

ARTIGO REF: 6684

POTENCIAL DE APLICAÇÃO DE ZONAS 30 E DE COEXISTÊNCIA A MOÇAMBIQUE

Ana Bastos-Silva^(*), Alvaro Seco

Centro de Investigação do Território, Transportes e Ambiente (CITTA), Universidade de Coimbra,
Departamento de Engenharia Civil, FCTUC, Coimbra, Portugal

^(*)*Email*: abastos@dec.uc.pt

RESUMO

As ruas respondem diariamente a diversas funções relacionadas com a mobilidade, acessibilidade e vivência urbana. A consciência de que o crescimento do tráfego motorizado tende a ameaçar a qualidade de vida nos espaços urbanos, foi pela primeira vez apresentada por Colin Buchanan, no Reino Unido, em 1963 [1]. Esta publicação veio evidenciar a incompatibilidade entre a fluidez de tráfego, a identidade e o desenho urbano de áreas de uso sensível, como é o caso dos espaços residenciais, comerciais e centrais [2]. De entre os diferentes problemas potenciais, a velocidade praticada pelos veículos automóveis é o que tem suscitado mais contestação populacional, traduzindo-se habitualmente na geração de conflitos, atropelamentos e, por inerência, no aumento do sentimento de segurança e perda de qualidade do ar.

A velocidade praticada em meio urbano tem por isso, em muitos países, vindo a ser considerada um problema social e de saúde pública. A prática de velocidades excessivas face ao ambiente envolvente tem assumido impactes negativos, particularmente em termos ambientais e de segurança rodoviária, com sérios impactes na qualidade de vida das populações nos espaços urbanos. A comissão europeia sublinhou recentemente a necessidade dos vários países promoverem a alteração do seu paradigma da mobilidade, assentando-o decisivamente na promoção da segurança, atratividade e funcionalidade do espaço urbano, defendendo a criação de zonas onde as pessoas possam simultaneamente viver, trabalhar e socializar.

Por outro lado, nas últimas décadas a constatação destes factos pela sociedade tem justificado a procura de estratégias e de medidas que reduzam os impactes adversos da velocidade automóvel. O planeamento urbano é considerado o instrumento com maior potencial para atingir estes objetivos através da criação de ambientes onde as pessoas possam ser consideradas como utilizadores preferenciais em detrimento do veículo automóvel. As Zonas 30 e as Zonas de Coexistência [3-5] são cada vez mais assumidas como soluções promissoras que permitem combinar a gestão do tráfego com o desenho urbano de forma a condicionar a velocidade e o volume de veículos motorizados nos espaços urbanos mais nobres e sensíveis, e, assim, se promover a segurança e atratividade desses espaços.

Em Portugal, a recente alteração ao Código da Estrada (Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro - Décima terceira alteração ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, e primeira alteração ao Decreto -Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro) veio institucionalizar um novo regime de circulação intitulado de Zonas de Coexistência, estando em preparação a correspondente regulamentação.

Em Moçambique, desconhece-se a existência de legislação ou de qualquer documentação técnica que regule ou oriente a aplicação deste tipo de soluções, apesar de dispor de áreas residenciais, cujas características físicas e de ordenamento urbano propiciarem este tipo de utilização.

Nesse contexto, o presente artigo apresenta uma breve síntese dos documentos técnicos desenvolvidos recentemente para a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) [6,7] e que pretendem encorajar as autoridades locais a implementarem este tipo de soluções de forma adequada e eficiente. Paralelamente pretende-se avaliar, tendo por base as formas urbanas mais comuns e as especificidades locais moçambicanas, o potencial de aplicação deste tipo de soluções, estratégias e medidas, à realidade local.

Tendo por base um conjunto de disposições técnicas destinadas ao uso de planeadores, projetistas e gestores da via pública, as estratégias e regras enunciadas pretendem estimular a conceção de soluções inovadoras que promovam o uso conjunto e harmonioso do espaço público pelos diversos utilizadores, contribuindo ainda para a padronização das soluções técnicas.

REFERÊNCIAS

- [1]-Buchanan C. Traffic in Towns. UK: Department of Transport; 1963.
- [2]-Barrell JM, Groll M. Home zones - Meeting the challenge. 2005.
- [3]-DfT. Manual for Streets. Thomas Telford Publishing, London, 2007.
- [4]-DfT. Traffic Advisory Leaflet 7-91 - 20 mph Speed Limit Zones, 1991.
- [5]-Elvik, R. Area-wide urban traffic calming schemes: a meta-analysis of safety effects. Accident Analysis & Prevention, No. 33, 2001, pp. 327-336.
- [6]-ANSR. Zonas Residenciais e de Coexistência. Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, 2014.
- [7]-ANSR. Zonas 30. Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, 2015.