos da candidatura

