

Bragamove propõe corredor de sustentabilidade

A equipa do projeto **bragamove** apresenta uma proposta de corredor de sustentabilidade para a cidade de Braga, com a colaboração do arquiteto André Fontes e apoio técnico de Cerejeira Fontes Architects. O corredor de sustentabilidade realizado em julho passado e agora publicamente apresentado tem o seu ponto inicial no escadório do Bom Jesus, terminando no Largo da Senhora-a-Branca, no final da Rua 31 de Janeiro. Esta proposta teve como intuito ligar uma zona específica na periferia de Braga até ao seu centro.

A elaboração desta proposta teve como fonte de inspiração o tema da semana europeia da mobilidade de 2019: Caminha e pedala em segurança (Safe Walking and Cycling), onde o corredor de sustentabilidade se enquadra na perfeição. Embora pudesse ser uma medida experimental interessante para a semana europeia da mobilidade em Braga, é desejo da equipa **bragamove** que esta medida possa ser adotada, pelo menos, de forma periódica na cidade. A equipa considera, assim, o corredor de sustentabilidade um conceito apropriado para resolver o problema das deslocações pedonais e cicláveis, de pequena e média distância, entre a periferia e o centro da cidade de Braga.

Por definição, um corredor de sustentabilidade corresponde a um percurso (corredor) que favorece a deslocação por modos suaves, atenuando os efeitos poluidores do excessivo tráfego automóvel que se tem verificado em várias cidades, do qual Braga não é exceção, potenciando uma estrutura urbana ambientalmente sustentável. Este tipo de corredores torna-se mais agradável para os residentes da cidade, na medida em que lhes atribui mais espaço, permitindo a realização de várias atividades que, de outro modo, estariam dificultadas, tais como: prática de desporto, recreio e lazer, comércio, etc.

Como já mencionado, o corredor de sustentabilidade proposto inicia-se no escadório do Bom Jesus, continuando na Rua da República com sentido à Avenida dos Lusíadas, e, posteriormente, à Avenida D. João II. O percurso continua nesta avenida até à Avenida Dr. António Palha, passando pela Rua Jaime Sotto Mayor e Rua de Baixo, continuando, por fim, na Avenida 31 de Janeiro, terminando no final da mesma. Este percurso é constituído por seis zonas-chave, apresentadas mais detalhadamente (Z1 a Z6) em <https://www.bragamove.pt/corredorsustentabilidade.pdf>. Este percurso prevê apenas um corte de um dos sentidos na Rua Jaime Sotto Mayor.

A equipa **bragamove** defende que este corredor de sustentabilidade pensado para a cidade de Braga não discriminará nenhum modo de transporte, mas fará uma distribuição equilibrada dos mesmos, em termos de espaço ocupado, e isolará os peões e ciclistas dos restantes modos de transporte motorizados, fator fundamental para melhorar, também, a experiência da utilização de modos suaves na cidade. A equipa acredita, de igual forma, que a implementação deste corredor servirá para motivar e sensibilizar as pessoas para desejarem e apoiarem decisões políticas que aprovelem a reestruturação das ruas de Braga neste sentido.

Como principais vantagens da implementação desta medida, no caso concreto da cidade de Braga, apontam-se: a apresentação de formas mais conscientes de transporte; a sensibilização da população para o possível impacto que as decisões de cada um pode ter, em combinação com um desenho da cidade que pode afetar a qualidade de vida dos seus residentes; a monitorização e avaliação do impacto da dinâmica e fluxo do trânsito de forma rápida e económica; o envolvimento da comunidade nas opções do município relativamente à estratégia da mobilidade; a análise, por parte do município, da reação da população a esta medida.

A equipa recorda implementações similares em outras cidades (em Portugal e além-fronteiras), como é o caso de Lisboa e de Barcelona. Lisboa tem sido uma das cidades que tem feito esforços na requalificação de alguns espaços públicos, destacando-se a Avenida Duque d'Ávila, a Praça Duque da Terceira, a Frente Ribeirinha da Baixa Pombalina, a Rua Bernardino Costa, a Praça do Comércio, a Rua Alves Redol, entre outras. No caso concreto da Avenida Duque D'Ávila, onde anteriormente existiam duas faixas de rodagem para cada um dos sentidos da Avenida, foi feita uma redução do trânsito automóvel para apenas duas faixas de rodagem, transformando as outras duas faixas numa larga zona pedonal, com ciclovias, estacionamentos para bicicletas, esplanadas, etc. Este exemplo de corredor de sustentabilidade tornou-se convidativo para que mais pessoas utilizassem esta rua, gerando conseqüentemente, vantagens ao nível do comércio, ao nível paisagístico, ao nível da deslocação por modos ativos de mobilidade, entre outros.

Já no caso da cidade de Barcelona, os seus representantes optaram pela implementação de superquadras, motivada pela melhoria da mobilidade urbana e da qualidade do ar da cidade.

As superquadras correspondem a grupos de blocos residenciais que são transformados num só, onde pedestres e ciclistas têm prioridade relativamente a veículos motorizados. Além de priorizar a qualidade de vida das pessoas, a ideia do projeto é requalificar o espaço público e promover a construção de mais áreas verdes. Estas superquadras permitem o desenvolvimento natural de locais direcionados para as pessoas, e, conseqüentemente, para todo o tipo de atividades sociais como a prática de desporto, entretenimento, mercados e feiras de rua, concertos, extensão de esplanadas de cafés, restaurantes e outros tipos de comércio.

Com esta breve apresentação de intervenções em outras cidades, a equipa **bragamove** refere que optar por soluções já testadas, ajustadas em função das necessidades das pessoas, pode ser um ponto de partida interessante para a evolução da dinâmica urbana da cidade de Braga.

Uma cidade idealizada para as pessoas deve ter a dimensão humana como elemento central e primordial na (re)estruturação do seu desenho urbano. A relação entre a dimensão humana, neste contexto de requalificação do espaço público, com locais de comércio, ligação com modos de transporte, ligação com espaços verdes, entre outros, são relevantes para tornar qualquer cidade inclusiva socialmente.

A equipa conclui que a forma como as pessoas pensam, se movem e se adaptam a um mundo em constante mudança evolui de forma fácil e rápida, e também as cidades onde elas habitam devem corresponder às suas expectativas, procurando evoluir na mesma medida.