

Circulação, Peões e «Baixa:

O CASO DO PORTO

José Alberto Rio Fernandes

Em 1985, o número médio de veículos que cruzavam os principais pontos de entrada na área central do Porto era de 32 por minuto, sendo o valor total de 418 por minuto. Dentro da área central, a velocidade média de circulação das viaturas automóveis era inferior a 20 km/hora, na maioria dos percursos fundamentais, e em caso algum ultrapassava os 40 km/hora. Escassas eram as carreiras do Serviço de Transportes Colectivos do Porto cujos percursos não atravessavam a Praça da Liberdade, a Praça D. João I, a Rua de Sá da Bandeira ou a Rua de Santa Catarina e, entre as múltiplas paragens existentes na área central, quinze possuíam níveis médios de carga de cerca de 1000 passageiros/hora.

Confrontando-se esta situação com o espaço viário que a suporta (poucas vias têm um canal de circulação de largura superior a 14 metros), facilmente se compreende porque é que este território é único no contexto da cidade em termos de circulação automóvel.

Quatro anos volvidos, somos tentados a falar duma verdadeira tendência à ruptura total da rede viária e a pensar que, de facto, a nada ser feito para corrigir esta tendência, «...um dia acordamos... empilhados na pirâmide de um trânsito alucinante» (A. BESSA LUÍS in J. GOMES FERNANDES, 1985, p. 93).

Numa sociedade e numa cidade em que o automóvel centra a atenção dos responsáveis pelo planeamento e gestão da circulação, importa reflectir sobre um outro tipo de circulação, não menos importante no coração das cidades — a circulação peatonal. Porque embora a marcha a pé constitua ainda o meio de transporte autónomo dominante, pouca atenção é dada ao peão, sendo frequentemente esquecido quando se aborda a circulação geral da cidade. Os estudos escasseiam e as intervenções resultam quase sempre em medidas

avulsas, desligadas, que se traduzem invariavelmente pela proibição da circulação automóvel (transportes públicos e cargas e descargas normalmente excluídos) em vias de menor significado para o transporte motorizado (caso das ruas de Santo Ildefonso e Sampaio Bruno), de notória importância para o transporte colectivo (Rua de Alexandre Braga), ou onde o volume da circulação peatonal torna demasiadamente difícil a fluidez do tráfego automóvel (Rua de Santa Catarina).

Assim, o espaço peatonal parece resultar sobretudo de factores estranhos ao peão, formando um conjunto de «sobras» desarticuladas entre si que não toma em consideração os percursos urbanos de quem circula a pé, nem tampouco, regra geral, revela preocupações com a qualidade do espaço gerado (pavimentação específica, mobiliário urbano adequado: bancos, canteiros, iluminação própria, etc).

Apesar de alguns esforços recentemente desenvolvidos, o peão, em vista da sua reduzida velocidade de deslocação, continua a ser visto como algo de marginal no contexto da circulação urbana. Mas, afinal, independentemente do transporte utilizado numa parte do percurso, todos somos peões assim que saídos do automóvel ou do autocarro.

Foi com vista a determinar a motivação e o comportamento diacrónico e distributivo desta circulação, a mais importante e a mais esquecida, que se levaram a efeito contagens e inquéritos na «baixa» portuense¹, pretendendo-se de seguida dar conta dos resultados obtidos.

QUADRO 1 — Volumes de circulação peatonal (1988).

Ruas/Horas	9h	10 h	11 h	12 h	13 h	14 h	15 h	16 h	17 h	18 h	TOTAL
Clérigos	32	39	42	40	36	50	81	96	1083	47	5744
	1	0	2	2	8	4	5	4		5	
31 de Janeiro	30	26	41	37	31	50	50	81	95	57	5018
Pr. de D. João I	20	18	23	27	28	40	53	38	43	45	3394
Santa Catarina	44	40	59	67	40	52	84	1125	1402	1101	7522
Sampaio Bruno	39	39	43	70	69	71	73	97	83	71	6601
TOTAL	1671	1636	2098	243	2065	2640	3441	4264	4709	3321	28279
peçoas/minuto	33.4	32.7	42.0	48.7	41.3	52.8	68.8	85.3	94.2	66.4	56.6

¹ Estes foram levados a efeito no âmbito da disciplina de Técnicas de Aplicação (Geografia Urbana) e decorreram em Outubro e Novembro de 1987, prolongando-se nos meses de Janeiro a Abril de 1988.

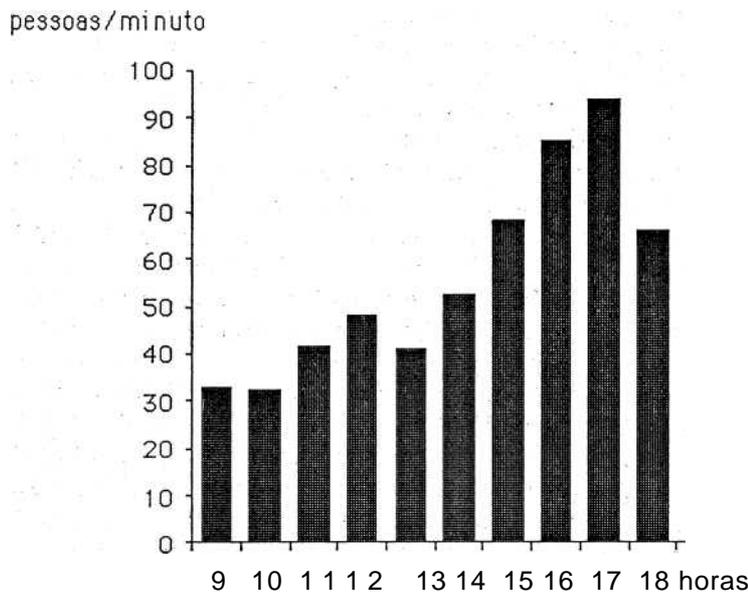


Fig. 1 — Circulação de peões, comportamento diacrónico.

Relativamente à variação do volume de peões ao longo do dia (Quadro 1, Fig. 1), ressalta:

- Um maior volume de tráfego no período da tarde;
- Um pico a coincidir com as 17 horas;
- Um significativo paralelismo de comportamentos entre os períodos 9-13 horas e 13-18 horas.

Confirmar-se-á assim a preferência, detectada nos inquéritos, pelo período vespertino para a aquisição de bens. Estes e os que deixam o seu emprego antes das 17 horas explicam que o valor máximo de peões na «baixa» do Porto ocorra a esta hora.

O contínuo aumento do seu número até à penúltima contagem da manhã e tarde e a sua diminuição às 13 e 18 horas, por seu turno, resulta, naturalmente, do intervalo para almoço no primeiro caso e, no segundo, pelo princípio do «esvaziamento» da «baixa» com o regresso a casa.

É curioso notar que nas ruas de Santa Catarina, 31 de Janeiro e Clérigos se marca de forma sensível o decréscimo do número de transeuntes entre as 17 e as 18 horas (a diminuição é da ordem dos 80 %), enquanto na Praça de D. João I e Rua de Sampaio

Bruno as diferenças entre os registos são pouco notáveis (entre as 14 e as 18 horas a variação entre os valores máximo e mínimo não ultrapassa os 30 %). Embora a informação seja insuficiente a uma explicação fundamentada, afigura-se-nos credível relacionar o comportamento ao longo do dia verificado em Sampaio Bruno e D. João I, com a proximidade de um grande número de terminais do S.T.C.P. (donde uma contínua passagem de peões) e de serviços com hora de encerramento anterior à da maioria (bancos e seguros, designadamente).

No que respeita aos motivos de deslocação, salienta-se, entre os considerados, o trabalho (37.8 %). A importância da actividade comercial na área central do Porto, designadamente do comércio a retalho, fica por outro lado patente quando se verifica a sua elevada representatividade entre os motivos de deslocação (27.8 %) (WOLKOWITSCH, in BASTIÉ; J., DÉZERT, B., 1980, p. 162). Na explicação do elevado valor encontrado, pode ainda especular-se sobre uma grande selectividade na escolha por parte de um número mais ou menos significativo de potenciais aquisidores, o que levará a consideráveis dispêndios de tempo previamente à aquisição. É a prática de «ver montras» e «apreçar» antes de decidir a compra, o que se reflecte, obviamente, nos volumes de circulação peatonal (Fig. 2)¹.

A área de circulação mais intensa marca-se pelos eixos Clérigos — Praça da Liberdade — 31 de Janeiro e Rua de Santa Catarina, destacando-se dois poios em Santa Catarina e Clérigos. Observa-se uma clara diminuição dos volumes de circulação quando nos afastamos para a periferia, surpreendendo os valores reduzidos verificados na Avenida dos Aliados.

A diferença entre os quantitativos encontrados é importante. O número de peões contados nas ruas de Santa Catarina (tramo meridional), 31 de Janeiro, Clérigos, Sampaio Bruno e Sá da Bandeira-sul é superior a 80 por minuto, enquanto em diversos outros locais não se chega a registar 10 % do valor apurado para a primeira destas ruas.

Quando comparado o panorama actual ao que é possível traçar para 1950 (Quadro 2), verifica-se que para além das diferenças nos volumes de tráfego, se observa uma maior homogeneidade dos valores encontrados². Santa Catarina não seria ainda a artéria principal para o peão, pois se bem que veja já reconhecida a sua importância, ocupa uma preferência semelhante à da Rua de Fernandes Tomás e não

¹ Esta figura foi realizada com base nos quantitativos obtidos em contagens efectuadas às 17 horas, em 40 postos.

² Estes valores dizem respeito a contagens realizadas nas horas de maior circulação.



Fig. 2 — Volume de circulação (peões/minuto).

muito diferente da da Rua Formosa. Contrariamente ao que hoje se verifica, com uma clara distinção entre os tramos de Santa Catarina a norte e a sul da Rua Formosa (59 e 140 peões/minuto, respectivamente), toda a extensão a sul de Fernandes Tomás tinha uma intensidade de circulação semelhante (58 e 52 peões/minuto, respectivamente).

QUADRO 2 —Volumes de circulação peatonal (1950).

Local	peçoas / minuto
R. Santa Catarina (Passos Manuel— Formosa)	52
R. Formosa (Santa Catarina — Sá da Bandeira)	58
R. Formosa (Bonjardim— Sá da Bandeira)	34
R. Fernandes Tomás (Bonjardim — Sá da Bandeira)	51
R. Santa Catarina (Fernandes Tomás — Formosa)	23
R. Mártires da Liberdade (Bragas — Praça da República)	18
R. Cedofeita (junto Carregai)	51
R. Saraiva de Carvalho	23
R. Cedofeita (Álvares Cabral — R. da Boavista)	19
R. Mártires da Liberdade (junto R. Pinheiro)	20

Fonte: Antão de Almeida Garrett (1950)

Do grande número de veículos e peões em circulação num espaço restrito, resultam inconveniente para ambos. Enquanto os veículos são obrigados a contínuas paragens nos cruzamentos e a permanecer em longas filas de espera (lembrem-se os valores de velocidade média da circulação automóvel), os peões formam grandes grupos nas travessias mais frequentadas (os cruzamentos de Santa Catarina com Passos Manuel e Formosa constituem dois excelentes exemplos).

Perante uma situação de conflito instalado entre peão e automóvel, tem havido uma política tendente à protecção do peão, cujas intervenções mais notórias se traduziram na criação de espaços para seu uso exclusivo. Numa primeira fase procurou-se melhorar a circulação dos peões à custa, sobretudo, da construção de passagens inferiores (de que é exemplo a ligação Estação de S. Bento— Praça da Liber-

¹ Se bem que seja igualmente permitida, quase sempre, a circulação de veículos de transporte colectivo e cargas e descargas de mercadorias.

dade — Rua 31 de Janeiro — Congregados) e da instalação de semáforos específicos. Tratava-se essencialmente de reduzir as principais causas de acidentes com peões.

Posteriormente, pensou-se que a única solução residia na separação dos tráfegos. Assiste-se então à implementação de medidas que procuram contrariar a liberdade do automóvel (a favor do peão e do autocarro). Inicia-se a criação de espaços peatonais, redescobre-se o espaço colectivo. Após a experiência pioneira de Sampaio Bruno e Bonjardim (entre a Praça de D. João I e a Rua de Sá da Bandeira), sucederam-se ao longo dos últimos quinze anos outras realizações: Santa Catarina (entre Fernandes Tomás e a Batalha), 31 de Janeiro¹, Sá da Bandeira (a sul de Passos Manuel), Alexandre de Braga, Santo Ildefonso (a oeste da Praça dos Poveiros), Santo André e Praça da Batalha (Fig. 3).

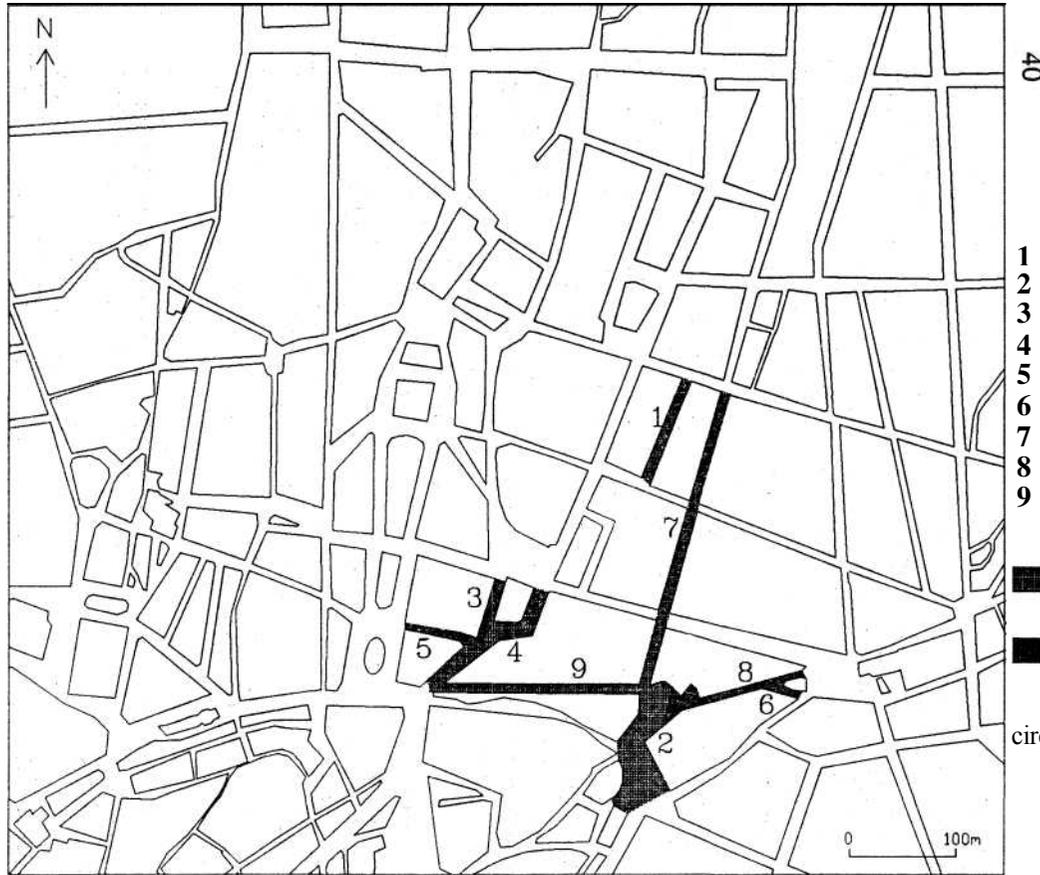
Os argumentos principais são de carácter economista² e fala-se de espaço e não ainda de deslocação. O peão é visto como alguém num determinado sítio num dado momento e para além de ser também importante considerá-lo como tal, falta ainda percebê-lo como um indivíduo que efectua uma deslocação. Para alterar este estado de coisas importa reconhecer, redescobrir uma evidência: a marcha a pé é um meio de deslocação que nunca perdeu grande parte da sua importância e, de facto, é ainda nos nossos dias o mais importante para a população a residir no interior da cidade.

Quando se crê que metade das deslocações automóveis em espaço urbano asseguram uma distância inferior a 2 km e quando para um trajecto dessa distância se julga que o peão utiliza 100 vezes menos espaço-tempo que o automóvel (JEAN-MAJRC OFFNER, 1984, p. 19), é imediato verificar da importância do estudo, planeamento e gestão da circulação peatonal no esquema geral do transporte urbano.

Não basta portanto aumentar simplesmente a área vocacionada à deslocação de peões, ou reduzir por qualquer preço o tráfego automóvel, porque «...a área peatonal deve ser encarada como um produto entre outros da tomada de consciência do problema do peão na cidade. Não esgota o conjunto dos arranjos, procedimentos, organizações que se podem propor para melhor tomar em consideração o lugar da marcha a pé nas deslocações urbanas» (JEAN-MARC OFFNER, 1984, p. 15).

¹ Esta, como outras, não é contudo passível de ser considerada rua peatonal, devendo antes, e apenas, entender-se como uma rua vedada à circulação automóvel.

² O consumo médio de equivalente-petróleo por viajante por quilómetro é de 60 a 70 gramas para o automóvel e de 16 a 20 gramas para o autocarro (JEAN LOUIS DELIGNY, CLAUDE GRESSIER, 1978, p. 115).



- 1 - R. Alexandre Braga
- 2 - R. Batalha
- 3 - R. Bonjardim
- 4 - R. Sa da Bandeira
- 5 - R. Sampaio Bruno
- 6 - R. Santo André
- 7 - R. Santa Catarina
- 8 - R. Santo Ildefonso
- 9 - R. 31 de Janeiro

■ com transporte colectivo

■ exclusivamente peatonal

Fig. 3 — Espaço de circulação peatonal.

Circulação, Peões e «Baixa»

Há que pensar no problema da circulação na «baixa» de uma forma integrada, relacionando os tipos de circulação entre si e entendendo-os nas suas múltiplas interligações com a cidade¹, sem esquecer a qualidade dos espaços (veja-se o caso da impermeabilização e «betonização» da Praça da Batalha), a possibilidade de diversificação dos percursos (lembre-se a potencialidade de alguns interiores de quarteirão), a necessidade de criar situações de «confusão peatonal»² em alguns cruzamentos e outros aspectos que não serão de somenos importância e que se devem integrar numa gestão que deve entender-se como constante, como uma gestão do quotidiano. A uma enorme diversidade de comportamentos (que torna impensável dominar o carácter imprevisível do peão), deve responder-se com uma actuação dinâmica que acompanhe as solicitações, desperte surpresas, enfim, que seja capaz de tirar partido das enormes potencialidades do principal animador da área central do Porto.

¹ A necessidade de repensar todas as políticas de circulação na «baixa» é particularmente evidente no Porto, em vista do desenvolvimento da área Boavista-Campo Alegre e do projecto de transferência do centro de poder autárquico para a Praça do Mouzinho de Albuquerque.

² «Pedestrian scrambles», prática frequente nos Estados Unidos e Japão, que tem lugar nos cruzamentos de maior tráfego e que consiste num período de semáforo vermelho para a generalidade dos veículos, com a libertação total do cruzamento ao peão.

BIBLIOGRAFIA

- BASTIÉ, Jear; DÉZERT, Bernard — *VEspace Urbain*, Paris, Masson, 1980.
- CAUSSIN, Charlotte; SORNET, Danielle; ROQUES, Arinick — *Annuaire des Villes-Piétons Françaises*, Paris, CECOD, 1982.
- COMISSARIAT GENERAL DU PLAIN ■* — *Les Transports, Plan et Prospectives*, Paris, Armand Colin, 1972.
- DELIGNY, Jean-Louis; GRESSIER, Claude — *Mieux se Déplacer dans Votre Ville*, Paris, Éditions du Moniteur, 1978.
- DUYCK, Jean-Yves — *Une Contribution à la Renaissance du Centre Ville de Bordeaux: Les Rues Piétonnes*, «Travaux et Documents», 37, Bordeaux, 1977.
- FERNANDES, J. Gomes — *O Porto, Cidade Diferente*, Porto, Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, 1985.
- FERNANDES, José Alberto Rio; MARTINS, Luís Paulo S. — *As Áreas Centrais dos Principais Aglomerados Urbanos do Noroeste de Portugal*, Porto, «Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto — Geografia», I Série, Vol. IV, 1988.
- FERNANDES, José Alberto Rio — *A Evolução de um Espaço Preveligiado na Baixa do Porto: Praça da Liberdade — Avenida dos Aliados — Praça General Humberto Delgado*, Porto, Actas do Congresso «O Porto na Época Contemporânea», 1989 (no prelo).
- GABINETE DE PLANEAMENTO URBANÍSTICO — *Opções do Plano*, Porto, G.P.U. — Câmara Municipal do Porto, 1985.
- GARRETT, Antão de Almeida — *Elementos para o Estudo do Plano de Urbanização da Cidade*, Porto, «Civitas», VI, 1-4, Câmara Municipal do Porto, 1950.
- OFFNER, Jean-Marc — *Les Déplacements Piétonniers et leur Évolution*, Dix Années d'Espaces-Piétons: Bilan et Perspectives d'Avenir, Colloque International, Lyon, APCCI-CECOD, 1984.
- ORSELLI, Jean — *Transports Individuels et Collectifs en Région Parisienne*, Paris, Éditions Berger-Levrault, 1975.

ABSTRACT

Traffic, Pedestrians and City Centre. The Case of Oporto

It is a recognised fact that the circulation of traffic is now one of the greatest problems facing Oporto; this is particularly true of the town centre. There is no integrated policy in regard to traffic circulation which takes pedestrians into account; indeed, this type of circulation, although of evident importance, is frequently forgotten.

With reference to data provided by counts and questionnaires carried out in the city centre, this article attempts to emphasize the importance of the pedestrian in the city centre and in traffic circulation in general.

RESUME *Circulation, Péatons*

et Centre-Ville. Le Cas de Porto

La circulation c'est un des problèmes majeurs de Porto. Ca n'offre pas aucune doute. Il est aussi reconnu la gravite de la situation, surtout autour du centre. Mais, on constacte qu'il n'exist pas une politique de circulation integre prennant en attention la circulation péatonalle — toujours oblié, même quant son importance est evidente.

Avec cet article on essai de mettre l'acent sur le péaton — dans le centre e dans la circuiation general —, en reflechissant sur donnés recuillés en contages et enquêtes réalisés dans la «Baixa» de Porto.