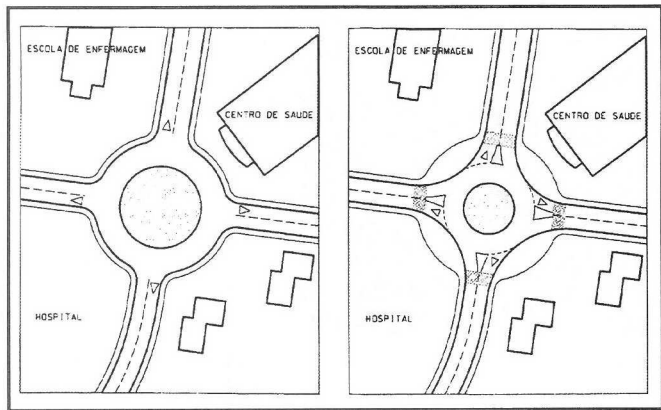


A circulação na cidade de Bragança

As rotundas: alguns casos existentes

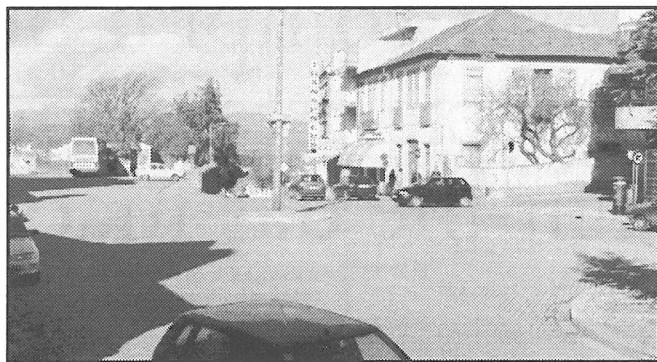
É inegável o actual interesse pela utilização de rotundas para gerir os fluxos de tráfego nos cruzamentos, conforme referi no artigo anterior sobre este tema. No entanto deverá o seu estudo ser devidamente optimizado entrando-se em conta com os mais recentes preceitos técnicos consignados nesta matéria e que, naturalmente, me dispense de focar aqui exaustivamente. Assim, tentarei analisar os casos de intersecções em forma de rotunda existentes em Bragança já que na sua generalidade se podem apontar diversas irregularidades no seu modo de implantação e de funcionamento. Existem ainda alguns casos que imprópriamente se ouve designar de rotundas, como é o entroncamento em Y no termo da Av. Abade de Baçal onde se prevê a ligação de futura via. Ficarão ainda de fora do âmbito desta análise alguns casos de rotundas excêntricas como a que se situa na rua de D. Abílio Vaz das Neves e outras pequenas placas giratórias, cujos locais não se apropriam ao funcionamento como rotundas.

A **Rotunda do Centro de Saúde** foi concebida nos anos 60 segundo uma configuração geométrica que hoje se demonstra ultrapassada pois denota uma importante falta de funcionalidade impondo-lhe até uma limitação na sua capacidade por só ser viável a utilização de uma via do anel.



Na situação actual (planta da esquerda), a curvatura de inserção dos ramos de entrada é demasiado reduzida para permitir a correcta inserção do tráfego no anel, pois é visível que a circulação se processa invariavelmente na zona interior da via. Em alternativa (planta da direita) deveria optar-se por uma configuração mais ajustada às trajectórias utilizadas pelos veículos com óbvias vantagens para a circulação automóvel e também para os peões dado o encurtamento dos percursos e o aumento das áreas a estes destinadas. Haverá uma redução substancial da área ocupada pela rotunda, parecendo-me ser esta a sua dimensão óptima, tirando-se ainda como conclusão que o diâmetro exagerado das rotundas não traz, em geral, vantagens.

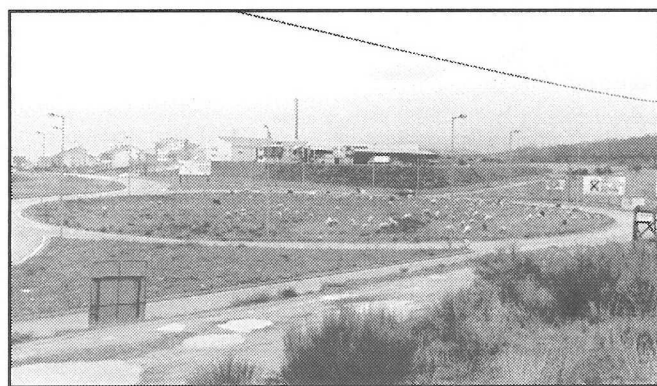
A **Rotunda da Flor da Ponte** encontra-se a funcionar excentricamente à via de maior intensidade de tráfego não me parecendo haver motivos para que se mantenha esta situação. Deveria proceder-se à sua remodelação no sentido de a adaptar correctamente ao cruzamento de vias em que se insere dada, nomeadamente, a previsão do progressivo aumento dos fluxos de tráfego nas vias do Circuito Turístico, a avaliar pela expansão urbana que essa zona está a ter. A operação consistiria, basicamente, na redução do seu tamanho e implantação correcta, com ganhos importantes de espaços laterais a destinar às circulações pedonais, transformando-a assim numa verdadeira rotunda de trânsito giratório.



A **Mini-Rotunda da antiga Estação** na Av.^a João da Cruz, que a foto documenta, deveria ser posta a funcionar correctamente bastando proceder-se a algumas demarcações de pavimento e sinalização vertical. É, com efeito, óbvia a vantagem da sua alteração para o princípio de funcionamento como rotunda já que convergem aí vias de idênticos volumes de tráfego e, da forma como actualmente funciona, fica, desnecessariamente, penalizada a transversal à Av.^a João da Cruz. Em artigo anterior propus algumas soluções para a Av. João da Cruz em forma de rotunda, tendo esse meu estudo sido baseado em considerações mais alargadas quanto ao planeamento viário do centro da cidade e a própria configuração da avenida, devendo este caso evoluir para essa solução definitiva.



A **Rotunda no Bairro do Sol**, que a foto documenta, é a única que parece ter sido “traçada” de forma aproximadamente escoreita mas que se encontra fora das vias de tráfego principais e daí a sua pouca importância em termos de circulação. Terá, assim, um interesse no plano do arranjo urbanístico do espaço e, naturalmente, ajudará a organizar a circulação nessa zona. Já no que diz respeito à via que a ela liga teria algumas observações a fazer quanto ao seu perfil nomeadamente pela pequena largura do separador e as múltiplas interrupções deste. Será, quanto a mim, muito discutível a utilidade de separadores estreitos nestas vias em pleno meio urbano.



As **Rotundas nas entradas da cidade**, de Vale d'Álvaro, do NERBA e da Av. do Sabor, talvez porque se lhes quisesse atribuir um cunho urbanístico, cujos critérios

por: Eng.^o António Prada

não me parecem mesmo assim muito claros, ficaram seriamente penalizadas na sua concepção em termos de circulação automóvel, não se tendo tirado qualquer partido das inúmeras vantagens que sob este aspecto elas apresentariam. Por exemplo: Na **rotunda ao lado do NERBA** (na foto), tratando-se de uma entrada na cidade, poderia ter-se tirado partido do efeito positivo para se fazer reduzir as velocidades do tráfego de chegada o que parece não ter sido conseguido dada o seu tamanho excessivo e modo irregular de inserção do ramo de entrada (de forma tangencial). Note-se, a este propósito, a colocação, na sequência desta, de semáforos para esse fim (limitadores de velocidade). A **rotunda ao fundo da Av.^a do Sabor**, construída recentemente, encontra-se incorrectamente implantada pois é de notar, nomeadamente, o acentuado declive com que foi implantada, que poderia ser diminuído por abatimento da zona mais elevada, sendo ainda de referir que este inconveniente vem agravado pelo facto de o excessivo tamanho da rotunda incentivar a prática de velocidades elevadas no seu interior, em prejuízo das condições de comodidade e segurança. Referiria ainda que a realização antecipada destas rotundas, enquanto não se ligarem novas vias principais, de pouco adiantam sendo, a meu ver, discutível a oportunidade dos investimentos que implicaram. Na **rotunda de Vale d'Álvaro** é notório o efeito negativo inerente à forma tangencial como se inserem os ramos de entrada dada a perda da percepção pelos condutores da existência de uma rotunda o que obrigará à manutenção e reforço da sinalização, o que não é o caso presente e que leva a situações frequentes de desrespeito pelas prioridades.

A **Rotunda dos S.S. do I.P.B.**, na Av.^a Sá Carneiro, que abordei em artigo anterior, será um caso a merecer a maior urgência na sua resolução, principalmente por motivos de segurança. Como solução de curto prazo seria, a meu ver, suficiente a implantação de sinalização horizontal e vertical que estabeleça as novas prioridades, associada à correcta adaptação das vias de entrada (ligeira inflexão) utilizando a largura disponível nas faixas. Como solução definitiva deveria ser alterada a geometria da mesma, sustentada em estudo específico e credível, o que me parece ser possível concretizar com obras ligeiras de adaptação.

Traria ainda à discussão alguns casos de intersecções não reguladas por meio de rotundas permitindo-me aqui referir apenas dois exemplos, até pela sua pertinência dados, nomeadamente, os múltiplos aspectos negativos das soluções que foram implantadas. Refiro-me aos casos do entroncamento na Av. Sá Carneiro em frente à Sub-Estação da EDP e do cruzamento da Av. Sá Carneiro com a Av.^a Abade de Baçal. Naquele caso ficou uma solução extremamente complexa, com múltiplas colunas de semáforos a vencer, e a excessiva dimensão do espaço ocupado pelo sistema o que impede uma leitura clara da existência da intersecção. Quanto ao outro cruzamento, onde de optou por uma solução de desnivelamento por meio de um viaduto, não vislumbro qualquer motivo racional para que se tivesse optado por esta solução. Nem razões de tráfego nem urbanísticas e, muito menos, de segurança e económicas justificariam tal opção. Impediram-se movimentos importantes (viragens à esquerda e inversão de marcha). Perdeu-se ainda a oportunidade de se configurar neste local uma verdadeira praça urbana demarcada com os edifícios de uma certa singularidade como são a Igreja do Loreto e o Edifício das Beatas. Seria essa Praça ainda um local de referência e de suporte a actividades relacionadas com o meio urbano dada a sua extrema carência nesta cidade. Resultaram, assim, alguns canteiros inúteis, uma obra “pesada” de betão e uma leitura marcadamente rodoviária, contrária e em contraste com o meio urbano em que se deveria inserir o local sendo perfeitamente possível e, não duvido, preferível sob todos os aspectos uma rotunda.