

A circulação na cidade de Bragança

Situações irregulares

É minha intenção trazer a público, nesta oportunidade, algumas das situações que julgo merecerem reflexão, dada a sua forma irregular de funcionamento, que procuro ilustrar com exemplos objectivos e sintomáticos de uma extrema falta de princípios claros na resolução das questões da circulação. Tais situações levam-me mesmo a criticar o amadorismo com que são encarados estes problemas. É que, hoje em dia, não faz mais sentido ficarmos agarrados a soluções convencionais para os problemas, dada a sua crescente complexidade que dia-a-dia se vem revelando em virtude, nomeadamente, do aumento da taxa de motorização havendo, portanto, que se tomar uma postura mais incisiva se quisermos verdadeiramente contribuir para a resolução dos problemas de sinistralidade, de circulação ou urbanísticos. Também será de ter em conta que, para se exigir aos cidadãos, automobilistas ou peões, que actuem civicamente e respeitem as disposições legais, se deveria conferir maior credibilidade aos meios reguladores com soluções coerentes e racionais, evitando-se as múltiplas situações de contra-senso e ambiguidade existentes. Julgo que estes comentários e sugestões, se implementadas, poderão contribuir para a melhoria substancial das condições de circulação nesta cidade, implicando mesmo intervenções de fácil execução e viabilidade económica assegurada.

1 - Na av. João da Cruz é evidente a actual conflitualidade do tráfego, em grande parte devida à incorrecta gestão dos cruzamentos, e que já tive a oportunidade de abordar em anteriores artigos onde apresentei solução definitiva. Apresento agora uma solução transitória para a zona entre os Correios e o Tribunal que julgo poder melhorar, no imediato, as condições actuais.



Deveria, assim, ser implantada sinalização de código que impusesse as prioridades conforme indico na planta acima (perdas de prioridade à circulação nas faixas junto ao Tribunal e Caixa G. D.), eliminando-se os riscos permanentes de auto-bloqueamento.

Este princípio poderia ainda ser adoptado nos restantes cruzamentos da avenida, com as necessárias adaptações. É que, nas actuais condições, não faz sentido que se mantenha o conceito de via prioritária da av. João da Cruz.

2 - As soluções de semaforização que foram aparecendo nos últimos anos não foram, em geral, objecto de estudo adequado que colocasse em questão as precedentes geometria e forma de funcionamento dos cruzamentos o que levou a soluções de certa forma postizas, sem a devida optimização. Para a generalidade dos casos teria comentários a fazer. Limito-me, no entanto, a referir o caso, no entroncamento da av. Sá Carneiro com a travessa da Sé Nova.



Nada justifica a existência, aqui, de uma passeadeira de peões, fora do local adequado que seria onde se colocou a segunda coluna, mais chegado ao entroncamento. Ficou, assim, uma solução mais complexa com a consequente duplicação de colunas de semáforos.

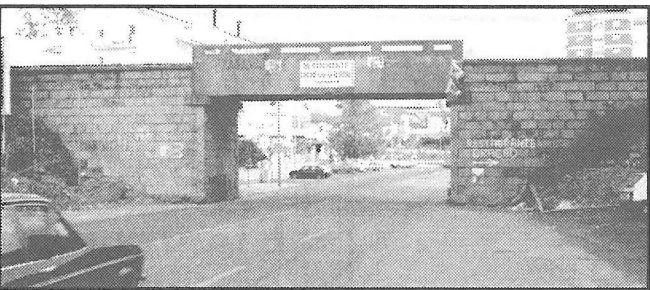
3 - É do conhecimento geral a conflitualidade da circulação ao longo da Av. Sá Carneiro, até porque se trata de uma artéria com uma certa intensidade de tráfego.



Para o cruzamento em frente aos Serviços Sociais do I.P.B. tem a Câmara uma solução que julgo pouco resolve. Como solução imediata deveria ser posta a rotunda a funcionar como tal, com prioridade a quem a contorna, o que implica a perda de prioridade nas entradas, inclusivamente nas faixas da av. Sá Carneiro. Com esta forma de funcionamento ter-se-ia a possibilidade de fazer moderar a velocidade de circulação nesta avenida o que traria vantagens óbvias, nomeadamente em termos de segurança, pois deveremos reconhecer que todo o trecho desde este local até ao centro deveria ser particularmente dotado de medidas que contribuam para essa segurança.

Dentro deste princípio deveria ser reformulado este trecho da avenida, com base nas intervenções seguintes: Correção geométrica do cruzamento em frente às "Tintas CIN" baseado no substancial alargamento do separador central nessa zona, em curva, permitindo maior segurança nas manobras de mudança de direcção; Remarcação das vias de circulação entre o viaduto do Loreto e o entroncamento com a travessa da Sé Nova, limitando-as a duas vias, uma em cada sentido, resultando ainda na possibilidade de aumento do número de lugares de estacionamento (estacionamento em espinha em ambos os lados).

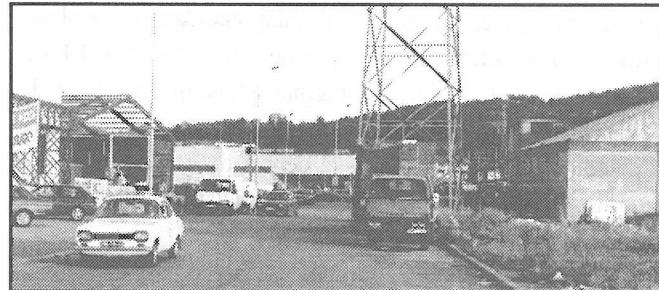
4 - É, naturalmente, do senso-comum que este antigo viaduto do caminho-de-ferro vem representando um obstáculo, ou estrangulamento, à circulação automóvel.



Parece-me, contudo, que tal não é verdade pois apenas se fica com essa percepção em virtude da actual definição do arruamento que se encontra com as bandas laterais interrompidas pelo mesmo. Ora, julgo que este elemento não traz qualquer constrangimento à capacidade da artéria, sendo suficientes as duas vias centrais, podendo até ser encarado positivamente como meio dissuasor dos excessos de velocidade. A prová-lo, está a ausência de acidentes que decorressem da sua interposição com a faixa de rodagem. É que funciona como que uma porta de entrada na cidade, de visibilidade atempada, indiciando a

necessidade de maiores cuidados. O que se mostra necessário, no entanto, é a eliminação da ambiguidade presente na definição das vias, por meio da execução de passeios laterais, demarcando-se claramente a faixa de rodagem, com uma via em cada sentido, eventualmente conjugada com a demarcação de uma passeadeira para peões. É, com efeito, óbvia a perigosidade da situação actual para quem se desloca a pé dada a inexistência de passeios.

5 - Alguns casos indiciam uma particular falta de planeamento urbanístico.



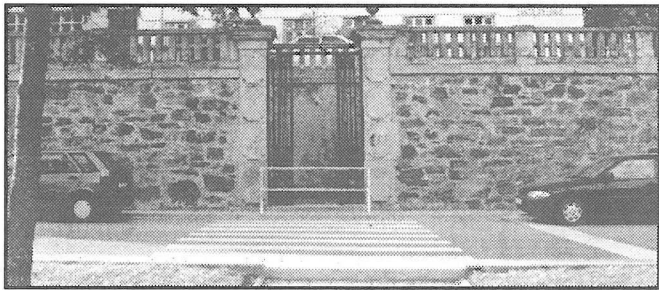
Este poste de alta tensão, na Zona Industrial, não deveria obviamente estar "no meio" do arruamento. Se se pensava "desviá-lo", é claro que se iria deparar com uma operação com custos elevados, razão porque, presumo, para não ter ainda sido feito. Não vejo inconveniente nenhum que, como solução de recurso, se obrigue o arruamento a fazer uma inflexão local de contornamento do poste, associada à sua conveniente protecção. Assim, conforme se encontra, é que não é solução dado, principalmente, o risco de colisão a que se encontra exposto, que eventualmente provoque o seu derrube, com as consequências inerentes.

6 - A ambiguidade na definição natural dos percursos principais também é uma constante nesta cidade.



Esta zona de transição da R. Emídio Navarro para a Av. do Sabor, situada em frente ao Paço Episcopal, apresenta uma grande irregularidade geométrica, quer ao nível da razante que deveria sofrer correcção, assim como em planta se verificam indefinições na delimitação da faixa de rodagem. Também é notória uma desagradável descontinuidade no acabamento do pavimento o que realça a ambiguidade do percurso. Haverá, assim, que corrigir o alinhamento do muro de separação entre ruas para, facilmente, se proceder às correcções referidas.

7 - São inúmeras as situações de deficiente sinalização de informação e trânsito e ainda a incorrecta localização de passeadeiras de peões, ou a ausência destas, pelo que me limito a focar aqui um caso sintomático, até pelo ridículo da situação.



É a passeadeira em frente ao Patronato. Não sendo de discutir a oportunidade da colocação da barreira de protecção para as crianças é, no entanto, óbvio o contra-senso da posição em que se encontra definida a passeadeira.

António Prada