



UNIVERSIDADE DE ÉVORA

ESCOLA DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA

DEPARTAMENTO DE PAISAGEM, AMBIENTE E ORDENAMENTO

Mobilidade e Acessibilidade pedonal, fatores essenciais à cidade sustentável: contributos para um caso – estudo na cidade de Évora

Ângela Andrade Coelho

Orientação: prof.^ª Doutora Rute de Sousa Matos

Coorientação: prof.^ª Doutora Ema Cláudia Ribeiro Pires

Mestrado em Arquitectura Paisagista

Dissertação

Évora, 2018



UNIVERSIDADE DE ÉVORA

ESCOLA DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA

DEPARTAMENTO DE PAISAGEM, AMBIENTE E ORDENAMENTO

Mobilidade e Acessibilidade pedonal, fatores essenciais à cidade sustentável: contributos para um caso – estudo na cidade de Évora

Ângela Andrade Coelho

Orientação: prof. Doutora Rute de Sousa Matos

Coorientação: prof. Doutora Ema Cláudia Ribeiro Pires

Mestrado em Arquitectura Paisagista

Dissertação

Évora, 2018

Resumo

Évora é uma cidade portuguesa na região do Alentejo, com aproximadamente 56 mil habitantes. Em 1986, a UNESCO a inseriu na lista de cidades inscritas como Patrimônio Mundial.

Neste contexto, a mobilidade urbana deve ser pensada de modo a facilitar o deslocamento na cidade e a inserção social. A importância da acessibilidade tem como objetivo respeitar as diferenças entre as pessoas, principalmente através de ambientes acessíveis. Devemos considerar as leis específicas que regem este assunto, mas, quando se trata de uma cidade patrimônio, a aplicação destas normas é condicionada porque as alterações físicas necessárias podem descaracterizar a cidade.

Com esta pesquisa pretendeu-se fazer um estudo crítico, de forma a contribuir para futuras intervenções urbanas em Évora, relacionadas com a promoção de espaços acessíveis, com a equiparação de oportunidades de uso, com a vivência no espaço construído e com a promoção de uma cidade mais sustentável.

Abstract

Mobility and pedestrian accessibility, essential factors to the sustainable city: contributions to a case - study in the city of Évora

Évora is a Portuguese city in the Alentejo region. In 1986, UNESCO added the city to a list of cities registered as Cultural Patrimony of Humanity.

In this context, urban mobility should be thought in a way that enables displacement within the city and a social insertion. The importance of accessibility is in the sense of respecting different needs between different people, especially through accessible environments. We should consider the specific laws that govern this subject however, when related to a heritage city, applying these norms might not be possible because physical changes might be seen as mischaracterization.

This research intended to conduct a critical analysis, in order to substantiate future urban actions in Évora, collaborating to promote accessible spaces, to equalize opportunities of usage and living within the built spaces; and promoting a more sustainable city.

Agradecimentos

Primeiramente quero agradecer a Deus pela oportunidade de estar aqui;

Aos meus pais por terem me dado a vida;

À minha família toda que me apoiou neste investimento, em especial às minhas filhas Jade e Isabela que receberam menos atenção durante este período de estudo e ao meu companheiro, Ismail que sempre me apoiou em tudo;

Aos meus professores que me ensinaram, ao longo da minha vida, tudo que sei;

Aos meus amigos da Prefeitura Municipal de Vitória que compartilharam seus conhecimentos comigo, em especial aos da engenharia de trânsito e ao tenente Lucas que, ao longo dos 9 anos que trabalhamos juntos, generosamente me ensinou, através do seu exemplo, a gostar de trabalhar com trânsito;

Aos meus colegas de trabalho do Instituto Federal do Espírito Santo que me apoiaram nessa nova empreitada, em especial aos gestores que autorizaram o meu afastamento de dois anos para estudo;

Às pessoas que de algum modo colaboraram com a minha pesquisa;

Aos meus professores da Universidade de Évora que me transmitiram novos conhecimentos, em especial, a professora Aurora Carapinha que em todas as conversas que tivemos consegui aprender sempre mais;

Às minhas orientadoras, a professora Rute de Sousa Matos que me incentivou a sair da zona de conforto e a professora Ema Pires que me deu luz e força para trabalhar.

Elucidário

Devido a vasta complexidade da Língua Portuguesa e constantes situações de desentendimentos linguísticos referentes as diferenças da língua no continente europeu e no americano, sentiu-se a necessidade de se fazer um glossário com a explanação dos significados de algumas palavras utilizadas neste trabalho.

Tabela 1 – Glossário de termos usados na dissertação

Portugal	Brasil
autocaravana	<i>motorhome</i>
autocarro	ônibus
betão	concreto
betuminoso	asfalto
caldeira	área drenante de árvore em locais pavimentados
Câmara Municipal	Prefeitura Municipal
deslocação	deslocamento
galeria ripícola	mata ciliar
humidade / húmido	umidade / úmido
lajeta de granito	placa em granito
lancil	guia de meio-fio ou guia
paragem	parada
paragem de autocarro	ponto de embarque e desembarque de passageiros
passagem ou travessia de peão	faixa de pedestre
patins intermediário	patamar intermediário (escadas e rampas)
peão	pedestre
pessoa que se desloca com a ajuda de uma cadeira de rodas	cadeirante

Continuação da Tabela 1 – Glossário de termos usados na dissertação

reformulado	reformado
registar	registrar
rotunda	rotatória
travagem	frenagem
diferentes modos de locomoção	modal (singular) e modais (plural)
zonamento	zoneamento

Índice Geral

Resumo	iii
Abstract	iv
Agradecimentos.....	v
Elucidário	vi
Índice Geral.....	viii
Índice de figuras	x
Índice de tabelas.....	xiii
Índice de anexos	xiv
Introdução.....	16
Apresentação da dissertação	16
Âmbito do estudo.....	17
Objetivo	18
Método de pesquisa.....	18
Parte I	21
1 – Mobilidade	22
1.1 - Conceito	22
1.2 - Mobilidade sustentável.....	27
1.3 - Características dos Pedestres	30
1.4 - Segurança viária	32
2 – Acessibilidade.....	39
2.1 - Conceito	39
2.2 - Enquadramento legal.....	43
2.3 - Desenho Universal	46
2.4 - Percursos Acessíveis.....	49
2.5 - Rede de percursos pedonais	52
2.6 - Importância da sinalização de orientação	58
3 - Cidades Sustentáveis	60
3.1 - Contextualização	60
3.2 - Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS)	62
3.3 - Agenda 21 local	65
4 - Espaços Abertos Públicos	66
4.1 - Breve evolução histórica	66
4.2 - Tipologias de espaços abertos	71
4.3 - Espaços abertos nos centros históricos	78
4.4 - Sistema de espaços abertos.....	81

Parte II	87
5 - Enquadramento e definição da área de estudo	88
5.1 - Enquadramento Geográfico	88
5.2 - Enquadramento Histórico	88
5.3 - Enquadramento Biofísico	90
5.4 - Síntese da Humanização	90
5.5 - Estrutura Ecológica.....	93
5.6 - Definição da área de estudo	93
6 – Mobilidade na Área de Estudo.....	98
6.1 - Contextualização	98
6.2 - Tecido e Malha Urbana	101
6.3 - O controle de velocidade dos veículos motorizados	109
6.4 - Considerações sobre a Mobilidade em Évora.....	111
7 - Acessibilidade na Área em Estudo.....	112
7.1 - Contextualização	112
7.2 - Análise da intervenção urbana Évora com	114
7.3 - Considerações sobre a acessibilidade em Évora.....	117
8 - Métodos de Observação e Avaliação do Espaço Construído	118
8.1 - Descrição dos instrumentos.....	118
8.2 - Resultados	132
8.3 - Considerações sobre os métodos utilizados.....	175
9 - Importância da mobilidade e acessibilidade para a cidade sustentável	176
Considerações Finais	181
Referências bibliográficas.....	185
Anexos	191

Índice de figuras

Figura 1 - Diferentes modos de locomoção da população portuguesa . Fonte: INE. Elaboração: autora	25	
Figura 2 - Gincana Fonte: INIR (2011).....	34	
Figura 3 - Estrangulamento de via Fonte: google maps, imagens 2018	35	
Figura 4 – Estreitamento das interseções Fonte: google maps, imagens 2018	35	
Figura 5 – Rotatória Fonte: google maps, imagens 2018	35	
Figura 6 - Avisos de alerta Fonte: amm.org.br	35	
Figura 7 – Lombada Fonte: mercadolibre.com	35	
Figura 8 -Faixa de pedestre elevada Fonte: archdaily.com.br.....	36	
Figura 9 - Interseções elevadas Fonte: outracidade.uol.com.....	36	
Figura 10 - Via em único nível Fonte: urb1geral.blogspot.pt	36	
Figura 11 – Largura mínima para 1 pessoa Fonte: CE (2003)	49	
Figura 12 - Largura mínima para 2 pessoas esporadicamente Fonte: CE (2003)	50	
Figura 13 - Largura mínima para 2 pessoas Fonte: CE (2003)	50	
Figura 14 - Largura mínima para mais de 2 pessoas Fonte: CE (2003)	50	
Figura 15 - Estreitamento ocasional e giro de 90° Fonte: CE (2003)	50	
Figura 16 - Área de manobra e giros Fonte: CE (2003).....	50	
Figura 17 - Dimensões verticais Fonte: CE (2003)	51	
Figura 18 - Saliências nas paredes Fonte: CE (2003)	52	
Figura 19 – Faixa de pedestre em cubos de pedras com cores diferentes Fonte: autora	57	
Figura 20 - Diferentes tipologias arquitetônicas e suas relações com o espaço público aberto. Fonte: Holanda et al (2012).	77	
Figura 21 - Localização distrito, concelho e freguesias Fontes: Wikipédia, Portugal-verdesgaio.blogs.sapo.pt e ahbvevora.pt.	88	
Figura 22 - Principais vias de acesso a cidade de Évora. Elaboração: autora	92	
Figura 23 - Área de estudo (eixo viário e espaços públicos abertos adjacentes). Elaboração: Mariana Pereira e Rafael Pereira, 2018	94	
Figura 24 - Largo do Conde de Vila Flor	Figura 25 - Largo do Marques de Marialva	95
Figura 26 - Rua Cinco de Outubro	Figura 27 - Rua do Raimundo	95
Figura 28 - Estrada das Alcáçovas (EN 380)		96
Figura 29 - Jardim de Diana	Figura 30 - Largo de D. Miguel de Portugal.....	96
Figura 31 - Rua da Alcárcova de Baixo	Figura 32 -- Largo de São Vicente.....	96
Figura 33 - Praça do Giraldo	Figura 34 - Jardim Público	97
Figura 35 - Parque Infantil	Figura 36 - Jardim da Muralha.....	97
Figura 37 - Complexo Desportivo de Évora	Figura 38 - Parque da ribeira de Torregela	97
Figura 39 - Parque do bairro do Moinho	Figura 40 - Parque da Malagueira.....	98
Figura 41 - Relação da área de estudo com as demais áreas da cidade, através das principais vias da cidade. Elaboração: Mariana Pereira e Rafael Pereira, 2018.....		102
Figura 42 - Relação dos percursos ambientais de Évora com a área de estudo, 2018 Fonte: www.evora.net/percursos/		103
Figura 43 – Ciclovía das Alcáçovas Site: http://www.ciclovía.pt/ciclovias/4alentejo/2evora/evora/evora.php		104
Figura 44 - Esquema das principais vias de acesso à cidade intramurada. Elaboração: Mariana Pereira e Rafael Pereira, 2018		105
Figura 45 - Esquema de circulação de ônibus urbano no centro da cidade, 2018 Fonte: http://www.trevo.com.pt		106
Figura 46 – Locais com estacionamento no Eixo em estudo, detalhe 1 – intramuros. Elaboração: Mariana Pereira e Rafael Pereira, 2018.....		107
Figura 47 - Locais com estacionamento no Eixo em estudo e áreas adjacentes, detalhe 2 –. Elaboração: Mariana Pereira e Rafael Pereira.....		108
Figura 48 - Locais com estacionamento na área em estudo, detalhe 3. Elaboração: Mariana Pereira e Rafael Pereira		109
Figura 49 - Relação entre a velocidade de impacto dos veículos motorizados e a probabilidade de morte de um pedestre Fonte: Inir, 2011.....		110

Figura 50 - Área de intervenção do Évoracom. Elaboração: autora, 2018	115
Figura 51 - Pavimentação com as lajes e cubos de granito utilizados na intervenção Évoracom	116
Figura 52 - Planta com os tempos de percurso e atrativos, detalhe 1 – intramuros. Elaboração: Mariana Pereira e Rafael Pereira, 2018	134
Figura 53 - Planta com os tempos de percurso, detalhe 2 – EN 380 entre as rotundas do Raimundo e do Lusitano. Elaboração: Mariana Pereira e Rafael Pereira, 2018	135
Figura 54 - Planta com os tempos de percurso, detalhe 3 – EN 380 entre as rotundas do Lusitano e da Circular de Évora. Elaboração: Mariana Pereira e Rafael Pereira, 2018	136
Figura 55 - Planta com os tempos de percurso e atrativo, detalhe 4 - EN 380, Complexo Desportivo ao Parque do bairro do Moinho. Elaboração: Mariana Pereira e Rafael Pereira, 2018	137
Figura 56 - Planta com os tempos de percurso e atrativos, detalhe 5 – EN 380, Parque da ribeira de Torregela ao Parque da Malagueira. Elaboração: Mariana Pereira e Rafael Pereira, 2018	138
Figura 57 - Distribuição dos entrevistados por faixa etária (49 entrevistas)	139
Figura 58 - Motivos de instalação do comércio no Eixo estudado (17 entrevistas)	140
Figura 59 - Motivos dos residentes estarem no Eixo estudado (13 entrevistas).....	140
Figura 60 - Motivos dos turistas estarem no Eixo estudado (19 entrevistas)	141
Figura 61 - Modo de deslocamento no dia a dia para comerciantes (17 entrevistas)	142
Figura 62 - Frequência em que os comerciantes se deslocam a pé (17 entrevistas)	142
Figura 63 - Modo de deslocamento dos residentes (13 entrevistas)	143
Figura 64 - Sentimento de agradabilidade da via em que o entrevistado foi abordado, dentro do Eixo de estudo (49 entrevistas).....	143
Figura 65 - Qualidades identificadas pelos comerciantes sobre a via em que trabalham (17 entrevistas) ..	145
Figura 66 - Qualidades identificadas pelos residentes sobre a via em que foram abordados (13 entrevistas)	146
Figura 67 - Qualidades identificadas pelos turistas sobre a via em foram abordados (19 entrevistas)	146
Figura 68 - Problemas identificados pelos comerciantes sobre a via em que trabalham (17 entrevistas) ...	147
Figura 69 - Problemas identificados pelos residentes sobre a via em que foram abordados (13 entrevistas)	148
Figura 70 - Problemas identificados pelos turistas sobre a via em que foram abordados (19 entrevistas)..	149
Figura 71 - Espaços abertos públicos inserido na área de estudo mais frequentado pelos comerciantes e residentes (30 entrevistas)	149
Figura 72 - Espaços abertos públicos inserido na área de estudo mais frequentado pelos turistas (19 entrevistas).....	150
Figura 73 - Outros espaços públicos citados pelos comerciantes e residentes (30 entrevistas).....	150
Figura 74 - Pontos turísticos citados pelos turistas (19 entrevistas)	151
Figura 75 - Itens necessários para construir a “via ideal” no imaginário dos comerciantes e residentes entrevistados (30 entrevistas).....	152
Figura 76 - Guia rebaixada muito íngreme (DL 163/2006)	155
Figura 77 - Abertura da grelha com abertura longitudinal ao percurso (DL 163/2006).....	156
Figura 78 - Faixa de pedestre sem guia rebaixada (DL 163/2006)	156
Figura 79 - Acesso a Rua do Raimundo, disputa de espaço entre veículos e pedestres	156
Figura 80 - Com o carrinho de bebê, é mais fácil descer na pista e não pela escada em rampa	157
Figura 81 - A via é estreita e pessoas e veículos dividem o mesmo espaço	157
Figura 82 - Passeio com largura insuficiente para passar o carrinho	157
Figura 83 - Passeio obstruído por veículo.....	158
Figura 84 - Equipamento de autoatendimento no centro do passeio	158
Figura 85 - Postes de sinalização, novo e antigo modo de assentamento	158
Figura 86 - Índice de acessibilidade, por item, do Largo do Conde de Vila Flor e Jardim de Diana	160
Figura 87 - Índice de acessibilidade, por item, do Largo do Marquês de Marialva e Largo de D. Miguel de Portugal	161
Figura 88 - Índice de acessibilidade, por item, da Rua Cinco de Outubro	161
Figura 89 - Índice de acessibilidade, por item, da Rua Alcárcova de Baixo e Largo de São Vicente.....	162
Figura 90 - Índice de acessibilidade, por item, da Praça do Giraldo.....	163
Figura 91 - Índice de acessibilidade, por item, da Rua do Raimundo (entre a Pç. do Giraldo e a Tv. dos Frades Grilos)	163

Figura 92 - Índice de acessibilidade, por item, da Rua do Raimundo (entre a Tv. dos Frades Grilos e a Porta do Raimundo)	164
Figura 93 - Índice de acessibilidade, por item, do Jardim Público (área de mata)	165
Figura 94 - Índice de acessibilidade, por item, do Jardim Público (área próxima ao Palácio D. Manuel)	166
Figura 95 - Índice de acessibilidade, por item, do Parque Infantil	166
Figura 96 - Índice de acessibilidade, por item, da Rotunda do Raimundo e Jardim da Muralha	167
Figura 97 - Índice de acessibilidade, por item, da EN 380 (entre a Rotunda do Raimundo e a Rotunda do Lusitano)	168
Figura 98 - Índice de acessibilidade, por item, da EN 380 (entre a Rotunda do Lusitano e a Rotunda da Circular de Évora)	169
Figura 99 - Índice de acessibilidade, por item, do Complexo Desportivo de Évora	169
Figura 100 - Índice de acessibilidade, por item, do Parque da ribeira de Torregela	170
Figura 101 - Índice de acessibilidade, por item, do Parque do bairro do Moinho	171
Figura 102 - Índice de acessibilidade, por item, do Parque da Malagueira	172
Figura 103 - Gráfico do índice de acessibilidade da área de estudo	174

Índice de tabelas

Tabela 1 – Glossário de termos usados na dissertação	vi
Continuação da Tabela 1 – Glossário de termos usados na dissertação	vii
Tabela 2 - Tipos, locais e efeitos esperados com implantação de medidas de acalmia de tráfego. Fonte: INIR (2011) Elaboração: autora	34
Tabela 3 - Uso do solo urbano em Évora Fonte: Câmara Municipal de Évora, 2011	90
Tabela 4 - Distâncias de paragem total para automóveis. Fonte: New Zeland, 2009	110
Tabela 5 – Trecho inicial da tabela da checklist de acessibilidade	127
Tabela 6 - Exemplo de valores atribuídos aos subitens da checklist de acessibilidade	128
Tabela 7 - Escala Saaty fonte: Saaty (1991)	130
Tabela 8 - Motivo de a via não ser agradável (7 entrevistados)	144
Tabela 9 - Via em que o entrevistado não se agradou do local (7 entrevistados)	145
Tabela 10 - Problemas identificados no percurso walkthrough e diretrizes sugeridas	154
Continuação da Tabela 10 - Problemas identificados no percurso walkthrough e diretrizes sugeridas	155
Tabela 11 - Ranking de índice de acessibilidade dos espaços públicos estudados	173

Índice de anexos

1 – Diários de Campo	191
1.1 – Dia 24 de abril de 2018	191
1.2 – Dia 25 de abril de 2018	193
1.3 – Dia 29 de abril de 2018	195
1.4 – Dia 01 de maio de 2018	200
1.5 – Dia 03 de maio de 2018	203
1.6 – Dia 04 de maio de 2018	207
1.7 – Dia 05 de maio de 2018 (manhã).....	212
1.8 – Dia 05 de maio de 2018 (tarde)	216
1.9 – Dia 07 de maio de 2018	218
1.10 – Dia 12 de maio de 2018	219
1.11 – Dia 13 de maio de 2018	221
1.12 – Dia 14 de maio de 2018	224
1.12 – Dia 16 de maio de 2018	225
1.12 – Dia 26 de maio de 2018	226
2 – Entrevistas	227
2.1 – Entrevistas com comerciantes	227
2.2 – Entrevistas com residentes	228
2.3 – Entrevistas com turistas.....	229
3 – <i>Checklist</i> de Acessibilidade	230
3.1 – Modelo da <i>checklist</i>	230
3.2 – Matriz recíproca – Método AHP. Cálculo dos pesos para o Índice de Acessibilidade	236



Fonte: Autora - 2018

Introdução

“Quando o objetivo te parece muito difícil de ser alcançado, não troque de objetivo, busque um novo caminho para alcançá-lo.”

Confúcio (551 a.C. – 479 a.C.)
Filósofo chinês

Introdução

Apresentação da dissertação

A ideia inicial para realizar este trabalho partiu do encantamento com a cidade intramurada de Évora, com o seu património e com os em seus espaços abertos, como as ruas, os largos e as praças. Diante desta riqueza histórica e cultural, os aspectos da mobilidade e da acessibilidade ganham destaque porque para além de serem assuntos com que trabalhamos na área de nossa atuação profissional, também promovem a fruição da população das ambiências em sua plenitude. Neste contexto, e agregando-se a visão da arquitectura paisagista, surgiu a ideia de estudar a mobilidade e a acessibilidade pedonal de forma alargada, integrando, também, para além do centro histórico a cidade mais recente, possuidora de características contemporâneas, focalizando este estudo nas vias enquanto peças principais de interligação entre as diferentes zonas da cidade. Assim, tornou-se inevitável, neste estudo, entender a interrelação entre a mobilidade pedonal, a acessibilidade pedonal e a apropriação dos espaços abertos públicos uma vez que estes possuem uma importância fundamental no desenvolvimento da cidade devido a questões ecológicas, económicas, sociais, culturais e estéticas. A área de estudo foi escolhida por abrigar grande diversidade de possibilidades quanto a mobilidade, acessibilidade e características morfológicas de espaço. Trecho é na cidade intramurada com características de cidade medieval (densidade construtiva muito grande e poucos espaços abertos públicos) e trecho com características de cidade contemporânea (densidade construtiva menor, muitos espaços abertos tanto público quanto privado e diferentes características em cada bairro).

A dissertação está estruturada em duas partes. A primeira trata do embasamento teórico do estudo. Nesta, constam quatro capítulos. O primeiro apresenta conceitos de mobilidade, sua evolução histórica e segurança viária. O segundo capítulo reflete sobre os conceitos de acessibilidade e de desenho universal, para além dos embasamentos legais pertinentes e sobre a importância dos percursos pedonais e da sinalização de orientação. O capítulo três trata do conceito de cidade sustentável bem como dos instrumentos legais

necessários para a sua existência. No quarto capítulo é exposto o conceito de espaço aberto público, sua evolução, suas tipologias e as relações com as pessoas e a cidade.

Posteriormente, a segunda parte trata de contributos para o estudo de caso. Inicialmente, no capítulo cinco, aborda-se a caracterização da cidade de Évora, incluindo o seu enquadramento geográfico, histórico, biofísico e de configuração urbana. Para conectar com o embasamento teórico demonstrado na primeira parte, o capítulo seis, destinou-se a uma análise da mobilidade da área em estudo. Do mesmo modo, para complementar este raciocínio, no capítulo sete foi realizada a análise de diagnóstico sobre a acessibilidade na área em estudo e suas relações com a intervenção urbana, “Évoracom”, realizada no centro histórico. O capítulo oito foi destinado a um diagnóstico, por meio de métodos de observação e de avaliação do espaço construído.

Assim, na posse de todas as informações disponibilizadas, no capítulo nove compilam-se as informações dos capítulos anteriores com o intuito de destacar a importância da mobilidade e da acessibilidade para uma cidade mais sustentável. E, por fim, são feitas as considerações finais, sintetizando os resultados e sugerindo algumas recomendações para pesquisas futuras.

Âmbito do estudo

Como já foi referido, o tema do presente estudo é a análise da mobilidade em trecho da zona urbana de Évora, principalmente a acessibilidade física de alguns espaços abertos públicos desta cidade. Verifica-se que o interesse relacionado com a mobilidade e a acessibilidade em áreas urbanas tem aumentado significativamente, especialmente nos últimos anos, dado o aumento da consciência da sociedade a respeito do assunto e da influência destes na qualidade de vida das pessoas em áreas urbanas (Silva, 2015).

Diante do exposto, torna-se relevante a realização de estudos sobre mobilidade pedonal e acessibilidade, com intuito de identificar os problemas existentes no trecho estudado da cidade, de facilitar a compreensão da relação do trinômio: mobilidade, acessibilidade e patrimônio, e de conceber soluções adequadas ao local, e que promovam a inclusão de todas as pessoas, principalmente para aquelas que apresentem alguma deficiência ou mobilidade reduzida.

Objetivo

O objetivo geral com esta pesquisa foi a realização de um estudo crítico em trecho da zona urbana de Évora, de modo a fornecer contributos para futuras intervenções urbanas ligadas à mobilidade e à acessibilidade pedonais, promovendo espaços acessíveis, equiparação de oportunidades de uso e de vivência no espaço construído e cidades mais sustentáveis.

Método de pesquisa

Esta pesquisa caracteriza-se como sendo descritiva. Segundo Gil (2002, p.42), *“a pesquisa descritiva tem como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenómeno ou, então, o estabelecimento de relações entre variáveis. São inúmeros os estudos que podem ser classificados com este título e uma de suas características mais significativas está na utilização de técnicas padronizadas de coleta de dados, tais como o questionário e a observação”*. Pois pretendeu-se por meio deste estudo, verificar a mobilidade e a acessibilidade pedonais em trecho da cidade de Évora.

A identificação de conceitos como: mobilidade urbana, acessibilidade, desenho universal, património e centros históricos; para além de identificar os programas e as normas nacionais e internacionais sobre mobilidade, acessibilidade, cidades sustentáveis e património histórico.

Da realização de visitas técnicas na área em estudo com o intuito de observar a mobilidade urbana nos espaços abertos, por meio do instrumento diário de campo, realizadas entre 24 de abril e 26 de maio de 2018.

Para a realização deste trabalho de entrevista exploratória foi utilizada uma amostra de análise intencional, descrita por Vilelas (2009, p. 248) como aquelas amostras em que a sua escolha não é nem arbitrária e nem probabilística. Para o autor, *“estas amostras são muito úteis e empregam-se frequentemente nos estudos qualitativos, por mais que a probabilidade de generalizar as conclusões, a partir delas, seja em termos de rigor nulo”*. Para o autor, nesta unidade ou amostra é intencionalmente escolhido um grupo de elementos que irão compô-la. Nestes casos, o investigador dirige-se intencionalmente a grupos de elementos dos quais deseja saber a opinião. A amostra desta pesquisa constituiu-se de pessoas residentes e comerciantes de Évora e ainda turistas em visitaçã

na cidade. Foram 49 entrevistas. A delimitação da pesquisa estabeleceu os limites a serem estudados, tanto dos sujeitos quanto do objeto, limitando o tema no tempo e no espaço. Foram fixados limites, quanto ao universo geográfico, área de estudo na cidade de Évora e foi determinado que só seriam focados os aspetos que afetassem a vida das pessoas, no presente.

Técnica de recolha e tratamento de dados

Foram utilizadas as seguintes técnicas de recolha de dados:

Realização de entrevistas de modo a aprofundar o conhecimento de como as pessoas se locomovem na cidade, como os espaços inseridos na área de estudo são apropriados pela população e também como são as relações entre a área de estudo e os outros espaços públicos da cidade.

Avaliação técnica de desempenho físico do espaço construído através da aplicação do instrumento *walkthrough* para detectar características físicas de acessibilidade relevantes.

Avaliação do espaço construído por meio da *checklist* de acessibilidade, elaborada a partir do Decreto Lei 163/2003 de 8 de Agosto, registro a obter dados qualitativos sobre as condições de acessibilidade com posterior mensuração dos resultados.

Os dados são os elementos necessários e fundamentais para que se possa fazer um diagnóstico da situação que se pretende estudar. Os dados utilizados neste trabalho foram, como já foi referido, recolhidos a partir de relatórios da observação *in loco*, entrevistas e pela avaliação do espaço construído. Após a recolha e a organização dos dados, o passo seguinte foi a sua análise e interpretação. Para o tratamento dos dados foi utilizada a técnica de análise descritiva. Como alguns dados foram obtidos por meio de entrevista e por instrumento de verificação da realidade encontrada - *checklist*, também foi elaborada uma análise de estatística descritiva sendo garantida a autenticidade do estudo. A partir das informações obtidas fez-se uma descrição ou diagnóstico de alguns aspectos sob o ponto de vista da mobilidade e da acessibilidade.

Pretendeu-se com este trabalho contribuir para a discussão do tema através da análise descritiva dos métodos menos usuais de observação e de avaliação do espaço construído, destacando-se aspectos positivos e negativos relativos aos resultados.



Fonte: Autora - 2018

Parte I

Bases Conceituais

“É um grande erro falar das coisas do mundo indistintamente e de forma absoluta e, por assim dizer, tentando forçosamente enquadrá-las numa regra universal, pois quase todas têm distinção e exceção pela variedade das circunstâncias que não podem ser reduzidas a uma mesma medida. Essas distinções e exceções não se encontram escritas nos livros, mas precisam de ser ensinadas pela capacidade de discernir caso a caso”.

Francesco Guicciardini (1483 – 1540)
Escritor, historiador e político italiano

1 – Mobilidade

1.1 - Conceito

Na presente dissertação, o conceito de mobilidade tem uma importância central. Para o IMTT (2011 a, pág.48) entende-se que mobilidade seja:

“a capacidade individual de deslocação em função das necessidades e do interesse em viajar dos indivíduos. Os meios de transporte disponíveis e a acessibilidade proporcionada pelo sistema de transportes influenciam a mobilidade, bem como as características individuais e o contexto familiar dos indivíduos”.

Entendemos que mobilidade é o deslocamento da população no espaço geográfico para atender à satisfação das suas necessidades, tais como crianças que vão à escola, pessoas que compram o jornal ou que vão à mercearia, ou que vão ao trabalho; ou seja, nada mais que atividades da vida cotidiana urbana. Pode ser considerado como fundamental para que o indivíduo exerça sua cidadania, pois o direito de circular deve ser garantido, seja através de transporte público (ônibus, trem ou metrô), de transporte não motorizado, ou mesmo de transporte individual motorizado.

A evolução da mobilidade é longa e iremos abordar de modo sucinto o assunto. Inicialmente, as cidades se desenvolviam em função dos deslocamentos pedonais; estas são conhecidas como cidades tradicionais, caracterizada pelo crescimento orgânico, alta densidade ocupacional e de dimensões percorríveis a pé (Matos, 2011). Estas cidades proporcionam relações de proximidade e encontro entre os habitantes. No renascimento (aproximadamente séc. XV), com o aumento do uso de carruagens, estas cidades necessitaram de ruas mais largas; assim, as áreas crescentes ganharam esta característica, sem perder as demais. A escala das cidades mais importantes começou a mudar; era necessário o uso de transporte com animais para percorrer a cidade de um extremo a outro (Simplício, 2017 a). No século XVIII, com a revolução industrial, já era possível se deslocar a grandes distâncias em pouco tempo através do trem a vapor. As cidades cresceram muito e de modo desordenado, em função do êxodo rural. As pessoas do campo foram para as cidades atrás de melhores condições de trabalho e de vida, ocuparam todas as áreas

existentes de forma desorganizada em moradias precárias, por vezes longe dos centros das cidades e, conseqüentemente, surge grande demanda por transporte urbano (Simplício, 2017 b; Alves, 2009). No século XIX, na Grã-Bretanha, surgem os primeiros transportes públicos, primeiro o bonde a tração animal (1804) e, posteriormente, o bonde elétrico (1807), que percorriam um trajeto pré-determinado (Simplício, 2017 b). Ainda no mesmo século, com o surgimento do automóvel, as cidades cresceram muito em extensão. Os problemas também cresceram; além do aumento da demanda por locomoção, é verificado, na população, mais problemas de saúde, como fadiga e stress (Simplício, 2017 b). Surgem então várias propostas urbanísticas com o intuito de solucionar os problemas da cidade industrial, desordenada, insalubre e fragmentada. Destacamos os conceitos de cidade moderna dos urbanistas tidos como progressistas, tais como Tony Garnier (1869-1948), Walter Gropius (1883-1969) e Le Corbusier (1887-1965), onde a cidade era setorizada de acordo com a função (habitação, trabalho, circulação e lazer) e, em todas essas cidades idealizadas, o sistema viário tinha um papel fundamental (Alves, 2009). As cidades modernas têm o automóvel como o elemento organizador e ordenador do território. A cidade é dividida em zonas habitacionais, comerciais, industriais e de recreio, mas continuou sendo uma cidade fragmentada. Segundo Alves (2009), após a segunda guerra mundial e até aos anos 70, este conceito de cidade moderna foi adotado de forma intensiva devido à necessidade urgente de reconstruir as cidades afetadas pela guerra, de modo rápido e econômico. Neste momento, o modelo concebido pelos urbanistas progressivos assume a internacionalização. Em todo o mundo este conceito de zoneamento foi amplamente adotado. Com o passar dos anos, os congestionamentos nas cidades modernas cresceram, mesmo com grandes investimentos na construção de novas ruas e avenidas. No início dos anos 70 inicia-se um novo movimento que questiona se ainda é viável o uso do conceito de cidade moderna e o abandono das políticas públicas nas questões dos deslocamentos pedonais (Alves, 2009). Assim, esta cidade caracterizada por ser fragmentada, constituída por várias partes de identidade e características diferentes viu-se em urgente situação de reorganização física, social, econômica e ambiental (Alves, 2009; Palma, 2014). As cidades contemporâneas, independentemente do tamanho, têm problemas que devem ser resolvidos como um todo, tais como: organização espacial, utilização do solo, mobilidade, interrelações entre as partes, relação do urbano com o rural

e preservação ambiental (Alves,2009). Atualmente, a mobilidade urbana é entendida como multimodal, ou seja, as várias formas de se locomover devem ser valorizadas porque a cidade pode ser abordada em múltiplas escalas, nomeadamente ao nível dos bairros, das freguesias, da cidade como um todo e, por vezes, da área metropolitana.

Todos os modos de deslocamentos envolvem infraestruturas que exercem várias funções, tais como vias, passeios, pontos de embarque e desembarque e ciclovias, sendo essencial que estas garantam conforto, segurança e qualidade de vida à população. Segundo Landim (2014), os passeios devem ser projetados em ambos os lados da via e dimensionados como canal de circulação. Devem ainda ser contínuos, seguros, livres de obstáculos e possuírem constante manutenção.

Os investimentos em ações que visam uma mobilidade urbana de qualidade são condição essencial para o desenvolvimento sustentável dos municípios. Aspecto central para a garantia do direito à cidade, prevê o respeito à vida e a inserção de todos no sistema público de transportes como prioridades. Mas o conceito da cidade moderna descrito anteriormente, e que foi utilizado a larga escala, vai de encontro ao conceito de cidade contemporânea. Não cabe mais no ordenamento do território a utilização de políticas públicas baseadas na segregação espacial, ou seja, zona habitacional *versus* zona comercial, pedestre *versus* veículos e assim por diante. Este conceito, que foi amplamente utilizado, trouxe-nos consequências como a falta de articulação entre os espaços criando, assim, mais necessidade de deslocamentos.

Outro desafio da atualidade é criar uma integração entre todos os modais que formam o sistema de transportes urbanos e oferecer equilíbrio às diferentes necessidades. Talvez desta maneira se resolvessem os problemas da grande quantidade de transporte particulares (automóveis) nas vias e do transporte público insatisfatório.

O grande aumento de veículos particulares nas vias urbanas tem gerado grandes transtornos no trânsito e na vida das pessoas, porque ocasiona o aumento no consumo de combustíveis fósseis, acidentes, stress com a dificuldade para encontrar estacionamento e congestionamentos, além dos conflitos com pedestres e com outros meios de transporte não motorizados (Simplício, 2017 b). Devido a estes fatos, a mobilidade urbana é muito discutida quanto à sua influência na saúde da população, pois inúmeros são os problemas

provocados pelo excesso de trânsito motorizado. Podem-se citar a poluição sonora e do ar, stress e cansaço, que comprometem seriamente a qualidade de vida urbana. Estes padrões de mobilidade baseados no automóvel proporcionam grande impacto ambiental e socioeconômico à sociedade em geral.

Segundo o relatório “Reducing global health risks through mitigation of short-lived climate pollutants” lançado em 2015, a poluição do ar provoca a morte de mais de 7 milhões de pessoas por ano em todo o planeta (WHO, 2015). Com esse dado, a Organização Mundial da Saúde (OMS) destaca a necessidade urgente de reduzir as emissões de poluentes aéreos.

Segundo o Instituto Nacional de Estatística (INE, 2011), nas últimas décadas, em Portugal, o número de viagens motorizadas cresceu nas áreas urbanas. Conforme se observa na figura 1 registra-se que aproximadamente 63 % da população portuguesa utiliza o transporte individual (automóveis, motocicletas ou barcos) como principal meio de locomoção, enquanto 20% o transporte coletivo e apenas 16 % o modo pedonal.

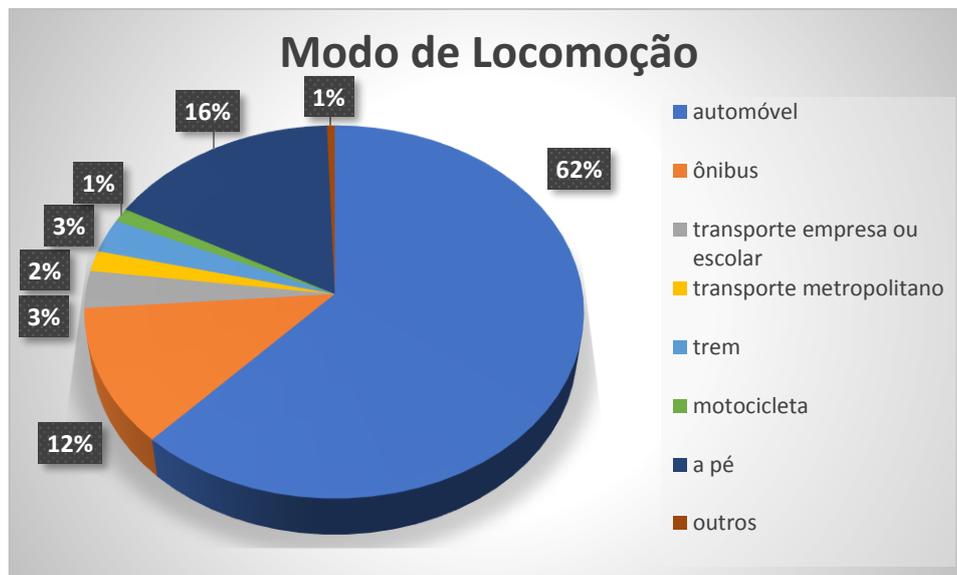


Figura 1 - Diferentes modos de locomoção da população portuguesa . Fonte: INE. Elaboração: autora

A predominância de uso de transporte individual contribui com várias consequências de insustentabilidade, tais como: menor segurança para os circundantes, congestionamento no trânsito e maior degradação urbana, seja ambiental, econômica ou social. Para Landim (2014), para além dos problemas mencionados acima, existem outras preocupações

relacionadas com o consumo dos recursos energéticos fósseis e os aspectos sociais, como a perda da saúde da população mais frágil.

Perante a situação atual observa-se a necessidade de alteração do paradigma no planeamento da mobilidade urbana, onde a prioridade, hoje, continua a ser para os automóveis.

Em 2009, através da Lei 1/2009 de 5 de janeiro, os Planos de Mobilidade e Transportes das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto foram criados com a denominação de Planos de Deslocações Urbanas (PDU) de modo a beneficiar a população e as cidades com uma visão integrada e com soluções coerentes para mobilidade e transportes.

As Diretrizes Nacionais para a Mobilidade (IMTT, 2012) determinam que, para além das regiões metropolitanas do País, todos os municípios com mais de 50 mil habitantes e demais municípios capitais de distritos são obrigados a elaborar um Plano de Mobilidade e Transportes num prazo de 5 anos após a entrada em vigor destas Diretrizes. Este prazo já passou e ainda não consta que todos os municípios abrangidos pela Norma tenham realmente elaborado tal plano.

Évora faz parte dos municípios com obrigação de possuir um plano de mobilidade por dois motivos: tem mais de 50 mil habitantes e é capital de distrito. No entanto, a Câmara Municipal não disponibiliza de nenhum plano de mobilidade. Sabe-se que aconteceu, no dia 24 de abril de 2012, um workshop regional de disseminação do Pacote da Mobilidade promovido pelo Instituto da Mobilidade e Transporte. Em 2015, a Câmara Municipal anunciou que o plano de mobilidade de Évora estava a ser desenvolvido. Somente este ano o assunto foi abordado publicamente estando presente na pauta da reunião do Conselho Municipal de Segurança realizada no dia 03 de abril. Outra notícia dada pela Câmara, exposta no site oficial (www.cm-evora.pt/pt/site-investir/destaques/Paginas/Programa-Estrategico-Desenvolvimento-Urbano-Alentejo2020.aspx), visto no dia 13 de abril do presente ano, refere que através do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano, Alentejo 2020, haverá uma requalificação em parte das vias do parque de indústria aeronáutica de Évora, onde serão introduzidos e incentivados os modos suaves de mobilidade (bicicleta e a pé), num percurso de 600 m.

Sabe-se que existem dificuldades para compatibilizar uma boa mobilidade com a preservação do patrimônio histórico-cultural, principalmente em centros históricos, como referido por Costa (2015). No entanto, deve haver um equilíbrio entre o desenvolvimento urbano, necessário para a cidade, e a preservação do patrimônio da cidade como um todo. Para Landim (2014), as necessidades entre o tráfego de veículos motorizados e o pedonal devem ser conciliadas com os sistemas de infraestruturas e o sistema cultural. É primordial considerar que cada cidade exige uma solução particular apropriada onde se devem solucionar os conflitos existentes entre pessoas, veículos e a cidade, de forma a contribuir para a melhoria ambiental.

A partir do contexto histórico da mobilidade supracitado, a sociedade percebeu que as políticas públicas implantadas na cidade contemporânea devem tentar solucionar os problemas existentes com visões mais sustentáveis de modo a aumentar a qualidade de vida das pessoas.

1.2 - Mobilidade sustentável

Esse novo conceito é uma visão onde a mobilidade urbana acontece com a utilização das vias e dos espaços urbanos de forma eficiente e dinâmica, com a minimização dos impactos negativos. Para o IMTT (2011 b), mobilidade sustentável é o conjunto de processos e ações elaborados para garantir o deslocamento de pessoas e bens, com custo econômico razoável, minimizando os efeitos negativos ambientais e objetivando o princípio de satisfação das necessidades atuais sem comprometer as gerações futuras.

Na Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e o Desenvolvimento - Rio 92 - foi apresentado um conjunto de soluções para promover a mobilidade urbana de forma eficiente, dinâmica e ambientalmente saudável para todos os países minimizando, assim, os impactos negativos anteriormente citados.

O primeiro passo é a integração dos planejamentos do uso do solo e dos transportes visando estimular o desenvolvimento e reduzir a necessidade de grandes deslocamentos dentro das cidades. Além disso, devem-se adotar programas de transportes urbanos que favoreçam os transportes públicos de grande capacidade. Isto só é possível se for dedicada atenção especial à gestão eficaz do tráfego, ao funcionamento eficiente dos transportes

públicos e à manutenção adequada das infraestruturas envolvidas. Mas, sobretudo, é necessário que os gestores políticos admitam que não se mede a qualidade do ambiente urbano em toneladas de concreto gasto, mas sim no tempo gasto em deslocamentos diários, nas horas disponíveis para o convívio, na qualidade do espaço público e na abrangência dos equipamentos coletivos disponíveis. (Magalhães, 1997).

Em Portugal, a Assembleia da República através da Resolução nº 3/2009, recomendou ao Governo a elaboração de um “Plano nacional de promoção da bicicleta e outros modos de transporte suaves”. Esta resolução estabelece que o referido plano deverá conter estratégias inovadoras, propostas e recomendações, com o objetivo fundamental de promover os modos suaves de mobilidade; ou seja, modos de deslocamentos não poluentes, de velocidade reduzida e que ocupem pouco espaço nas vias. Estes modais¹ são considerados como uma mais-valia pois, além de serem uma alternativa real ao automóvel, colaboram para o desenvolvimento econômico, social e ambiental.

Para tal, é essencial que os governos, em todas as esferas, estimulem os modais não motorizados, com o intuito de reduzir a poluição e congestionamentos através da priorização de ciclovias e vias para pedestres, nos centros urbanos e suburbanos. Assim, deve-se também reavaliar os atuais modelos de consumo e produção com o objetivo de reduzir o uso de energia e de recursos naturais. Esta necessidade exige medidas que criem alternativas de mobilidade de forma a reabilitar os espaços públicos e a aumentar a qualidade de vida. Nota-se que o conceito de sustentabilidade urbana abrange assuntos mais diversificados que aqueles considerados somente dentro do conceito de sustentabilidade ambiental, uma vez que o espaço urbano é constituído também pelo âmbito social, econômico e político. Deste modo, o conceito busca um desenvolvimento social e econômico que melhore a cidade.

Nesta sequência, verifica-se a necessidade de usufruir também das estruturas verdes existentes, pois a presença de áreas verdes nas cidades influencia vários aspectos da qualidade e do funcionamento dos sistemas urbanos; no entanto estes espaços são muitas vezes negligenciados pelo poder público. Além de proporcionar contato com a natureza e oferecer atividades de lazer, estas áreas podem contribuir para a saúde física e mental;

¹ Diferentes modos de locomoção urbana

criar identidade para bairros ou até mesmo cidades inteiras; promover encontros e interação social; atenuar condições climáticas adversas e contribuir para a criação de microclimas locais; contribuir para a preservação ambiental e qualificar esteticamente o espaço urbano (Telles, 1997).

A ideia de estrutura verde como parte integrante da cidade é evidenciada no século XIX pelo americano Frederick Law Olmsted (1822 – 1903) que projetou o Central Park de Nova York. Os seus objetivos eram melhorar o ambiente urbano como se este fosse um pulmão verde da cidade e melhorar a vida da população através de ar mais puro e espaço dedicado ao lazer (Alves, 2009; Palma, 2014). Ainda no séc. XIX, a Cidade Linear de Arturo Soria y Mata (1882) e a Cidade Jardim de Ebenezer Howard (1898) propunham, de diferentes formas, áreas verdes com objetivos comuns, como refúgios de lazer e de circulação nas cidades (Alves, 2009; Palma, 2014). Mais tarde Olmsted evoluiu o conceito de espaços verdes para o sistema de parques que seria um princípio dos corredores verdes e da estrutura verde contínua. Olmsted defendia a importância da integração destas áreas entre si e também com as infraestruturas de transporte (Matos, 2011). O arquiteto paisagista Francisco Caldeira Cabral, nos anos 40, difunde o conceito de *continuum naturale* como um sistema contínuo de ocorrências naturais que constituem o suporte da vida silvestre e da manutenção do potencial genético, e que contribui para o equilíbrio e estabilidade do território (Lei de Bases do Ambiente, Lei nº 11/87, de 7 de Abril 1987). Segundo Cabral (1980) e Alves (2009), este conceito apoia-se em quatro princípios:

1. Continuidade – entendida pela circulação da água, do ar, do solo, da vegetação e da fauna, e origina o conceito de corredor ecológico;
2. Elasticidade – caráter de adaptação dos elementos a diversas situações;
3. Meandrização – aumento da superfície de contato entre meios diferentes onde existem muitas diferenças entre os parâmetros físicos e biológicos;
4. Intensificação – modo de garantir a otimização dos parâmetros físicos e biológicos para compensar o empobrecimento ecológico das áreas mais artificializadas.

Segundo Quintas e Curado (2010), a associação dos sistemas naturais (nomeadamente circulação da água, do ar, da fauna e preservação do solo) com os espaços abertos existentes em espaço urbano, em forma de estrutura, sistema ou rede pode ter diferentes

designações, tais como estrutura verde ou estrutura ecológica, ou até mesmo “green structure”, como é internacionalmente conhecida. Importante salientar que esta definição de estrutura verde não equivale unicamente ao somatório das áreas verdes, mas corresponde a uma estrutura física que é parte integrante da cidade. É fundamental no espaço urbano garantir a presença da natureza e da vida silvestre; a circulação da água e do ar; a estabilidade física do território, e ainda é útil ao lazer e à mobilidade urbana, tornando-se positivo e de carácter urgente para o mundo inteiro.

Atualmente, os projetos de arquitetura paisagista contemporânea são concebidos e desenhados a partir dos conceitos acima descritos. Resultam na valorização espacial e estética e na criação de espaços multifuncionais e de circulação que se adaptam às necessidades urbanísticas atuais.

Segundo a arquiteta paisagista Manuela Magalhães (1997), deve-se dar particular atenção à circulação de pedestres e criar áreas para sua exclusiva utilização, mesmo em vias muito estreitas ou com presença de comércio e serviços. Complementando esta ideia, Landim (2014) afirma que o deslocamento a pé é fundamental para a mobilidade sustentável, porque constitui um dos elementos bases do sistema de viagem, independentemente do seu modo, pois, geralmente, existe uma parte do percurso que é realizado a pé.

Acreditamos que, para construir uma nova visão de mobilidade urbana, seja necessário diminuir o número de viagens motorizadas nas cidades, sendo necessário repensar o desenho urbano em função do pedestre e a valorização do transporte coletivo. Paralelamente, devemos repensar a circulação de automóveis como um tipo de veículo que não seja o único determinante, ou critério da organização da cidade, como foi por muitos anos. Cremos também que os gestores devem promover outros meios de deslocamentos não motorizados, reconhecendo a importância dos pedestres e proporcionando melhores condições de deslocamento às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade (Vasconcellos, 2011).

1.3 - Características dos Pedestres

A definição de pedestre pode ser entendida como a de uma pessoa que transita a pé no espaço público. Mas alguns autores como Landim (2014) consideram que o pedestre pode

ser entendido como uma pessoa que transita sobre equipamento com rodas (*skate*, patins, cadeira de rodas) que não seja veículo motorizado. Para este estudo, o pedestre é entendido como aquele que se desloca com as próprias pernas ou com ajuda de equipamentos assistivos para esse fim, tais como próteses, muletas ou cadeiras de rodas (motorizadas ou não). Os demais modos não motorizados como patins, skates e bicicletas, consideramo-los incluídos nos modos suaves de deslocamentos. Segundo o IMTT (2011 a) são designados modos suaves, os modos de transporte não motorizados, estando incluídos nesta definição o “andar a pé”, a bicicleta, skate, patins em linha e outros modos de caráter semelhante.

No entanto, o pedestre não deve ser definido como modelo de homem padrão pois todas as pessoas ao longo de suas vidas experimentam diferentes níveis de mobilidade por razões de idade, de peso, de carga carregada ou mesmo de imobilizações temporárias. Isto, para além de cada pessoa possuir características *sui generis*. Para Costa (2015), a idealização da figura humana é resultante da revolução industrial, pois durante anos o conceito de homem padrão foi amplamente utilizado para projetos, tanto arquitetônicos quanto urbanísticos e este fato contribuiu para que a diversidade humana fosse negligenciada.

Atualmente, é preciso compreender e considerar que a sociedade é um grupo de pessoas heterogêneas. Ao planejar uma intervenção urbana deve-se ter em consideração as diferentes necessidades dos pedestres e, em especial, das pessoas com mobilidade reduzida, de modo a conceber um espaço pensado para todos.

O Conceito Europeu de Acessibilidade, CE (2003) define que uma pessoa com mobilidade reduzida é portadora de deficiência, bem como as demais que, por algum motivo, têm dificuldade em se movimentar gerando uma efetiva redução da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora e da percepção, tais como as crianças, os idosos, as grávidas e os obesos.

Outro aspecto relevante é o comportamento do pedestre, porque durante o seu percurso ele se apresenta pouco previsível, não costumando obedecer a leis e tendendo a caminhar de modo a percorrer a menor distância.

A *European Transport Safety Council* destaca algumas características específicas dos pedestres que também devem ser consideradas: a vulnerabilidade, em caso de acidentes,

mesmo que o veículo motorizado esteja em baixa velocidade, o pedestre pode sofrer traumatismos graves; a flexibilidade, os pedestres podem definir a sua rota, mudar de direção, mudar a velocidade de deslocamento e parar a qualquer momento; a instabilidade, a possibilidade de haver quedas devido ao piso irregular, mudanças bruscas de direção ou de velocidade, tudo isso, causa incertezas aos condutores dos veículos; e a invisibilidade, em um aglomerado urbano pode ser difícil ver um pedestre, seja pela falta de iluminação adequada, seja pela profusão de incentivos visuais (INIR, 2011).

Baseado nas características e na diversidade dos pedestres, Landim (2014) sugere que o conhecimento destes e do seu comportamento são importantes na elaboração de qualquer intervenção urbana, pois são os elementos mais frágeis numa via pública, isto além de apresentarem padrões de deslocamento irregulares e mudanças bruscas de direção e de velocidade.

Sem dúvidas o pedestre merece atenção especial em todas as situações urbanas. Todos somos pedestres.

1.4 - Segurança viária

Para Gouveia (2015), a primeira causa de insegurança para os pedestres advém da forma de como é planejado o espaço público, onde, na maioria das vezes, os veículos motorizados são colocados como os primordiais. A segunda, advém de que o próprio pedestre não possui comportamentos padrão e é o único usuário que não tem exigência legal para idade mínima. O autor ainda destaca que muitos atropelamentos acontecem porque as faixas de travessia não se localizam nas linhas de desejo dos pedestres.

Segundo o relatório de desempenho de segurança rodoviária da ETSC, em Portugal 24% dos acidentes mortais nas vias envolvem pessoas com mobilidade reduzida, 18% com as pessoas sem restrições de mobilidade e 54% destes ocorram no espaço urbano, principalmente nas interseções (INIR, 2011).

Para Landim (2014), a visibilidade entre o pedestre e os demais usuários da via é fundamental para garantir a segurança das pessoas. Assim, esta autora sugere que se deva evitar obstáculos visuais em cruzamentos.

O planejamento urbano deve ser pensado nos diferentes modais de locomoção de modo a conciliar as relações entre os usuários. Gouveia (2015) sugere algumas condutas para planejadores, projetistas e administradores públicos que podem assegurar uma boa relação e equilíbrio nas vias públicas. São elas:

1. Fomentar a redução dos volumes de tráfego motorizado em ruas mais locais, de modo a evitar os veículos que somente atravessam o bairro. Este tipo de usuário da via é negativo para a segurança viária local, uma vez que, estes condutores possuem a tendência de praticar altas velocidades, pois seu único objetivo é atravessar a zona com a maior rapidez possível.
2. Promover a redução de velocidades dos veículos motorizados, por meio de medidas físicas ou de soluções integradas de acalmia de tráfego.
3. Adequar as faixas de pedestres em número e localização, fazendo-as coincidir, na sua maioria, com as linhas de desejo dos pedestres e assegurar boa visibilidade.
4. Nas vias servidas por transporte público e que possuam ponto de embarque e desembarque de passageiros, articular a localização destes pontos com a localização das faixas de pedestres. Deve-se evitar que o pedestre comece a atravessar a via na faixa e esteja encoberto pelo ônibus.
5. Promover uma relação segura entre pedestres e veículos motorizados procurando definir o tipo de segregação em função da largura viária.
6. Nas vias de trânsito local, especialmente em zonas residenciais, deve haver uma visão integrada da segurança e da necessidade de garantir o acesso pontual de veículos de maiores dimensões, tais como os de emergência e limpeza urbana. Este equilíbrio é difícil de ser atingido porque quanto maiores raios de curvatura e caixas de rodagem mais largas, maiores as velocidades desenvolvidas pelos veículos.
7. Garantir a quantidade necessária para estacionamento, de uso geral, e para pessoas com deficiência. A localização destes últimos deve estar articulada com o percurso pedonal acessível e situada o mais próximo possível dos acessos principais dos equipamentos coletivos, espaços verdes e áreas de concentração de comércio e/ou serviços.

1.4.1 - Formas de controlar a velocidade dos veículos motorizados - acalmia de tráfego

Segundo INIR (2011), acalmia de tráfego é a

“implantação de um conjunto coerente de técnicas que, alterando adequadamente a geometria convencional das vias, induz os condutores dos automóveis a alterarem o seu comportamento, contribuindo para o aumento da segurança real e induzida dos utilizadores mais vulneráveis da via, contribuindo ainda para a requalificação do espaço urbano quer em termos paisagísticos, quer ambientais”².

O objetivo principal deste tipo de intervenção urbana é compatibilizar as condições de uso e de circulação entre diferentes usuários que partilham um espaço comum. Os resultados costumam ser: redução da velocidade média dos veículos, redução do tráfego local, redução da quantidade e gravidade dos acidentes, alteração nos níveis de ruídos, aumento do sentimento de segurança do local, aumento de deslocamentos pedonais, melhoria da qualidade do espaço urbano e melhoria na qualidade de vida da população.

Existem várias formas de intervenção para que sejam implantadas as medidas de acalmia de tráfego. Neste trabalho, focámos mais nas intervenções viárias que podem ser introduzidas na realidade da área em estudo.

Na tabela 1, são demonstradas algumas das mais usuais, sugeridas no âmbito europeu, atualmente.

Tabela 2 - Tipos, locais e efeitos esperados com implantação de medidas de acalmia de tráfego.
Fonte: INIR (2011) Elaboração: autora

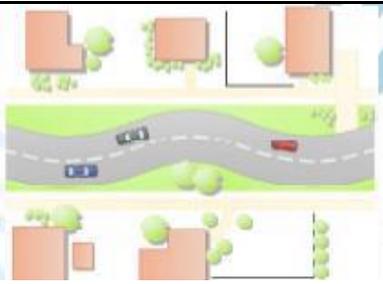
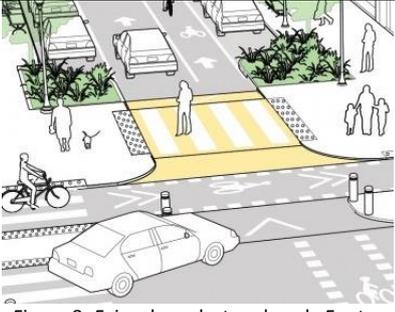
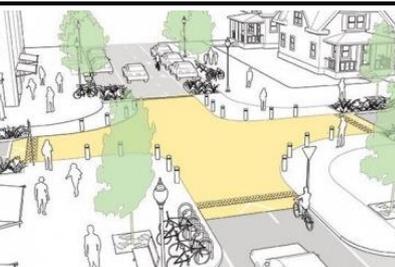
Gincana		Breve descrição	Implantação de curvas sucessivas
		Tipo de vias indicadas para implantação	Vias locais
		Efeitos esperados	- Redução da velocidade e do tráfego

Figura 2 - Gincana Fonte: INIR (2011)

² Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias – INIR. **Medidas de Acalmia de Tráfego**. Volume I. Medidas Individuais Aplicadas em Atravessamentos de Localidades. Disposições normativas. Documento Base. Lisboa, 2011, página 3.

Estrangulamentos	 <p>Figura 3 - Estrangulamento de via Fonte: google maps, imagens 2018</p>	<p>Breve descrição</p> <p>Tipo de vias indicadas para implantação</p> <p>Efeitos esperados</p>	<p>Redução da largura da faixa de rolagem</p> <p>Todos os tipos de via</p> <ul style="list-style-type: none"> - Redução da velocidade e do tráfego - Aumento da atenção do condutor
Estreitamento junto às interseções	 <p>Figura 4 – Estreitamento das interseções Fonte: google maps, imagens 2018</p>	<p>Breve descrição</p> <p>Tipo de vias indicadas para implantação</p> <p>Efeitos esperados</p>	<p>Alargamento dos passeios nas interseções</p> <p>Todos os tipos de via</p> <ul style="list-style-type: none"> - Redução da velocidade - Redução da distância de atravessamento
Rotatórias	 <p>Figura 5 – Rotatória Fonte: google maps, imagens 2018</p>	<p>Breve descrição</p> <p>Tipo de vias indicadas para implantação</p> <p>Efeitos esperados</p>	<p>Ordenamento geométrico do fluxo em forma circular com efeito de praça</p> <p>Todos os tipos de via</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diminuição da frequência e gravidade dos acidentes - Aumenta a fluidez
Avisos de alerta na pavimentação	 <p>Figura 6 - Avisos de alerta Fonte: amm.org.br</p>	<p>Breve descrição</p> <p>Tipo de vias indicadas para implantação</p> <p>Efeitos esperados</p>	<p>Implantação de linhas repetidas, símbolos, números ou letras na pavimentação</p> <p>Todos os tipos de via</p> <ul style="list-style-type: none"> - Redução da velocidade - Redução de acidentes - Aumenta a atenção do condutor
Lombadas	 <p>Figura 7 – Lombada Fonte: mercadolibre.com</p>	<p>Breve descrição</p> <p>Tipo de vias indicadas para implantação</p> <p>Efeitos esperados</p>	<p>Pequena elevação da cota da superfície do pavimento</p> <p>Vias locais em áreas residenciais, comerciais ou centro da cidade</p> <ul style="list-style-type: none"> - Redução da velocidade e do tráfego - Redução de acidentes - Aumento do nível de ruído

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Faixas de pedestres elevadas</p>	 <p>Figura 8 - Faixa de pedestre elevada Fonte: archdaily.com.br</p>	<p>Breve descrição Elevação da cota da superfície da faixa de pedestres</p> <p>Tipo de vias indicadas para implantação Vias locais em áreas residenciais, comerciais ou centro da cidade</p> <p>Efeitos esperados</p> <ul style="list-style-type: none"> - Redução da velocidade e do tráfego - Aumento da visibilidade entre pedestres e condutores - Aumento do nível de ruídos
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Interseções elevadas</p>	 <p>Figura 9 - Interseções elevadas Fonte: outracidade.uol.com</p>	<p>Breve descrição Elevação da cota da superfície de toda interseção</p> <p>Tipo de vias indicadas para implantação Vias locais em áreas residenciais, comerciais ou centro da cidade</p> <p>Efeitos esperados</p> <ul style="list-style-type: none"> - Redução da velocidade e do tráfego - Aumento da visibilidade entre pedestres e condutores - Aumento do nível de ruídos
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Pista de rolamento e passeios no mesmo nível - <i>shared space</i></p>	 <p>Figura 10 - Via em único nível Fonte: urb1geral.blogspot.pt</p>	<p>Breve descrição Anulação da cota do passeio e retirada dos meios-fios</p> <p>Tipo de vias indicadas para implantação Vias locais em áreas residenciais, comerciais ou centro da cidade</p> <p>Efeitos esperados</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aumento do respeito ao pedestre e ciclista - Aumento da qualidade urbana - Facilita o estacionamento irregular

1.4.2 - Outras intervenções em vias públicas

Além de intervir em vias com o intuito de reduzir a velocidade de veículos, temos ainda que ter atenção a circulação de pedestres. Para Magalhães (1997), em zonas urbanas, devem-se criar zonas para a passagem exclusiva de pedestres quando a largura da rua ou existe presença de comércio locais o possibilitem fazer.

Em seu livro *A Cidade das (I)mobilidades: Manual Técnico de Acessibilidades e Mobilidades para Todos*, a autora Paula Teles, engenheira civil e mestre em planejamento urbano, organizou os perfis das vias de áreas urbanas já consolidadas, em cinco perfis-tipo. Esta divisão é adaptável a qualquer escala de aglomeração urbana e está de acordo com normas e legislação em vigor em Portugal (Teles, 2014). Segundo Costa (2015), este manual técnico

representa um conjunto de boas práticas que devem ser adaptadas a cada caso, sendo os perfis-tipo meramente uma matriz orientadora para projeto.

A divisão em cinco perfis foi baseada na largura da via, conforme o seguinte:

1º perfil tipo - Ruas com largura inferior a 5,15m

As ruas com estas dimensões são mais comuns nas zonas mais antigas dos núcleos urbanos, nomeadamente nos centros históricos, onde não é possível a colocação de passeios com a largura de 1,20m, como referido na seção 4.3 do DL 163/2006 de 8 de Agosto de 2006. Por isso, neste tipo de situação, uma solução pode ser uma via compartilhada, onde coexiste a circulação de pedestre e de automóvel. Nesta opção, o pedestre tem sempre prioridade em toda a sua extensão, em detrimento da circulação automóvel. Outra sugestão é a criação de um caminho acessível, com 1,20m de largura ao longo da via. Neste perfil-tipo a circulação de automóveis deve ser de único sentido. Os materiais e os desenhos dos pavimentos devem ser pensados especificamente para cada caso em particular. O material usado na faixa de circulação pedonal deve ser sempre distinto do restante e cumprir o propósito da acessibilidade e mobilidade para todos.

2º perfil tipo - Ruas com largura entre 5,15 e 5,40m

Neste perfil-tipo de rua deve-se considerar que o centro, entre 2,75 e 3m de largura, fica reservado para a circulação de automóveis e, no mínimo, em um dos lados, 1,20m fica reservado à circulação pedonal e, do outro lado, o restante. Estas faixas laterais correspondem aos passeios. Importante salientar que esta solução só é possível para ruas com um único sentido de circulação. Em situações onde não é possível a implantação de passeios nas duas laterais, deve-se optar pelo primeiro perfil-tipo. A autora sugere que, sempre que possível, a altura dos passeios deve ser à mesma cota da faixa de rolamento do automóvel. A divisão do espaço pode ser feita com a introdução de materiais diferentes ou cores contrastantes. Também podem haver separadores físicos, tais como vasos de flores, balizadores ou blocos. Caso ocorra uma situação em que exista coexistência entre o pedestre e o automóvel, é proposto pela autora que o pedestre seja detentor de prioridade.

3º perfil tipo - Ruas com perfil entre 5,40 e 8,40m de largura

Existem inúmeras ruas com este perfil-tipo; normalmente são vias de duplo sentido de circulação onde muitas vezes, é negligenciada a circulação pedonal. Quando estamos perante a uma situação destas deve-se reformular a circulação automóvel; deve-se fazer, sempre que possível, um único sentido de circulação, com aproximadamente 3,00m de largura. Importante observar que, havendo a alteração devem-se analisar todas as vias perpendiculares e próximas, de forma a garantir as ligações necessárias e a fluidez do trânsito. Os passeios devem ser em ambos os lados e medirem, no mínimo 1,20m de largura.

4º perfil tipo - Ruas com perfil entre 8,40 e 9,60m de largura

Neste perfil-tipo de rua já é possível introduzir duas faixas de circulação automóvel, ambas com 3,00m, e também garantir passeios em ambos os lados, com uma largura mínima de 1,20m. Muitas vezes é possível que os passeios apresentem dimensões superiores às mínimas e apresentam condições de implantação de mobiliário urbano e elementos vegetais. Em alguns casos, existe a possibilidade de introduzir um canteiro central, com largura mínima de 1,20m, onde podem introduzir elementos vegetais.

5º perfil tipo - Ruas com perfil superior a 9,60m de largura

Em ruas com este perfil existem diversas possibilidades e soluções. Entretanto a autora refere-se apenas a três possibilidades de intervenção. A primeira solução é uma via de duplo sentido de circulação, com 3,00m cada faixa, dois passeios com 1,20m em ambos os lados e canteiro central com 1,20m de largura. Na segunda, considerada pela autora como a melhor solução, seria parecida com a situação anterior, mas invés de possuir o canteiro central, seriam acrescentados aos passeios uma faixa exclusiva para implantação de vegetação ou mobiliário urbano. Esta faixa também pode funcionar como barreira de proteção aos pedestres. A terceira opção sugerida para além das duas faixas de circulação, passeios de, no mínimo, 1,20m em ambos os lados, acrescenta-se estacionamento em paralelo ao longo do bordo e largura mínima de 2,50m. Em algumas zonas da cidade é importante lembrar que são necessárias vagas de estacionamento para os veículos dos residentes e as cargas e descargas (Magalhães, 1997).

2 – Acessibilidade

2.1 - Conceito

Para Neves (2010), no início das civilizações, e conforme a cultura de cada povo, as pessoas com algum tipo de deficiência eram totalmente segregadas do convívio social, por apresentarem anomalias. A população acreditava que o nascimento de pessoas com deficiência era castigo de Deus e as crianças que sobreviviam eram afastadas de suas famílias.

O conceito de acessibilidade nasceu após a segunda guerra mundial, quando inúmeras pessoas foram mutiladas. Estas pessoas encontraram muitas dificuldades nas cidades onde moravam quando precisaram trabalhar novamente. Nos anos 50, alguns profissionais de reabilitação dos Estados Unidos denunciaram a existência de barreiras físicas nos espaços urbanos, edifícios e meios de transporte coletivo que impediam ou dificultavam a locomoção de todas as pessoas com deficiência. A partir dos anos 60, as universidades norte americanas iniciaram a eliminação das barreiras arquitetônicas existentes em seus recintos, tais como nas áreas externas, nos estacionamento, nas salas de aula, nos laboratórios, nas bibliotecas e também nas áreas de refeições (Sasaki, 2009).

Em 1975, a Organização das Nações Unidas (ONU) emite a Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes e nele está escrito que as pessoas deficientes, qualquer que seja a origem, natureza e gravidade de suas deficiências, têm os mesmos direitos fundamentais que seus concidadãos da mesma idade (Unric, 2018). Mas a conscientização da sociedade foi a partir de 1981, Ano Internacional das Pessoas Deficientes. Este ano ficou marcado pelas campanhas mundiais para alertar a sociedade a respeito das barreiras arquitetônicas e exigir, não apenas a eliminação delas, mas também a não-inserção de barreiras nos projetos arquitetônicos, através do desenho universal. A ONU contribuiu para o assunto quando, em 1983, lançou o Programa Mundial de Ação relativo às Pessoas com Deficiência. Este programa sugeria que os Países-Membros deveriam trabalhar em prol de um ambiente físico acessível para todos, abrangendo as pessoas com vários tipos de deficiência (Unric, 2018).

Em 1999, a organização Rehabilitation International publica a Carta para o Terceiro Milênio. Ela descreve a contribuição inventiva e engenhosa que a sociedade demonstrou quando tentou garantir o acesso a todos, nos espaços físicos, sociais e culturais. Vislumbrou, com tom de dever, que no século 21, a sociedade precisaria estender estes poucos acessos a muitos, eliminando todas as barreiras físicas que interferissem na plena inclusão das pessoas com deficiência na vida comunitária (Sasaki, 2009).

A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência foi um marco histórico para a defesa das pessoas com deficiência, pois resultou do consenso generalizado da comunidade internacional, sobre a necessidade de garantir o respeito pela integridade, dignidade e liberdade individual destas pessoas e de reforçar a proibição da sua discriminação através de leis, políticas e programas que atendam especificamente à sua condição e promovam a sua participação na sociedade.

Atualmente, ainda existe segregação devido à falta de acessibilidade nos diversos espaços e ambientes.

Conforme o Conceito Europeu de Acessibilidade - CEA,

"a acessibilidade é a característica de um meio físico ou de um objecto que permite a interacção de todas as pessoas com esse meio físico ou objecto e a utilização destes de uma forma equilibrada, respeitadora e segura. Isto significa igualdade de oportunidades para todos os utilizadores ou utentes, quaisquer que sejam as suas capacidades, antecedentes culturais ou lugar de residência no âmbito do exercício de todas as actividades que integram o seu desenvolvimento social ou individual".³

Segundo a ABNT (2015), acessibilidade é definida como a

"possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros

³ SAGRAMOLA, S. Coord. **Conceito Europeu de Acessibilidade**. 2003. Edição portuguesa, Secretariado Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência. Cadernos SNR n.º 18. Página 21. Tradução: Stella Pamplona Chaves. Lisboa, 2005. Site: www.eca.lu. Visitado em fevereiro de 2018.

serviços e instalações abertos ao público, tanto na zona urbana como rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida”⁴.

A acessibilidade pode ainda ser definida como a capacidade do meio em proporcionar a todos igual oportunidade de uso, de modo direto, imediato, permanente e o mais autônomo possível (Landim, 2014). Concordando com este conceito, Costa (2015) acrescenta ainda que a acessibilidade contribui para a participação ativa da população nas atividades sociais, culturais e econômicas, razão existencial do espaço urbano.

Para Magalhães *et al* (2013), deve-se entender que o conceito de acessibilidade não está limitado apenas às pessoas com deficiência ou que apresentam algum tipo de limitação de movimento, mas sim aquelas pessoas que não possuem acesso ou apresentam restrições às infraestruturas urbanas no sistema viário, tais como ausência de passeios, passeios em condições precárias, vias em péssimas condições de uso, falta de segurança para os deslocamentos a pé ou por bicicleta ou mesmo aumento do risco de acidentes de trânsito. O autor complementa ainda que no transporte público, pode ocorrer o não acesso devido a linhas não eficientes, tarifas elevadas, falta das infraestruturas e até mesmo veículos velhos.

Para Costa (2015), os conceitos de mobilidade e de acessibilidade se complementam, pois, o primeiro refere-se ao deslocamento e à circulação, enquanto que o segundo, possibilita o alcance aos diferentes espaços públicos e privados.

Concordamos com os conceitos descritos acima. Neste estudo, o conceito de acessibilidade é entendido como a característica de um espaço físico que permite a percepção e o entendimento para utilização com autonomia a todas as pessoas de uma forma equilibrada, respeitadora e segura. Inserido no contexto da sustentabilidade, o conceito de acessibilidade possibilita a promoção de equidade social, agregando valor ao espaço. Em suma, a acessibilidade é um fator de funcionalidade, segurança e conforto para toda a sociedade.

⁴ Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT. **NBR 9050** – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2015, página 2.

Atualmente, com o avanço da medicina, a expectativa de vida aumentou. Para além de se ter uma população mais envelhecida, também houve melhorias na saúde e na qualidade de vida das pessoas com deficiências, permitindo-lhes maior participação na sociedade.

A ONU estima o aumento da população idosa, principalmente nos países industrializados, onde a expectativa de vida tem aumentado significativamente. Hoje existem cerca de 130 milhões de pessoas na União Europeia com mais de 50 anos e a previsão é que em 2020, um em cada dois adultos europeus terá mais de 50 anos.

Em Portugal, a população idosa aumenta continuamente. Atualmente cerca de 19,5% da população tem mais de 65 anos (INE, 2011). Nas previsões do INE estima-se que Portugal, no ano de 2030, possuirá aproximadamente 25% da população com mais de 60 anos, e em 2050 serão 32% da população, sendo 26% deste grupo populacional com mais de 80 anos. É importante salientar que, a maioria das pessoas idosas vivem em bairros residenciais históricos ou mais centrais e para se deslocarem, andam normalmente a pé ou recorrem ao transporte público (INE, 2011).

Segundo um inquérito realizado pelo mesmo Instituto, cerca de 45% de portugueses com mais de 65 anos, sentem pelo menos uma limitação ao nível físico ou motor (INE, site).

Atualmente, para o IMTT (2011 a), um dos principais desafios do modo de deslocamento pedonal consiste na promoção e na garantia da plena acessibilidade a todos os cidadãos.

Segundo Sagramola (2003), a acessibilidade é fundamental aos espaços urbanos e deve sempre estar vinculada ao planeamento exigindo a participação de profissionais de diversas áreas, incluindo a comunidade, visto que qualquer tipo de alteração nas cidades reflete diretamente em sua população e cultura.

Quando a acessibilidade se refere a áreas de preservação significa uma intervenção de adaptação; ou seja, uma alteração num bem cultural ou ambiental de modo a adequá-lo a um uso existente ou proposto. Este tipo de ação exige danos mínimos à estrutura, ao património e aos valores que os caracterizam. Como são contribuições contemporâneas é necessária uma avaliação considerando que os elementos a serem acrescentados devem ser compatíveis quanto à proporção, material e características dos espaços intervencionados.

Para Ferreira (2011), há pouca literatura sobre acessibilidade em patrimônio, no entanto, na sua maioria, está presente a percepção de que adaptar é um benefício, não apenas para as pessoas com deficiência, mas para toda a sociedade. Intervir no patrimônio de modo a garantir a acessibilidade é sem dúvida agregar valor ao mesmo. Mas em alguns casos, não é possível executar a intervenção sem danos ao patrimônio, neste caso, não se deve implantar qualquer adaptação.

Para normatizar o processo de garantia de acessibilidade em Portugal, em 2007 foi aprovado o Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade (PNPA). Este constitui um instrumento estruturante das medidas que permitem a realização dos direitos de cidadania das pessoas, especialmente daquelas com mobilidade reduzida.

Segundo Costa (2015), a existência de Planos Municipais de Promoção da Acessibilidade (PMPA) é considerada de fundamental importância, porque definem as ações necessárias para a eliminação das situações que dificultam ou impossibilitam a utilização dos espaços públicos e equipamentos coletivos, a nível do município. A autora ainda afirma que a elaboração dos PMPA, representam uma mudança do paradigma da acessibilidade em Portugal e constituem uma oportunidade de desenvolvimento para esses municípios.

Para assegurar que a acessibilidade seja garantida ao nível do planejamento urbano é essencial abordá-la o mais cedo possível, uma vez que quanto mais cedo o conceito for integrado no processo de planejamento, menos correções serão necessárias, posteriormente. Este conceito deve ser inserido na elaboração e revisões dos termos de referência dos Planos Municipais (PM), tais como Plano Diretor Municipal, Planos de Urbanização e Planos de Pormenor (Gouveia, 2015).

2.2 - Enquadramento legal

Consideramos importante abordar o enquadramento legal, uma vez que o poder público somente pode agir dentro da lei e as políticas públicas somente poderão ser colocadas em prática quando amparadas legalmente.

Em meados de 1973, nos Estados Unidos, a criação da Lei de Reabilitação, obrigou à criação de ambientes menos restritivos em empresas e no ensino superior financiado pelo estado federal. Posteriormente se estendeu às escolas em todos os níveis. Em 1975 houve a

obrigatoriedade de integração de crianças e jovens com deficiência em todas as escolas norte americanas, com a lei “*Education for All Handicapped Children Act*” (Sasaki, 2009).

Um marco jurídico e histórico vem a ocorrer em 1980, nos Estados Unidos, com a Lei ADA, *Americans with Disabilities (Americanos Portadores de Deficiência)*, que proíbe a discriminação de pessoas e promove sua acessibilidade no trabalho, para além de destinar recursos públicos para a compra de equipamentos assistivos⁵ que estas pessoas necessitavam (Sasaki, 2009).

Em 1993, a ONU publica a “Normas sobre a Igualdade de Oportunidades para as Pessoas com Deficiência”, contemplando a acessibilidade como uma área fundamental para a igualdade de participação. A norma sobre acessibilidade refere o seguinte no seu preâmbulo:

“Os Estados devem reconhecer a importância global das condições de acessibilidade para o processo de igualdade de oportunidades em todas as esferas da vida social. No interesse de todas as pessoas com deficiência, os Estados devem: a) iniciar programas de ação que visem tornar acessível o meio físico; b) tomar medidas que assegurem o acesso à informação e à comunicação”⁶.

Outro marco jurídico ocorreu em 13 de dezembro de 2006, quando a Assembleia Geral das Nações Unidas aprovou a “Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência”, cujo objetivo é garantir o total e igual acesso aos direitos humanos fundamentais a todas as pessoas com deficiência, e promover o respeito à sua dignidade (Unric, 2006).

Em Portugal, o direito de acessibilidade é uma exigência legal, que é garantido, direta e indiretamente, através das seguintes leis:

- Constituição da República Portuguesa, de 1976 no Artigo 9º “*Tarefas Fundamentais do Estado*”, no Artigo 13º “*Princípio da Igualdade*”, no Artigo 65º “*Habitação e*

⁵ Dispositivos que auxiliam as pessoas com deficiência a terem mais autonomia, independência, qualidade de vida e inclusão social.

⁶ Centro Regional de Informação das Nações Unidas – UNRIC. Site: www.unric.org/pt/#maincontent. Visitado em fevereiro e abril de 2018.

Urbanismo”, no Artigo 71º “*Cidadãos Portadores de Deficiência*” e no Artigo 72º “*Terceira Idade*”;

- Código Civil, nos Artigos 483º e 486º referentes à Responsabilidade Civil Extracontratual: “*Aquele que (...) violar ilicitamente o direito de outrem ou qualquer disposição legal destinada a proteger interesses alheios fica obrigado a indemnizar o lesado pelos danos resultantes da violação*” e “*As simples omissões dão lugar à obrigação de reparar os danos, quando (...) havia, por força da lei (...) o dever de praticar o acto omitido.*”, respetivamente;
- Lei 46/2006, de 28 de Agosto, que proíbe e pune a discriminação com base na deficiência, classificando a falta de acessibilidade como uma prática discriminatória;
- Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto de 2006, que define as normas técnicas de acessibilidade e as regras para eliminação de barreiras urbanísticas e arquitetónicas em edifícios públicos, equipamentos coletivos e via pública.

Gouveia (2015) esclarece que o fato de se ter construído primeiro a cidade e somente depois pensar a acessibilidade, tem como resultado que nem tudo é adaptável. É neste sentido que a própria legislação reconhece a existência de limitações à promoção da acessibilidade e prevê a abertura de exceções quanto às obras necessárias à sua execução. Como as exceções do Artigo 10º do DL 165/2006 de 8 de Agosto de 2006:

“decreto-lei não é exigível quando as obras necessárias à sua execução sejam desproporcionadamente difíceis, requeiram a aplicação de meios económicos-financeiros desproporcionados ou não disponíveis, ou ainda quando afectem sensivelmente o património cultural ou histórico, cujas características morfológicas, arquitetónicas e ambientais se pretende preservar.”

Para Costa (2015) e Landim (2014), a maioria das impossibilidades técnicas das adaptações são de origem urbanística, topográfica ou ainda arquitetónica, em construções culturais ou históricas, onde a preservação deve sempre prevalecer.

A procura de soluções para estas situações deve ser feita através de diálogo com a população local e com as associações de pessoas com deficiência e a associação de idosos. Assim se podem conhecer melhor as dificuldades dos usuários e as ideias que podem originar soluções inovadoras.

Gouveia (2015) sugere que as normas técnicas de acessibilidade, por si só, não esgotam as necessidades dos pedestres nem garantem todas as condições de funcionalidade, segurança e conforto. No entanto, essas normas têm um papel muito relevante na qualidade de vida dos usuários, na promoção da mobilidade sustentável, no fomento da vitalidade da comunidade, no acesso aos equipamentos e aos espaços coletivos e na viabilidade econômica do comércio local e dos transportes públicos. Em suma, todas as normas contribuem para tornar os espaços públicos mais caminháveis.

2.3 - Desenho Universal

Nos anos 90, do século XX, surgiu o conceito de desenho universal de modo a ampliar o conceito de acessibilidade. A ideia consiste em espaços, meios de transporte e equipamentos projetados para todos. Surge da quebra do paradigma da segregação, em que tudo deveria ser adaptado às necessidades específicas e abraçou a visão de diversidade humana, abrangendo as dimensões arquitetônicas, as comunicacionais e ainda as atitudinais. Ou seja, este conceito tem como objetivo conceber e criar, de uma forma independente e tão natural quanto possível, diferentes produtos e espaços acessíveis, que possam ser entendidos e utilizados por todos, sem que seja necessário recorrer a adaptações ou a soluções especialmente concebidas.

Para o INR (2014), este conceito parte do princípio da igualdade social e

"visa a concepção de objectos, equipamentos e estruturas do meio físico destinados a ser utilizados pela generalidade dos cidadãos, sem recurso a projectos adaptados ou especializados. O seu objectivo é o de simplificar a vida de todos, qualquer que seja a idade, estatura ou capacidade, tornando os produtos, as estruturas, a comunicação/informação e o meio edificado utilizáveis pelo maior número de pessoas possível e não só pelas que têm necessidades especiais, mesmo que temporárias"

Similarmente, a ABNT (2015), define que desenho universal é a

“concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem utilizados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva”⁷.

Para Costa (2015) e Landim (2014), o conceito de desenho universal consiste em assegurar os direitos de igualdade para todos, no âmbito das questões de acessibilidade e mobilidade. Tem como principal objetivo criar diferentes espaços e produtos acessíveis, que possam ser percebidos, entendidos e utilizados por todos, sem que seja necessário recorrer a adaptações ou soluções específicas para apenas um determinado número de pessoas. Este conceito pressupõe a diversidade humana e atende a todas as necessidades individuais, de acordo com as características de mobilidade de cada pessoa, evitando a discriminação das pessoas com necessidades específicas através de soluções específicas para estes casos. Com a implementação desta ideia em projetos, intervenções urbanas e políticas públicas, contribui-se para a integração das pessoas com deficiência na sociedade.

Segundo Carletto e Cambiaghi (2016), o desenho universal é baseado em sete princípios que podem perfeitamente ser aplicados em contexto urbano. O principal objetivo destes princípios é guiar e conduzir as opções tomadas pelos projetistas e pelos responsáveis do espaço urbano. São eles:

1. uso **equitativo**: quando pode ser utilizado por qualquer utilizador, sendo acessível e útil a todos. A utilização por parte das pessoas deve ser idêntica quando possível ou equivalente quando não o for;
2. **flexibilidade** de uso: quando satisfaz uma série de preferências e aptidões individuais, ou seja, o espaço deve se adequar a qualquer tipo de utilizador;
3. uso **simples e intuitivo**: quando a utilização é de fácil entendimento, independentemente da experiência, conhecimento, idioma, aptidões ou nível de concentração dos utilizadores;
4. informação **perceptível**: quando a informação necessária fornece eficazmente o entendimento para orientação do utilizador, sendo esta perceptível,

⁷ Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT. **NBR 9050** – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2015, página 4.

independentemente das suas capacidades sensoriais ou das condições físicas e ambientais;

5. **tolerância ao erro:** quando os enganos e as consequências das ações não intencionais são minimizados, eliminando assim as ocorrências de situações perigosas;
6. **baixo esforço físico:** quando o espaço pode ser usado eficientemente, confortavelmente e com o mínimo de fadiga;
7. **espaço para aproximação:** quando o tamanho e o espaço são apropriados para a aproximação, alcance, manipulação e uso, independentemente da estatura, postura ou mobilidade do utilizador.

O aumento do número de pessoas com deficiência de ordem intelectual, emocional, sensorial, física ou comunicacional, conjugado com o envelhecimento da população, aumenta a demanda por espaços e equipamentos acessíveis uma vez que estas pessoas, no seu quotidiano, ainda se confrontam com barreiras físicas, impeditivas de uma participação cívica ativa e integral. Costa (2015) salienta que a promoção da acessibilidade não pode ser pensada em termos estatísticos pois, se uma só pessoa for excluída, já se consolida a situação de exclusão.

Como proposta para uma sociedade mais justa e inclusiva, o Conselho da Europa, através da ResAP (2001) - Resolução para a Plena Cidadania das Pessoas com Deficiência - recomenda aos Estados Membros que considerem os princípios de desenho universal e a promoção de melhores condições de acessibilidade na elaboração das políticas nacionais, nos programas de ensino e na sensibilização relacionados aos governantes, de acordo com as responsabilidades de cada país.

Após a apresentação dos conceitos de acessibilidade e de desenho universal, é importante ressaltar a diferenciação entre os dois. A acessibilidade é uma condição a ser garantida de maneira a qualificar um espaço, considerando os seus diversos usuários; o desenho universal é o modo de projetar, de forma a conceber não somente espaços, mas também objetos que possam ser igualmente usados por todos. Portanto, a utilização dos princípios e conceitos inerentes ao desenho universal, em projeto, conduz a um resultado final mais acessível.

2.4 - Percursos Acessíveis

Segundo a NBR 9050/2015, página 5, percurso ou rota acessível é um

“trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecte os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida. A rota acessível pode incorporar estacionamentos, calçadas com guias rebaixadas, faixa de travessia de pedestres, pisos adequados, escadas e rampas, entre outros.”⁸

Apresentamos de forma simplificada, algumas dimensões básicas (horizontais e verticais) de referência, estabelecidas pelo Conceito Europeu de Acessibilidade, embasado pelos princípios do desenho universal.

Dimensões Horizontais - As pessoas devem poder movimentar-se de forma livre e sem obstáculos. Quanto aos passeios, estes devem garantir largura mínima, espaço de manobras para cadeirantes⁹ e altura livre mínima.

A largura mínima para qualquer passeio é determinada pela frequência com que é utilizado. A largura mínima necessária para a circulação de pessoas varia de acordo com as características do pedestre que usa o espaço e da frequência com que é utilizado. Pode-se dividir em cinco situações distintas:

1. quando as pessoas não passam umas pelas outras, não se cruzam, locais com pouco movimento ou situações de passagem esporádica

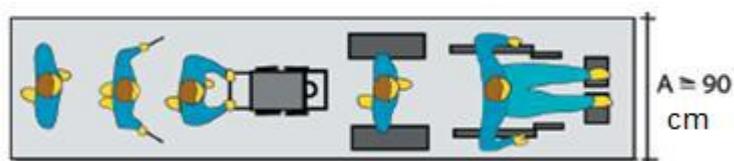


Figura 11 – Largura mínima para 1 pessoa Fonte: CE (2003)

⁸ Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT. **NBR 9050** – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2015, página 5.

⁹ Pessoas que se deslocam por meio de cadeiras de roda.

2. quando as pessoas se cruzam ocasionalmente; locais com movimento intermediário

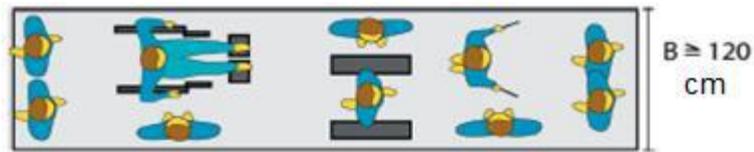


Figura 12 - Largura mínima para 2 pessoas esporadicamente Fonte: CE (2003)

3. quando as pessoas se cruzam regularmente; locais com grande movimento

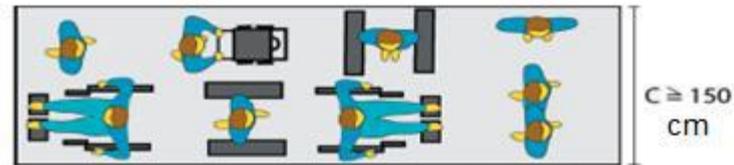


Figura 13 - Largura mínima para 2 pessoas Fonte: CE (2003)

4. quando as pessoas se encontram continuamente e se cruzam; locais extremamente movimentados

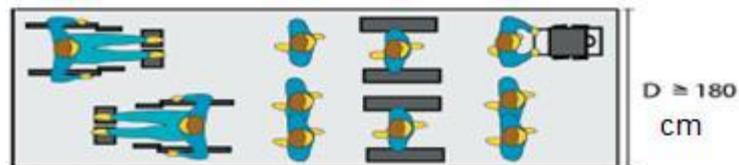


Figura 14 - Largura mínima para mais de 2 pessoas Fonte: CE (2003)

5. quando existe estreitamento ocasional do passeio e quando há a necessidade de virar a 90° e passar por um estreitamento

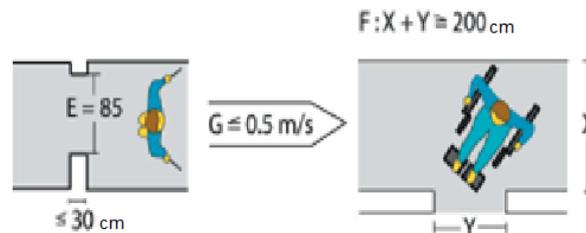


Figura 15 - Estreitamento ocasional e giro de 90° Fonte: CE (2003)

O espaço mínimo de manobra é muito importante, pois as pessoas que deslocam em cadeira de rodas precisam desse espaço para realizar suas manobras para mudar de direção ou inverter o sentido do seu movimento.

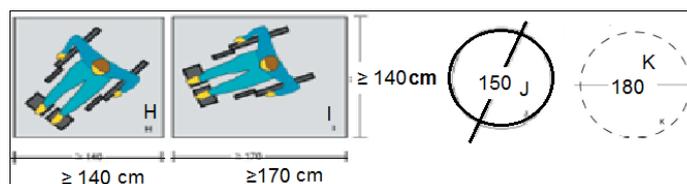


Figura 16 - Área de manobra e giros Fonte: CE (2003)

Onde:

H = Espaço necessário para dar uma volta de 90°;

I = Espaço necessário para dar uma volta de 180°;

J = instruções práticas para dar uma volta de 360 graus;

K = instruções práticas para facilitar a volta de 360 graus.

Dimensões verticais: espaço mínimo vertical que deve estar livre de qualquer obstáculo para que todas as pessoas possam utilizar a rua sem ter que se baixar para poder passar.

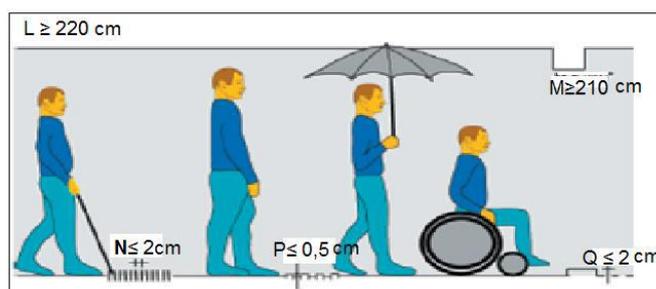


Figura 17 - Dimensões verticais Fonte: CE (2003)

Onde:

L = altura livre mínima;

M = altura mínima para portas;

N = diâmetro máximo das aberturas de superfícies, como grelha ou grades no pavimento;

P = desnível máximo no piso para este ser considerado um piso contínuo e regular;

Q = desnível máximo aceitável no pavimento.

As pessoas quando se deslocam devem saber a direção para a qual se dirigem, perceber a sua posição e ficar cientes de eventuais obstáculos no caminho. Esta situação é muito importante, especialmente para deficientes visuais, pois são mais dependentes de indicadores detectáveis que indiquem o caminho e que os previnam contra possíveis obstáculos existentes.

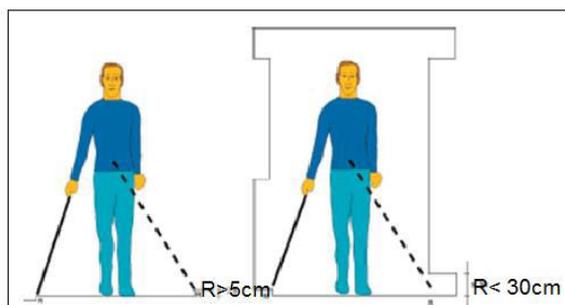


Figura 18 - Saliências nas paredes Fonte: CE (2003)

Onde:

R = são indicadores tácteis laterais de percursos.

Estas dimensões mínimas têm como objetivo proporcionar o uso dos espaços públicos de forma independente e igualitária a todos os usuários.

Para Neves (2010), as propostas de percursos acessíveis em centros históricos devem sempre estar em concordância com as normas de acessibilidade e com as leis de preservação. É necessário identificar o equilíbrio no que diz respeito à não descaracterização do patrimônio e à garantia de acessibilidade a todas as pessoas. Por fim devem ser elaboradas soluções que promovam o máximo de acessibilidade com o mínimo de impacto no patrimônio cultural. É importante que toda a área urbana seja contemplada com um sistema ou rede de percursos acessíveis.

2.5 - Rede de percursos pedonais

Andar a pé é o modo de locomoção mais simples, mais barato, mais fácil e mais democrático que existe. Este modo é reconhecido por várias perspectivas: ecológico, econômico, manifestação de liberdade e autonomia, saúde pública e o interesse cívico (Landim, 2014). O pedestre é essencial na vida da cidade e a existência de uma rede de percursos pedonais acessíveis, seguros e confortáveis é uma condição indispensável para a mobilidade urbana, para a coesão social, para a viabilidade econômica de muitas atividades e, quando somado ao uso da vegetação, contribui para continuidade da natureza e da vida silvestre.

Segundo o DL 163/2006 de 8 de Agosto de 2006, todas as áreas urbanizadas devem ser servidas por uma rede de percursos pedonais acessíveis que proporcione o acesso seguro e confortável das pessoas com mobilidade reduzida a todos os pontos relevantes da

estrutura urbana. Acreditamos que, para complementar esta afirmação do decreto, os traçados das vias urbanas devem atender às necessidades de deslocamento de toda a população; por isso é necessário a existência de uma rede de percursos pedonais.

Quanto à mobilidade urbana, a rede pedonal contribui para a promoção da multimodalidade; ou seja, a utilização combinada de vários modos de transporte na mesma viagem e também da intermodalidade, que pode ser entendida como a facilidade com que os utilizadores do sistema de transporte passam de um modo a outro.

Entretanto, para implementar uma rede de percursos pedonais é necessário garantir os diferentes elementos constituintes das infraestruturas necessárias, tais como, os passeios, as faixas de pedestres, as zonas de interface modal¹⁰, os estacionamentos reservados a pessoas com deficiência, as escadas, a sinalização e o mobiliário urbano (Landim, 2014). Estes elementos fazem parte integrante da rede de percursos pedonais e devem ser entendidos como parte integrante de um sistema, e não como elementos isolados. E esse sistema deve se articular com os demais sistemas e subsistemas urbanos, principalmente com os espaços públicos abertos.

Gouveia (2015), complementa quando afirma que a rede de percursos deve ser contínua, coerente, abranger toda a área urbanizada e estar articulada com as atividades e funções urbanas realizadas tanto em solo público como em solo privado.

No entanto Costa (2015) afirma que as barreiras físicas presentes no espaço público urbano são relevantes no modo como proporcionam ambientes e experiências mais ou menos agradáveis, seja para residentes ou para visitantes. Por isso, a acessibilidade no ambiente urbano deve ser garantida.

De modo a eliminar as barreiras que bloqueiam as passagens das pessoas deve-se adotar os princípios do desenho universal e considerar alternativas às ruas com grandes inclinações. Nos espaços urbanos deve-se evitar escadarias e rampas muito inclinadas; caso não haja outra alternativa, devem-se colocar corrimãos, ou ainda ponderar a possível introdução de meios mecânicos, tais como elevadores ou plataformas elevatórias (Landim, 2014 e Costa, 2015).

¹⁰ Local de troca de modo de locomoção.

Para Gouveia (2015), a qualidade de uma rede de percursos está diretamente relacionada com as suas interrelações. Devem-se evitar interrupções causadas pelos caminhos de ferro e pelas rodovias; nestes casos, devem-se criar atravessamentos seguros para os pedestres. O autor salienta que devem-se promover as ligações dentro das zonas residenciais e das zonas comerciais, de modo a fomentar a dinâmica de bairro, assim como entre zonas diferentes, aumentando assim a conectividade da cidade como um todo.

Não obstante, Costa (2015) defende que, para uma rede de percursos, a existência de outros conceitos, além da acessibilidade e conectividade, é fundamental. A autora diz que a legibilidade - facilidade com que as pessoas conseguem se orientar no espaço urbano através da sinalização existente - também deve ter uma importância relevante. Outro ponto essencial é o conforto, pois a presença de ruído de veículos motorizados e a má conservação das infraestruturas pedonais geram desconforto e podem afastar as pessoas. Não se pode esquecer a garantia de segurança, seja através de diminuição dos riscos de acidentes ou do desencorajamento de comportamentos antissociais, como violência e crimes. Estes conceitos contribuem, assim, para a valorização das redes pedonais e para o conforto dos espaços urbanos, criando conexões positivas com as pessoas e contribuindo para a formação da percepção que estas têm destes espaços. A implantação de uma rede pedonal deve estar integrada com as restantes redes e usos do solo existentes.

Segundo Landim (2014), o uso do conceito de “*walkability*”, (caminhabilidade), isto é a aptidão dos percursos ao ato de caminhar, deve estar presente sempre que se planejar a implantação de uma rede de percursos pedonais. Este conceito está diretamente ligado a algumas características relacionadas com a qualidade do espaço, sendo elas as seguintes:

Conectividade e adequabilidade - para se garantir conectividade e adequabilidade é fundamental que os percursos pedonais promovam a integração nos espaços urbanos. A rede deve ser conexa, ou seja, deverá articular-se com as restantes redes de transportes. As ligações devem ser as mais diretas possíveis entre todos os pontos relevantes da estrutura ativa que compõe o território (habitação, equipamentos, serviços, comércio, atividades económicas, espaços verdes, interfaces de transporte, estacionamento, lazer, etc.), e desimpedidas de obstáculos garantindo uma relação coerente com os usos do solo e as respetivas funções urbanas (DL 163/2006 de 8 de Agosto de 2006).

Acessibilidade - para garantir acessibilidade, a rede de percursos pedonais deve se basear nos princípios do desenho universal.

Segurança – deve ser conseguida através de uma boa relação entre os diferentes modos de deslocamentos no espaço urbano (veículos motorizados, não motorizados e pedestres), não potenciar situações de insegurança e desencorajar comportamentos antissociais.

Legibilidade - a legibilidade depende dos marcos visuais serem reconhecíveis, de modo a facilitar a orientação e a identificação paisagística, arquitetônica ou artística. Estes devem ser claros e de fácil compreensão.

Conforto, atratividade e convivialidade - o conforto, a atratividade e a convivialidade são essenciais para promover o deslocamento a pé. O conforto é essencial em qualquer modo de deslocamento, mas é ainda mais importante quando se trata de pedestres, porque estão mais expostos aos elementos do ambiente físico e social em que desloca. Para garantir a atratividade, a rede também deve ser agradável promovendo a tranquilidade e as interações sociais. A convivialidade deve ser proporcionada quando existem, equipamentos e materiais específicos, de modo a fomentar o desenvolvimento de atividades sociais e culturais. A rede de percursos deve ter conforto físico e também psicológico.

Concordamos com o que os autores acima afirmam; afinal o conforto é essencial, seja ele físico ou psicológico. A qualidade está diretamente relacionada com o modo como as pessoas se relacionam com o ambiente físico e social em que se estão inseridas. Outro fator muito importante é conexão desta rede com os demais espaços públicos abertos.

Quando se planeja estruturar uma rede pedonal deve-se optar por traçados diretos, que reduzam ao mínimo os desvios e que tornem os percursos, pelo menos aparentemente, mais curtos, mais praticáveis e mais compreensíveis. Deve-se beneficiar a rede pedonal com apoios complementares que, espaçadamente, protejam os seus usuários com zonas sombreadas e de proteção da chuva, ou ainda que lhes permitam sentar-se para descansar (muito importante para pessoas idosas e recomendado da Comissão de Boas Práticas “Cidade mais amiga dos idosos”). Acreditamos que facilitar a orientação, através de indicações de direções; valorizar marcos visuais; organizar o mobiliário urbano e implantar texturas no pavimento que forneçam a indicação dos principais percursos, principalmente

aos deficientes visuais, é essencial para proporcionar qualidade ao espaço público aberto, especialmente aos espaços mais amplos.

A rede de percursos pedonais é uma infraestrutura de transporte, como as demais; deve ser funcional para o usuário e, deve ainda fomentar a vigilância natural do espaço, através do desbloqueio dos campos de visão, tanto de dentro do percurso para fora, quanto de fora para dentro, e a relação entre o usuário e os edifícios vizinhos. Na medida do possível deve-se evitar que haja ligações pedonais isoladas, tal como a circulação à noite em zonas desertas e assegurar que haja boa iluminação pública (Gouveia, 2015).

É importante salientar que a definição do material de revestimento dos percursos pedonais deve garantir a autonomia, o conforto e a segurança dos usuários. Baseado nestas premissas, o pavimento deve ser regular, sem ressalto, antiderrapante, mesmo quando molhado, firme (não se desloque com a passagem) e confortável; também deverá absorver parte da luz solar, não devendo, por isso ser muito claro (DL 163/2006 de 8 de Agosto de 2006).

No ponto de vista do poder público deve-se também considerar a resistência e a facilidade de manutenção dos materiais a serem usados em todos os espaços públicos abertos. A dificuldade na manutenção e na limpeza aumentam os custos, o que não é bom para a sociedade.

Outro ponto importante a ser considerado é o conhecimento de quais as atividades que determinado pavimento vai suportar e garantir que seja um elemento de continuidade para pedestres. Ele pode ser destinado à circulação de pedestres, de cadeirantes, de carrinhos de bebê, de patinadores, de skatistas, de ciclistas, de motociclistas ou de automóveis, tudo depende da sua função, da intensidade desse uso e capacidade de carga.

A escolha do tipo de pavimento a ser empregado no espaço público também deve considerar os requisitos exigidos pelos utilizadores. Ou seja, o uso do solo pode conduzir a necessidade e o tipo de pavimentação. Uma praça ou parque pode ter caminhos definidos com pavimentação de saibro; um parque infantil pode ter um revestimento com piso emborrachado. No caso de centros históricos, devem-se agregar os componentes relacionados com a forma e história desses espaços.

É possível também arrojar e explorar a diversidade de materiais, as cores e as texturas para demarcar o piso, de maneira a orientar o usuário do espaço público. Um bom exemplo são as faixas de pedestres nas vias, em várias cidades de Portugal, delimitadas com cubos de pedras de cores diferentes, habitualmente branca para diferenciar dos cubos em pedra cinza, em vez da tradicional pintura do pavimento, sendo executada de maneira padronizada conforme norma.



Figura 19 – Faixa de pedestre em cubos de pedras com cores diferentes Fonte: autora

Outro aspeto ainda pouco abordado neste capítulo, é a vegetação na rede de percursos pedonais. Este assunto é muito importante no contexto urbano, pois os benefícios da sua implantação são indiscutíveis. A colocação de vegetação nas áreas pedonais, deve ser pensada para a criação de microclimas contribuindo para a regulação climática e para o conforto físico e visual dos usuários. Deve-se ter em atenção para que não se torne um obstáculo aos pedestres.

Aconselha-se dar preferência ao uso de plantas autóctones, não só para garantir a sua sustentabilidade como também para criar micro ecossistemas no interior da malha urbana consolidada, proposta usual em quase todos as áreas de intervenção no âmbito da arquitetura paisagista. No entanto, o uso da vegetação nos centros históricos é um assunto bastante delicado, pois quando aplicável deve estar em harmonia com a identidade do local, tanto com o espaço aberto como com o edificado, constituindo uma oportunidade

para a sua valorização e legibilidade e não o contrário. A importância da vegetação na área urbana será melhor abordada adiante.

2.6 - Importância da sinalização de orientação

Segundo o Iphan (2014), a sinalização de orientação é

“a comunicação efetuada por um meio de conjuntos de placas, implantadas sucessivamente ao longo de um trajeto estabelecido, com mensagens ordenadas, pictogramas e setas direcionais”¹¹.

Assim como acontece com os condutores de veículos motorizados, os pedestres também necessitam de informação sobre os percursos que pretendem seguir para chegar ao seu destino. Quando uma pessoa caminha num espaço aberto público é importante que possa se orientar de forma eficaz, de acordo com o que deseja.

As informações visuais devem ser claras, simples, de fácil leitura e entendimento, em todas as condições. As frases devem ser curtas, expressas de modo a garantir a autonomia e assegurar o deslocamento sem desgastes emocionais a todos os usuários e, principalmente, a pessoas com deficiência intelectual, crianças e turistas (Landim, 2014).

Toda a sinalização indicativa e de orientação a pedestres deve atender, no mínimo, dois sentidos. Estes sentidos podem ser: na forma **visual**, por meio do uso de textos, setas, pictogramas ou símbolos; na forma **tátil**, utilizando recursos como guias de balizamento, textos em Braille, mapas táteis e pisos táteis, e na forma **sonora**, com a utilização de recursos sonoros, quer sejam para explanação ou para alerta de segurança (NBR 9050, 2015).

O uso de pictogramas normatizados permite às pessoas que não sabem ler ou ainda às pessoas que não compreendem a língua escrita identificar os espaços facilmente e entender as informações transmitidas. É também uma grande ajuda para crianças, para pessoas com deficiência intelectual, bem como para pessoas com deficiência auditiva (Costa, 2015). A carência de sinalização, ou a sua implantação de forma ineficiente, prejudica muito a circulação nos espaços urbanos. Referimo-nos à sinalização de trânsito,

¹¹ Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN. **Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos** / organização de Sandra Bernardes Ribeiro. – Brasília: Iphan, 2014. Página 64. (Cadernos Técnicos; 9).

à de indicação e orientação e às relativas ao patrimônio cultural. A sinalização indicativa deve ser compatibilizada com a de trânsito.

A sinalização tem uma função educativa, na medida que oferece informações que disciplinam e orientam o uso do espaço urbano. É por meio dela que podemos acessar com maior facilidade aos meios de transporte, aos lugares de interesse e obtermos informações para os percursos que desejamos. Uma boa sinalização torna os espaços das cidades mais agradáveis e convidativos fazendo com que se economize tempo e energia.

Em centros históricos, principalmente os que têm reconhecimento pelo valor histórico e cultural, a sinalização deve valorizar este patrimônio, tanto indicando os caminhos, quanto identificando-os de maneira explicativa. A estratégia de sinalização deve partir da definição de como os pedestres, os ciclistas e os veículos podem utilizar as infraestruturas urbanas para acessar aos diferentes espaços existentes. O poder público deve orientar a melhor escolha dos trajetos para os usuários e para a cidade.

Existe um símbolo de acessibilidade internacionalmente conhecido como o símbolo internacional de acesso (SIA). Este símbolo indica a acessibilidade aos serviços e identifica espaços e equipamentos acessíveis que podem ser utilizados por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Essa sinalização deve ser colocada num local visível ao público nomeadamente em, entradas, áreas e vagas de estacionamento, sanitários, áreas reservadas para pessoas com deficiência, equipamentos exclusivos para o uso de pessoas portadoras de deficiência, rotas acessíveis, entre outros (NBR 9050, 2015 e DL 163/2006, de 8 de Agosto de 2006).

Todo o sistema de sinalização deve conter informações de maneira padronizada para toda a área urbana, tais como a tipologia das placas, os tipos de letra e de símbolos, as cores e os dimensionamentos.

3 - Cidades Sustentáveis

3.1 - Contextualização

Segundo publicação do Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia, **cidades sustentáveis** são aglomerações urbanas cuja gestão local busca implementar as chamadas políticas públicas de desenvolvimento sustentável, tais como, desenvolvimento econômico, inclusão social, educação, participação pública e proteção do ambiente de modo a valorizar e fortalecer o sistema urbano nacional (Portugal, 2008).

O conceito de desenvolvimento sustentável surge na consequência de eventos da década de 1960. O primeiro foi o lançamento do livro *“Primavera Silenciosa”*, obra clássica de 1962, onde a bióloga americana Rachel Carson faz um alerta sobre o efeito dos inseticidas, usados indiscriminadamente, na saúde da população e no ambiente. Este livro despertou a consciência ambiental global e pode ser considerado como a base do movimento que levou à regulamentação e fiscalização de utilização dos pesticidas a nível mundial. O segundo evento foi em abril de 1968; vários profissionais de diversas áreas se reuniram para discutir as suas preocupações em relação ao crescimento exponencial do consumo, sabendo que os recursos planetários são limitados. Este encontro aconteceu em Itália e o grupo ficou conhecido como o Clube de Roma; como resultado, publicou o estudo *“Limites do Crescimento”*, em 1972.

Outro marco aconteceu em 1987, com a publicação do relatório da ONU *“O Nosso Futuro Comum”*, também conhecido como *“Relatório Brundtland”*. Este definiu desenvolvimento sustentável como aquele que satisfaz as necessidades das gerações atuais sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades. Assim, entendemos que o Relatório Brundtland direcionou as discussões sobre um modelo de crescimento econômico menos consumista e mais em preservacionista com as questões ambientais.

A repercussão do Relatório Brundtland foi impactante, ao ponto de inspirar a realização da Conferência da ONU sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (Eco-92), mais conhecida como Rio 92, por ter se realizado na cidade do Rio de Janeiro. Foi lançada a Agenda 21, definida como um instrumento de planejamento participativo que visava o

desenvolvimento sustentável. Este documento é um plano de ação com 42 artigos e o lema: “pensar global e agir local” é a ideia central.

Em 1994 foi realizada a Conferência Europeia sobre Cidades e Vilas Sustentáveis. Desta resultou um documento estratégico importante: a Carta da Sustentabilidade das Cidades Europeias, também conhecida como Carta de Aalborg. Nesta carta estabeleceram-se os conceitos e princípios de desenvolvimento, onde a principal ideia era que “a justiça social terá que assentar necessariamente na sustentabilidade econômica e na equidade, que por sua vez requerem sustentabilidade ambiental”. Essa Conferência marcou o início da Campanha Europeia das Cidades e Vilas Sustentáveis destinada a apoiar a política da União Europeia nesta matéria.

A Cúpula Mundial sobre Desenvolvimento Sustentável, realizada em 2002 em Johannesburgo (Rio+10), discutiu os avanços alcançados pela Agenda 21 e outros acordos do Rio 92. Da Rio+10 surgiram a Declaração de Johannesburgo e o Plano de Implementação. Esses documentos não se mostraram efetivos balizadores das ações dos Estados, principalmente por serem vagos e não estipularem metas e prazos. Não muito diferente foi a Rio+20, realizada em 2012. Com uma agenda extremamente difusa e pouco ambiciosa, teve como resultado a demonstração de forças de países como os Estados Unidos, a China, a Índia e a Rússia.

Em 2015 verifica-se uma importante mudança: a adoção dos objetivos da Agenda 2030 do desenvolvimento sustentável. Trata-se de uma agenda universal, transformadora e integrada que anuncia 17 objetivos e 169 metas envolvendo temáticas diversificadas, meios de implementação e parcerias globais, indicadores e uma estrutura para acompanhamento e revisão. Estes objetivos deverão orientar as políticas nacionais e as atividades de cooperação internacional nos próximos quinze anos (ONU, 2015).

Para existir uma sociedade internacional sustentável seria necessário fazer ajustes em todo o mundo. Um destes ajustes é abandonar a lógica de crescimento tradicional e colocar em prática o processo de redução de emissão de gases de efeito estufa aumentando as fontes de energias renováveis.

A gestão sugerida pelo Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia de Portugal é uma proposta de âmbito nacional, mas de aplicação local, com quatro Eixos Estratégicos de intervenção (Portugal, 2015):

Eixo 1 – Inteligência e competitividade: onde visa estimular a tecnologia, a criação de empregos, e a industrialização através de estratégias de parcerias a nível regional.

Eixo 2 – Sustentabilidade e eficiência: o principal objetivo é a regeneração urbana baseada no aumento do dinamismo do mercado de arrendamento da habitação social; na fomentação da qualidade, integração e legibilidade dos espaços públicos; na diminuição da intensidade carbônica da mobilidade urbana e estímulo da integração entre o urbano e sua envolvente rural.

Eixo 3 – Inclusão e capital humano: visa aumentar a inclusão social com estruturação comunitária e de vizinhança, valorizar o capital humano através do incentivo do empreendedorismo, fomentar a cultura e despertar a responsabilidade de cada cidadão perante as escolhas particulares de estilo de vida.

Eixo 4 – Territorialização e governança: neste eixo o foco é fomentar o envolvimento da população nas decisões de planeamento de âmbito municipal e regional; informar de modo transparente os diagnósticos, contextos e custos das políticas públicas e reforçar o trabalho de rede entre cidades com cooperações nacionais e internacionais.

Na Recomendação sobre a Paisagem Urbana Histórica, resolução adotada no relatório da Comissão Europeia em 2011, a UNESCO (2011) considera que o desenvolvimento sustentável de qualquer cidade implica a conservação dos recursos existentes, a proteção ativa do património urbano e a sua gestão de modo sustentável.

3.2 - Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS)

A ENDS foi aprovada pela resolução de Conselho de Ministros nº 109/2007 de 20 de agosto de 2007 e alterada em 2010. Este documento visa orientar o processo de desenvolvimento de Portugal através de uma perspectiva de sustentabilidade e, em articulação com os demais planos e programas em vigor, atrair a iniciativa dos cidadãos e dos diversos agentes económicos e sociais. Estes princípios baseiam-se em oito itens que têm como objetivo

melhorar a qualidade de vida nas cidades, enquanto asseguram sua viabilidade existencial.

São eles:

1. Desenvolver espaços urbanos que estimulem o caminhar, com a diminuição da largura das ruas a serem atravessadas, de modo a garantir a segurança e o conforto do pedestre. Criar espaços públicos adequados à convivência e ao relaxamento;
2. Priorizar redes de ciclovias e ciclofaixas com desenhos de vias que propiciem conveniência e segurança a todos os usuários, principalmente para os ciclistas. Providenciar estacionamento seguro para as bicicletas e oferecer a opção da existência de algumas com uso público;
3. Criar sistemas compactos de ruas e caminhos através de redes com alta permeabilidade para pedestres e ciclistas, em espaços abertos para estimular esses modais;
4. Prover transporte coletivo de alta qualidade com a garantia de serviço de transporte frequente, rápido e direto. Implantar os pontos de ônibus mais próximos dos locais de moradia, de trabalho e serviços;
5. Planejar o uso misto do espaço urbano, mesclando áreas de moradia, de comércio e de serviços. Oferecer parques e atividades de lazer ao ar livre, em diversos espaços públicos, em toda a zona urbana;
6. Estabelecer correspondência entre densidade urbana e capacidade do sistema de transporte; ou seja, adaptar o sistema de transporte à densidade;
7. Criar regiões compactas, coesas e bem conectadas, de modo a reduzir a expansão desenfreada e focar no desenvolvimento de áreas já ocupadas ou adjacentes a elas. Fazer coexistir no mesmo espaço, trabalho e moradia para evitar deslocamentos desnecessários;
8. Promover mudanças como a redução da oferta de estacionamento visando desestimular o uso de automóveis particulares.

Para isso se concretizar, será necessário ultrapassar as referências antigas da cidade moderna, através de novas leituras e entendimento do conjunto das relações funcionais existentes nos espaços urbanos. Uma cidade sustentável, na maioria das vezes, nasce a partir de mudanças extremas, de modo lento e contínuo. Como esse “modelo” é relativamente novo, a maioria das cidades não se desenvolveu sob esse conceito.

Existem alguns atributos que caracterizam uma cidade sustentável, tais como: existência de planejamento adequado; boa gestão; consciência política tanto da população quanto dos governantes; participação popular; economia responsável; compromisso com valores humanos; respeito com o ambiente e, principalmente ações implantadas localmente com a visão global do sistema. Ressalta-se a importância da compreensão de que o local constitui um todo integrado onde as prioridades essenciais surgem das relações entre as partes do sistema urbano.

Para Magalhães (1997), as cidades de média dimensão podem ser consideradas como “mais fáceis” de se tornarem sustentáveis, pois oferecem melhor qualidade de vida. Perde-se menos tempo nos deslocamentos, as pessoas têm mais contato com a natureza, mais tranquilidade e segurança, melhor qualidade do ar e mais tempo para o relacionamento social.

As metas estipuladas na Agenda 2030 devem ser acompanhadas por um conjunto de indicadores para que governos, sociedade civil e empresas revejam as suas ações e prioridades em favor de um novo modelo de desenvolvimento capaz de “recolocar” a humanidade no planeta.

Para Campos (2005), alguns indicadores podem ajudar a avaliar o nível de sustentabilidade urbana. Entre eles pode-se citar: nível da utilização do solo, nível de acessibilidade, tipo de mobilidade, raio de ação flexível para os equipamentos públicos, forma como é feita a separação física do tráfego pedonal do rodoviário, relação entre largura de vias e alturas de edifícios, nível de promoção de estacionamento para automóveis, grau da promoção do aumento dos espaços abertos, quantidade ofertada de percursos, para além do nível de criação e desenvolvimento de espaços públicos de convívio.

Para Vasconcellos (2011), as três principais vertentes para definir o nível de sustentabilidade numa cidade são obtidas ao se observar: a “representação técnico-material da cidade”, “a cidade como espaço da qualidade de vida” e “a reconstituição da legitimidade das políticas urbanas”. A primeira, traz o conceito da cidade em sua continuidade material de estoques e de fluxos; ou seja, a cidade sustentável será aquela que, para uma mesma oferta de serviços, minimize o consumo de energia fóssil e de outros recursos materiais, de forma a explorar ao máximo os fluxos locais e a reduzir os

desperdícios. Na segunda, surgem componentes não mercantis da vida cotidiana e cidadã da população, mais ligada aos usos e às práticas urbanas, onde se pode afirmar, ou negar, que a cidade tem qualidade de vida. Por fim, a terceira vertente está diretamente ligada aos conjuntos de políticas públicas, os quais favorecem o diálogo e as negociações dando mais legitimidade às políticas urbanas.

A insustentabilidade, segundo Vasconcellos (2011), é a incapacidade das políticas urbanas adaptarem a oferta de serviços urbanos à quantidade e à qualidade das demandas sociais, o que provoca um desequilíbrio entre as necessidades da população e os meios de satisfazê-las, tanto na demanda por serviços urbanos quanto nos investimentos de redes de infraestruturas.

3.3 - Agenda 21 local

Constitui um importante instrumento de planejamento para a construção de sociedades sustentáveis, que concilia as questões ambientais, sociais e econômicas. Não se pode considerar como um documento de governo, mas sim como um fórum permanente, que deve ser implementado em cada município.

Em Évora, a seção plenária de abertura foi no dia 27 de maio de 2010. Os principais objetivos eram: economia local forte e viável; comunidades socialmente justas e inclusivas; comunidades com participação e governação, além de comunidades capazes de enfrentar as adversidades. Foi feita uma análise SWOT, a partir do resultado dos inquéritos recolhidos em todas as comunidades concelhias e verificou-se entre os principais pontos fortes: a segurança; os espaços verdes, os de lazer e de convívio e a boa qualidade de vida. Entre os pontos fracos foram constatados: os problemas de mobilidade (muito trânsito, pouco estacionamento e transporte público com problemas), a ainda fraca qualidade e manutenção das vias (falta de passeios e áreas de circulação pedonal), além dos problemas nas questões de segurança, com a falta de áreas verdes, de lazer e de convívio. A partir da compilação dos dados anteriores, a cidade foi dividida em território de maior qualidade, território de potencialidades e território de menor qualidade. Foram também eleitos, por participação popular, os 13 maiores desafios a serem vencidos. Entre eles estavam: criar um Concelho gerador de desenvolvimento e valorizador do património; requalificar, regenerar, proteger e vivificar o Centro Histórico e envolvente; reestruturar a mobilidade;

implantar acessibilidade e transportes sustentáveis. Todos os temas foram trabalhados por grupos, mas, aparentemente, muito pouco foi executado e atualmente nada é encontrado na Câmara Municipal. Foi vislumbrado o problema, desenvolvido um plano de ação e houve falha na implantação do mesmo.

Para Espenica (1997), o desenvolvimento sustentável deve garantir a manutenção dos sistemas ecológicos e dos sistemas essenciais à vida humana. Este autor salientou que o modo de alcançar o desenvolvimento com estas características ainda é uma incógnita, afinal cada caso deve ter uma solução particular.

4 - Espaços Abertos Públicos

Segundo Costa (2015), o espaço aberto público é, por definição, toda a área exterior não edificada, de livre acesso e uso coletivo.

Para entendermos melhor o conceito de espaço aberto público urbano contemporâneo e da sua mobilidade recorreremos, de modo sucinto, à história das cidades ocidentais europeias, região da área em estudo, e à evolução dos seus espaços abertos públicos, seguindo-se a sua classificação tipológica atual.

4.1 - Breve evolução histórica

Nas cidades da antiguidade clássica, os espaços abertos eram organizadores do espaço urbano; as vias determinavam os traçados, a *ágora*, na Grécia, ou o *fórum*, em Roma, eram o centro político, cultural e comercial: um espaço de encontro e vivência, normalmente rodeado de edifícios públicos; Segundo Benevolo (1993) estes espaços eram sinônimo de convivência, cultura, comércio e lazer.

Com o declínio do império romano, os mulçumanos, através da expansão do Islão, conquistaram o Oriente mediterrâneo até à Índia, todo o Norte de África, a Sicília, a Sardenha e quase toda a Península Ibérica. Com a mudança do sistema cultural, as cidades perdem a complexidade da cidade clássica. A cidade mulçumana é caracterizada pela pouca relação social em espaços abertos públicos, pois defende o caráter reservado e secreto da vida familiar. Segundo Benevolo (1993), as ruas eram estreitas, com aproximadamente 2,30m (regra de Maomé), e formavam um labirinto de vias tortuosas e, por vezes, cobertas.

Entre os séculos VIII e XV, o império muçumano perdeu seu poder na Península Ibérica para novos reinos cristãos. Segundo Arruda (1993), o período da História Ocidental entre os séculos V e XV é conhecido como a Idade Média. Esta nomenclatura foi dada pelos humanistas e intelectuais da época do Renascimento nos séculos XV e XVI.

A cidade medieval perde a importância, que anteriormente tinha, porque o sistema feudal era um sistema essencialmente agrário (Arruda,1993). As cidades que conservaram algum prestígio tinham a função de comércio e/ou defesa (Simplício, 2017 b).

De acordo com Benevolo (1993), a cidade fortificada da Idade Média, a qual se denomina burgo, é insuficiente para acolher a nova população de migrantes camponeses. Com o êxodo rural, no final da idade média, a cidade cresce de modo a extrapolar o recinto amuralhado e estas áreas passam a ser conhecidas como subúrbios. Com este crescimento foi, por vezes, necessário construir uma nova muralha, de modo a abrigar os subúrbios e as outras instalações como igrejas, e novas praças de comércio.

A cidade medieval pode ser caracterizada como orgânica e sem planejamento. Os espaços abertos públicos são, na sua maioria, ruas, largos e praças, terreiros e adros de igrejas e mercados (rossios). As vias eram feitas para andar a pé ou com animais de carga e serviam de circulação e acesso aos edifícios. As ruas e os largos eram, geralmente, resultantes das construções. Quanto às praças dividiam-se, geralmente, de acordo com a sua função: mercado ou igreja. A sua localização na estrutura urbana também era diferente, a praça da igreja era mais central, enquanto a do mercado era periférica. (Guedes, 2013 e Simplício, 2017 b).

Por volta do final do século XV, a dinâmica da civilização europeia muda radicalmente. Esta mudança foi causada, inicialmente, pela conquista de Constantinopla pelos turcos e com o conseqüente deslocamento das principais rotas comerciais do Mar Mediterrâneo para o Oceano Atlântico. Posteriormente, a descoberta de metais preciosos na América proporcionou um grande desenvolvimento econômico na Europa (Arruda, 1993).

A cidade renascentista, século XV e XVI, não desenvolve muito o urbanismo e, por vezes, aparenta com a cidade medieval porque a cidade renascentista foi uma criação mais no campo intelectual do que no real. Apesar disto, pequenas alterações no interior das velhas cidades foram feitas; estas alterações consistiram, basicamente, na abertura de algumas

ruas novas, na construção de edifícios solenes e uniformes e, sobretudo, na criação de novas praças, mais regulares, para a colocação de algum monumento de destaque, tais como a estátua de um rei ou de um príncipe (Guedes, 2013). O arquiteto italiano e humanista, Alberti (1404 – 1472), no seu tratado *De re aedificatoria*, defende que as principais ruas deveriam ser amplas, retas, e todas com edifícios da mesma altura de ambos os lados (Guedes, 2013). Este modo de ver a cidade foi, posteriormente, utilizado na reconstrução de Lisboa após o terremoto de 1755 pelo então Primeiro-Ministro de Portugal, o Marquês de Pombal. A praça deixa de ser um espaço sem forma ou por estar na zona da igreja ou do mercado, para se tornar um espaço com forma definida e destinada a ser um espaço de convívio, ou propositadamente desenhado para exaltar o poder.

Na cidade barroca, os estudos teóricos do renascimento que se baseavam na harmonia geométrica, e principalmente na percepção visual em forma de perspectiva, foram os principais fundamentos das intervenções urbanas em novas vias e praças. Destaca-se como o diferencial da mentalidade barroca: organizar o espaço de modo a torná-lo contínuo. Os espaços abertos públicos urbanos continuavam a ser as vias, largos e praças, mas as árvores passaram também a serem utilizadas ao longo das vias principais, por razões funcionais, climáticas e estéticas. As formas dos espaços abertos públicos urbanos mudaram com o passar do tempo, mas as funções não mudaram muito.

No século XVIII, segundo Benevolo (1997), o crescimento demográfico exacerbado, provocado pela revolução industrial e pelo êxodo rural transforma radicalmente a distribuição da população no território. Verifica-se, então, carência de novos locais de fixação da população. Na ausência de planeamento urbano adequado, as pessoas que abandonavam o campo e migravam para as cidades ocupavam todos os espaços vazios disponíveis dentro dos bairros antigos ou na periferia. Esta situação repentina resultou na multiplicação de novos bairros clandestinos, extensos e desordenados em redor dos núcleos urbanos existentes.

A cidade industrial é caracterizada pelo congestionamento, pela insalubridade, pela falta de sistema de abastecimento de água, esgotos e coleta de lixo (Benevolo, 1997).

Surgem, então, vários conceitos de cidade ideal, ao longo do séc. XIX. As primeiras soluções para os problemas da cidade industrial eram ligadas a questões higienistas e sociais, de

modo a garantir o reestabelecimento da saúde através da criação de espaços abertos e verdes para toda a população (Alves 2009 e Benevolo, 1997).

Paralelamente a esta ideia surgem alguns urbanistas que, em negação à organização da cidade industrial, defendem a implantação de hierarquização das vias e zoneamento nas cidades. Como exemplo, Georges-Eugène Haussmann (1804 – 1891) que foi o escolhido por Napoleão III para fazer a renovação urbana de Paris, em estilo Barroco. Foram rasgadas, na cidade, novas avenidas de modo a criar perspectivas aos monumentos, alterando completamente o traçado original da cidade. Foram implantadas, também, infraestruturas e equipamentos urbanos para atender a demanda da população, tais como: abastecimento de água, esgotos, hospitais, transportes públicos e parques. (Alves, 2009 e Benevolo, 1997)

Em oposição às ideias anteriores destacamos os urbanistas, ditos culturalistas, que defendem uma mistura funcional através da regeneração dos centros históricos e a necessidade de uma rede de espaços verdes (Alves, 2009). É de referir o arquiteto austríaco Camillo Sitte (1843 – 1903), que se baseando em três objetivos escreveu o livro “Construção das Cidades Segundo seus Princípios Artísticos”. Estes objetivos eram: primeiro, uma reforma no planejamento e ordenamento das cidades modernas, nomeadamente menor regularidade e recuperação das cidades antigas. Segundo, uma mudança no modo como os espaços abertos públicos eram tratados e que tinham como consequência uma perda de identidade, principalmente as praças que, segundo ele, haviam perdido também a função de espaço de encontro e vivência; terceiro, sugere vias mais orgânicas na cidade, pois a monotonia da retilinearidade das ruas e avenidas não permitia às pessoas a surpresa das sucessões visuais que existem em traçados curvilíneos (Alves, 2009).

Destacamos também o urbanista inglês Raymond Unwin (1863 – 1940) que também defende a importância dos locais de encontro e vivência em níveis diferentes: um à escala dos bairros e outro da cidade, mas ambos com identidade bem definidas. Defende ainda que alguns pontos focais na cidade, também chamado de nós, devem ser cuidadosamente pensados para preservar a vivência neles. Outro fator defendido por ele é a necessidade de limitar o crescimento das cidades através de um cinturão verde que pode ser para produção e lazer (Alves, 2009 e Guedes, 2013).

Em 1858, o arquiteto norte-americano Frederick Law Olmsted (1822 – 1903) foi convidado a projetar um espaço aberto público no coração de Nova York. A ideia inicial do Central Park era garantir a igualdade social. Em sua concepção, o espaço aberto público deveria ser acessível a todos os cidadãos, independentemente da classe. Paralelamente, este espaço seria o “pulmão” da cidade. Esta ideia foi revolucionária pois foi inovadora, onde o espaço poderia ter mais de uma função (ambiental, contemplação, permanência). Defendia também que os espaços públicos abertos eram peças essenciais no sistema urbano. Mais tarde desenvolve o conceito da interligação entre os parques urbanos, através de corredores verdes.

A partir da criação, em 1928, dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, o pensamento urbanista progressivo é amplamente divulgado. Segundo a Declaração de La Sarraz¹², ao urbanismo interessam tanto as aglomerações urbanas quanto os vilarejos rurais (Guedes, 2013). Os urbanistas modernos defendiam que a organização das cidades deveria partir do zoneamento das funções: habitação, trabalho e lazer. Mas de modo a uni-las deveria juntar-se uma quarta: a circulação.

A cidade moderna é caracterizada como uma cidade fragmentada pelo zoneamento, espaços abertos públicos, por vezes sem uso e pela forte presença do automóvel.

Na década de 70 iniciam -se críticas à cidade moderna quanto aos seus problemas, principalmente os das periferias, tais como falta de equipamentos urbanos, falta de segurança e pobreza de qualidade dos espaços abertos. A sociedade percebe que necessita recuperar os valores que a cidade perdeu voltando a planejá-la com continuidade através de seus espaços abertos públicos.

A cidade contemporânea é, naturalmente, o somatório de toda a sua evolução. A diversidade de funções dos seus espaços abertos públicos não é totalmente compreendida por sua população. Para resolver esta situação a cidade deve ser pensada como um todo e

¹² Declaração de La Sarraz, com a assinatura de vinte e quatro arquitetos representando a França; a Suíça; a Alemanha; a Holanda; a Itália; a Espanha.; a Áustria e a Bélgica, onde assumiam a ênfase na construção, e não a arquitetura, como a “atividade elementar do homem, intimamente ligada à evolução e ao desenvolvimento da vida humana”

solucionada localmente, ao nível do bairro, visando melhorar a qualidade de vida da população.

4.2 - Tipologias de espaços abertos

Segundo Costa (2015) podemos dividir o espaço aberto público em dois tipos distintos: o **espaço de circulação**, reservado a movimentação de pessoas e de veículos, e o **espaço de permanência**, que é essencialmente um lugar de estar, urbano, de permanência, onde ocorre a apropriação, por parte das pessoas e suas atividades, podendo ser pavimentados ou mesmo espaços permeáveis não pavimentados. Este conceito é válido, mas não podemos considerá-lo como completo e abrangente, uma vez que os espaços de permanência podem ser de circulação e que os de circulação podem permitir a permanência. Além dos descritos acima, também podem ser classificados como: de **lazer e recreação**, de **contemplação** ou de **preservação ou conservação**. Podem ainda desempenhar várias funções, simultaneamente.

Para Magalhães (1997), o espaço público é onde se vive em comunidade. É por meio dele que se vive a cidade. No espaço público, os percursos e os marcos situados ao longo do mesmo desempenham um papel fundamental, porque têm significados culturais que representam a sociedade que o vivencia, bem como a situação existencial geral. A autora defende que este é um conceito global e deve ser estudado como tal. Segundo o conceito da paisagem global, tanto o espaço urbano, incluindo o suburbano, como o rural, as infraestruturas e os equipamentos, fazem parte de um todo e dele são indissociáveis (Telles, 1997). Este conceito será abordado mais adiante nos sistemas de espaços abertos.

Segundo Costa (2015), o espaço público é aquele de representação da sociedade e da sua cultura, onde a sociedade se torna visível, do uso coletivo, da solidariedade, do direito à acessibilidade, da mobilidade para todos, da justiça, da coesão social, do encontro e do intercâmbio. É também nestes espaços que as relações entre as pessoas, o poder e a cidadania se materializam e se expressam.

A cidade pode ser entendida como um espaço público. Nela acontecem os encontros e as relações, o desenvolvimento das atividades individuais e coletivas, o convívio e as trocas entre os diversos grupos que compõem a heterogênea sociedade urbana. Portanto, o

espaço público está diretamente relacionado com a formação de uma cultura agregadora e compartilhada entre os cidadãos. Essa concepção reflete o descrito por Lynch (1981), quando afirma que a estrutura do espaço público apresenta diferentes tipologias e características físicas e também estabelece diferentes relações com as pessoas.

O objetivo em todos os espaços públicos é o de se tornarem locais possuidores de uma identidade clara, podendo exercer um papel importante para o bem-estar individual e coletivo, pois são onde a vida da comunidade acontece e onde a diversidade cultural se expressa. Pode-se dizer que a identidade de uma cidade pode também ser definida por seus espaços públicos, pela combinação de elementos, tais como tipos de pavimentos, mobiliários urbanos, ornamentos, vegetação e suas relações complexas, o que dá origem à imagem do lugar. Espaços abertos públicos bem definidos permitem que as pessoas se orientem nele colaborando para a construção do sentimento de identidade destas pessoas com a cidade, o que pressupõe a existência de um sentimento de pertencer ao mesmo (Magalhães, 1997). Esta mesma autora afirma que as capacidades de orientação e de identificação com um espaço estruturado, onde houve alterações da imagem e da escala devido a intervenções malconduzidas, resultam na perda do “espírito do lugar”. Espaços públicos bem constituídos provocam maior atratividade a mais pessoas refletindo assim espaços mais criativos, democráticos, saudáveis e seguros.

Costa (2015) sugere que o espaço público é, simultaneamente, um espaço físico, simbólico e político, onde a sua imagem, a sua qualidade arquitetônica, os seus fatores socioculturais, políticos e ambientais determinam a qualidade do mesmo, sendo também determinantes para definir uma estrutura urbana coerente, harmoniosa e legível, ou seja, a identidade do lugar.

Espaços públicos bem planejados podem gerar igualdade social. Quando são inadequados, mal projetados ou apropriados por somente um determinado grupo, a cidade se torna cada vez mais segregada. O resultado é uma cidade dividida, onde as relações sociais são frágeis e as tensões constantes e, onde a mobilidade social e as oportunidades econômicas são desiguais. Segundo Lamas *In* Guedes (2013),

Se a rua é um lugar para circular, a praça é um espaço de estar, de encontro, de acontecimentos, de práticas sociais. Espaços que se criaram acidentalmente por alargamento da estrutura urbana ou simplesmente

vazios, que foram usados apropriados com o passar do tempo, não se podem assimilar ao conceito de praça, porque nunca foram pensados como tal¹³.

Segundo Machado *et al* (2008), o espaço público e as pessoas que o ocupam estabelecem uma relação de troca baseada nos contextos sociais, culturais e econômicos onde estão inseridos, de modo a assegurar que os espaços construídos não sejam algo externo ao indivíduo, mas internalizado.

Para Batista e Matos (2014), referenciando Lynch, afirmam que quando há uma estrutura urbana legível e coerente é possível a produção de uma imagem clara, repleta de significados e de memórias coletivas entre grupos sociais e entre estes e a cidade.

Percebe-se que, em muitas cidades, as praças e as ruas têm perdido progressivamente a sua identidade enquanto espaço público e local de interação social devido à forte presença do automóvel, tanto em circulação como estacionado. Mas como “medir” a qualidade de um espaço urbano?

Segundo Brandão (2008), existem critérios e parâmetros que contribuem para a qualidade do espaço público, sendo o mais importante deles: a identidade. O espaço público urbano deve representar a centralidade local, as funções e vivências quotidianas da população, estando ainda relacionado com os elementos simbólicos e evocativos das memórias identitárias. Para o autor, esta identidade é formada a partir de várias perspectivas essenciais ao modo de analisar a cidade, tais como:

Perspectiva morfológica: até ao séc. XX, os espaços públicos se baseavam no traçado, garantindo uma relação direta entre os edifícios e a rua ou praça. Após o aparecimento do automóvel deu-se uma ruptura; e atualmente é defendida a ideia da rua como matriz do espaço público;

Perspectiva visual e perceptiva: as imagens mentais que as pessoas têm da cidade, tanto referentes à legibilidade do tecido urbano, quanto à orientação e à representação do espaço, podem ter variações do sentido cultural e estético. Mas como nem todos os

¹³ GUEDES, F. P. **Sistemas urbanos abertos**: o limiar entre o espaço público e privado. Dissertação de mestrado em Arquitectura da Universidade Lusíada de Lisboa. Lisboa, 2013. Página 67.

espaços podem ser considerados lugares excepcionais, a qualidade genérica do espaço também pode ser considerada identitária;

Perspectiva vivencial e funcional: experiências como o conforto, a tranquilidade e o envolvimento são sentidas nos espaços que proporcionam vida coletiva e, contraditoriamente, também são sentidos o anonimato, a privacidade e a salvaguarda da intimidade de cada pessoa nos mesmos lugares. Um fato importante é o aspeto temporal da utilização deste espaço, que contribui também para exercer a sua funcionalidade;

Perspectiva social e cultural: o espaço e as suas características físicas influenciam as atividades e comportamentos ali desempenhados. As necessidades psicológicas de segurança, sentido de pertencer, expressão estética e comunicativa são saciadas quando há inclusão na esfera pública;

Perspectiva econômica e legal: o ambiente urbano é cheio de vitalidade quando há circulação de pessoas e fluxos econômicos. Quando a vizinhança tem a garantia das propriedades legais, o uso do solo é misto (comércio, serviços e residência), aumenta a sensação da população de que o espaço público pertence a todos.

Um parâmetro muito relevante para o estudo e que deve ser considerado para determinar a qualidade de um espaço público aberto é a **acessibilidade** e a **mobilidade** (Brandão, 2008) sendo estas, o foco deste estudo. A existência destas características nos espaços abertos públicos promove a interligação de áreas através da livre movimentação, de modo a atender as expectativas e as necessidades das pessoas, sem que haja exclusões, para usufruírem a cidade. Acreditamos que estas características, para além da determinação da qualidade do espaço, proporcionando integração no contexto da malha urbana, também colabora para a sustentabilidade. Esta colaboração pode ser percebida em quatro sentidos: primeiro, economicamente, uma vez que aumenta o fluxo de pessoas e possibilita maior consumo; segundo, socialmente, pois promove equidade no usufruto do espaço; terceiro, ambientalmente, uma vez que a garantia da acessibilidade não aumenta o impacto existente; o quarto, culturalmente, pois promove o acesso às áreas com maior significado e identidade cultural.

Costa (2015) destaca que o real motivo da falta de qualidade dos espaços é o da concepção de espaços desumanizados advindos dos processos de industrialização. Concordamos com a autora quando diz que com o aumento de vias exclusivas para veículos houve um desincentivo e uma redução de circulação pedonal, assim como dos contínuos essenciais da estrutura ecológica ambiental e cultural das cidades.

Enquanto que Neves (2010), refere que os fatores que resultam numa maior ou menor qualidade dos espaços públicos abertos são a política, tais como planos e as ações governamentais e civis, favoráveis ou desfavoráveis; a multiplicidade de perfis dos usuários destes espaços, e a adequação da configuração física espacial. Para a autora tudo isto é determinante na utilização dos espaços públicos e resulta na qualidade e na identidade do lugar. Acreditamos que as considerações de Neves (2010) e de Costa (2015) são complementares, porque as políticas públicas direcionaram para a valorização do uso do automóvel em detrimento do deslocamento pedonal, mas não é só isso. A qualidade do espaço aberto público é resultante de todo o processo histórico vivenciado. É difícil generalizar qual é o fator determinante para a qualidade de um espaço. Acreditamos que vários são os fatores determinantes da identidade e da qualidade, mas que as pessoas são fundamentais.

Landim (2014) defende que o pedestre é uma peça essencial para a revitalização dos espaços urbanos no contexto da sustentabilidade urbana e, por isso, sugere a existência de uma rede de percursos pedonais acessíveis, fundamental para o desenvolvimento econômico, social e ambiental da cidade.

Em seu estudo, em 1961, Jane Jacobs (2011) critica a perda de “diversidade” das novas urbanizações produzidas em grande escala, relativamente à heterogeneidade das cidades de crescimento natural; isto é, a cidade tradicional. Para ela a diversidade é entendida como algo relacionado com a multiplicidade dos tipos de: edificações, espaços públicos e atividades neles praticadas, contemplando também o caráter social, tanto em termos econômicos quanto étnicos, isto é a vitalidade do local. A autora também aborda o problema das urbanizações, tais como a articulação espacial de alguns bairros com os bairros vizinhos recomendando, em alguns casos, quadras mais curtas, pois são fundamentais para incentivar a circulação pedonal.

Já para Kevin Lynch, também na década de 60, a cidade deve ser olhada de modo a valorizar tanto os elementos físicos que a constituem, quanto os elementos móveis. Este autor afirma que:

*"os elementos móveis de uma cidade e, em especial, as pessoas e suas atividades, são tão importantes quanto as partes físicas estacionárias"*¹⁴.

A imagem da cidade Lynchiana é desenvolvida a partir de mapas mentais elaborados por meio de entrevistas com os habitantes. Este autor constata que a maioria das pessoas vivencia o espaço público da cidade por meio do seu sistema viário. A partir disso, fica claro que a predominância visual das vias evidencia a sua importância como rede.

Para os dois últimos autores referenciados, as componentes espaciais que determinam a qualidade dos espaços são entendidas como: a forma e a organização espacial dos lugares, a constituição arquitetônica da envolvente, a intensidade de ligações entre outros espaços abertos públicos, por meio da ocorrência de interligações, a relação entre largura e altura dos espaços livres, a largura dos passeios, a sua relação com a via, ou seja, a escala.

As partes da cidade mais integradas espacialmente são, conseqüentemente, mais oxigenadas, ou seja, são aquelas com maior vitalidade e com mais pessoas utilizando e vivenciando o espaço. Por isso Costa (2015) afirma que os espaços públicos abertos devem fazer parte de um sistema no qual se incluem as redes pedonais que interligam a cidade como um todo. A autora ainda defende que a leitura destes espaços deve ser feita pelos usuários de modo contínuo, pois é essencial para garantir a identificação com o lugar, e a sua vivência. Essa continuidade pode ser conseguida através da acessibilidade e da mobilidade urbana.

Segundo um estudo no Rio de Janeiro, citado por Holanda et al (2012), um fator que contribui para a vitalidade dos espaços urbanos é o das características das edificações circundantes a estes. A maneira como as edificações estão implantadas e a forma como configuram seus muros e cercas em relação às ruas podem influenciar diretamente na vitalidade desses espaços. No estudo, é observada a existência de espaços abertos positivos e negativos. Os considerados positivos são aqueles que possuem um formato

¹⁴ LYNCH, K. **A Imagem da Cidade**. Tradução: Maria Cristina Tavares Afonso. Edições 70. São Paulo, 2000. Página 73.

distinto, definido e legível; isto é, coerentes e bem entendidos pelos usuários, tais como as vias que são delimitadas com comércio ou residências e praças que convidam a permanência nelas, quer seja pela escala humana quer pelo uso de vegetação. Isto confirma a noção das relações descritas nos estudos de Jacobs e Lynch, pois para Holanda *“et al”* (2012), *os edifícios rodeiam os espaços abertos, o que contraria a maneira como muitos pensam, que os espaços abertos rodeiam os edifícios*. Na figura 20, observam-se as três tipologias estudadas pelos autores.

A primeira (a): edificações exclusivamente residenciais, é onde há maior relação entre o interior e o exterior. Para o pedestre, a sensação de estar próximo de outra pessoa é maior, devido à quantidade de janelas existentes.

A segunda (b): é a construção típica da arquitetura modernista de Le Corbusier, torres com espaços verdes à volta, que tanto pode ser residencial como de serviços. Para o pedestre, esse espaço com pouco significado gera a não identificação e a insegurança.

A terceira (c): corresponde a edificação de uso misto, onde o piso térreo é comércio e a torre pode ser residencial ou de serviços. O pedestre sente mais relação entre o interior e o exterior que na situação anterior e também pode ser mais atrativo pelo tipo de uso no piso térreo.

A pesquisa concluiu que para os pedestres que seguem nos passeios, os locais com mais sensações de relações, de presença de vida, de maior segurança e urbanidade, são os mais atrativos e, conseqüentemente, os que possuem mais vitalidade, primeiramente a situação (a), depois a situação (b) e por último, a situação (c).

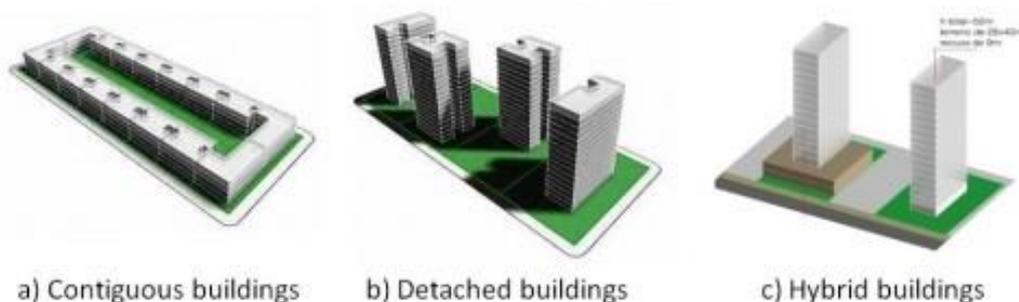


Figura 20 - Diferentes tipologias arquitetônicas e suas relações com o espaço público aberto. Fonte: Holanda et al (2012).

Verificamos que a pesquisa descrita acima vem reafirmar parte das teorias de Sitte e Unwin (Alves, 2009), que defendiam a mudança no modo como os espaços abertos públicos estavam sendo tratados pelos urbanistas progressivos, cuja consequência mais sentida era a perda de identidade. Para além disto, alertavam para a importância dos locais de encontro e vivência.

4.3 - Espaços abertos nos centros históricos

Segundo a UNESCO (2011), os centros históricos são conjuntos históricos urbanos, que foram construídos ao longo de gerações e estão entre as manifestações mais abundantes e diversas do patrimônio cultural comum, constituindo um testemunho crucial do trabalho e das aspirações da humanidade através do tempo e do espaço.

Na Carta de Petrópolis, apresentada no 1º Seminário Brasileiro para Preservação e Revitalização de Centros Históricos em 1987, centro histórico é definido como espaço que concentra testemunhos culturais de uma cidade. Não pode ser considerado um espaço estático, porque está em constante formação, e engloba também as atividades de seus habitantes e os valores produzidos no passado e no presente (IPHAN, 1987). Acreditamos que essa definição está incompleta, pois como visto inicialmente, toda a cidade vive constantes transformações. Entretanto, Costa (2015) e Neves (2010), complementam dizendo que o centro histórico é um núcleo central, berço da urbanização, também compreendido como um espaço vivo, simbólico que diferencia e dá identidade à cidade. Também afirmam que é resultante de constantes transformações, nas quais as marcas do tempo se fazem presentes em construções e em elementos que expressam valores estéticos e históricos.

Os espaços abertos públicos, mais comumente encontrados nos centros históricos são os da cidade tradicional: as ruas, os largos e as praças. As ruas são os elementos essenciais no centro porque é através delas que se tem acesso a comércios, a outros espaços abertos públicos e aos espaços privados. Os largos são trechos das ruas que se alargam e são resultado das construções orgânicas das cidades, intencionalmente ou não. As praças com suas funções de mercado ou religioso são, por excelência, locais de encontros sociais (Lamas, 2000). Estes espaços abertos públicos são onde a vida da sociedade acontece e onde a diversidade cultural se expressa.

Ao longo das últimas décadas tem sido verificada grande transformação nos centros de muitas cidades. São observados comumente: o esvaziamento dos centros urbanos e o conseqüente envelhecimento da população residente; a alteração do uso do solo, que passou de habitacional misto para comércio e serviços; o custo da manutenção das casas antigas e a oferta de habitação mais estruturada e com preços reduzidos nas periferias.

Existem inúmeros fatores que contribuíram para o declínio e para a degradação dos centros históricos. No entanto, Costa (2015) defende que um dos maiores aspectos que se verificou foi a priorização do veículo em detrimento do transporte público e dos deslocamentos pedonais. O automóvel ocupou as ruas, tornando-as perigosas para os pedestres havendo prioridade no planejamento urbano para esse modo de locomoção, marginalizando os demais.

Outro aspecto que tem contribuído para a desvalorização dos espaços públicos no centro histórico é o do atual modelo social. A sociedade moderna estabeleceu excessiva valorização do novo e do utilizável, desdenhando assim de lugares relacionados com a ideia de “velho” ou antigo. Porém, estes elementos históricos e culturais têm atraído algumas pessoas e turistas que valorizam a história e a identidade. Sem dúvida, as causas descritas colaboraram para a desertificação humana dos centros; mas existem outras tais como, o alto valor do solo que atrai usos mais compatíveis com o mercado imobiliário, como serviços e comércios (Simplício, 2017 a). Ainda a restrição de espaço nos centros faz com que as pessoas se mudem para áreas mais espaçosas, tanto para residirem como para instalarem empresas e comércios.

Em contrapartida, Costa (2015) afirma que a singularidade dos centros históricos é a base para atração das mais diversas atividades destacando-se o turismo como um fator de dinamismo da economia local e do seu desenvolvimento que, se bem planejado, pode voltar a atrair as pessoas para o centro das cidades.

Em relação às infraestruturas viárias, Costa (2025) considera que os centros históricos são pouco adequados para o uso do automóvel, visto que a maioria das ruas são estreitas, sinuosas, sem muito espaço para circulação e estacionamento de veículos; afinal, a maioria desses centros foram pensados num contexto de cidade pedonal.

Todos estes fatores, nomeadamente o excesso de automóveis, o atual modelo social, o mercado imobiliário e a falta de espaço, constituem problemas para a conservação da qualidade do centro histórico, de modo a interferir em sua identidade e singularidade. Ao analisá-los, percebe-se que o pedestre é essencial para a revitalização destes espaços urbanos. No contexto de sustentabilidade urbana, a existência de uma rede de percursos pedonais contínua, acessível e bem definida é importante para garantir a segurança e a vitalidade socioeconômica de uma cidade.

As intervenções em centros históricos não devem colocar em risco os valores arqueológicos, históricos, arquitetônicos e ambientais que caracterizam esses lugares. Devem, portanto, seguir um conjunto de aspectos, de forma a potenciar a atratividade que valoriza a especificidade cultural e patrimonial, conforme descrito na Carta de Washington (IPHAN, 1987). Estes valores que devem ser preservados são os que conferem caráter histórico à cidade e o conjunto dos elementos materiais e espirituais que determinam a sua imagem urbana, nomeadamente:

a) a forma urbana definida pelo traçado das ruas e pelo parcelamento dos terrenos;

b) as relações entre os diferentes espaços urbanos: espaços construídos, espaços livres, espaços verdes;

c) a forma e o aspecto dos edifícios (interiores e exteriores) definidos através da sua estrutura, volume, estilo, escala, materiais, cor e decoração;

d) as relações entre a cidade e o ambiente envolvente natural ou criado pelo Homem;

e) as diferentes funções da cidade, adquiridas ao longo da sua história. Qualquer agressão a estes valores comprometeria a autenticidade da cidade histórica.¹⁵

Magalhães (1997) defende que a preservação dos elementos históricos de uma cidade é muitas vezes entendida como um obstáculo à revitalização das estruturas urbanas apresentando-se como uma forte condicionante às futuras intervenções. A autora ainda

¹⁵ Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN. Cartas Patrimoniais. Site: portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226. Visitado em janeiro de 2018. Carta de Washington.

considera, ao citar Lynch, que as alterações que se realizam nestes lugares não devem copiar os elementos do passado, mas devem considerar aquilo que é indispensável conservar; deve-se intervir com sensibilidade num ambiente que já existe, preservar a sua imagem forte, resolver as consequências das dificuldades de percepção e fazer sobressair as estruturas e a individualidade desses lugares.

Para além disso, a UNESCO (2011) considera que, para proteger o património natural e cultural, deve ser enfatizada a necessidade de integrar as estratégias de conservação, gestão e planeamento urbano nos processos de desenvolvimento local e que a implementação de uma abordagem baseada na paisagem ajudará a manter a identidade urbana.

4.4 - Sistema de espaços abertos

Em todas as aglomerações urbanas as vias, os largos, as praças, os quintais, os jardins privados e públicos, além dos parques, são essenciais para a vida coletiva e individual de cada cidadão e formam o sistema de espaços abertos. (Queiroga e Benfatti, 2007). Portanto, é importante compreender que estes espaços devem ser entendidos como um conjunto inseparável de relações entre os fixos e fluxos; ou seja, deve-se considerar sempre os inertes (construídos), as pessoas e suas atividades.

Para Costa (2015), a cidade também é constituída por um sistema de redes de espaços de uso coletivo onde são permitidos o passeio e o encontro, através da sua apropriação pelas pessoas. Estes espaços coletivos organizam e estruturam a cidade tanto no âmbito físico da expressão coletiva como da diversidade sociocultural. Oliveira e Freire (2014) afirmam que esses espaços abertos, públicos ou privados preservam a continuidade natural preexistente e proporcionam às pessoas uma importante função ecológica e emocional.

No entendimento de Queiroga e Benfatti (2007), em qualquer que seja a cidade, das menores às maiores, a identificação do seu conjunto de espaços abertos constitui um importante fator para a análise, o diagnóstico, a proposição e a gestão destes espaços.

As vias devem ser consideradas como um elemento articulador entre as localidades e essencial para a mobilidade. São consideradas formadoras da estrutura urbana e da sua representação. Contudo, alamedas, praças e parques também têm a função de prover aos

seus usuários áreas com funções ecológicas, sociais e de lazer; ou seja, são fundamentais proporcionadores de qualidade de vida. Complementando este conceito, Queiroga e Benfatti (2007) afirmam que o sistema de espaços abertos urbanos apresenta relações de conectividade entre múltiplos sistemas, tais como: a circulação, a drenagem, as atividades de lazer, o convívio coletivo, a memória e a conservação ambiental, entre outros, justapondo ou sobrepondo os mesmos.

As infraestruturas construídas, tais como vias e sistemas de drenagem são essenciais, mas deve-se considerar com igual importância os espaços abertos, tais como parques e galerias ripícolas, pois desempenham um papel fundamental para o equilíbrio do ambiente, para além dos serviços sociais e econômicos.

Para Quintas e Curado (2010), os espaços abertos urbanos devem ser tratados em conjunto, numa estrutura coerente, em vez de serem geridas e organizadas de forma isolada. A sua associação numa organização, sistema ou rede é conhecida por diversas designações, como “estrutura verde” ou “estrutura ecológica”; entretanto, ao nível internacional, a denominação mais utilizada é “green structure”, cuja definição não equivale unicamente às áreas verdes (“green areas”), mas sim a uma estrutura física que é parte integral do território.

Para o arquiteto paisagista Gonçalo Ribeiro Telles os espaços urbanos edificados e os espaços abertos, agrícolas ou naturais devem constituir “corredores” contínuos. Os espaços verdes, tais como parques, jardins, vias arborizadas e galerias ripícolas devem abranger as áreas necessárias ao funcionamento dos ecossistemas naturais em que se pode incluir os agrícolas e de recreio e os de conservação da Natureza (Telles, 1997).

Em Portugal, a Estrutura Ecológica (EE) constitui um instrumento de sustentabilidade ecológica da paisagem e da qualidade de vida das populações. Segundo Cabral (1980), a estrutura ecológica deve ser um sistema contínuo, de modo a permitir a funcionalidade e o desenvolvimento dos ecossistemas naturais. Assim garante-se a circulação natural da água, a conservação do solo vivo, a regulação das brisas locais, do conforto climático e a proteção da vegetação natural e seminatural, ou seja, a estabilidade ecológica do território. A Estrutura Ecológica Urbana (EEU) deverá se basear nos mesmos princípios: continuidade, acerto ecológico e paisagístico, meandrização e atividade biológica.

A estrutura ecológica é fundamental no planeamento e na gestão do território. Por força do Decreto Lei nº 380/99 de 22 de Setembro de 1999, esta deve ser implementada em todas as escalas do planeamento em Portugal.

Neste sentido, Magalhães (1997) afirma que a cidade e o campo não são espaços separados; fazem parte do mesmo ecossistema, se complementam e são necessárias as duas partes para a EEU funcionar, expressando a ideia de *continuum naturale*. A mesma ideia é defendida por Telles (1997), pois sob o ponto de vista da paisagem global, as infraestruturas construídas e os espaços abertos, as edificações e os vazios entre elas, fazem parte de um todo, e devem ser indissociáveis, com o intuito de formar um sistema único e contínuo, o *continuum naturale* (Cabral, 1980).

Através de estudos realizados no Centro de Estudos de Arquitectura Paisagista do Instituto Superior de Agronomia (ISA) da Universidade de Lisboa, Magalhães (2007) desenvolveu uma metodologia de interpretação e de intervenção na paisagem que denominou “Sistema-Paisagem”. Este sistema é constituído por três grandes componentes: ecologia, cultura e semiótica. Os dois primeiros componentes podem ser sintetizados em subsistemas: estrutura ecológica e estrutura cultural, mas a autora refere que relativamente ao terceiro componente ainda se está a estudar a melhor forma de espacializá-lo. A estrutura ecológica é constituída pelos elementos biofísicos; ou seja, é formada por elementos naturais vivos ou inertes, enquanto que a estrutura cultural é constituída por sistemas construídos.

Para Telles (1997), os espaços urbanos edificados e os espaços abertos, produtivos ou de recreio, devem formar “corredores” contínuos e interligados, também conhecidos como corredores verdes. Estes devem conter áreas necessárias ao funcionamento dos ecossistemas naturais, incluindo áreas de produção, de lazer e de conservação. Magalhães (1997) complementa o conceito afirmando que os espaços verdes urbanos podem ser ainda o suporte para o deslocamento entre as diferentes zonas da cidade, o que permite aos usuários, ao mesmo tempo que se deslocam, recuperarem o ânimo através do sossego e da contemplação da natureza.

Calhau (2013), afirma que os corredores verdes são elementos de ligação entre fragmentos de áreas verdes no espaço urbano. A autora menciona também que, para além da

importância para os ecossistemas urbanos, os corredores verdes têm potencial para o lazer e podem fazer parte de um sistema de mobilidade alternativa.

A partir das afirmações de Telles (1997), Magalhães (1997) e Calhau (2013) podemos dizer que os corredores verdes possuem funções ecológicas e funções socioculturais. Então, pode-se elencar algumas vantagens nestes corredores verdes urbanos.

Quanto as suas funções ecológicas:

- Melhoria da qualidade da água e do ar, podendo também contribuir com o aumento da quantidade de água. Os corredores verdes podem ser entendidos como filtros urbanos;
- Aumento de área para plantas e animais de modo a contribuir para a biodiversidade do local;
- Preservação do solo com a redução dos riscos de cheias e erosão;
- Fomentação de áreas florestais;
- Contribuição para menor amplitude térmica local através de áreas sombreadas;

Quanto as funções socioculturais:

- Valorização estética do espaço urbano;
- Criação de espaços de lazer que contribuem para um equilíbrio psíquico da população;
- Criação de percursos que interligam várias áreas da cidade, motivando assim os deslocamentos de modos suaves, não motorizados;
- Atratividade turística e conseqüentemente melhoria econômica.

Para Calhau (2013), os corredores verdes podem ser divididos quanto à sua tipologia. Os corredores verdes associados a linhas de água – como o próprio nome diz, são aqueles que seguem os cursos d'água; os corredores verdes associados às linhas de cumeada – são os que ficam nos topos dos morros; os corredores verdes de ligação sem ocupação urbana – são os que interligam matas ou florestas em zonas rurais; e corredores verdes de ligação com ocupação urbana – são os que interligam áreas verdes urbanas. Estes últimos são os que mais contribuem para o aumento de áreas verdes urbanas e que promovem a mobilidade e podem ser apenas alinhamentos arbóreos ao longo de vias.

A implantação de corredores verdes é incentivada através da Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS). Este documento visa promover uma política de conservação da natureza e da biodiversidade de modo a conter a redução e fragmentação dos habitats; propõe também a proteção de espécies ameaçadas e a valorização das paisagens. Tudo isto de forma articulada com as políticas agrícola, florestal, de desenvolvimento urbano e económico e de obras públicas. Os objetivos desta estratégia são garantir uma política de gestão de qualidade do ar em defesa da saúde pública, em particular nos centros urbanos e nas zonas com forte concentração industrial, e proteger os ecossistemas naturais e florestais do País (Portugal, 2008).



Fonte: Autora - 2018

Parte II

Contributo para o Estudo de Caso:
cidade de Évora

“Aproveitando os incentivos do meio e os recursos do seu génio, o alentejano faz milagres. A própria paisagem sem relevo o estimula. Faltava ali o desenho e a arquitectura, que nas outras províncias existem na própria natureza. Pois bem: concebeu ele o desenho e a arquitectura. **E, na mais rasa das planícies, ergueu essa flor de pedra e de luz que é Évora!**”

Miguel Torga, “O Alentejo” in Portugal
Coimbra, 1950, pág. 118

5 - Enquadramento e definição da área de estudo

5.1 - Enquadramento Geográfico

Évora é uma cidade portuguesa, capital do Distrito de Évora, na região do Alentejo, com aproximadamente 56 mil habitantes. Ela é a única cidade portuguesa que é membro da “*Rede de Cidades Europeias mais Antigas*”. Considera-se que seja a maior cidade do Alentejo e o principal aglomerado urbano da região. É o quinto município mais extenso de Portugal, com 1.307,08 km² de área. Sendo este subdividido em 12 freguesias, entre elas União das freguesias de Évora (São Mamede, Sé, São Pedro e Santo Antão); União das freguesias de Bacelo e Senhora da Saúde; e União das freguesias de Malagueira e Horta das Figueiras são urbanas; Canaviais é periurbana e as demais são rurais¹⁶.

O município é limitado a norte por Arraiolos, a nordeste por Estremoz, a leste pelo Redondo, a sudeste por Reguengos de Monsaraz, a sul por Portel, a sudoeste por Viana do Alentejo e a oeste por Montemor-o-Novo.



Figura 21 - Localização distrito, concelho e freguesias Fontes: Wikipédia, Portugal-verdesgaio.blogs.sapo.pt e ahbvevora.pt.

5.2 - Enquadramento Histórico

A cidade de Évora possui um rico e variado patrimônio cultural, construído e paisagístico. Para o historiador Túlio Espanca (1913 - 1993) os primeiros documentos escritos referentes

¹⁶ São Bento do Mato; São Miguel de Machede; União das freguesias de São Manços e São Vicente do Pigeiro; Torre dos Coelheiros; União das freguesias de Nossa Senhora da Tourega e Nossa Senhora de Guadalupe; União das freguesias de São Sebastião da Giesteira e Nossa Senhora da Boa Fé; Nossa Senhora da Graça do Divor; e Nossa Senhora de Machede.

à cidade de Évora são do século I, onde Plínio descreve nos seus documentos, o aglomerado de Eborá Cerealis como um ponto fortificado importante, anterior ao período de domínio romano (Simplício, 2017 b).

Estrategicamente localizada, já que a cidade se situava num ponto alto de separação de três bacias hidrográficas importantes e simultaneamente no cruzamento de várias estradas militares, a sua posição favoreceu o interesse militar romano. A cidade adquiriu importância regional, visto que levava no nome a honra que o Imperador Júlio César atribuiu à cidade, no século I da era Cristã – *Eborá Liberalitas Julia* (Simplício, 2017 b).

Após a queda do Império Romano, a cidade sofreu um longo período de domínio visigótico e árabe; foi nesse período que a sua importância diminuiu, apesar de se manter um centro económico e militar importante. Pouca coisa se sabe sobre essa época. Sabe-se, no entanto, que a cidade então designada como Elbora ou Erbora continuou provavelmente a ser sede de diocese e manteve a existência de uma casa da moeda onde se cunhava moeda de ouro e prata (Ribeiro, 1986).

O primeiro monarca português elegeu a cidade num centro estratégico e político importante concedendo-lhe foral em 1166, e estabelecendo nela a sede da Ordem Militar de São Bento de Calatrava, que mais tarde se transformou em Ordem de Avis. Durante a Idade Média, a cidade era formada por duas partes distintas: a cidade, contida pela muralha romana e a periferia, de expansão livre até meados do século XIV, quando a construção de uma nova muralha possibilitou a integração de toda a cidade (Ribeiro, 1986).

No século XVI, a cidade foi escolhida para prolongadas temporadas do rei e sua respectiva corte, o que promoveu a construção do Paço Real, Palácio de D. Manuel, bem como inúmeros palácios e casas solarengas de residência de nobres, conventos, igrejas, colégios e outros edifícios de grande valor arquitetónico. Esta época foi o auge de riqueza e importância política, económica, cultural e artística que a cidade já teve (Ribeiro, 1986 e Simplício, 2017 b).

Em 1986, com base na harmonia desses diversos estilos datados ao longo do tempo, a UNESCO inseriu Évora na lista de cidades inscritas como Património Cultural da Humanidade. Esta inscrição surgiu na sequência de um processo de levantamento e de organização da candidatura iniciado pelas instituições do poder local, e posteriormente

apoiado pelos cidadãos. Até ao presente, a salvaguarda deste património tem sido periodicamente monitorizada pelas instituições envolvidas, com o intuito de preservar a condição da cidade e as suas especificidades culturais e paisagísticas.

5.3 - Enquadramento Biofísico

Porque tanto o clima quanto os desníveis influenciam a caminhada, optamos por fazer referência apenas a estes elementos biofísicos. O clima da cidade é tipo mediterrânico, segundo a Classificação climática de Köppen-Geiger. Apresenta a pluviosidade máxima no inverno e mínima no Verão, com precipitação média anual de 627mm. A temperatura média anual é de 15.8 °C e uma média de 2.772,3 horas de luz solar anualmente. Nos meses de julho e agosto é comum que a temperatura atinja mais que 30°C durante as tardes, enquanto que durante os meses de inverno, a temperatura pode aproximar de 0°C (IPMA, site).

A altitude dominante no concelho varia entre os 200 e os 400 metros, enquanto que na zona urbana, varia, mais precisamente, entre 238 e 276 metros. A cidade intramurada está numa zona com maior declividade quando comparada com as demais zonas urbanas, pois encontra-se variações de altitude de até 30 metros.

Pelos dados verifica-se que ambos são favoráveis a prática da caminhada.

5.4 - Síntese da Humanização

Em solo urbano, o uso se divide conforme quadro abaixo:

Tabela 3 - Uso do solo urbano em Évora Fonte: Câmara Municipal de Évora, 2011

Tipologia do uso	Área (ha)
Habitacional	465
Indústria	111
Terciário	25
Equipamentos	118
Verde Urbano	29
Total	748

A cidade de Évora, em particular o seu Centro Histórico, sofreu perda de população; em 2001 a população residente era de cerca de um terço da de 1960, apesar de ter sofrido crescimento, de modo global.

Quanto à economia, a região Alentejo apresenta diversas atividades, tais como: a agricultura; a pecuária; a florestal; as relacionadas com a exploração geológica e mineira; as agro indústrias; a indústria aeronáutica; as indústrias criativas e da cultura e turismo. Este último é baseado na riqueza do património natural, paisagístico e cultural (CCDR Alentejo, 2017).

Nota-se que é um concelho fortemente terciário, importante nas atividades ligadas à Administração Pública, com destaque para os serviços de saúde, decorrentes da condição de capital de Distrito.

5.4.1 - Tecido urbano

A cidade de Évora é caracterizada pela presença de duas partes distintas: uma dentro da muralha do século XIV, com uma morfologia de cidade tradicional, com ruas sinuosas e estreitas e a presença de largos e praças. A outra, fora da muralha, com características de cidade contemporânea; vias mais largas, com rotatórias (rotundas) e bairros com origens, idades e características diferentes. De modo geral, o traçado urbano de Évora é radiocêntrico, ou seja, há um núcleo central correspondente à cidade muralhada com ruas circulares e radiais que foram construídas à volta do ponto central inicial, correspondente à cidade romana. Esta é uma característica típica das cidades medievais. Quando se observa a morfologia, em detalhe, percebe-se que há vários traçados distintos, ao nível dos bairros.

Os modos de locomoção dentro da zona urbana são muito diversificados, mas se nota a presença de muitos automóveis, tanto na “cidade tradicional” como na “cidade contemporânea”. A cidade é bem servida de infraestruturas.

Segundo o arquiteto paisagista Gonçalo Ribeiro Telles, as infraestruturas que são necessárias à circulação de pessoas e bens devem constituir uma rede que proporcione os benefícios da civilização a todas as pessoas em qualquer que seja o local (Telles, 1997).

A nível rodoviário, a cidade é servida pelas seguintes rodovias de acesso: A6 - Via que liga Lisboa a Madrid e tem dois nós de ligação à cidade (Nascente e Poente); EN 114 – estrada nacional que interliga Évora e Montemor; IP 2 - rodovia que interliga a cidade de Bragança e a região do Algarve pelo interior do país; EN 18 – estrada nacional que interliga Évora e Estremoz; EN 18 – estrada nacional que interliga Évora e Beja; EN 254 – estrada nacional

que liga Évora a Redondo; EN 256 – estrada nacional que interliga Évora e Reguengos; EN 380 – estrada nacional que liga Évora a Alcáçovas; R 254 – rodovia que liga Évora a Viana do Alentejo, e R 114-4 – rodovia que liga Évora a Arraiolos, conforme observa-se na figura 22:



Figura 22 - Principais vias de acesso a cidade de Évora. Elaboração: autora

O transporte ferroviário faz-se por comboio (trem) em linha eletrificada, que liga Évora a Lisboa e ao resto do país pelo serviço Intercidades.

A cidade dispõe também de um Aeródromo Regional, com pista asfaltada e iluminada, onde funcionam vários serviços, incluindo uma escola de paraquedismo. O aeroporto internacional mais próximo é o Aeroporto Internacional Humberto Delgado em Lisboa, a cerca de 132 km de distância da cidade.

5.5 - Estrutura Ecológica

Nesta análise foram consideradas, especialmente, as zonas adjacentes às linhas de água, os solos de elevado valor ecológico e a vegetação natural e seminatural presente na área de estudo.

De modo geral, a estrutura ecológica municipal contribui para o equilíbrio da paisagem, para a preservação da estabilidade das estruturas biofísicas e para a proteção e valorização dos recursos naturais e culturais. É de fundamental importância para a gestão territorial porque caracteriza a paisagem; ou seja, é um instrumento indispensável para o Plano Diretor Municipal. A cidade de Évora pode tirar proveito de toda a estrutura ecológica para melhorar a mobilidade urbana e a qualidade de vida.

Para Telles (1997) os espaços revestidos com vegetação e com solo permeável, são essenciais na cidade porque permitem a alimentação dos lençóis freáticos e desempenham, conjuntamente com os espaços públicos abertos, um importante papel cultural, pois atuam na melhoria da paisagem urbana.

Magalhães (1997) complementa quando afirma que, para além do aspecto acima referido, é importante salientar que as linhas de água, bem como suas áreas adjacentes, constituem elementos da paisagem com potencialidades únicas para a criação de locais de lazer e para a requalificação das áreas de expansão urbana.

A valorização dos espaços não edificados como património, revela o seu carácter multifuncional associado à produção, seja agrícola ou silvícola, à proteção, ambiental ou patrimonial, e ainda, ao recreio e lazer. Como forma de inter-relacionar a “cidade e o campo”, através dos sistemas rurais e naturais e dos vazios urbanos, formam um *continuum naturale e culturale* (Batista e Matos, 2014)

5.6 - Definição da área de estudo

A área é formada por um eixo viário e os espaços públicos abertos interligados a este eixo, conforme figura 23.

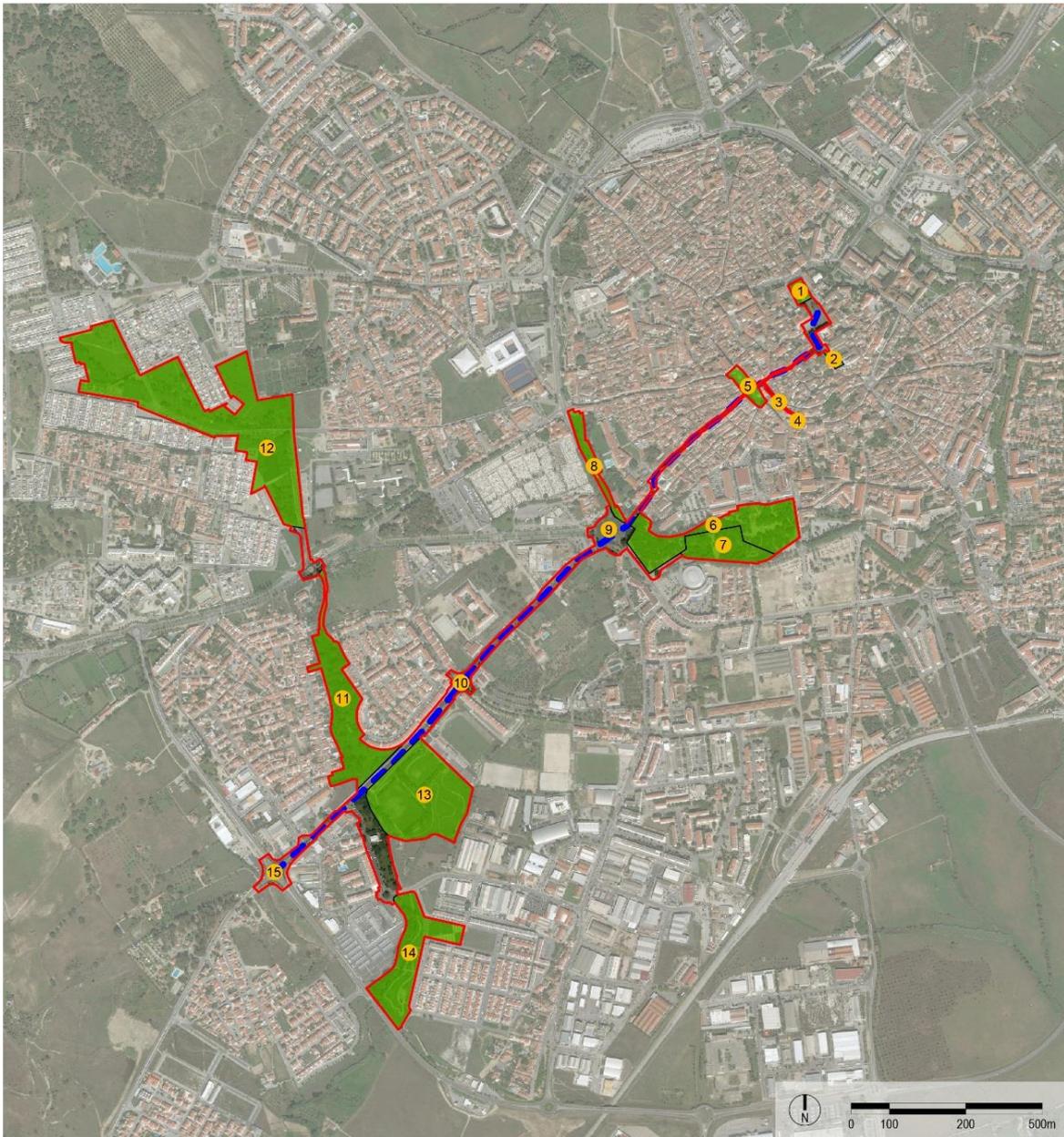


Figura 23 - Área de estudo (eixo viário e espaços públicos abertos adjacentes). Elaboração: Mariana Pereira e Rafael Pereira, 2018

Legenda:



Eixo viário



Limite da área em estudo

Espaços públicos abertos:

1

Jardim de Diana

2

Largo de D. Miguel de Portugal

3

Rua Alcáçova de Baixo

4

Largo São Vicente

5

Praça do Giraldo

6

Jardim Público

7

Parque Infantil

8

Jardim da Muralha

9

Rotunda do Raimundo

10

Rotunda do Lusitano

11

Parque da Ribeira da Torregela

12

Parque da Malagueira

13

Complexo Desportivo e Évora

14

Parque do Bairro do Moinho

15

Rotunda da Circular

O eixo é formado pelo Largo do Conde de Vila Flor, Largo do Marquês de Marialva, Rua Cinco de Outubro, Rua do Raimundo e Estrada das Alcáçovas (EN 380) até a Rotunda da Estrada Circular de Évora, conforme imagens a seguir. Todas estas são de nossa autoria e tiradas em 2018.



Figura 24 - Largo do Conde de Vila Flor



Figura 25 - Largo do Marques de Marialva



Figura 26 - Rua Cinco de Outubro



Figura 27 - Rua do Raimundo



Figura 28 - Estrada das Alcáçovas (EN 380)

E os espaços públicos abertos interligados a este eixo são: Jardim de Diana, Largo de D. Miguel de Portugal, Rua da Alcárcova de Baixo, Largo São Vicente, Praça do Giraldo, Jardim Público, Parque Infantil, Jardim da Muralha, Complexo Desportivo de Évora, Parque da ribeira de Torregela, Parque do bairro do Moinho e Parque da Malagueira, conforme mostram as imagens a seguir. Todas estas são de nossa autoria e tiradas em 2018.



Figura 29 - Jardim de Diana



Figura 30 - Largo de D. Miguel de Portugal



Figura 31 - Rua da Alcárcova de Baixo



Figura 32 -- Largo de São Vicente



Figura 33 - Praça do Giraldo



Figura 34 - Jardim Público



Figura 35 - Parque Infantil



Figura 36 - Jardim da Muralha



Figura 37 - Complexo Desportivo de Évora



Figura 38 - Parque da ribeira de Torregela



Figura 39 - Parque do bairro do Moinho



Figura 40 - Parque da Malagueira

A escolha da área de estudo foi, inicialmente, o eixo viário, quase retilíneo, que interliga o centro da cidade, área rica em patrimônio histórico, à área periurbana, com atividades agropecuárias. Este eixo passa por uma área rica em espaços abertos com vegetação privados e públicos. A partir deste recorte da cidade, pôde-se estudar a mobilidade e sua relação com os espaços abertos e a importância para garantir a sustentabilidade. Interessante salientar que esta área de estudo é também caracterizada pela heterogeneidade de espaços. A parte intramurada é caracterizada pela existência da cidade tradicional com largos, praças, vias estreitas e curvas, onde a densidade de edificações é grande, podendo considerar-se o centro cultural da cidade. Enquanto que a parte extramuros caracteriza-se como cidade contemporânea, onde as vias são largas, a densidade construtiva é menor e há muitos espaços intersticiais entre bairros que nasceram de modos e em épocas diferentes.

6 – Mobilidade na Área de Estudo

6.1 - Contextualização

Como foi referido na contextualização no capítulo 5, a área em estudo possui características distintas quanto à morfologia da cidade. Os modos de locomoção dentro da zona urbana são muito diversificados, mas se nota a presença de muitas pessoas e automóveis a circularem, tanto na “cidade tradicional” como na “cidade contemporânea”. Com o intuito de melhorar a fluidez do trânsito veicular e organizar os estacionamento,

principalmente no centro histórico, Évora beneficiou de várias intervenções urbanas entre os anos de 1981 e de 2011. Foram 15 planos, todos com a pretensão de reabilitação urbana e melhoria na dinâmica dos espaços. O primeiro, em 1981, denominado Plano de Recuperação do Centro Histórico, teve como objetivo recuperar o tecido urbano e preservar o património histórico-cultural. Em 2008, o Estudo de Enquadramento Estratégico para a área do Centro Histórico de Évora, teve como objetivo a reabilitação e revitalização urbana do centro histórico. De igual modo, em 2011, o Programa Acrópole XXI, também teve como objetivo a revitalização do centro histórico (Simplício, 2017 b). Apesar de existirem várias intervenções urbanas, as mesmas dificuldades são apontadas nos vários planos; isto significa que as medidas e ações para concretizar os objetivos não foram implementadas de acordo com o previsto. O Centro Histórico tem poucos residentes, cerca de 7 mil (Silva, 2016), e existem muitos edifícios em deterioração do estado de conservação, cerca de 600 (Câmara Municipal de Évora, 2006). As intervenções de melhoria do espaço público aberto e das infraestruturas não foram suficientes para resolver o abandono do centro, mas contribuíram para a melhor integração do Centro Histórico com o resto da cidade e dos bairros entre si (Simplício, 2017 b).

O controle da mobilidade em cidades tradicionais tem que ser tanto uma decisão política para a conservação do espaço urbano e de seu carácter, como um investimento na qualidade de vida dos atuais e futuros residentes. Assim, é evitada a deterioração do espaço local através de uma nova organização da mobilidade baseada na redução do uso do automóvel, incentivando o uso do transporte público e o deslocamento pedonal. Com esta medida, as memórias e histórias presentes nos elementos construídos e nas edificações poderão ser preservadas por muito mais tempo (Costa, 2015). No entanto, ainda segundo Costa (2015), tem-se verificado resistência face à implementação dessas medidas, com argumentos contrapostos a favor do livre acesso ao local, como um fator de intensificação do comércio. Contudo, algumas experiências noutras cidades de Portugal, tais como Lisboa, Guimarães e Vila Real demonstram que a restrição de veículos motorizados, em algumas ruas dos centros históricos, não implica na diminuição de visitação por parte do turismo, nem o movimento comercial nesses lugares. Perante isto, é necessário analisar, com cautela, o controle da mobilidade na cidade tradicional de Évora

de modo a assegurar o acesso dos residentes, dos transportes de apoio e ainda garantir a conservação do carácter urbano e do património cultural existente.

O espaço urbano de Évora pode, na nossa perspectiva, passar a ser visto com outro olhar: a cidade é de todos e para todos. Uma cidade só tem garantida a mobilidade dos seus habitantes se estabelecer medidas para um transporte mais acessível e deve-se apoiar na concepção de um desenho urbano mais integral, com o mínimo de barreiras, que apresente harmonia entre infraestruturas, espaços abertos, oferta de transportes coletivos e distribuição de estacionamento adequados.

Quando estudado o desenho das vias da cidade, fora da muralha, nota-se que há muita comunicação entre as vias dentro do mesmo bairro. Contudo, por vezes, para ter acesso a um bairro adjacente ao qual nos encontramos, é necessário percorrer uma distância considerável para acessar o bairro vizinho, tal como sair com o veículo do bairro Vila Lusitano para chegar ao bairro da Torregela. Esta “barreira” invisível atrapalha a mobilidade na cidade. Quando os acessos são diretos e fáceis há um estímulo, mesmo que inconsciente, do não uso de veículos. Esses acessos mais diretos devem ser feitos através do uso dos espaços intersticiais da cidade, criando-se maior fluidez e oxigenação nos bairros e, conseqüentemente, na cidade. Se, para chegar ao destino, for mais fácil ir sem carro, há um estímulo imperceptível e muito eficaz, do incentivo do caminhar e do uso de bicicletas, skates e patins.

Em várias áreas da cidade nota-se que caminhos alternativos são criados pelos próprios pedestres, pois transitam por percursos mais rápidos. O ideal é criar percursos rápidos e agradáveis. Quando se olha atentamente a malha urbana de Évora, detectam-se muitos vazios subutilizados que poderiam ser melhor explorados.

O modo pedonal desempenha um papel fundamental no sistema de mobilidade urbana porque é o modo mais inclusivo, tendo em vista uma partilha eficiente e socialmente responsável do espaço de circulação (IMTT, 2011 b). Segundo European Concept for Accessibility, cerca de 50% dos deslocamentos urbanos tem menos de 3 km (CE, 2015). Assim, como o deslocamento pedonal é particularmente adaptado a curtas distâncias, constitui uma alternativa válida sobre os modos de transportes motorizados na cidade tradicional. Com base nisto, muitas cidades têm promovido medidas integradas para

promover a mobilidade pedonal, sobretudo nos seus centros históricos, de modo a tornar o espaço urbano mais agradável e mais humano, ou seja, um local de convivência, segurança e lazer para os diferentes grupos de pessoas.

Estas medidas encontram-se estabelecidas em planos – os Planos de Mobilidade Municipal, que segundo a Câmara Municipal, o Plano de Mobilidade Municipal de Évora ainda está em fase de elaboração; no entanto como dito no capítulo 1 da primeira Parte desta dissertação, as Diretrizes Nacionais para a Mobilidade determinam que a cidade de Évora deva possuir um plano.

6.2 - Tecido e Malha Urbana

6.2.1 - Análise do desenho viário da cidade

Como referido anteriormente, no capítulo 5, de modo geral o traçado urbano é radiocêntrico, o que proporciona algumas vantagens neste tipo de desenho, tais como, os deslocamentos das periferias até ao centro são rápidos, podem ser diretos e são bem adaptados ao relevo, evitando assim vias muito íngremes.

Estudos sintáticos têm encontrado correlações entre o movimento de pedestres e as configurações viárias. Isso significa que a posição e a distância de um espaço em relação aos outros espaços da malha urbana são dois dos principais determinantes da quantidade de pedestres que passam por ele e, ainda, que as relações entre as vias, também determinam a sua vitalidade. Portanto, a vitalidade de uma via é influenciada pela posição que ela ocupa na malha; isto é: tudo depende do quão perto ou distante um espaço está de outros, e também o quão “central” ele é em relação aos espaços. Por isso, é ou não utilizado como caminho entre os lugares de origem e destino (Holanda *et al*, 2012).

Conforme se pode verificar na figura 41, observa-se como a área de estudo se relaciona com quase toda a zona urbana através das principais vias que interligam os bairros e as ruas internas dos mesmos.

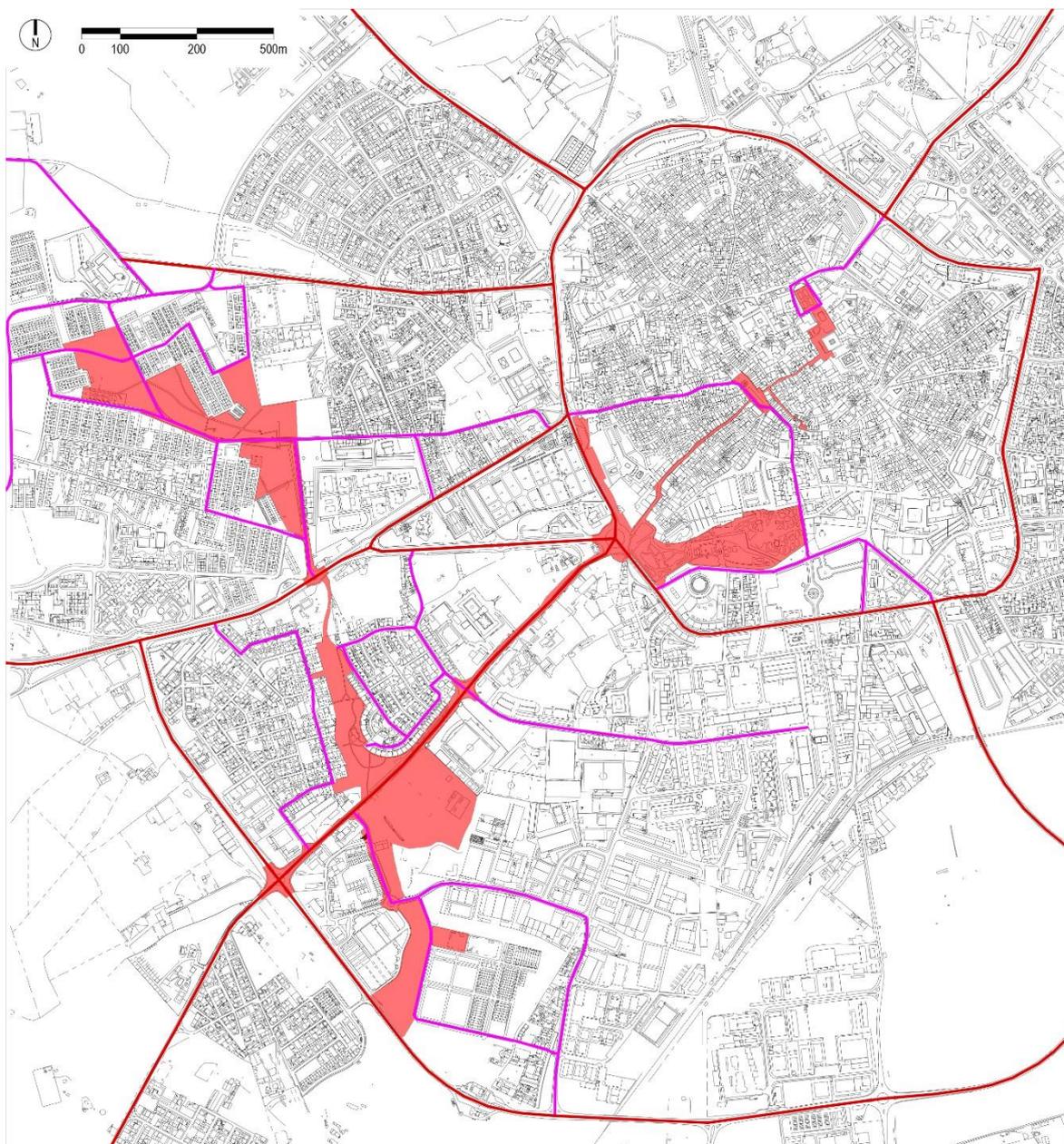
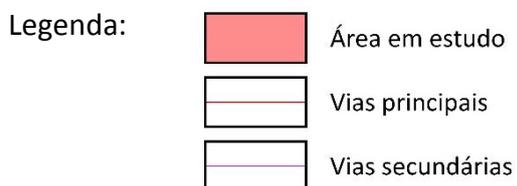


Figura 41 - Relação da área de estudo com as demais áreas da cidade, através das principais vias da cidade. Elaboração: Mariana Pereira e Rafael Pereira, 2018



6.2.2 - Percursos pedonais existentes e referenciados no Município

Os percursos de Évora constituem uma rede de vários itinerários que se iniciam na zona urbana e se estendem até o limite do concelho. Implantada sobre a ferrovia desativada, a ecopista é um percurso bastante utilizado na prática desportiva e de atividades físicas;

existem outros caminhos, um deles é um percurso ao longo do aqueduto. Todos estes percursos destinam-se a ser percorridos a pé ou com meios de transporte não motorizados. Ao todo, os percursos possuem mais de 100 km.

Nenhum dos percursos pedonais referenciados está inserido na área de estudo; contudo, é importante haver interligação entre eles. Na figura 42, observa-se a área em estudo e sua relação com os percursos já estabelecidos e divulgados pela Câmara Municipal de Évora.

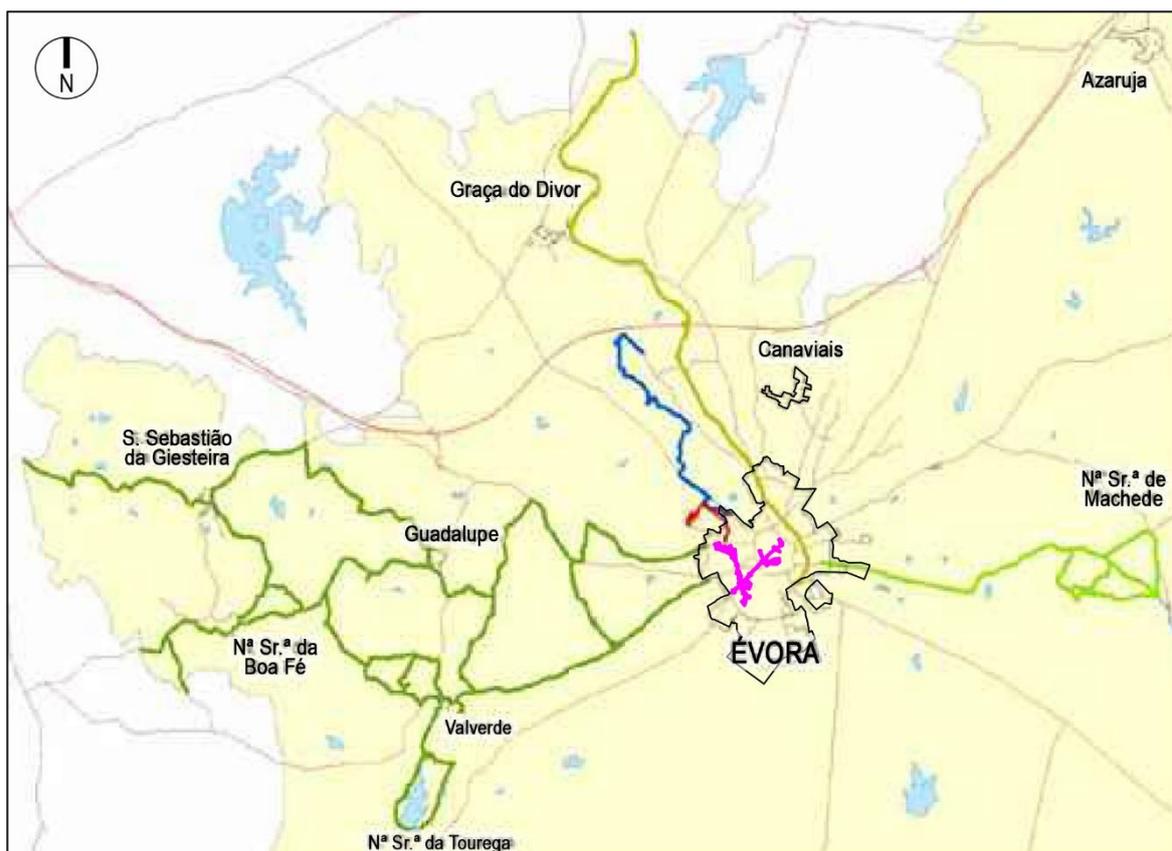
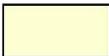
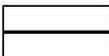
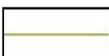


Figura 42 - Relação dos percursos ambientais de Évora com a área de estudo, 2018 Fonte: www.evora.net/percursos/

Legenda:

	Concelho de Évora		Percursos de Monfurado
	Limite da zona urbana de Évora		Percurso da Água da Prata
	Área em estudo		Percursos do Alto de S. Bento
	Ecopista Ramal Évora-Mora		Caminhos do Degebe

Existem também os percursos cicláveis - ciclovias de Évora - além dos percursos citados anteriormente. A autarquia investiu na promoção de uma mobilidade mais sustentável quando construiu quatro ciclovias urbanas que interligam alguns bairros periféricos e o

centro histórico. Destes quatro, um está parcialmente incluído na área de estudo - a ciclovia das Alcáçovas. Este inicia-se na EN 380, próximo da Rotunda do Raimundo e termina em frente ao parque de campismo de Évora; a maioria do percurso é unidirecional nos dois passeios da via e percorre 2.594m. Da observação no local verificou-se que a ciclovia é mais usada pelos pedestres por ter um pavimento em concreto. A maioria dos ciclistas que transitam pela via, fá-lo na pista de rolamento. Talvez porque a ciclovia inicia e termina nela mesma, não tendo havido uma preocupação em interligá-la a qualquer espaço aberto, ou via conforme figura 43.

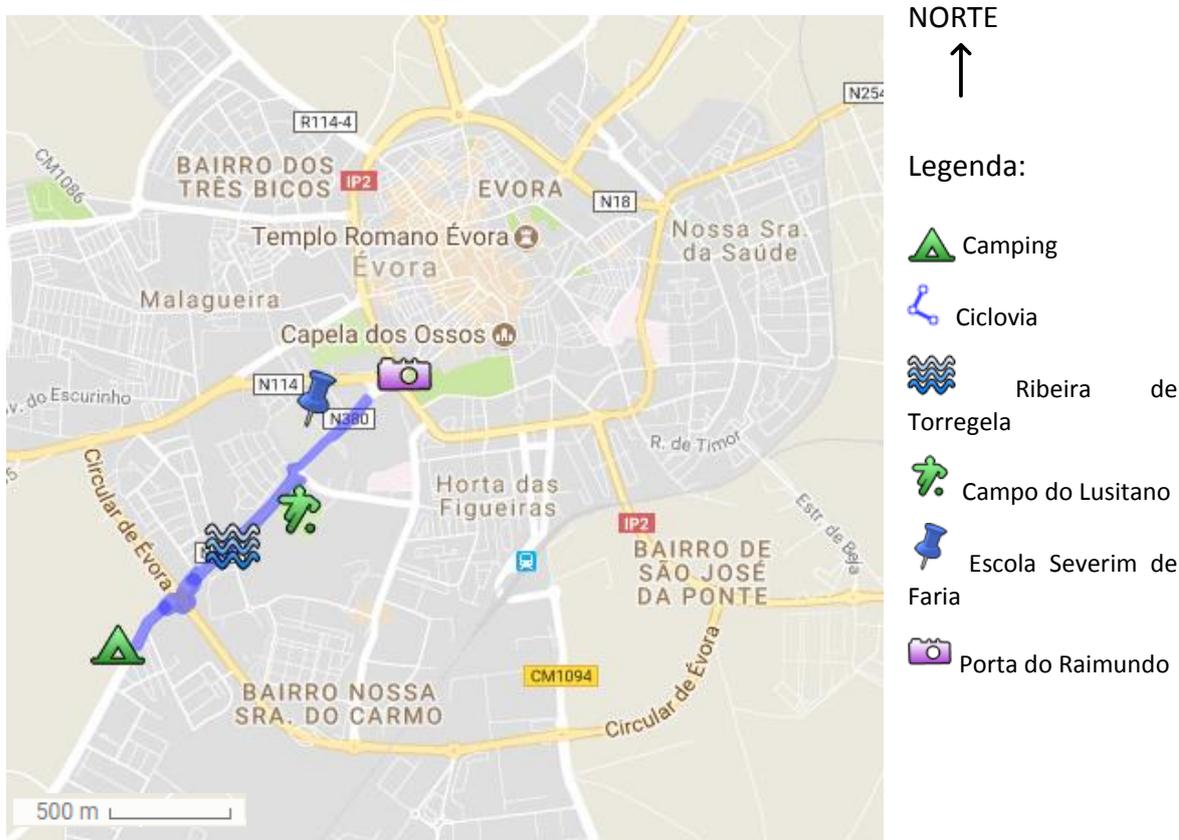


Figura 43 – Ciclovia das Alcáçovas Site:

<http://www.ciclovias.pt/ciclovias/4alentejo/2evora/evora/evora.php>

6.2.3 - Principais acessos ao Centro Histórico

Na cidade intramurada, observam-se nove aberturas de acesso na muralha do séc. XIV (Fernandina), tanto para veículos quanto para os demais tipos de locomoção, conforme figura 44.

Após um dos planos de reestruturação urbana, Évora em 1997, algumas vias próximas da Praça do Giraldo foram modificadas para uso preferencialmente pedonal, admitindo-se o uso de alguns veículos de serviço e de residentes.

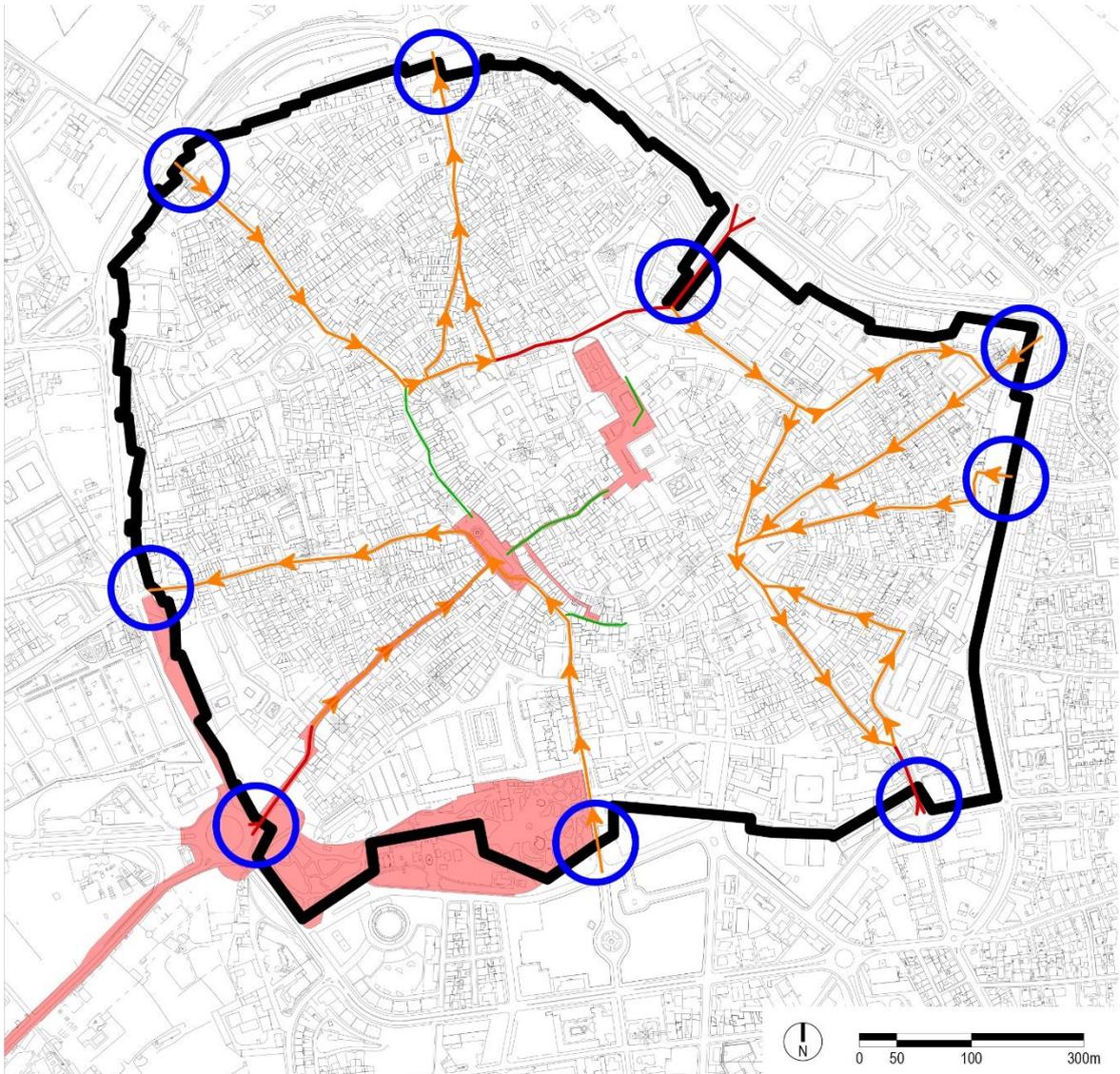
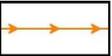


Figura 44 - Esquema das principais vias de acesso à cidade intramurada. Elaboração: Mariana Pereira e Rafael Pereira, 2018

- Legenda:
- | | | | |
|---|------------------------|--|---------------------|
|  | Área em estudo |  | Vias com um sentido |
|  | Aberturas na muralha |  | Vias pedonais |
|  | Vias com dois sentidos | | |

Para diminuir o trânsito de veículos dentro do centro histórico, foram criados bolsões de estacionamento em locais fora das muralhas, mais próximos das portas de acesso. Dentro das muralhas, o estacionamento foi organizado e taxado.

6.2.4 - Transporte público em Évora

O transporte urbano é assegurado pela empresa Trevo (Transportes Rodoviários de Évora), que faz a ligação entre os bairros extramuros e o centro da cidade e ainda com as zonas industriais. Apesar de abranger quase toda a área urbana e periurbana, não é satisfatório em termos de frequência. Após o novo sistema de pagamento, bilhete único diário, nas linhas Azuis verificou-se maior aceitação da população, mas as duas “linhas Azul” não abrangem todos os bairros, somente alguns, poucos, e o centro histórico.

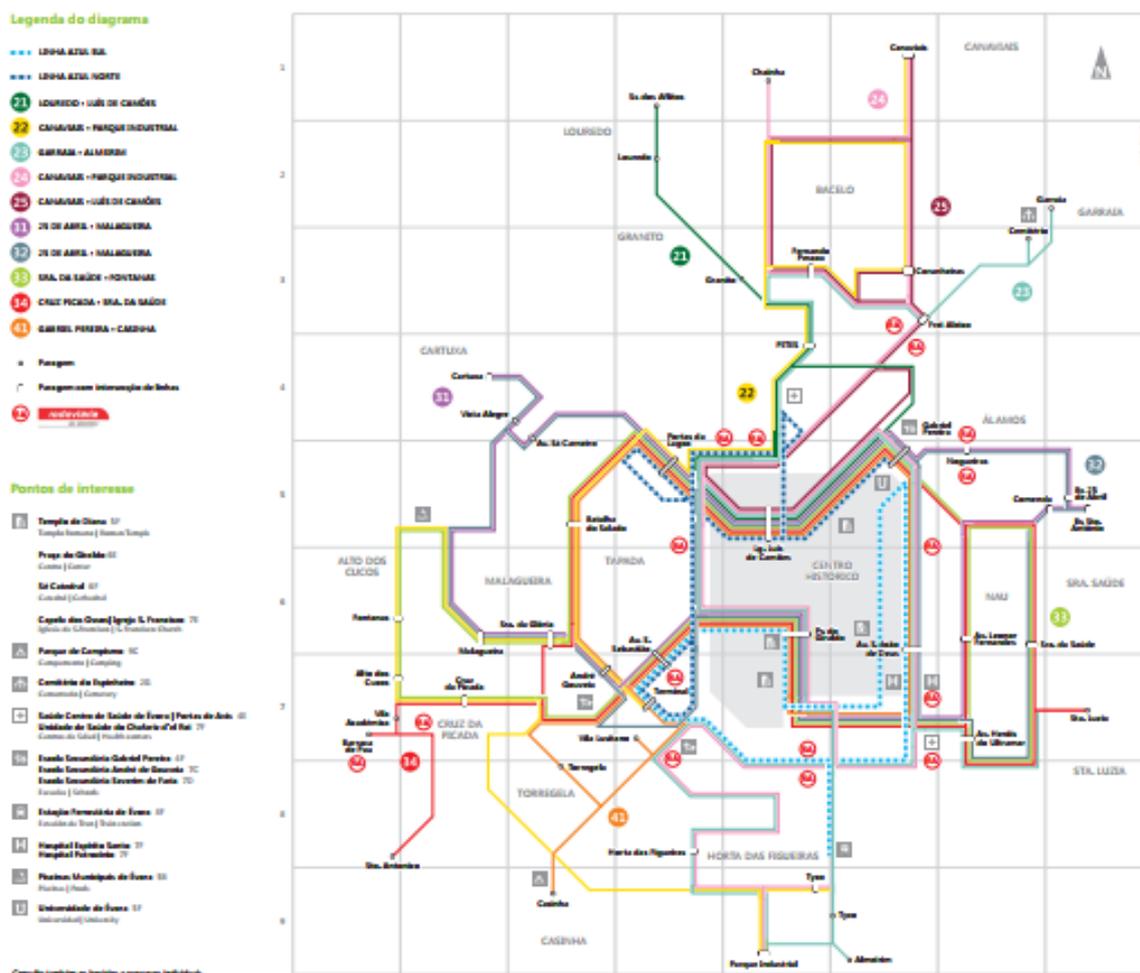


Figura 45 - Esquema de circulação de ônibus urbano no centro da cidade, 2018 Fonte: <http://www.trevo.com.pt>

Na área em estudo, a Praça do Giraldo é o espaço melhor servido, onde passam oito linhas, conforme figura 45. Outra via agraciada com este modo de locomoção é a Estrada das Alcáçovas (EN 380): num trecho passam duas linhas e noutra mais uma.

Nota-se que a maioria dos usuários deste modal são pessoas com idade idosas ou pessoas com compras. Por vezes, ir caminhando chega-se ao destino mais rápido ou ao mesmo tempo, que se tivesse ficado a espera pelo ônibus e seguido o percurso dele até ao destino.

6.2.5 - Estacionamento na área de estudo

Observa-se nas figuras 46, 47 e 48 que, em quase toda área de estudo, existe estacionamento, seja ao longo do bordo da via ou em bolsões. De modo geral, nas vias principais e mais largas foram regulamentados estacionamentos comuns ao longo do bordo. Em locais estratégicos foi garantido o estacionamento para residentes, de serviços ou de apoio a estabelecimentos e entidades. Nota-se também a presença de bolsões de estacionamento, uns criados para esse fim e outros como forma de apropriação espontânea do espaço.

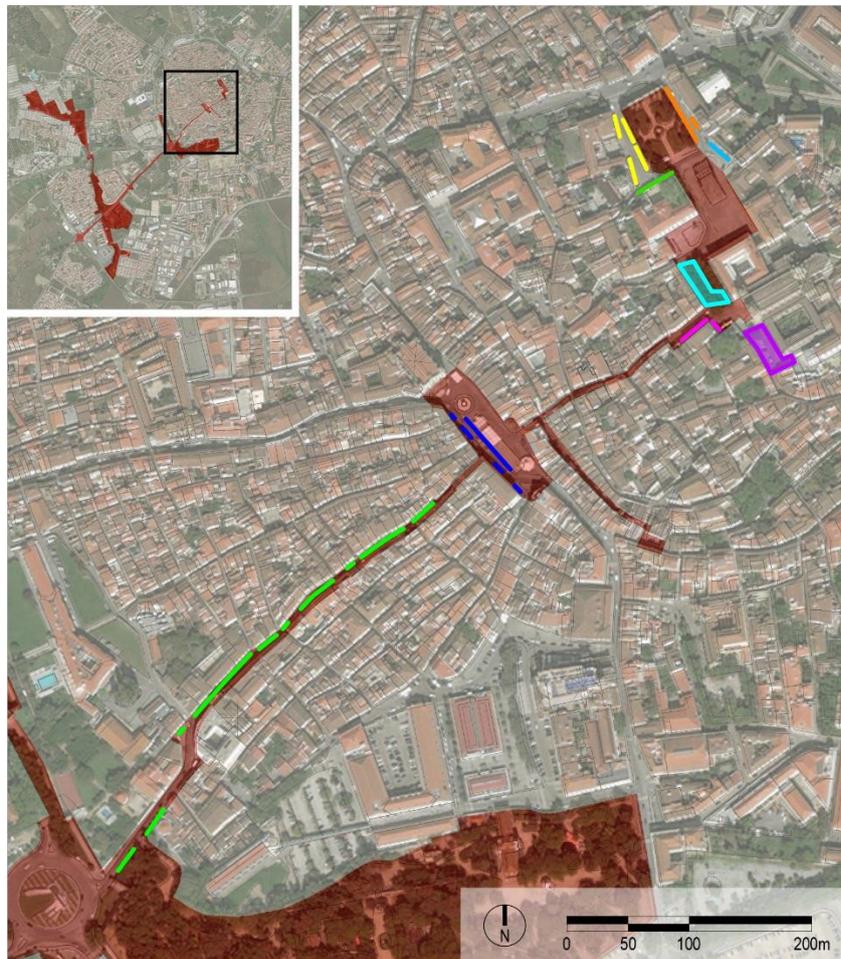


Figura 46 – Locais com estacionamento no Eixo em estudo, detalhe 1 – intramuros. Elaboração: Mariana Pereira e Rafael Pereira, 2018

Legenda:

	Área em estudo		Bolsão de estacionamento no Largo do Conde de Vila Flor
	Estacionamento da Pousada Convento de Évora		Bolsão de estacionamento no Largo de D. Miguel de Portugal
	Estacionamento na Rua Augusto Filipe Simões		Estacionamento na Rua 5 de Outubro
	Estacionamento na Rua Francisco Soares Lusitano		Estacionamento na Praça do Giraldo
	Estacionamento na Travessa das Casas Pintadas		Estacionamento na Rua do Raimundo

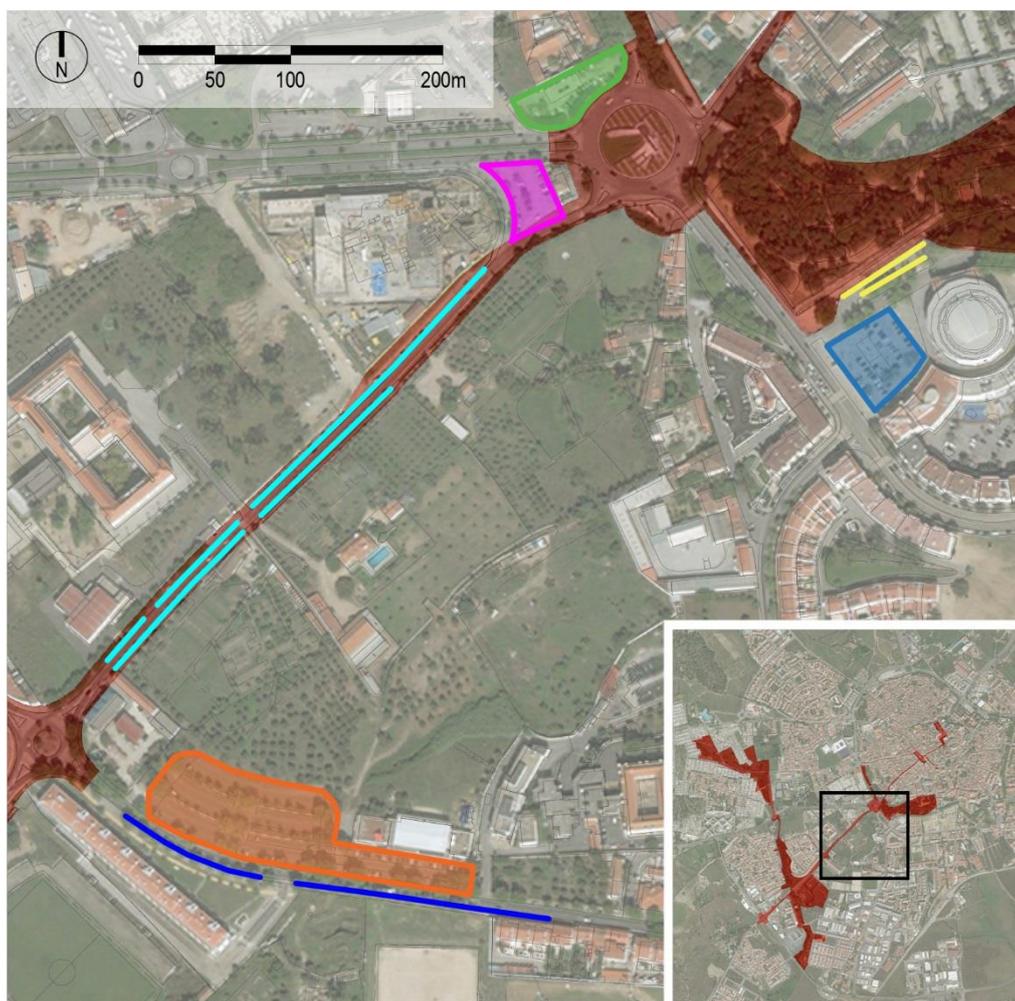


Figura 47 - Locais com estacionamento no Eixo em estudo e áreas adjacentes, detalhe 2 -. Elaboração: Mariana Pereira e Rafael Pereira

Legenda:

- Área em estudo
- Bolsão de estacionamento em terreno baldio
- Estacionamento no espaço entre o Jardim da Muralha e o Parque Infantil
- Bolsão de estacionamento no espaço híbrido atrás da Arena
- Bolsão de estacionamento o largo entre a Rotunda do Raimundo e o Hotel Vila Galé
- Estacionamento na EN 380 (trecho entre a Rotunda do Raimundo e a Rotunda do Lusitano)
- Bolsão de estacionamento e ao longo da Avenida Sanches de Miranda



Figura 48 - Locais com estacionamento na área em estudo, detalhe 3. Elaboração: Mariana Pereira e Rafael Pereira

Legenda:

- | | |
|---|---|
|  | Área em estudo |
|  | Estacionamento na EN 380 (trecho entre a Rotunda do Lusitano e a Rotunda da Circular) |
|  | Estacionamento em recuo próximo à Rua Marechal Gomes da Costa |

6.3 - O controle de velocidade dos veículos motorizados

A velocidade dos veículos motorizados deve ser controlada nas vias onde existem atividades pedonais. É essencial para a melhoria da segurança de todos os usuários das vias públicas, mas, particularmente do pedestre que, como já falado, é mais vulnerável. Consequente da redução da velocidade poderá haver diminuição do número de acidentes entre veículos e pedestres e, ainda, redução da gravidade destes acidentes. Quanto maior for a velocidade de circulação de um veículo motorizado, menor será a capacidade de percepção que o condutor tem do espaço à sua volta e maior será a distância necessária para ele poder fazer uma travagem. A distância de paragem total é aquela que o veículo percorre desde a percepção do perigo até parar o veículo por completo; logo, a distância

de reação + distância de travagem = distância de paragem total. (Tabela 4). Esta distância é muito importante para a determinação das velocidades das vias, pois é imprescindível saber o tempo que um veículo leva até ser imobilizado, no caso de o condutor avistar um obstáculo inesperadamente.

Tabela 4 - Distâncias de paragem total para automóveis. Fonte: New Zeland, 2009

Velocidade de circulação (km/h)	Distância de paragem (m) Meio rural	Distância de paragem (m) Meio urbano
10	6	5
20	14	11
30	23	19
40	35	30
50	45	40
60	65	55
70	85	70
80	105	95

Segundo o Instituto de Infraestruturas Rodoviárias (Unir, 2011), o risco de se registarem vítimas mortais em atropelamentos por veículos que circulam a velocidades superiores a 70 km/h é quase sempre de 100%, enquanto que se os veículos circularem a 50 km/h o risco de ter vítima fatal de atropelamento, diminui para 50% a 80%. Se os veículos circularem a velocidades inferiores a 30 Km/h, o risco é de aproximadamente de 10%, conforme figura 50.

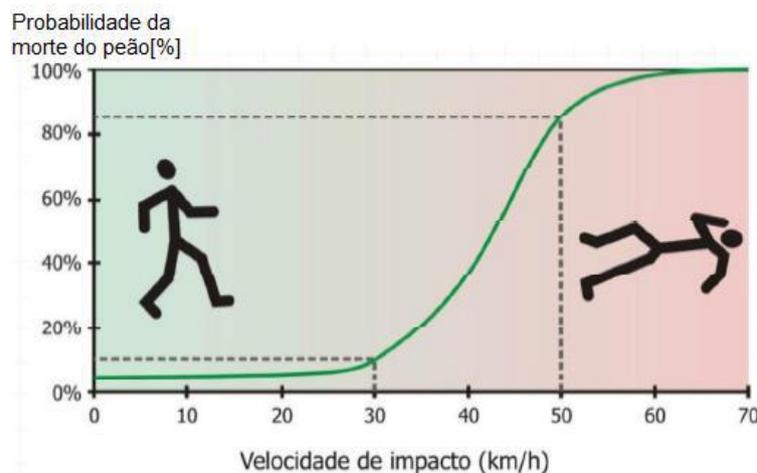


Figura 49 - Relação entre a velocidade de impacto dos veículos motorizados e a probabilidade de morte de um pedestre
Fonte: Inir, 2011

Atualmente, nas principais vias da cidade intramurada a velocidade máxima permitida para a circulação de veículos motorizados é de 30 km/h. No entanto, constantemente presenciamos situações em que isso não é respeitado.

As medidas ou soluções integradas de acalmia de tráfego, descritas na parte I desta dissertação, são essenciais para garantir a segurança de todos os usuários da via.

6.4 - Considerações sobre a Mobilidade em Évora

Diminuir a necessidade de deslocamento e otimizar o uso do espaço de circulação são princípios simples para melhorar a mobilidade urbana. Há a necessidade de estimular, por meio de instrumentos de indução e controle do uso do solo, a proximidade entre áreas residenciais e áreas de concentração de empregos, e conseqüentemente, diminuir a necessidade de deslocamento. Paralelamente dever-se-ão estimular áreas residenciais de uso misto, de forma a tornar desnecessárias, ou pelo menos diminuir a necessidade, de viagens de automóvel para acessar pequenos comércios e serviços.

Seria necessário, também, melhorar as características do transporte coletivo, tais como área de abrangência, frequência e proximidade a serviços complementares. Devido ao tamanho da área urbana de Évora e ao relevo menos suave existente na cidade intramurada, é importante fomentar o uso de bicicletas. Implementar ciclovias e ciclofaixas na cidade, como um todo e de modo a formar uma rede, é essencial para estimular o deslocamento ciclável, especialmente para os percursos realizados não apenas nos finais de semana, mas principalmente no dia-a-dia.

Para a cidade intramurada, uma das soluções seria dificultar ainda mais o estacionamento de automóveis nos principais destinos das viagens, mas garantir aos residentes estacionamento nalguns locais; assim desestimula e torna menos provável que o automóvel seja escolhido como meio de transporte para seguir dos bairros ao centro. Outra ação institucional é uma maior fiscalização, por parte da polícia, para casos de estacionamentos irregulares, principalmente sobre os passeios. Em vários momentos, nas visitas técnicas, verificamos a existência de veículos estacionados de modo a impedir completamente a passagem dos pedestres forçando-os a transitarem nas pistas.

Além disso, parece pertinente a preocupação em melhorar a facilidade em caminhar através de passeios menos trepidantes e mais vias de uso misto (pedestres e veículos compartilham o espaço). Este tipo de via transmite a sensação de amplitude aos pedestres, mesmo não sendo real.

A redução de velocidade também é uma ação necessária, porque irá permitir a melhoria da qualidade da vida de todos usuários da via, valorizando o espaço urbano através de uma maior equidade do espaço público, tornando-o mais agradável, menos poluente, menos barulhento e mais seguro.

7 - Acessibilidade na Área em Estudo

7.1 - Contextualização

Como já referido no capítulo 2, em Portugal, o Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade – PNPA constitui um instrumento que define medidas que visam a melhoria da qualidade de vida de todos os cidadãos e, em especial, a realização dos direitos de cidadania das pessoas com necessidades especiais. Além das ações que pretendem sensibilizar a população quanto aos direitos à acessibilidade, o Plano propõe assegurar a acessibilidade no espaço público e na zona urbana. No caso específico dos centros históricos, o plano sugere disponibilizar apoio à realização de intervenções nos espaços públicos que possuam características específicas que impeçam a realização de soluções convencionais (INR, 2012).

No âmbito do planejamento urbano, o Plano propõe definir metodologias e critérios para a avaliação das condições de acessibilidade nos espaços públicos e equipamentos coletivos, bem como para o desenvolvimento dos programas municipais de acessibilidade. Também propõe considerar, na elaboração, revisão ou alteração dos planos de urbanização, a avaliação qualitativa dos espaços públicos e equipamentos coletivos quanto às condições de plena utilização e participação por parte de pessoas com necessidades especiais (INR, 2012). Como referido no capítulo 2 desta dissertação, o Decreto-Lei nº 163/06 de 8 de Agosto de 2006 define estas condições de acessibilidade para projetos e construções de

espaços públicos, equipamentos coletivos e edifícios públicos e estabelece normas técnicas.

Os passeios devem ser adequados ao uso de todas as pessoas; portanto, devem ter pavimento regular, sem saliências ou buracos, não escorregadio, com larguras adequadas e sem barreiras físicas. Por vezes os passeios têm mobiliário urbano e árvores com raízes afloradas que são impedimentos à livre circulação. Este assunto é muito pertinente ser mencionado porque pode ser considerado a base da acessibilidade. Conforme foi citado nas entrevistas, ao mesmo tempo que a pavimentação em pedra da cidade tradicional em Évora é considerada como uma qualidade do espaço, também é muito criticada, sendo citada como um dos maiores problemas ao se caminhar pela cidade.

Segundo Pimenta (2009), o pavimento participa da composição do espaço e comunica por meio do seu desenho. Pode ser um elemento importante na compreensão do espaço, através da definição de marcos que orientam os percursos. Ele deve ser o somatório do caráter visual, simbólico, orientador, operacional e organizativo.

O **caráter visual** está relacionado com a aptidão de agregar valor ao espaço, de modo a reforçar o seu sentido e até intensificar a utilização pelos elementos estéticos agregados. O pavimento pode ser empregado como meio de comunicação, transmitindo informações, de modo a integrar áreas. Isso pode ocorrer por meio da diferenciação do tipo de uso a que o espaço se destina, variações do tipo de uso e criação de situações específicas, tais como passagens indicativas com prioridade para pedestres, áreas com mais rugosidade, sinalização de informações ou de orientação de caminhos e direções (Pimenta, 2009).

O **caráter simbólico** também se fundamenta na comunicação, mas é utilizado para simbolizar algum momento na história, que lembre o passado do lugar ou represente algum marco (Pimenta, 2009).

Quanto à **orientação espacial**, o pavimento exerce importante função, pois é por meio dele que se diferenciam as características da cidade, como o público e o privado, o aberto e o fechado, se pode ser usado ou não. Esse caráter orientador propicia condições que definem com clareza e segurança se o espaço pode ser utilizado (Pimenta, 2009).

O **caráter operacional** é relativo à finalidade de um pavimento; basicamente é uma superfície capaz de suportar a vida urbana. Deve superar desníveis, conectar diversos

locais, distinguir funções, estabelecer marcos e proporcionar escala aos espaços. É importante salientar que tem como função principal proporcionar as melhores condições para que todos possam usufruir dos espaços com conforto, segurança e satisfação (Pimenta, 2009).

Como afirmam Cullen (1983) e Pimenta (2009), o pavimento expressa o seu próprio carácter e personalidade por meio de sua materialidade, textura e padrão que constitui o seu **carácter organizativo**, pois tem o poder de unir ou de separar os vários elementos que compõem o espaço.

Alguns destes caracteres referenciados são percebidos na cidade de Évora; neste sentido, uma das contribuições para a identidade da cidade intramurada é o uso de pedras na pavimentação das vias, das mais diversas maneiras. E percebe-se a importância do tipo de pavimentação de uma via, quando se caminha por ela. Observa-se, na área em estudo, que houve uma intervenção com a preocupação de usar uma pavimentação mais confortável para as pessoas sem alterar a identidade da cidade, como será melhor descrito a seguir.

7.2 - Análise da intervenção urbana Évora com

Évora com foi um projeto que iniciou em 1997 que tinha como objetivo apoiar os comerciantes instalados em algumas zonas do Centro histórico, na lógica do programa nacional PROCOM¹⁷, que consistia em modernizar o centro comercial ao ar livre através de investimentos direcionados aos lojistas, em forma de “marketing” e publicidade, de segurança, de gestão de cargas e descargas, de sistema de distribuição, entre outros. Quanto à outra vertente do programa - renovação urbanística - a proposta foi reestruturar a circulação de veículos com priorização de pedestres, remodelação de praças e da iluminação, melhoria da pavimentação e criação de novos bolsões de estacionamento. Segundo os projetos analisados na Câmara Municipal de Évora e a publicação de

¹⁷ Programa português de apoio à modernização do comércio (PROCOM), financiado por recursos de natureza pública e cofinanciados pelo Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, que foram destinados a apoiar os projetos de investimento das empresas do comércio e dos serviços.

propaganda distribuída pelo Gabinete de Apoio ao Évoracom/CME na época da divulgação do programa a área de intervenção era conforme mostra a figura 50.

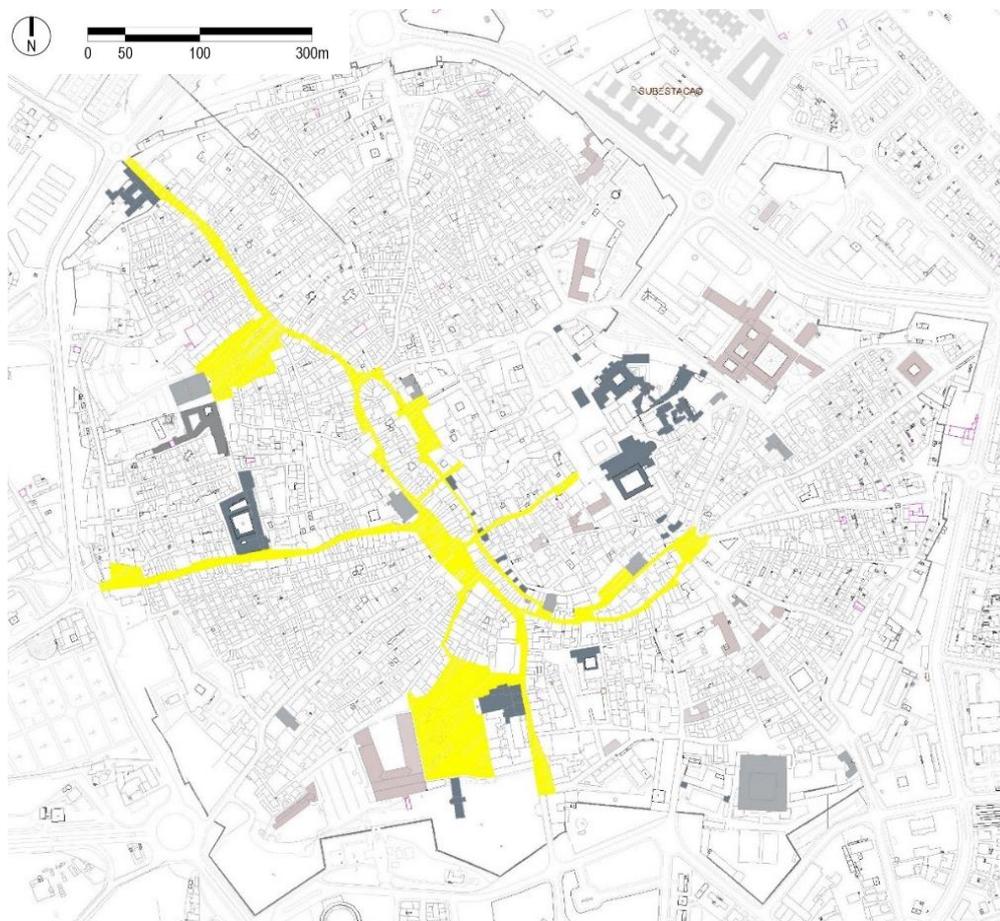


Figura 50 - Área de intervenção do Évoracom. Elaboração: autora, 2018

Legenda:

-  ÁREA DO ÉVORACOM
-  EDIFÍCIOS DA UNIVERSIDADE
-  PATROMÓNIOS PÚBLICO EDIFICADO

Esta intervenção urbana foi apenas parcialmente implantada, mas foi fundamental para garantir a acessibilidade na cidade intramuros, pois reestruturou a circulação e estacionamento de veículos, priorizou a circulação de pedestres, redefiniu as funções de algumas praças e modernizou mobiliário urbano; tudo isto de modo a conservar o carácter do lugar.

A acessibilidade urbana deve ser pensada de modo a garantir a facilidade do deslocamento, a inserção social e, sobretudo, a autonomia para se alcançar os destinos desejados dentro da cidade, com acesso amplo e democrático.

O uso das lajes de granito como pavimentação das vias que foram agraciadas com esta intervenção (figura 52), respeitaram a identidade do lugar. Nota-se esse fato na área onde foi implantada a intervenção urbana “Évoracom” sente-se uma melhor caminhabilidade¹⁸ que nas demais vias do centro histórico que não foram contempladas com o projeto. A opção na continuidade do uso da pedra, ora com lajes de granito, ora com cubos de 4 x 4 cm respondeu melhor às necessidades da sociedade atual e, resultou na forte integração com a linguagem existente quase não se notando a intervenção efetuada.



Figura 51 - Pavimentação com as lajes e cubos de granito utilizados na intervenção ÉvoraCom

É importante salientar que se deve trabalhar com a paisagem em favor da permanência de seu caráter e de sua identidade, de modo a garantir a memória coletiva (Oliveira e Freire, 2014). Nota-se que na intervenção urbana ÉvoraCom foram conscienciosos os procedimentos técnicos e administrativos, resultando na adequada valorização e gestão da paisagem.

Segundo a Comissão Europeia (Sagramola, 2005), um espaço público para poder ser considerado como acessível deve ser:

¹⁸ Palavra originalmente inglesa *walkability*, é um conceito de acessibilidade urbana e significa a facilidade de se caminhar nos espaços da cidade.

Respeitador: deve respeitar a diversidade dos usuários. Ninguém deve se sentir marginalizado; ou seja, deve ser facilitado o acesso a todos;

Seguro: deve ser isento de riscos para todos os usuários. Assim, todos os elementos que integram este espaço devem ser seguros; ou seja, evitar chão escorregadio, saliências no piso e nas paredes e terem uma escala humana;

Saudável: não deve constituir em si um risco à saúde ou causar problemas aos que sofrem de algumas doenças ou alergias. Deve-se evitar acumulação de umidade e excesso de poeira;

Funcional: deve atender ao fim para o qual foi criado;

Compreensível: todos os usuários devem se orientar sem dificuldade;

Estético: o resultado deve ser esteticamente agradável, o que provavelmente poderá agradar a um maior número de pessoas.

Partindo dos referenciais emanados pelas normas europeias de ordenamento de espaços públicos (INR, site), consideramos que o ÉvoraCom foi bem sucedido quando analisamos as vias que foram agraciadas e fazem parte da área de estudo, como a Rua Cinco de Outubro, a Rua Alcárcova de Baixo e o Largo São Vicente, em comparação com as demais da cidade intramurada.

7.3 - Considerações sobre a acessibilidade em Évora

O projeto ÉvoraCom de intervenção urbana foi executado antes da aprovação do decreto-lei nº 163/2006 de 8 de Agosto de 2006. Observa-se que a facilidade de se caminhar pelas vias agraciadas por esta intervenção é maior que nas demais que não foram contempladas. Conforme visto anteriormente, ao longo do eixo em estudo encontram-se muitos espaços abertos públicos e, na cidade intramurada, a concentração de patrimônio cultural é muito grande, nomeadamente igrejas católicas, museus, biblioteca, Fórum Eugênio de Almeida, hotel, templo romano e jardim.

Quanto à sinalização destinada a pedestres observou-se ser deficitária, de um modo geral, mas muito necessária no centro histórico. A sinalização existente é relativa ao trânsito, a

alguns nomes de vias, pintados em azulejos encrustados nas esquinas, além de uma sinalização de orientação dos hotéis da cidade.

8 - Métodos de Observação e Avaliação do Espaço Construído

8.1 - Descrição dos instrumentos

Para este trabalho foram utilizados os métodos de observação e avaliação do espaço construído. Como será visto dentro deste capítulo, além da observação direta *in loco*, foram usados outros dois instrumentos de observação com recolha de dados: o diário de campo e a entrevista exploratória, com o intuito de melhor compreender como acontece a mobilidade na área de estudo, a partir da perspectiva dos usuários do espaço, dos pedestres e da população local. Também foram usados outros dois métodos de avaliação do espaço construído, *walkthrough*¹⁹ e *checklist* de acessibilidade²⁰, com a intenção de identificar e mensurar o nível de acessibilidade nos espaços abertos públicos da área em estudo.

8.1.1 - Diário de campo

Originalmente usado pelas ciências sociais, redigimos um diário de campo em complementaridade com os outros procedimentos que realizamos durante a recolha de dados. Este instrumento de observação, aqui aplicado com o objetivo de descrever e analisar espaços públicos ou semipúblicos, sob a ótica do contexto espacial urbano, e também objetivou explorar as relações entre os usos do espaço e as interações socioespaciais. Através da escrita espontânea dos acontecimentos e situações do quotidiano, as experiências vivenciadas pelo observador são relatadas de modo livre abordando o máximo de sentidos possível. Apesar de ter o nome de “diário”, não implica necessariamente que este tenha sido realizado diariamente, mas sim com certa periodicidade. Este método foi usado durante a recolha de dados com a intenção de

¹⁹ *walkthrough* é de origem inglesa e é utilizado em vários contextos, significa “percorrer um caminho”, normalmente para executar uma inspeção ou verificação.

²⁰ Checklist é uma palavra inglesa e significa “lista de verificações”, é usada para facilitar verificações e controle. Neste caso usado para verificar a adequação do espaço à norma técnica de acessibilidade.

explorar os sentidos, de modo consciente, para além de enriquecer as observações diretas. Obtiveram-se como resultados textos descritivos que, ao longo do estudo, nos auxiliaram como documentos permanentes de consulta e autorreflexão. Os dados foram recolhidos entre o dia 24 de abril e 26 de maio de 2018, resultando em 15 diários de campo; todos estes estão no **anexo 1** para consulta.

8.1.2 - Entrevistas

A entrevista (exploratória, semiestruturada) foi o segundo procedimento metodológico de recolha de dados que utilizamos, em complemento à observação realizada. Somente depois de fazer uma semana de observações, em dias e horários diferentes, foi possível elaborar uma entrevista destinada aos usuários do eixo estudado. Para a realização das entrevistas, foi utilizada uma amostra exploratória intencional; ou seja, foram escolhidos, intencionalmente, grupos de pessoas que compuseram esta amostra. Estes grupos foram selecionados a partir de observações a respeito da possibilidade de dividir os entrevistados como representantes dos usuários das vias da área de estudo. Foram eles: prestadores de serviços e comerciantes, residentes e turistas. Para simplificar o nome do primeiro grupo, optou-se por chamá-lo de comerciantes. Não houve a intenção de abordar um grupo específico de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida pois, se a pretensão é a inclusão, não se justificaria segregá-los em um grupo, mas sim incluí-los nos demais grupos.

Esta entrevista teve como objetivo aprofundar o conhecimento de como as pessoas se locomovem na cidade, como os espaços inseridos na área de estudo são apropriados pela população e também como são as relações entre a área de estudo e os outros espaços públicos da cidade.

Este instrumento seguiu as diretrizes éticas da pesquisa, com a preservação do anonimato dos participantes, documentado com o termo de consentimento livre e esclarecido, sendo assinado por cada um deles.

A elaboração das entrevistas foi feita de modo exploratório e semiestruturado, contemplando algumas perguntas pré-definidas por nós, mas garantindo a flexibilidade do respondente nas respostas às perguntas do guião de entrevista (anexo 2). Assim, a entrevista deixaria fluir mais intensamente as percepções dos entrevistados; no entanto,

possibilitaria incontáveis respostas diferentes. Mesmo com este risco, consciente, detectou-se a sua necessidade para que a percepção real do entrevistado sobre a via fosse abordada. Algumas perguntas diferiram, de acordo com o grupo dos entrevistados, conforme anexo 2. Como exemplo, na pergunta “1” para residentes e turistas questionou-se: Porque está nesta rua? Não havendo sentido perguntar isto ao comerciante. Para estes últimos a pergunta “1” foi: Porque se instalou nesta rua? De modo geral, as perguntas incidiram sobre a faixa etária dos entrevistados, porque estavam naquela via em específico, se a via era agradável, quais as qualidades e problemas encontrados nela, qual o modo mais comum de deslocamento e quais os espaços públicos abertos inseridos na área de estudo ou não, que eles frequentavam. A entrevista para os turistas também foi traduzida para o inglês e espanhol, com o intuito de alcançar uma variedade maior de pessoas, visto que a cidade é visitada por turistas de diversas origens nacionais. Os modelos estão no **anexo 2** para consulta.

Objetivou-se, com as entrevistas, enxergar por meio de outros olhos a percepção sobre a área de estudo quanto aos deslocamentos, aos usos e às vivências. Além disso, buscou-se também entender as relações entre as pessoas e os espaços e como estes últimos se relacionariam entre si.

Durante a recolha de dados foram realizadas 49 entrevistas exploratórias sendo: 13 residentes, 17 comerciantes e 19 turistas, entre os dias 16 a 23 de maio de 2018. A aplicação das entrevistas foi executada somente no Eixo em estudo (Largo do Conde de Vila Flor, Largo do Marquês de Marialva, Rua Cinco de Outubro, Rua do Raimundo e Estrada das Alcáçovas – EN 380). Isto, com a intenção de certificar que os espaços públicos abertos inseridos na área avaliada possuem relação com quem transita pelo Eixo.

O modo de abordagem foi aleatório em todas as vias estudadas e não foi feita distinção entre as vias da cidade tradicional e as da cidade contemporânea. As pessoas que transitavam na via foram abordadas e, depois de concordarem em ser nossos interlocutores na pesquisa, foram por nós classificados como turistas, residentes de Évora ou como pessoas que não preenchem os pré-requisitos (menores de 18 anos, e pessoas que não residiam em Évora e não se consideravam turistas). Para os comerciantes foram

feitas visitas aos estabelecimentos comerciais em todas as vias pertencentes ao Eixo de estudo.

Para facilitar a compreensão dos espaços abordados, foi elaborada uma planta. Entretanto, ao longo das entrevistas foi percebido que, ao invés de apresentar a planta do local, fossem mostradas imagens dos espaços estudados, a compreensão seria mais rápida, principalmente para os turistas entrevistados.

Alguns contratemplos aconteceram durante a aplicação das entrevistas. O primeiro foi relacionado com dificuldades linguísticas da comunicação entre a entrevistadora e os não falantes de português (pela falta de fluência em inglês e espanhol e pela não tradução para o francês). Por vezes o vocabulário da entrevistadora não era rico o suficiente para desenvolver uma conversa enriquecedora. A segunda dificuldade encontrada foi a grande recusa de pessoas em participar, fosse pelo simples fato de não quererem comprometer-se com emitir uma opinião, ou por ser apresentado o termo de consentimento livre e esclarecido, que necessitava de uma assinatura para autorizar o uso das respostas dadas.

Para o tratamento dos dados das entrevistas, inicialmente foi feita uma abordagem descritiva e, posteriormente, interpretativa. O programa utilizado para elaboração de gráficos foi o “Excel”, disponibilizado gratuitamente aos alunos da Universidade de Évora.

8.1.3 - Avaliação do Espaço Construído

A avaliação do espaço construído pode ser executada por meio de métodos de verificação do comportamento de um ambiente construído e dos seus elementos. A percepção do ambiente pode ser realizada pelos seus usuários ou por meio de ensaios que definam o seu desempenho.

Desempenho é a denominação para o comportamento em uso de um edifício e seus sistemas.²¹

²¹ Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT. **NBR 15575-1** – Edifícios habitacionais de até cinco pavimentos – Desempenho Parte: Requisitos gerais. Rio de Janeiro, 2008, página 5.

*A avaliação do desempenho busca analisar a adequação ao uso de um sistema ou de um processo construtivo destinado a cumprir uma função, independente da solução técnica adotada.*²²

Para Vasconcellos (2006) o espaço construído pode-se tornar um elemento facilitador ou inibidor da possibilidade de vivências e de participação de pessoas, principalmente quando se trata de pessoas com restrições; afinal, o esforço, a dificuldade e os impactos emocionais advindos das vivências de impossibilidades oferecidas pelos ambientes restritivos, nega os direitos básicos da pessoa.

Os desafios e as limitações encontradas na avaliação dos espaços acessíveis direcionam ao confronto com as questões pertencentes a este processo. Primeiramente, em abordagem a respeito dos referenciais balizadores utilizados na avaliação de um espaço acessível, que são: a legislação, os padrões normativos e os conceitos de acessibilidade e de desenho universal, apresentados pela legislação e pelas normas. Após isso, cabe discutir a observância dos conceitos, mediante as limitações para a aplicação dos padrões normativos de acessibilidade. Assim, a modalidade de avaliação do ambiente acessível por meio de respostas “sim” ou “não” não pode ser totalmente aceitável, porque algumas situações que podem existir num determinado trecho, podem não ocorrer noutro. Tomando como base este pressuposto, a escolha dos métodos de observação do espaço em análise foi diversificada. Para complementar foi aplicado um *checklist*²³ de acessibilidade, elaborado a partir das normas técnicas da DL 163/2006 de 8 de Agosto de 2006. Adicionalmente, usamos também um outro instrumento de recolha de dados, designado por *walkthrough*, que é contextualizado infra.

8.1.3.1 - Método *Walkthrough*

O termo *walkthrough* é de origem inglesa e é utilizado em vários contextos, significa ‘percorrer um caminho’, normalmente para executar uma inspeção ou verificação.

²² Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT. **NBR 15575-1** – Edifícios habitacionais de até cinco pavimentos – Desempenho Parte: Requisitos gerais. Rio de Janeiro, 2008, página 9.

²³ *Checklist* é uma palavra em inglês e significa "lista de verificações" Uma checklist é um instrumento de controle, composto por um conjunto de itens ou tarefas que devem ser lembradas e/ou seguidas.

Para Machado (2008), o método *Walkthrough* permite uma compreensão inicial e abrangente do desempenho de um local; por isso é frequentemente efetuada no início de uma avaliação de espaço construído. O método consiste em percorrer o percurso pré-determinado por um usuário, sendo este acompanhado por avaliadores. Durante o percurso, além das observações dos pesquisadores, os comentários dos usuários a respeito do local são estimulados, combinando o olhar técnico com o conhecimento decorrente da vivência. O objetivo com o uso deste método é tornar possível a identificação de questões relativas ao espaço e às atividades que nele acontecem, sendo merecedoras de uma avaliação mais cuidadosa e planejada apropriadamente por meio dos demais métodos e instrumentos a serem utilizados. As situações relevantes são fotografadas.

Este método é bastante versátil para recolha de dados, informações e referências, especialmente pela interação que promove entre o ser humano e o espaço urbano, despertando a percepção e a consciência da paisagem pelo ato da atenção prestada ao espaço urbano e às próprias emoções relatadas pelo usuário.

Após tentativas frustradas de se conseguir uma pessoa com deficiência para executar este método, optou-se por encontrar alguém com mobilidade reduzida. Devido às limitações de usuários disponíveis a participar realizou-se o percurso com uma pessoa com um carrinho de bebê.

O percurso iniciou-se ao lado do templo romano, no Largo do Conde de Vila Flor, seguindo para o Largo do Marquês de Marialva, descendo pela Rua Cinco de Outubro, passando pela Praça do Giraldo, descendo a Rua do Raimundo até chegar ao Parque Infantil. A escolha do caminho da Rua do Raimundo até o Parque Infantil, ficou sob a decisão do usuário.

As dificuldades no percurso foram entendidas como problemas encontrados sendo sugeridas diretrizes para correções. Os resultados serão apresentados mais adiante neste capítulo.

8.1.3.2 - Método *Checklist* de Acessibilidade

A *checklist* de acessibilidade consiste numa planilha desenvolvida para avaliação dos espaços públicos abertos. Os critérios de avaliação foram baseados no DL 163/2006 de 8 de Agosto de 2006, que regulamenta o regime da acessibilidade aos edifícios e

estabelecimentos que recebem público, à via pública e aos edifícios habitacionais, em âmbito nacional. O objetivo em usar este instrumento é mensurar o nível de acessibilidade física dos espaços estudados.

A organização em uma lista de verificações auxilia uma análise mais eficiente do espaço, pois as informações necessárias encontram-se esquematizadas e direcionadas para a verificação, não sendo necessário consultar a lei a todo momento, que dificilmente segue uma lógica apropriada de consulta.

O Decreto Lei 163/2006 de 8 de Agosto de 2006 possui vinte e seis artigos e um anexo com a norma técnica explicativa para cada situação particular²⁴.

Por vários momentos a *checklist* foi reformulada para melhor se adaptar ao processo. No final do estudo verificou-se a necessidade que fosse novamente reformulada, numa situação particular, quando as rampas do Parque da Malagueira foram avaliadas (último espaço a ser avaliado). Devido ao adiantado estado do estudo, sugere-se que esta seja aprimorada mais adiante.

Para a sua elaboração, foi necessário estudar e compartimentar o Decreto Lei nº 163/2006, em itens; assim, a *checklist* ficou organizada, conforme descrição, e referenciada às secções da norma técnica, entre parênteses, como a seguir:

1. Passeios e caminhos de peões (secção 1.2);
2. Escadaria em via pública (secções 1.3 e 1.4);
3. Escadarias em rampas em via pública (secções 1.4 e 1.3);

²⁴ Capítulo 1 – Via pública: descreve todas as exigências que devem ser seguidas no ambiente de via pública.

Capítulo 2 – Edifícios e estabelecimentos em geral: descreve como devem ser resolvidos alguns itens como sanitários, escadas, ascensores e etc.

Capítulo 3 – Edifícios, estabelecimentos e instalações com usos específicos: normatiza a área comum dos edifícios habitacionais, instalações desportivas, escolas e teatros.

Capítulo 4 – Percurso acessível: explica como deve ser tratado um percurso para ser considerado acessível. Para o estudo foram usados como referências os capítulos 1, 2 e 4. Como este decreto está escrito segundo a Língua Portuguesa europeia, os termos técnicos utilizados seguem os da norma.

4. Rampas na via pública (secções 1.5 e 2.5);
5. Corrimãos (secção 4.11);
6. Passagens de peão de superfície (secção 1.6);
7. Outros espaços de circulação e permanência de peões (secções 1.8, 1.2, 1.3, 1.5);
8. Percurso acessível (secções 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5 e 4.6);
9. Piso e seus revestimentos (secções 4.7 e 4.8);
10. Equipamentos de autoatendimentos (secções 2.11 e 4.1);
11. Telefones de uso público (secções 2.13 e 4.1);
12. Bateria de receptáculos postais (secções 2.14 e 4.1);
13. Elementos vegetais (secções 4.13, 4.5, 4.6 e 4.7.4);
14. Espaços para estacionamento de viaturas (secção 2.8);
15. Sinalização e orientação (secção 4.14).

O segundo passo foi organizar tudo em forma de perguntas que seguem as determinações apresentadas na norma técnica, onde as respostas poderiam ser: sim, maioria, minoria, não ou não se aplica. Estas perguntas, em geral, foram escritas de forma a facilitar o entendimento, a visualização *in loco* e a escolha da resposta. Outro aspecto importante nas perguntas é que a resposta “sim” corresponderia positivamente ao pleno cumprimento da norma descrita no decreto, exceto em algumas perguntas. O formato da *checklist* é uma tabela e o programa utilizado para elaborá-las e tratar os dados foi o “Excel”, disponibilizado gratuitamente aos alunos da Universidade de Évora. Ela é composta por: local que foi observado (nome do espaço), data, observador (nome), 160 perguntas e campo para observações pertinentes no final de cada item, exemplo no **anexo 3.1**.

Inicialmente pensou-se em avaliar apenas o eixo de estudo, mas chegou-se à conclusão que seria interessante a avaliação de todos os espaços contidos na área em estudo com o intuito de verificar a acessibilidade, segundo o DL 163/2006 de 8 de Agosto de 2006, em todos os espaços abertos.

Em alguns casos foram analisados dois espaços numa só *checklist*, por possuírem semelhanças nas suas características ou mesmo proximidade. Como exemplo: a Rua do Raimundo, a Estrada das Alcáçovas (EN 380) e o Jardim Público foram divididas em duas *checklists*, por serem espaços com trechos possuidores de características divergentes. Todos os espaços foram fotografados, principalmente os detalhes considerados positivos ou negativos encontrados.

Assim, algumas dúvidas surgiram na construção do instrumento de investigação, como por exemplo: como se pode avaliar o passeio e o percurso acessível sem considerar a pavimentação no mesmo item? Outra dúvida levantada foi a respeito do item 5 – Corrimãos. Neste, observam-se poucos detalhes, enquanto suas demais características estão inseridas nos itens escadas e rampas. Acredita-se também que a parte sobre escadas com até três degraus é extremamente pobre. Além disso, uma última questão de difícil compreensão foi observada na secção 4.7.6, quando é citado que “*troços de percursos pedonais com inclinação igual ou superior a 5% devem ser consideradas rampas e satisfazer o especificado na secção 2.5*”²⁵. Não pareceu sensato o fato da administração pública tratar a maioria das vias de uma cidade declivosa como rampa. Não se pode tratar toda a via como rampa, lembrando que deve possuir corrimãos contínuos, patamares intermediários e outros detalhes que são impraticáveis de serem implantados em ruas e avenidas. Mesmo não concordando com a legislação, a *checklist* foi elaborada na íntegra conforme a resolução do DL 163/2006 de 8 de Agosto de 2006, porque é a legislação em vigor sobre o assunto em âmbito nacional.

A aplicação deste instrumento foi executada entres os dias 07 e 26 de maio de 2018, e consiste em ir ao local e “responder” às “perguntas” dos itens com uma marca no retângulo correspondente, conforme parte da tabela 5, a seguir:

²⁵ Portugal. **Regime da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais**. Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto de 2006. Secção 4.7.6.

Tabela 5 – Trecho inicial da tabela da checklist de acessibilidade

CHECKLIST ACESSIBILIDADE						
Observação da acessibilidade em Évora à luz do Decreto-Lei nº 163/2006 (referência à norma)						
Local:						
Observador:					Data:	
Todas as medidas estão em metros						
1	Passeios e caminhos de peões (secção 1.2)					
nº	O que deve ser observado	Sim	Maioria	Minoria	Não	Não se aplica
1.1	Há passeio					
1.2	Largura $\geq 1,5$					
1.3	Em área plantada, largura $\geq 0,9$					
observação:						

Para a obtenção dos dados, foram verificadas, no local, a existência da conformidade com o decreto ou não nos subitens da tabela. Alguns subitens foram classificados como “não se aplica”, por não existirem naquele espaço.

Foram preenchidas 17 *checklists*, sendo elas:

1. Largo do Conde de Vila Flor e Jardim de Diana;
2. Largo do Marquês de Marialva e Largo de D. Miguel de Portugal;
3. Rua Cinco de Outubro;
4. Rua da Alcárcova de Baixo e Largo de São Vicente;
5. Praça do Giraldo;
6. Rua do Raimundo I (da Pç. do Giraldo à Tv. dos Frades Grilos – trecho em que a via é restrita a residentes, carga e descarga e acesso aos hotéis);
7. Rua do Raimundo II (da Tv. dos Frades Grilos à Porta do Raimundo);
8. Jardim Público Mata (área de mata do jardim);
9. Jardim Público Palácio (área próxima ao Palácio D. Manuel);
10. Parque Infantil;
11. Rotunda do Raimundo e Jardim da Muralha;
12. EN 380 I (da Rotunda do Raimundo à Rotunda do Lusitano);
13. EN 380 II (da Rotunda do Lusitano à Rotunda da Circular de Évora);
14. Complexo Desportivo de Évora;
15. Parque da ribeira de Torregela;
16. Parque do bairro do Moinho;
17. Parque da Malagueira.

Sobre os procedimentos de análise dos dados, inicialmente foram analisados os dados de cada *checklist* e foi desenvolvido um índice de acessibilidade para cada item. Foram atribuídos valores entre “0” e “3” às respostas válidas. Conforme mencionado anteriormente, alguns dos itens abordados não existiam em determinados espaços, nem todos os espaços possuem escadas, logo, as respostas corretas seriam “não se aplica” em cada subitem perguntado e não é dado nenhum valor. Nos subitens onde a resposta positiva era o “sim”, foi atribuído o valor máximo, 3. Enquanto que em alguns poucos subitens em que a resposta positiva era o “não”, a escala de valores foi invertida de forma que este que recebesse o valor máximo. As respostas intermediárias receberam os valores correspondentes a, “2” ou “1”. Para calcular o índice foram somados todos os valores válidos recebidos na *checklist* e, este valor, foi dividido pelo valor total que este mesmo espaço poderia ter, conforme será demonstrado a seguir na tabela 6.

Assim, este índice poderia variar entre zero e um, sendo o zero a pior situação e um, a melhor. Algumas perguntas foram consideradas neutras, por estarem ali apenas para diferenciar situações, como o caso do subitem 6.4 da tabela 6, onde os itens subsequentes dependeriam da resposta deste; ou seja, dos subitens 6.4.1 em diante somente seriam avaliados se a resposta da pergunta 6.4 fosse positiva.

Tabela 6 - Exemplo de valores atribuídos aos subitens da *checklist* de acessibilidade

6	Passagens de peões de superfície (secção 1.6)							
nº	O que deve ser observado	Sim	Maioria	Minoria	Não	Não se aplica	Valor recebido	Valor máximo
6.1	Existe passagem de peão	x					3	3
6.2	Altura do lancil ao longo da passagem $\leq 0,02$				x		0	3
6.3	Há rebaixamento do lancil			x			1	3
6.3.1	O rebaixamento tem $i \leq 8\%$ (direção à passagem)	x					3	3
6.3.2	O rebaixamento tem $i \leq 10\%$ (direção ao passeio)					x	nsa	nsa
6.4	Houve obra de reconstrução ou alteração recentemente				x		nsa	nsa
6.4.1	Se sim, tem limites assinalados no piso c/ cores contrastantes					x	nsa	nsa
6.4.2	Se sim item 6.4, tem sinalização táctil no início e fim					x	nsa	nsa
6.4.3	Se sim item 6.4, o sumidouro da via está a montante					x	nsa	nsa
TOTAL							7	12

Conforme ilustrado na tabela 6, o índice de acessibilidade do item - Passagens de peões de superfície (A6), seria calculado da seguinte forma: $7/12 = 0,58$; esta pontuação é devido aos subitens 6.2 e 6.3 que não estavam de acordo com o DL 163/2006 de 8 de Agosto de 2006.

Após serem calculados os índices de cada item, foram calculados os índices por espaço estudado, utilizando o mesmo raciocínio de cálculo; ou seja, o somatório da pontuação alcançado, dividido pelo somatório da pontuação máxima. Posteriormente, a análise descritiva foi feita de forma comparativa entre os 17 espaços analisados.

Para calcular o índice geral considerando como a ponderação de toda a área em estudo, foi usado o método *Analytical Hierarchy Process* (AHP) (Saaty, 1991), com o intuito de obtenção da estrutura de ponderação dos diferentes itens. Este método originalmente foi desenvolvido pelo professor Thomas L. Saaty²⁶. A entrada para cálculo das escalas de pesos de cada um dos itens foi obtida a partir da ordenação dos itens descritos no decreto da acessibilidade, de acordo com suas opiniões subjetivas, como sentimentos de preferência ou grau de importância. O AHP permite algumas pequenas inconsistências no julgamento, porque nem sempre o senso humano é coerente. Resumidamente, o índice é determinado pela combinação dos valores atribuídos aos itens, sendo estes valores estabelecidos numa distribuição hierárquica. A partir destes valores foram realizadas comparações entre pares de critérios relativos aos seus graus de importância, estabelecendo uma matriz de comparações paritárias, conforme **anexo 3.2**, por meio da técnica do autovetor (vetor de Eigen), obtido da média geométrica²⁷ dos coeficientes da linha na matriz recíproca (Saaty, 1991).

O DL 163/2006 de 8 de Agosto de 2006 não estabelece prioridades entre os itens abordados, mas, na realidade, seria incoerente considerar que o percurso acessível teria a mesma importância de um telefone público ou receptáculo postal. Estes últimos são mobiliário urbano ainda que em desuso. É evidente que, a partir de sua existência, deveria ser considerada a importância de estarem dentro da norma. Foi por existir este entendimento, que se utilizou o método acima descrito. O AHP é um dos métodos mais

²⁶ O método *Analytical Hierarchy Process* (AHP) permite obter escalas de razão de comparações aos pares.

²⁷ Raiz enésima do produto dos elementos de cada linha

aplicados na decisão de múltiplos critérios que envolvem complexidade e subjetividade nos julgamentos. Para a aplicação deste método considera-se cada um dos itens envolvidos no DL 163/2006 de 8 de Agosto de 2006 e no julgamento quanto à acessibilidade, tais como, passeios e caminhos de peões; escadaria em via pública; escadarias em rampas em via pública; rampas na via pública; corrimãos; passagens de peão de superfície; outros espaços de circulação e permanência de peões; percurso acessível; piso e seus revestimentos; equipamentos de autoatendimentos; telefones de uso público; bateria de receptáculos postais; elementos vegetais; espaços para estacionamento de viaturas e sinalização e orientação. Em seguida, os assuntos foram todos comparados aos pares, quando se aplicou a escala da Saaty (tabela 7) para as comparações paritárias, resultando na matriz recíproca (anexo 3.2).

Tabela 7 - Escala Saaty fonte: Saaty (1991)

Processo Hierárquico analítico (AHP)	
Valores	Categorias de comparação
1/9	Extremamente menos importante
1/7	Bastante menos importante
1/5	Muito menos importante
1/3	Pouco menos importante
1	Igual
3	Pouco mais importante
5	Muito mais importante
7	Bastante mais importante
9	Extremamente mais importante

Os 15 itens abordados na *checklist* foram divididos em 4 grupos de classificação hierárquica, sendo:

Grupo 1: passeios e caminhos de peões (A1); passagens de peão de superfície (A6); percurso acessível (A8) e piso e seus revestimentos (A9).

Grupo 2: escadaria em via pública (A2); escadarias em rampas em via pública (A3); rampas na via pública (A4); corrimãos (A5); espaços para estacionamento de viaturas (A14) e sinalização e orientação (A15).

Grupo 3: outros espaços de circulação e permanência de peões (A7); equipamentos de autoatendimentos (A10) e elementos vegetais (A13).

Grupo 4: telefones de uso público (A11) e bateria de receptáculos postais (A12).

Nas comparações aos pares, o grupo 1, em comparação com o grupo 2, seria pouco mais importante, conforme tabela 7 atribuiu-se o valor “3” para a comparação. Quando comparado o grupo 1 com o grupo 3, o primeiro é muito mais importante que o terceiro, ou seja, foi atribuído o valor “5” para a comparação, conforme tabela 7. E quando o grupo 1 foi comparado com o grupo 4, atribuiu-se o valor “7” isto pelo primeiro ser bastante mais importante que o quarto grupo. Assim foram atribuídos valores de comparações e construída a matriz recíproca, **anexo 3.2**.

Na construção do conjunto de coeficientes foi observada a teoria da matriz recíproca; ou seja, os elementos acima da diagonal principal seriam sempre os inversos dos seus equivalentes abaixo da diagonal principal. Com base nesta matriz, foram calculados, conforme Saaty (1991) o Índice de acessibilidade geral da área de estudo. Neste, os pesos para cada um dos assuntos foram obtidos por meio da obtenção do autovetor normalizado considerando apenas a hierarquia em nível de assunto. Para obtenção do índice, nenhum espaço recebeu mais importância que o outro, ou seja, foram todos considerados igualmente importantes entre si.

A partir dos resultados obtidos com a avaliação do espaço construído utilizando o instrumento da *checklist* de acessibilidade, foram observados quais itens nos espaços avaliados estariam em maior conformidade com o DL 163/2006 de 8 de Agosto de 2006; e quais não estariam. Pôde-se também medir o quanto cada item precisaria melhorar, bem como, identificar os espaços que mais necessitariam de reformulação para atender às necessidades exigidas pela norma.

8.2 - Resultados

8.2.1 - Diário de campo

O uso do diário de campo foi de grande valia, pois permitiu presenciar a vida e os modos de deslocamento na área de estudo. O período de registo decorreu entre o dia 24 de abril e 26 de maio de 2018.

A validade do uso do diário de campo reside em ter permitido observar situações não percebidas anteriormente pela pesquisadora, mesmo sendo usuária destes espaços há um ano e meio. Algumas dessas observações foram também confirmadas mais tarde, por meio das entrevistas efetuadas. Apresentamos em seguida uma breve caracterização do contexto espacial em análise, tomando as notas de campo como base empírica.

No dia 24 de abril, às 20h45, na Rua do Raimundo, os sons emitidos pelos veículos que passavam chamaram-nos atenção, pois incomodavam muito. Era um dia atípico, véspera do feriado nacional – 25 de Abril²⁸ - e iria começar uma festa na Praça do Giraldo. Uma breve contagem de veículos foi feita para perceber melhor como a sinalização de trânsito surte efeito ao restringir a circulação por um trecho da via (acesso exclusivo para residentes, carga e descarga e acesso ao hotel). Em vinte minutos, sessenta e seis automóveis adentraram o trecho da Rua do Raimundo restritiva, enquanto sessenta e dois convergiram à direita, na Travessa dos Frades Grilos. Em outros dias de observação foi constatado que a maioria destes veículos que entram no trecho restritivo, passam direto e saem na Praça do Giraldo, ou seja, não houve a compreensão de que aquele trecho da via não era para passagem e sim para garantir acesso aos residentes, comerciantes e estabelecimentos de estadia.

O trânsito na Estrada das Alcáçovas (EN 380) é ainda mais intenso. No dia 03 de maio, às 10h 50, na Rotunda do Raimundo, foi realizada outra contagem de veículos que saíam da rotunda e entravam na EN 380. Em 15 minutos de contagem, verificou-se noventa e nove automóveis, sete caminhões, uma moto, um automóvel acoplado a um *trailer*, um

²⁸ O dia 25 de abril é um dia muito importante para todos os portugueses porque, em 1974, houve um golpe militar que acabou com a ditadura do Estado Novo e instaurou o regime democrático no País. Este dia é muito festejado por todos.

motorhome, nenhuma bicicleta e nenhum ônibus. Nesta mesma via, entre 8h e 8h 20 da manhã, verificou-se congestionamento na proximidade da Escola Severim de Faria, horário de entrada dos alunos. A partir do sinal para o início das aulas, em cinco minutos, a via estava completamente livre e sem congestionamento.

Quanto ao trânsito de pessoas, nos espaços abertos públicos na cidade intramurada é visivelmente mais intenso. Verifica-se isto principalmente aos sábados, porque é o dia que mais circulam turistas pela cidade e muitos residentes usam o dia para o lazer e fazer compras no centro da cidade. Em dias quentes, a tarefa de caminhar ao longo da EN 380 é desagradável porque o calor combinado com a baixa umidade do ar é quase insuportável. Verificou-se que esta via tem área nos passeios que pode receber plantações de árvores, que ajudaria a amenizar o microclima. Observou-se que na Avenida Sanches de Miranda, perpendicular a EN 380, por possuir vários plátanos nos dois lados da via, proporciona muito frescor ao ambiente.

Durante as visitas noturnas verificou-se que a iluminação das vias da área de estudo era muito variada. Alguns trechos da Rua do Raimundo são bem iluminados, enquanto outros não. A EN 380 tem iluminação amarelada e difusa; este tipo de iluminação é excelente para o município porque é muito econômica. A iluminação particular de restaurantes e hotéis se mostraram surpreendentes porque realçam a decoração ou o jardim e fica muito agradável aos olhos.

No entanto, durante as visitas noturnas, foi sentida por nós uma nova sensação: o medo. Por haver poucas pessoas a circular e a iluminação ser difusa, ou locais sem iluminação alguma tivemos uma sensação de solidão e insegurança. Como era primavera, observou-se muita vegetação florida e odores florais no ar. Na Rotunda do Raimundo observou-se o movimento do ar constantemente; isto valoriza a presença da vegetação existente porque esta atua como filtro urbano. Neste sentido, percebeu-se a necessidade de conectar as áreas com vegetação, parques e jardins, através de corredores verdes, nas vias onde isto é possível.

Durante as visitas técnicas foi percebida a necessidade de verificar os tempos de percursos dentro da área em estudo para observar se seria viável a proposta de incentivar a locomoção a pé pela cidade.

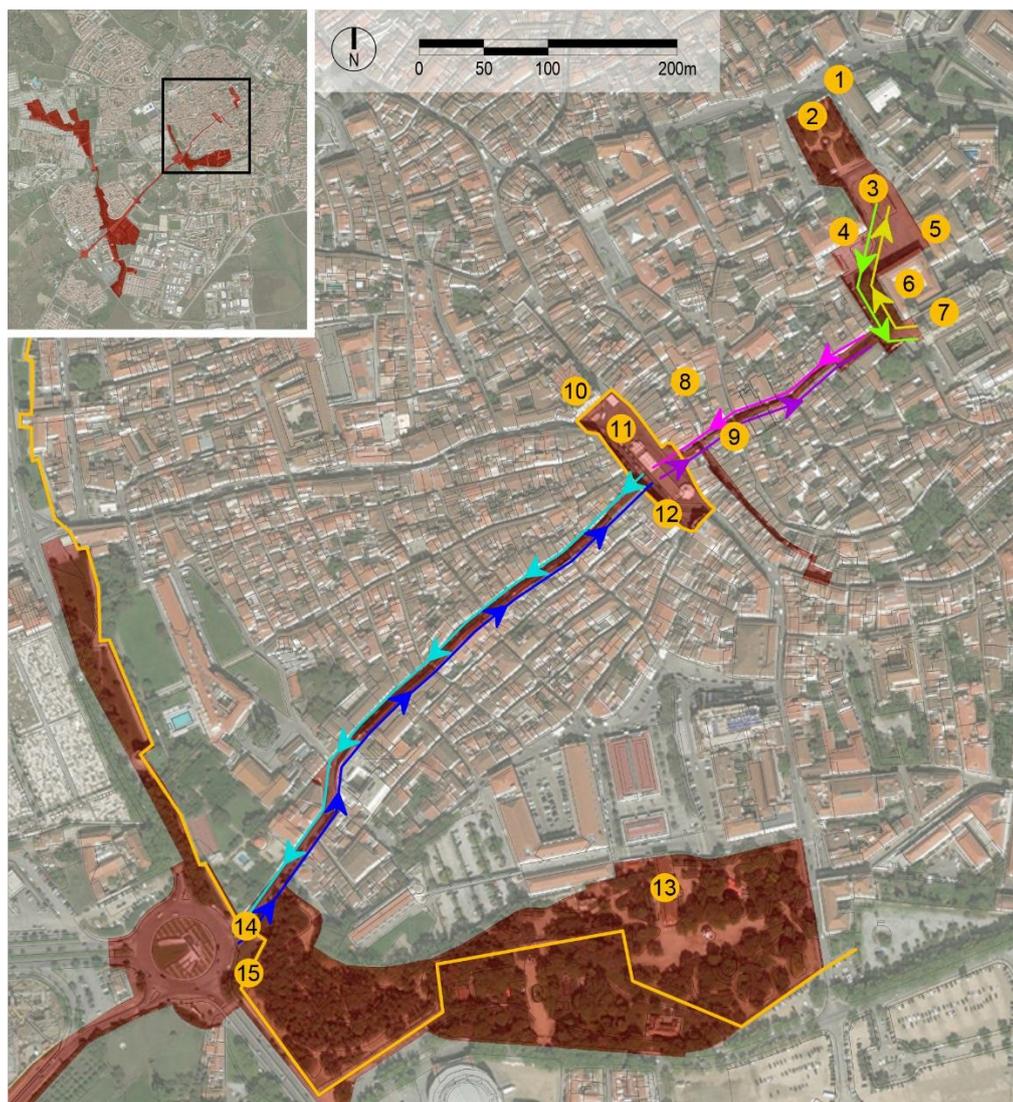


Figura 52 - Planta com os tempos de percurso e atractivos, detalhe 1 – intramuros. Elaboração: Mariana Pereira e Rafael Pereira, 2018

Legenda:

	Área em estudo
Tempos de caminhada:	
	Templo de Diana - Sé de Évora: 3 minutos
	Sé de Évora - Templo de Diana: 1 minuto
	Sé de Évora - Praça do Giraldo: 3 minutos
	Praça do Giraldo - Sé de Évora: 3 minutos
	Praça do Giraldo - Rotunda do Raimundo: 7 minutos
	Rotunda do Raimundo - Praça do Giraldo: 8 minutos

Pontos atractivos:

-  1 Torre das Cinco Pontas
-  2 Vista ao fundo do Jardim de Diana
-  3 Templo de Diana
-  4 Fórum Eugénio de Almeida
-  5 Bibliotca de Évora
-  6 Museu de Évora
-  7 Sé Catedral de Évora
-  8 Muralha Romana
-  9 Altar de 1755 em homenagem ao Bom Jesus do terramoto
-  10 Igreja de Santo Antão
-  11 Chafariz da Praça do Giraldo
-  12 Conjunto arquitectónico da Praça do Giraldo
-  13 Palácio D. Manuel
-  14 Porta do Raimundo
-  15 Muralha do Séc.XVII

Foram verificados os tempos gastos ao se percorrer todo o Eixo por uma pessoa com mobilidade normal. Foram vinte e sete minutos no sentido ascendente, da Rotunda da Circular de Évora até o Largo do Conde de Vila Flor, e vinte seis minutos, no sentido contrário. Verificou-se que a declividade da cidade intramurada não interfere muito na velocidade de deslocamento para uma pessoa sem restrições de mobilidade (figura 52).

Dentro da cidade intramurada, para percorrer o Eixo no sentido ascendente, ou seja, da Rotunda do Raimundo em direção ao Largo do Conde de Vila Flor, foram gastos doze minutos, enquanto que no sentido contrário, apenas dez minutos.

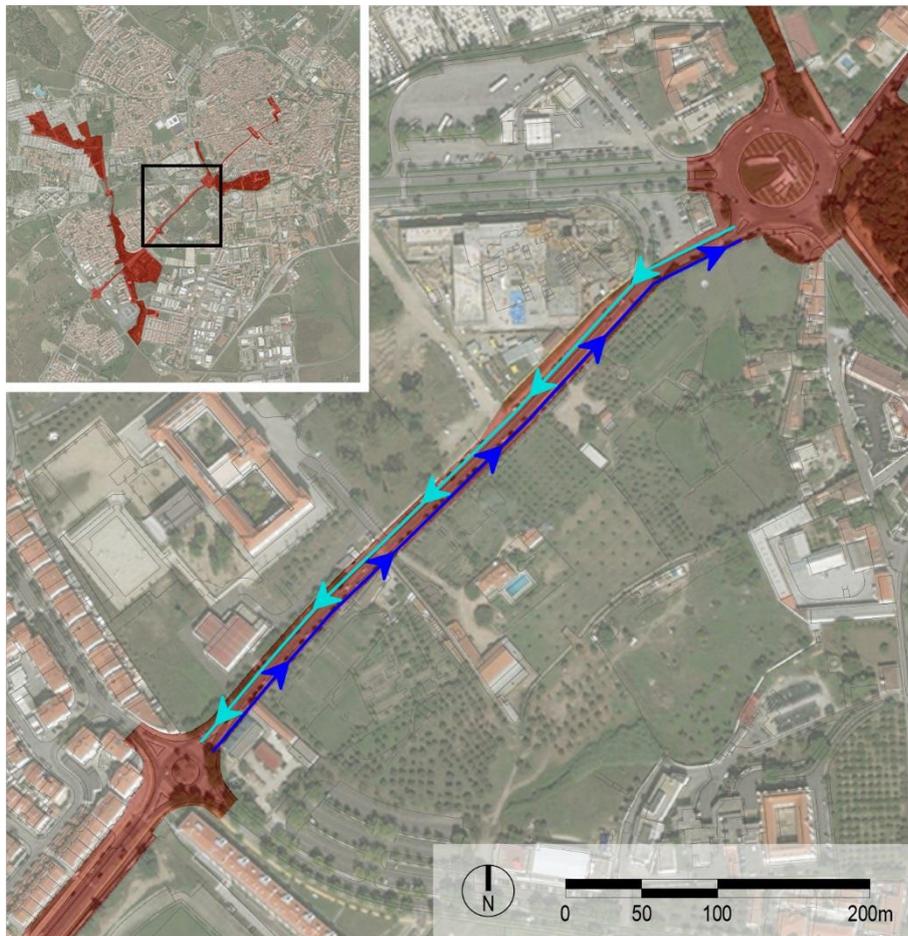


Figura 53 - Planta com os tempos de percurso, detalhe 2 – EN 380 entre as rotundas do Raimundo e do Lusitano.
Elaboração: Mariana Pereira e Rafael Pereira, 2018

- Legenda:
- Área em estudo
 - Rotunda do Raimundo - Rotunda do Lusitano: 7 minutos
 - Rotunda do Lusitano - Rotunda do Raimundo: 7 minutos

Conforme demonstra a figura 53, os percursos nos dois sentidos foram de sete minutos.

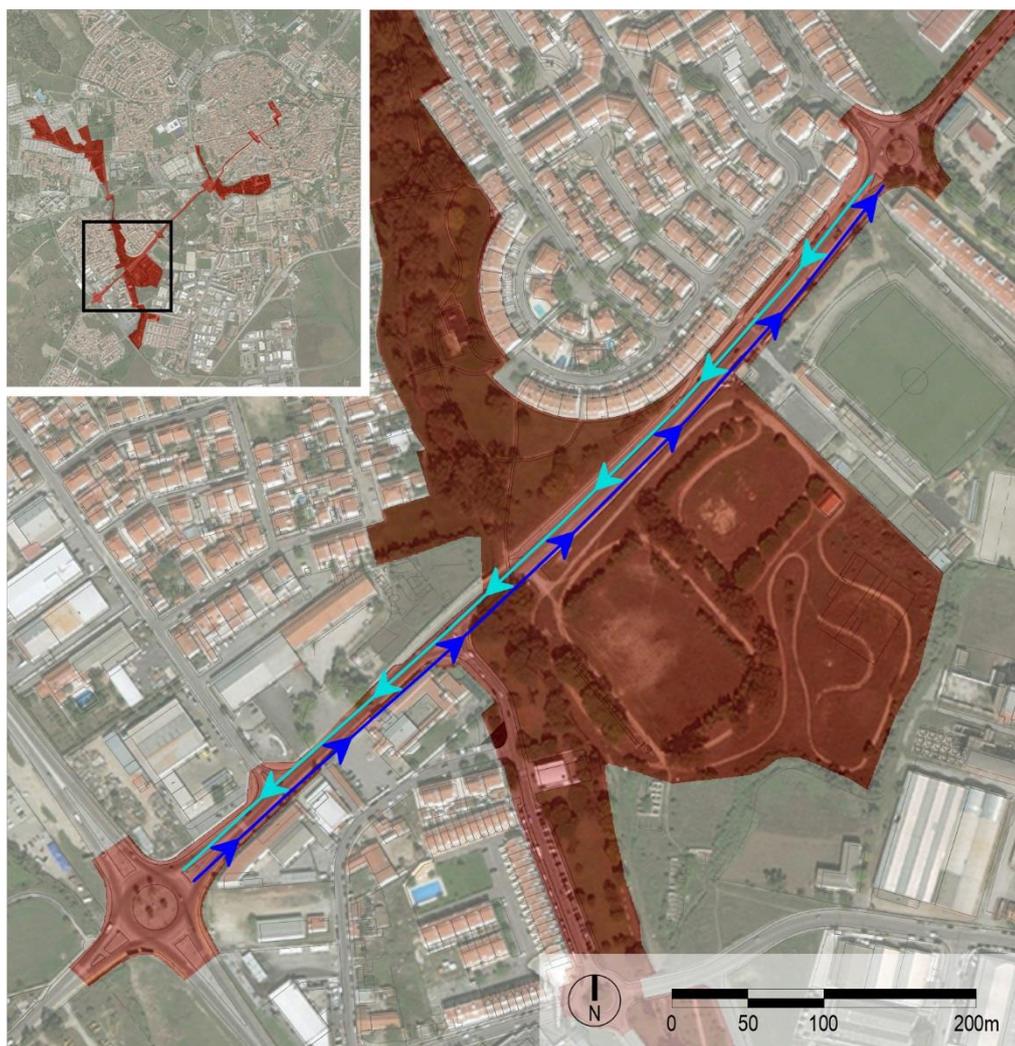


Figura 54 - Planta com os tempos de percurso, detalhe 3 – EN 380 entre as rotundas do Lusitano e da Circular de Évora.
Elaboração: Mariana Pereira e Rafael Pereira, 2018

- Legenda:
- Área em estudo
 - → Rotunda do Lusitano - Rotunda da Circular: 9 minutos
 - → Rotunda da Circular - Rotunda do Lusitano: 8 minutos

O percurso no sentido da Rotunda da Circular para a Rotunda do Lusitano foi de oito minutos, enquanto no sentido contrário, nove. Neste caso, o percurso ascendente foi menor que o inverso, conforme é mostrado na figura 54.

Observou-se a necessidade de verificar o tempo de percurso entre o Eixo e os espaços abertos não adjacentes, o Parque do bairro do Moinho e o Parque da Malagueira.



Figura 55 - Planta com os tempos de percurso e atrativo, detalhe 4 - EN 380, Complexo Desportivo ao Parque do bairro do Moinho. Elaboração: Mariana Pereira e Rafael Pereira, 2018

Legenda:

- Área em estudo
- Tempos de caminhada:
- EN 380 - Parque do Bairro do Moinho: 5 minutos (por dentro do Complexo Desportivo)
- Parque do Bairro do Moinho - EN 380: 5 minutos (pela Rua Marechal Gomes da Costa)
- Pontos atractivos:
- 1 Restaurante Moinho do Cu Torto (moinho antigo recuperado)

Para o percurso da EN 380 ao Parque do bairro do Moinho, gastou-se cinco minutos saindo da referida via, passando por dentro do Complexo Desportivo de Évora até chegar ao

parque. Observou-se que também cinco minutos foram gastos quando em passagem pela Rua Marechal Costa Gomes (figura 55).

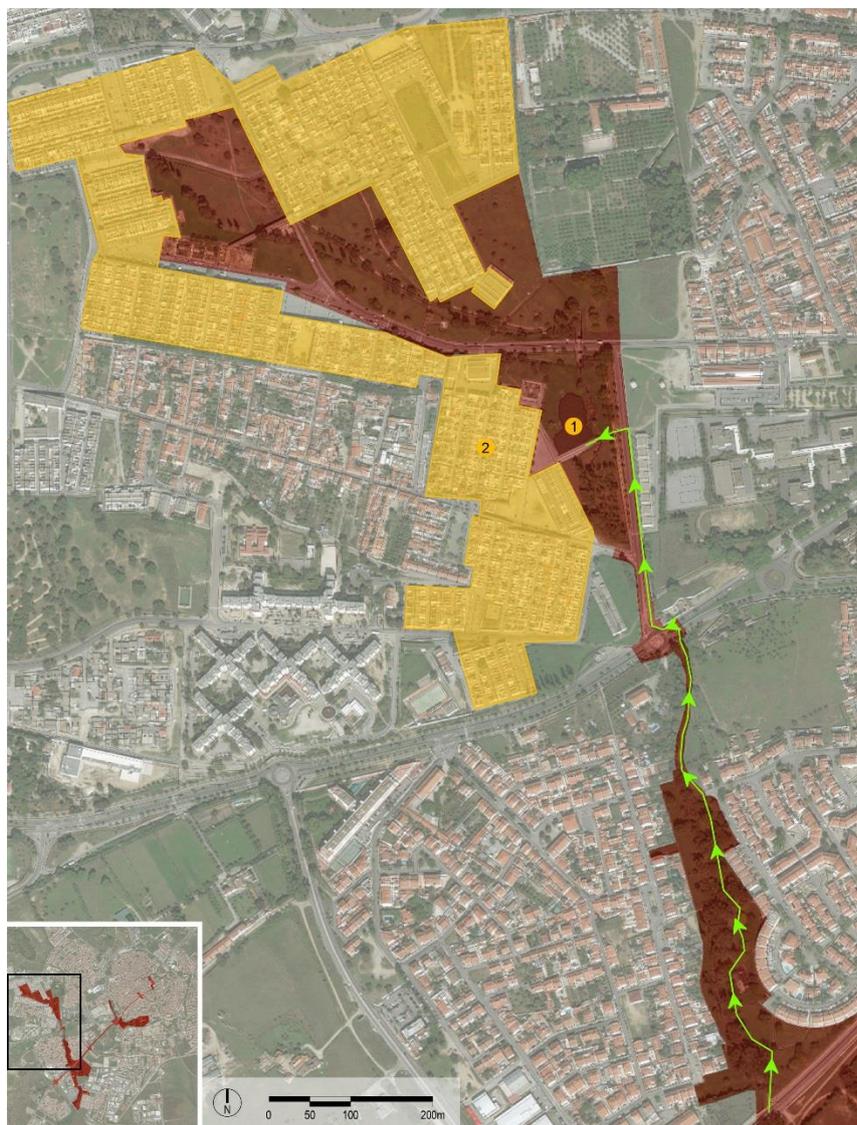


Figura 56 - Planta com os tempos de percurso e atrativos, detalhe 5 – EN 380, Parque da ribeira de Torregela ao Parque da Malagueira. Elaboração: Mariana Pereira e Rafael Pereira, 2018

Legenda:

- Área em estudo
- Tempos de caminhada:
 - EN 380 - Parque da Malagueira: 11 minutos
(por dentro do Parque da Ribeira da Torregela)
- Pontos atractivos:
 - 1 Represa da Malagueira
 - 2 Conjunto arquitectónico
(projecto de Álvaro Siza Vieira - 1973)

Para o Parque da Malagueira, gastou-se onze minutos da EN 380 passando por dentro do Parque da ribeira de Torregela até chegar à represa do parque (figura 56).

Este instrumento de observação nos permitiu verificar as relações entre usos do espaço quanto à mobilidade na área em estudo e as interações socioespaciais ocorridas nos espaços abertos públicos.

8.2.2 - Entrevistas

As entrevistas aplicadas são denominadas exploratórias, porque contribuem de modo a enriquecer a ótica do estudo. Estas entrevistas têm a função de revelar determinados aspectos que o investigador não teria como identificá-los por não os vivenciar cotidianamente.

A abordagem para a entrevista foi realizada em todas as vias do eixo em estudo. Quanto ao grupo turista, houve tentativas de abordagem na EN 380, mas foram infrutíferas. Este grupo foi o único a ser 100% entrevistado dentro da cidade intramurada, principalmente nos Largos do Conde de Vila Flor e do Marquês de Marialva.

Para a investigação, que aqui se apresenta, foram realizadas um total de 49 entrevistas exploratórias. A amostra é constituída por 3 grupos, sendo 17 comerciantes, 13 residentes e 19 turistas. O histograma de distribuição da faixa etária dos entrevistados está representado na figura 57.

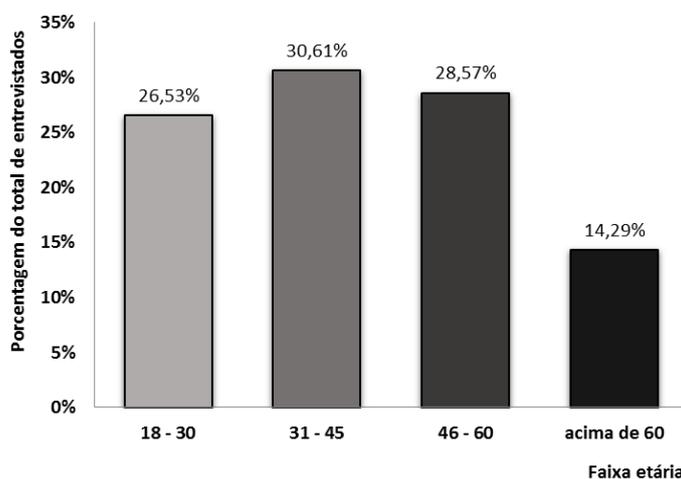


Figura 57 - Distribuição dos entrevistados por faixa etária (49 entrevistas)

Aos comerciantes foi perguntada a razão de se instalarem naquela via. Percebe-se que para 47,6% dos entrevistados, o motivo de estar próximo das pessoas foi determinante, conforme figura 58. Observa-se também que, ao contrário da maioria, alguns comerciantes

precisavam de se afastar do centro pelo tipo de produto que comercializam; todos estes estão instalados na Estrada das Alcáçovas (EN 380). Um trabalha no comércio de gás e de produtos químicos, outro, com produtos agropecuários e o terceiro, com aluguel de veículos.

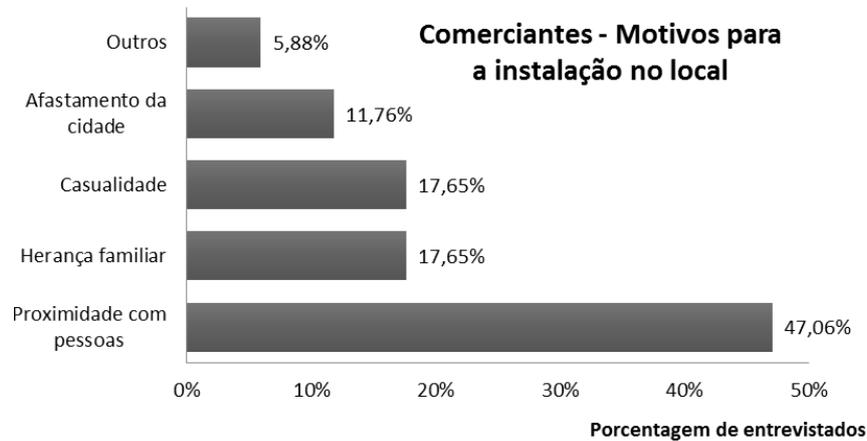


Figura 58 - Motivos de instalação do comércio no Eixo estudado (17 entrevistas)

Quando foi perguntado aos residentes o porquê deles estarem naquela via naquele momento, verificou-se, conforme a figura 59, que 38,46% só estavam de passagem. Interessante verificar que 23,08% estavam em passeio pelo local. Isto evidenciou que os próprios residentes têm prazer em desfrutar da cidade; no entanto todos estes foram abordados dentro da cidade intramurada.

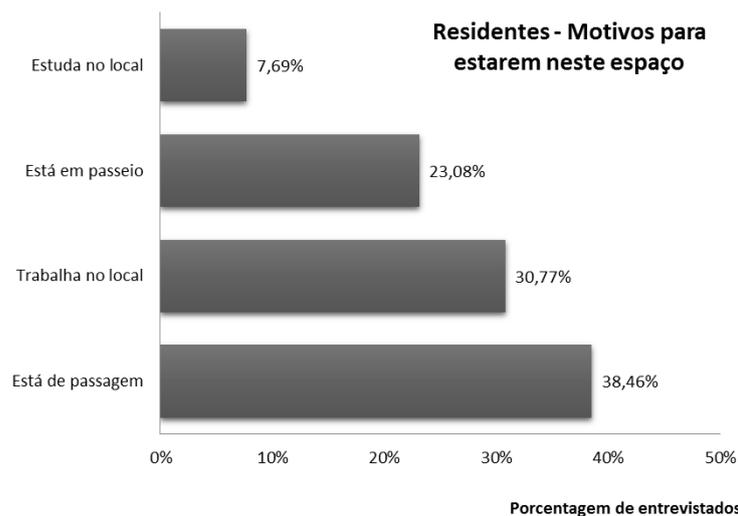


Figura 59 - Motivos dos residentes estarem no Eixo estudado (13 entrevistas)

Os turistas, na sua maioria, estavam em visita. Pode parecer lógica esta resposta, mas é curioso observar que cerca de 10,23% também usavam a via somente como passagem para

chegar ao destino. Outro ponto interessante foi quando uma turista espanhola nos relatou que tinha escolhido aquele banco para descansar com a família porque gostou muito do ambiente e da sombra que ali existia. (Figura 60)

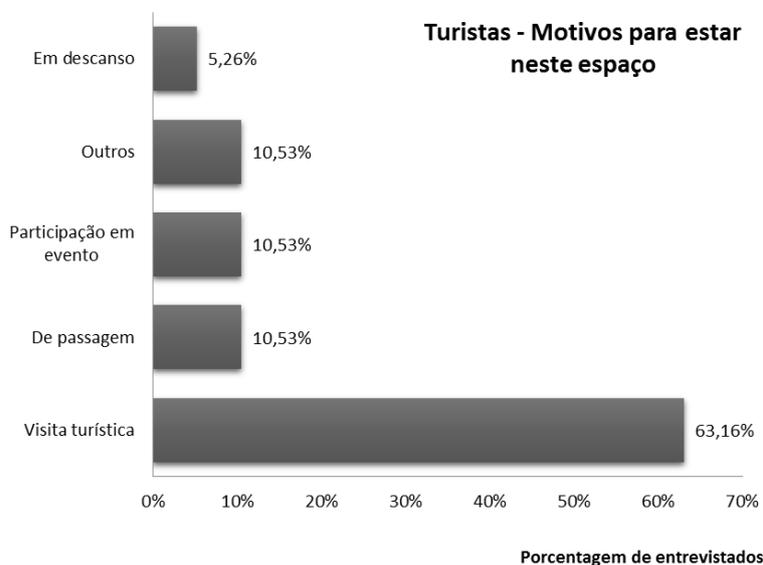


Figura 60 - Motivos dos turistas estarem no Eixo estudado (19 entrevistas)

Esta mesma percepção foi detectada nos diários de campo, conforme **anexo 1**. Enquanto os espaços eram observados viam-se várias pessoas que passavam, umas passeando e olhando tudo, outras com pressa.

Aos comerciantes e residentes foi perguntado qual é o seu modo de deslocamento no dia a dia. Entre o grupo dos comerciantes, a grande maioria usa o carro (Figura 61). Quando questionados sobre o porquê, as pessoas referiram que o carro é utilizado para facilitar o deslocamento, pois é mais rápido, vence grandes distâncias e torna-se flexível quanto aos horários. Analisando as respostas dos comerciantes, verificou-se que 100% dos que trabalham na EN 380, se deslocam para o trabalho de automóvel, enquanto 65% dos que trabalham dentro da cidade intramurada, usam o mesmo modo. Os 35% que responderam que se deslocam a pé ou de bicicleta, fazem-no porque não há estacionamento próximo ou porque moram perto do trabalho. Diante do exposto, parece curioso observar que alguns comerciantes que se deslocam de automóvel, trabalham e residem dentro da cidade intramurada.

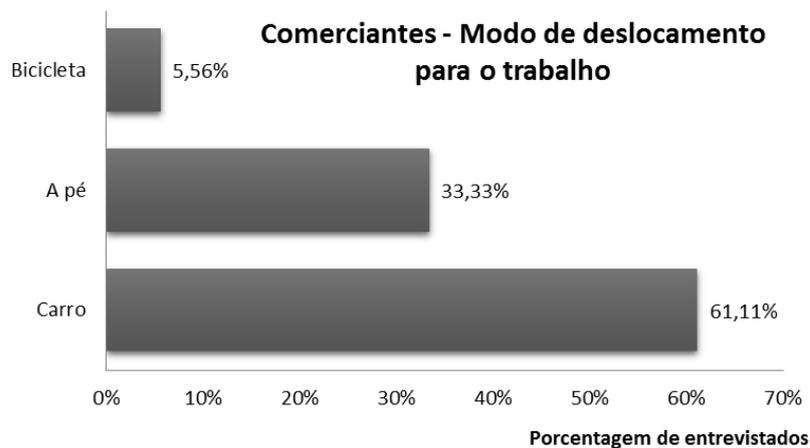


Figura 61 - Modo de deslocamento no dia a dia para comerciantes (17 entrevistas)

Entretanto, 70,59% afirmam que se deslocam a pé frequentemente, conforme figura 62. Esta afirmação parece contraditória, mas alguns entrevistados nos relataram que usam o carro somente para irem trabalhar e nos demais deslocamentos diários os fazem a pé.

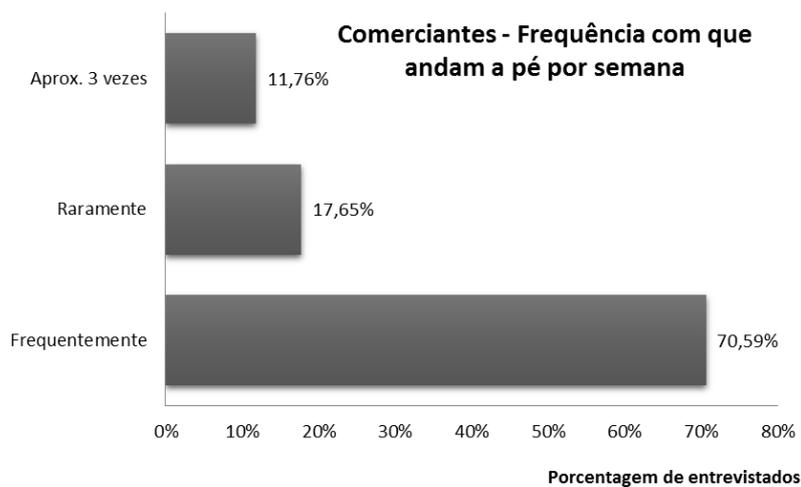


Figura 62 - Frequência em que os comerciantes se deslocam a pé (17 entrevistas)

Quando essa pergunta foi feita aos residentes, 71,43% verificou-se que este grupo se desloca diariamente a pé (figura 63). Interessante que o modal ônibus (autocarro) foi citado. Quando estes residentes foram questionados sobre o porquê deste modo de deslocamento, eles responderam que precisam de percorrer grandes distâncias e não têm carro para fazê-lo.

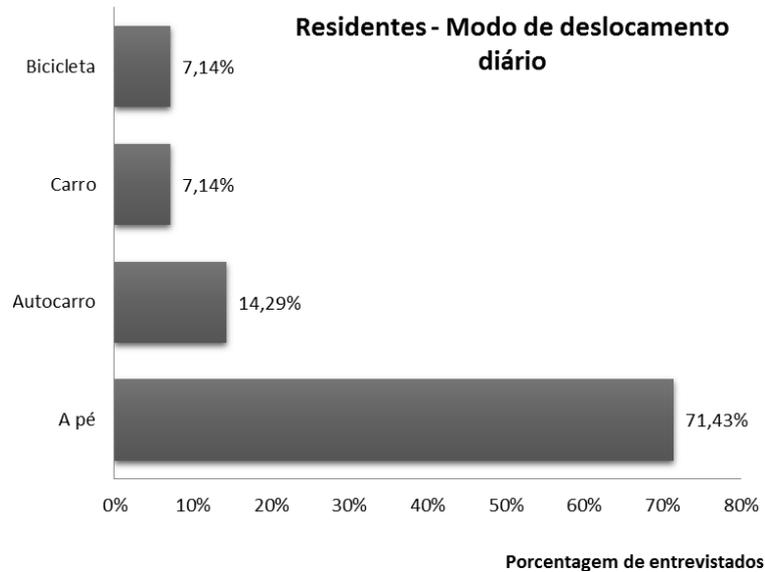


Figura 63 - Modo de deslocamento dos residentes (13 entrevistas)

A todos os entrevistados foi perguntado se aquela via em que se encontravam quando abordados era agradável de estar ou percorrer. A resposta “sim” foi a mais frequente, conforme demonstra a figura 64. Interessante verificar que esta pergunta era direcionada somente com duas respostas “sim” ou “não”, mas alguns entrevistados tiveram a necessidade de criar uma terceira opção: “às vezes”.

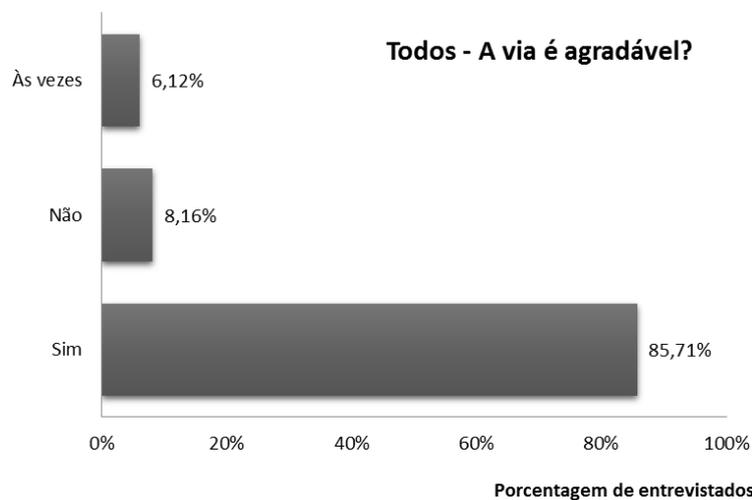


Figura 64 - Sentimento de agradabilidade da via em que o entrevistado foi abordado, dentro do Eixo de estudo (49 entrevistas)

Para entender melhor, foi perguntado também o porquê da resposta anterior e dentro dos “sim”, verifica-se as mais variadas respostas. Dentro da cidade intramurada as respostas mais frequentes foram: porque tem muitas pessoas, tem muita cultura e possui um

conjunto arquitetônico diversificado e preservado. Enquanto que as respostas na EN 380 foram: porque possui áreas verdes, tem calçadas largas e porque o trânsito flui. Diante do exposto, verificou-se que toda a área em estudo possui qualidades diversas que agradam os usuários. Acreditamos que os espaços abertos públicos estudados possuem atratividade e identidade.

Para as pessoas que responderam “não” e “às vezes”, apontaram somente cinco motivos. O número de entrevistados que não estavam satisfeitos com a via em que se encontravam (sete pessoas), eram seis comerciantes e era um turista. Os motivos por eles apresentados encontram-se expressos na tabela 8, infra:

Tabela 8 - Motivo de a via não ser agradável (7 entrevistados)

Motivos do local não ser agradável (7 entrevistados)	
Motivo	Porcentagem
Trânsito	45,45%
Estacionamento	18,18%
Falta de passeio	9,09%
Sujeira na rua	9,09%
Poluição do ar	9,09%
Falta de atrativo	9,09%

Diante dos resultados seria interessante relacionar as respostas anteriores com os locais de abordagem. A tabela 9 demonstra que 71,43% das pessoas que não estavam satisfeitas com as características da via, foram abordadas na Rua do Raimundo. Um dos entrevistados, não satisfeito com a Rua Cinco de Outubro, declarou que o motivo era o lixo e a sujeira deixados na rua ao final do dia. Outro, não satisfeito com a Estrada das Alcáçovas (EN 380), declarou que o trânsito provocado pela Escola Severim de Faria nos horários de entrada e saída de estudantes, seria o motivo de seu desagrado. O único turista que declarou o seu não contentamento com a via em que foi abordado foi entrevistado na Rua do Raimundo, referindo que esta apresentava poucos atrativos para as pessoas que passam por ali.

Tabela 9 - Via em que o entrevistado não se agradou do local (7 entrevistados)

Locais de abordagem (7 entrevistados)	
Local	Porcentagem
Rua do Raimundo	71,43%
Rua Cinco de outubro	14,29%
EN 380	14,29%

A todos foi perguntado sobre quais são as qualidades e os problemas que percebiam na via em que estavam. Devido ao tipo de entrevista que realizamos, de carácter exploratório, a variação de respostas foi muito grande. Observa-se nas figuras 65, 66 e 67, que a opção outros é sempre maior, mas é importante salientar que, mesmo assim, algumas respostas foram coincidentes. O fácil acesso ao centro foi a resposta mais frequente porque para muitos comerciantes é importante ser visto pelas pessoas e possuírem fácil acesso. A proximidade com a zona turística e histórica é sinónimo de estar próximo das pessoas com poder de compra, nomeadamente os turistas, e como consequência disto cresce a probabilidade de vendas.

Para o grupo dos comerciantes, além das qualidades apontadas - fácil acesso ao centro; zona turística e histórica e presença de áreas verdes - demonstradas na figura 65, foram ainda citadas outras, tais como: proximidade das áreas desportivas, o movimento de pessoas, o fato de ser uma rua larga, rua com estacionamento fácil, a diversidade de produtos existentes, a simpatia dos comerciantes, o bom estado do pavimento, a segurança sentida na zona, existência de boa iluminação, e a existência de relações sociais de harmonia com os vizinhos.

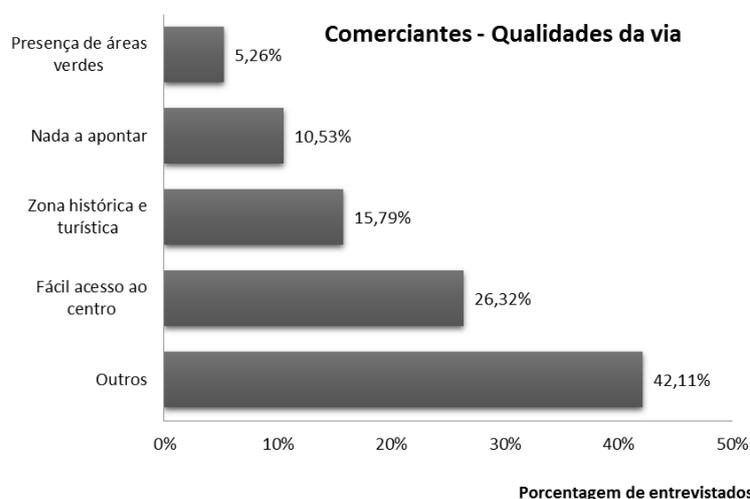


Figura 65 - Qualidades identificadas pelos comerciantes sobre a via em que trabalham (17 entrevistas)

Para o grupo de residentes entrevistados uma das principais qualidades da via é o caráter histórico do espaço. O fato de haver pessoas de diferentes nacionalidades presentes no espaço e a diversidade cultural encontrada também ficou evidenciado. As outras qualidades identificadas são as seguintes: a diversidade de lojas, a ambiência agradável, a presença de sombras, a beleza da via e uma paisagem bonita, Além destas características aqui apresentadas, identificaram-se outras qualidades, que constam na figura 66.

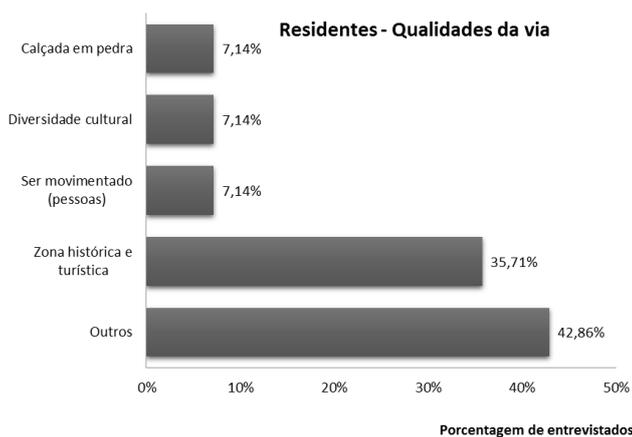


Figura 66 - Qualidades identificadas pelos residentes sobre a via em que foram abordados (13 entrevistas)

Para os turistas, as opções de serviços, da presença de espaços com vegetação, da existência de muitas facilidades, da riqueza arquitetônica e de seus acessos, da temperatura agradável, da presença de árvores, da boa sinalização de trânsito, de estar tudo à escala humana, de haver segurança e silêncio e de ser tudo colorido, foram as demais respostas dadas (item outros), além das que constam na figura 67. Diante destas respostas verificou-se que os espaços em estudo satisfazem os interesses dos turistas abordados porque, em 56% das respostas dadas, este grupo considera o patrimônio histórico e cultural como bem preservado e inseridos numa área agradável e tranquila.

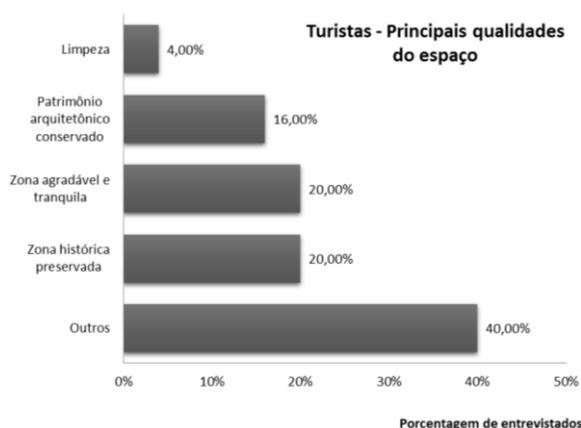


Figura 67 - Qualidades identificadas pelos turistas sobre a via em que foram abordados (19 entrevistas)

Até ao presente momento, percebe-se melhor os modos de locomoção das pessoas que vivem a cidade e observa-se também que, na sua maioria, os espaços abertos públicos são agradáveis, possuem atratividade e refletem a identidade do lugar. Estas características resultam em locais com muita vitalidade, como demonstram os resultados da entrevista.

Na sequência da informação recolhida junto das pessoas por meio das entrevistas exploratórias e da observação direta, sentiu-se a necessidade de tentar perceber quais são os problemas de mobilidade que os usuários da via percebem como existindo nas vias do Eixo em estudo. Na figura 68, observa-se que entre os problemas citados pelos comerciantes o excesso de trânsito foi o mais referenciado. Outros problemas não exemplificados foram: o de estar próximo da zona industrial, o da falta de iluminação na via, o das faixas de pedestres (passadeiras) não serem visíveis aos condutores, o da falta de manutenção das calçadas, o do local ser confuso e com ausência de estacionamento.

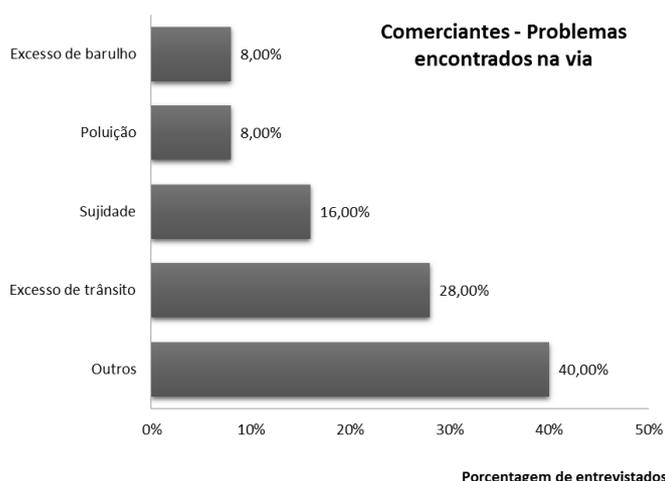


Figura 68 - Problemas identificados pelos comerciantes sobre a via em que trabalham (17 entrevistas)

É interessante verificar que o problema de excesso de trânsito também foi citado pelos residentes (17,65%, conforme figura 69). No entanto, 35,29%, dos entrevistados citou que o tipo de calçada, normalmente em pedra irregular, é o maior problema. Este ponto de vista diferente é compreensível porque, como visto na figura 63, 73,43% dos residentes se deslocam a pé e o tipo de pavimentação é muito perceptível por quem o percorre diariamente. Outro problema relatado foi a falta de acessos, principalmente aos edifícios junto dos espaços, porque alguns dos entrevistados são pessoas com mobilidade reduzida. Quanto à falta de sombra, é claramente percebida por quem anda pela cidade, principalmente no verão que é quente e seco. Este fato é mais perceptível na Estrada das

Alcáçovas (EN 380) que, apesar de ter árvores em alguns trechos, na maioria do percurso não possui sombras.

Dentro do item “outros”, alguns residentes referem que o espaço de passagem é estreito; os estacionamentos são muito próximos dos pedestres; há pouca sinalização indicativa e falta de limpeza urbana.

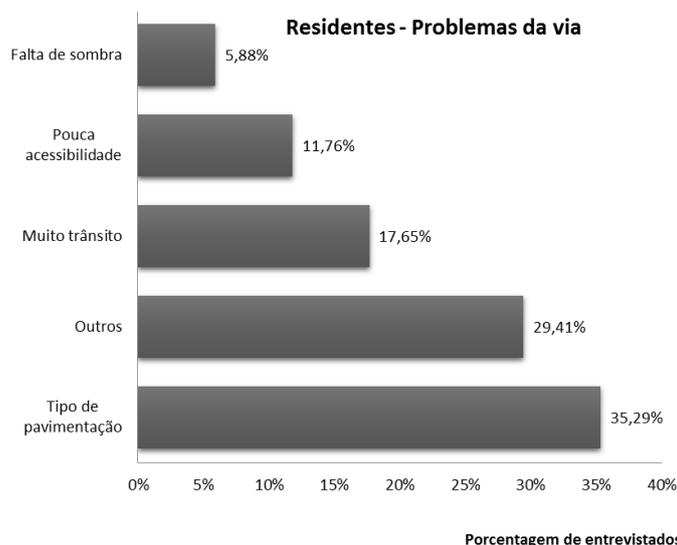


Figura 69 - Problemas identificados pelos residentes sobre a via em que foram abordados (13 entrevistas)

A percepção dos turistas abordados é semelhante à dos residentes, mas como é observado na figura 70, surgiu uma questão que é muito importante para quem não conhece a cidade: a ausência de sinalização indicativa. Destacou-se que a pouca mobilidade por meio de transporte público também é citada, tanto no deslocamento municipal quanto no intermunicipal, conforme referenciado na resposta de uma das turistas abordadas ao responder o questionário: “*poucas opções de transporte, tive dificuldades para chegar a Évora*”.

Dentro do item “outros” foram relatados que: a maioria dos estabelecimentos não aceitam cães; existem muitos carros estacionados junto às pessoas; além da falta de estacionamento e da ocorrência de muitos turistas a circular pelas vias.

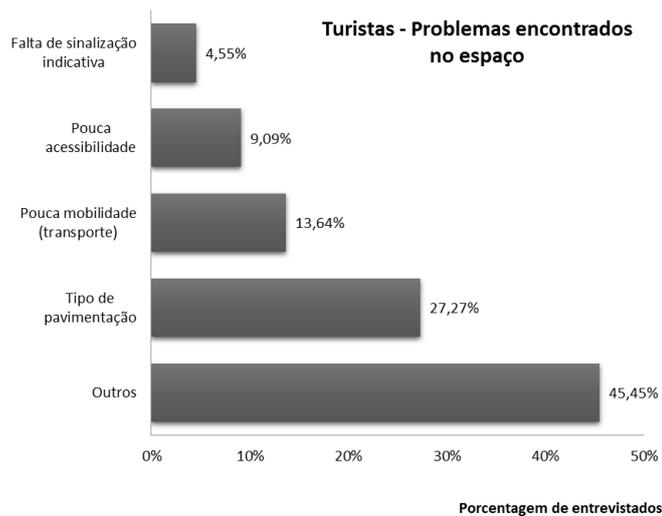


Figura 70 - Problemas identificados pelos turistas sobre a via em que foram abordados (19 entrevistas)

Para melhor entender como os espaços públicos abertos inseridos na área de estudo são utilizados inseriu-se uma questão relacionada a opção dos espaços abertos públicos mais frequentados. Entre os comerciantes e residentes verificou-se que a Praça do Giraldo é o espaço mais frequentado, enquanto que o Parque da ribeira de Torregela é o menos frequentado por comerciantes e residentes, conforme expresso na figura 71.

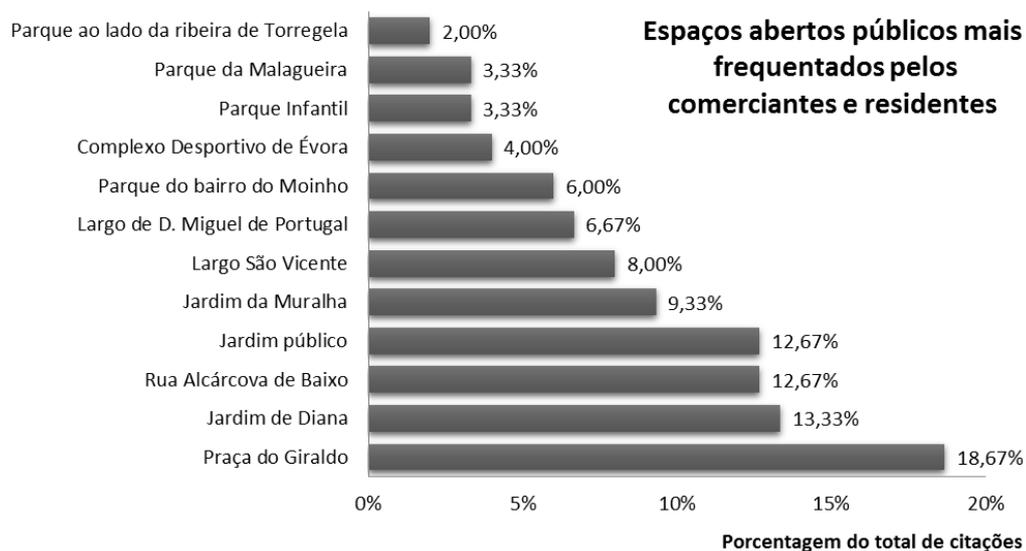


Figura 71 - Espaços abertos públicos inserido na área de estudo mais frequentado pelos comerciantes e residentes (30 entrevistas)

Entre os turistas percebeu-se que os espaços públicos inseridos na área de estudo que se localizam fora e afastados da muralha não foram referidos (figura 72). O espaço mais frequentado pelos turistas é o Jardim de Diana.

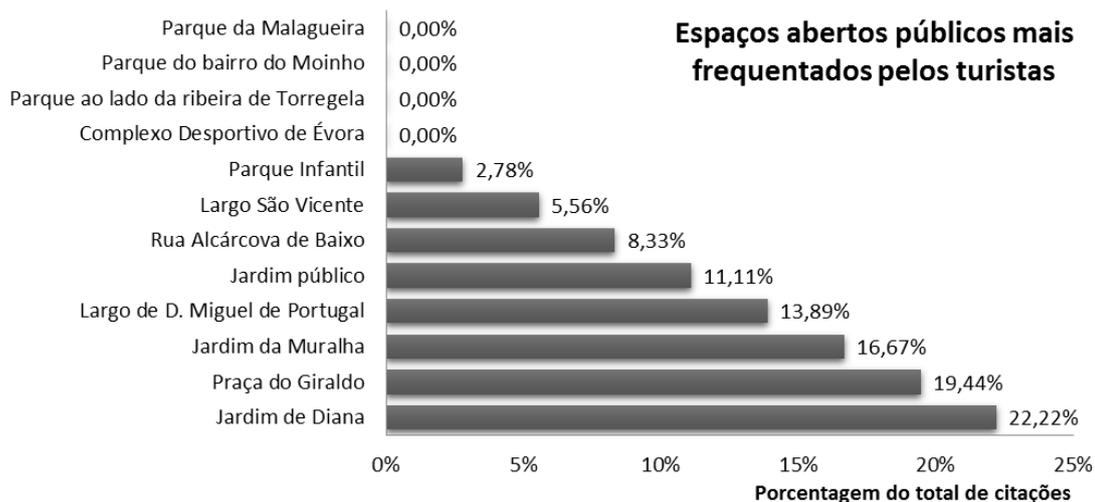


Figura 72 - Espaços abertos públicos inserido na área de estudo mais frequentado pelos turistas (19 entrevistas)

Perguntou-se também se para além dos espaços citados, os entrevistados frequentavam outros espaços públicos na cidade. Nesta questão foram nomeados quinze outros espaços onde comerciantes e residentes costumam frequentar (figura 73).

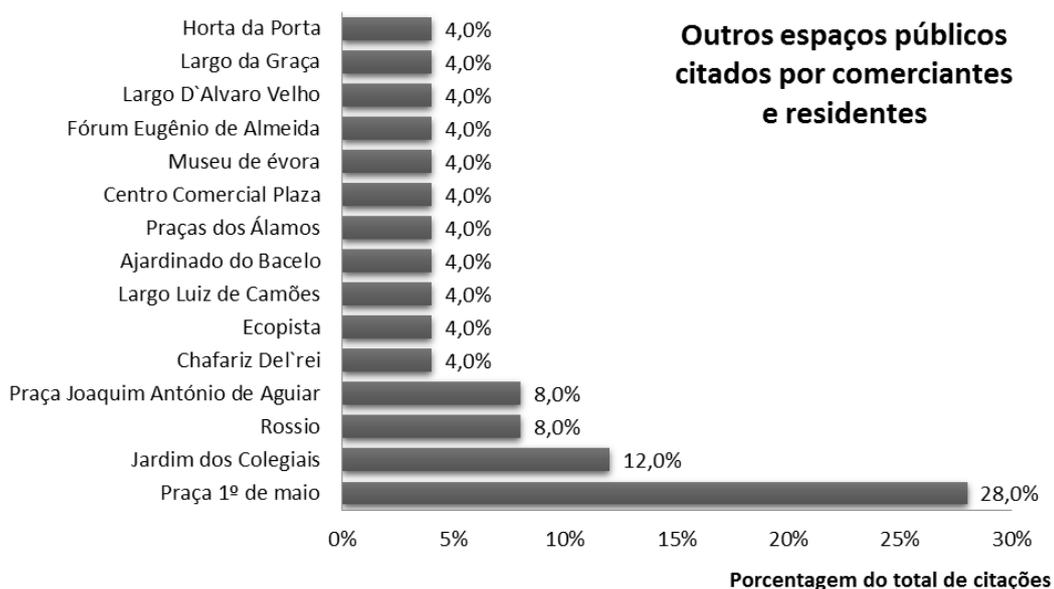


Figura 73 - Outros espaços públicos citados pelos comerciantes e residentes (30 entrevistas)

Aos turistas foi perguntado sobre quais os pontos turísticos que eles pretendiam visitar em Évora. Nota-se que a Capela dos Ossos foi o mais citado (figura 74). Esta capela está localizada na Praça 1º de maio, o espaço público aberto não inserido na área de estudo mais referido pelos comerciantes e residentes, conforme figura 73.

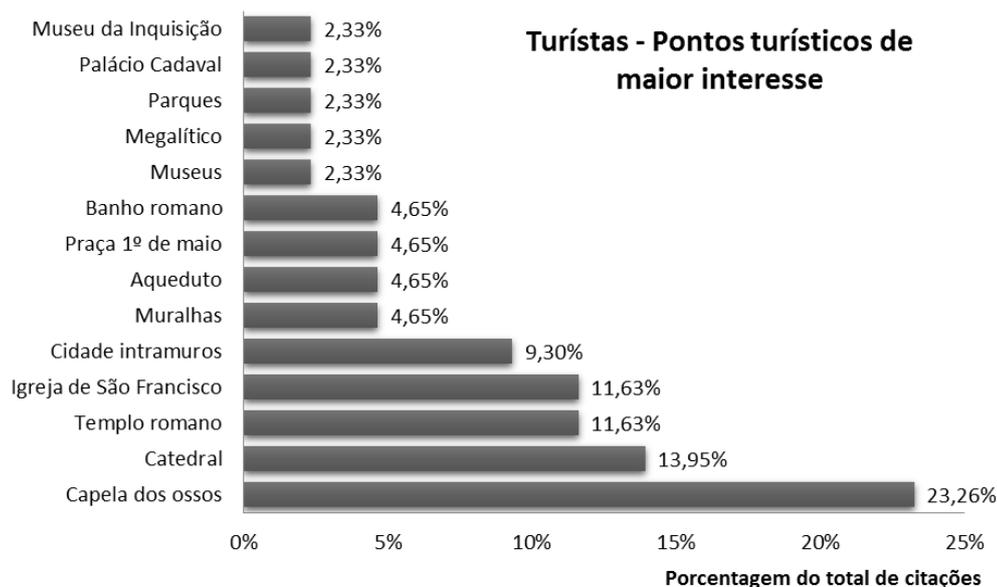


Figura 74 - Pontos turísticos citados pelos turistas (19 entrevistas)

Estas duas últimas figuras (73 e 74) parecem evidenciar a necessidade da existência de uma rede pedonal na cidade, de modo a interligar todos os espaços públicos abertos. Nota-se também que a cidade de Évora pode ser entendida como um sistema de redes de espaços de uso coletivo, por meio da sua apropriação pelas pessoas. É importante ressaltar a existência das relações de conectividade entre os sistemas de circulação com o lazer, o convívio coletivo, a memória e a conservação ambiental.

A última pergunta das entrevistas dirigidas aos comerciantes e residentes, aborda o imaginário. Ao perguntar qual seria a sua rua ideal procurou-se entender as percepções que aquela pessoa tem sobre a via. Ao observar a figura 75, verifica-se que a maior parte dos itens citados como elementos fundamentais da “via ideal” já haviam sido citados antes. Entendeu-se que as respostas emitidas podem ter advindo da união entre as qualidades que foram vislumbradas pelos entrevistados com as possíveis “correções” dos problemas citados por eles.

Desta forma, a figura 75 reflete o imaginário coletivo dos entrevistados. Por meio dela foi possível perceber como alguns dos usuários dos espaços públicos abertos imaginam o que seria a “via ideal”, portanto qualquer intervenção urbana deverá considerar este indicativo de desejo da sociedade.

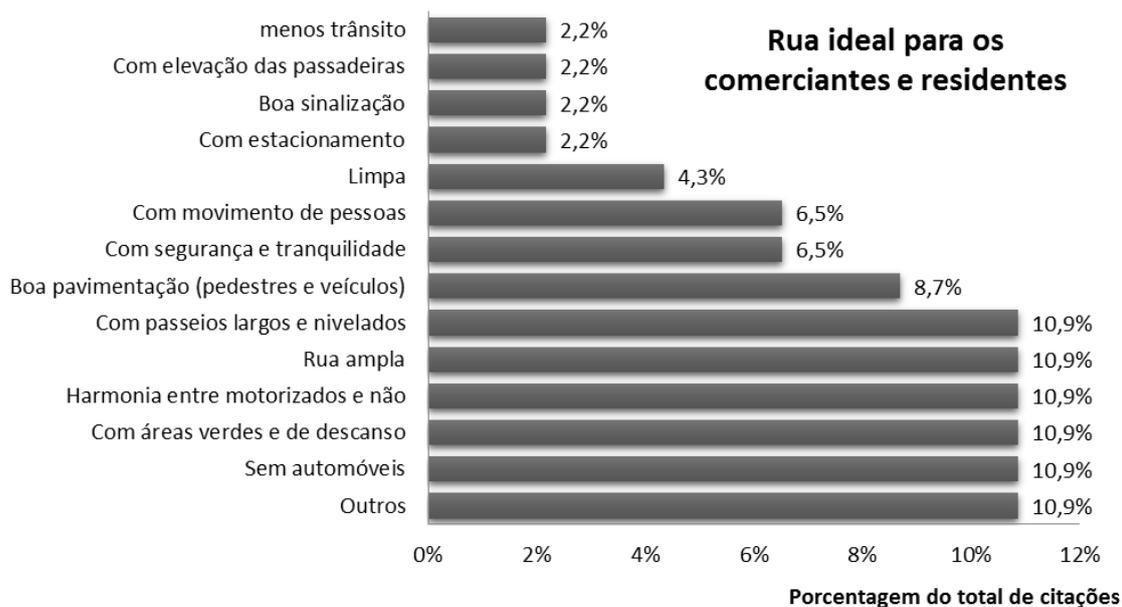


Figura 75 - Itens necessários para construir a “via ideal” no imaginário dos comerciantes e residentes entrevistados (30 entrevistas)

A realização de entrevistas exploratórias foi um procedimento útil pois permitiu olhar a cidade através de outros olhares e confirmar algumas percepções a respeito da qualidade dos espaços públicos na área de estudo. Também foi muito proveitoso pois permitiu identificar aspectos que não nos eram conhecidos, como por exemplo as queixas dos comerciantes que trabalham na Rua do Raimundo, próximo da Praça do Giraldo. A título de exemplo, um dos entrevistados (entrevista nº 10) ao explicar que os automóveis ficam em fila aguardando o acesso à praça e em aceleração contínua, o que libera muita poluição no ar. Alguns comerciantes deste trecho da rua preferem manter a porta do estabelecimento fechada para evitar que a poluição entre. Três comerciantes sugeriram que o trânsito fosse invertido no trecho entre a Praça do Giraldo e a travessa dos Frades Grilos. Esta alteração poderia ajudar não só na diminuição da emissão de poluentes como também melhorar o trânsito de pedestres que, constantemente, são obrigados a caminhar na pista de rolamento e disputar espaço com os veículos.

Outro aspecto citado por outro comerciante da EN 380 (entrevista nº 08) foi a elevação das faixas de pedestre. Ele afirmou que, para os condutores, as faixas são pouco perceptíveis e a velocidade desenvolvida pelos veículos é, por vezes, incompatível com a segurança das pessoas.

Alguns residentes e turistas referiram que se sentem incomodados com a quantidade de veículos estacionados próximos dos passeios. No diário de campo foram observados comportamentos dos pedestres quanto ao lado preferencial de caminhada, independente de ter sombra ou não. A constatação destas práticas espaciais parece inferir que os lados preferenciais observados são mais “amplos” no sentido de terem passeios mais largos ou sofrerem menos interferência do “atrito lateral”. Este atrito pode ser entendido como a proximidade dos veículos estacionados ao lado do passeio, na Rua do Raimundo, ou do muro com vegetação na EN 380, ao lado do bairro Vila Lusitano.

De modo geral, a área de estudo possui boa mobilidade tanto para motorizados, quanto para pedestres. As bicicletas circulam na zona, mas nota-se dificuldade para se encaixarem neste contexto uma vez que só alguns dos espaços estudados possuem locais reservados para estacionamento das mesmas.

Em suma, partindo da informação coletada no contexto em análise, verificou-se que os espaços, na sua maioria, são agradáveis de estar e/ou percorrer. Ratificou-se a ideia que a cidade deve possuir uma rede de percursos pedonais porque as pessoas necessitam transitar por ela, conforme foi evidenciado nas respostas dos entrevistados. As pessoas gostam de utilizar os espaços abertos públicos existentes na cidade e muitas delas se deslocam a pé. Acredita-se que os espaços abertos de Évora estão todos interligados, também através da vida das pessoas que os usam. Isto pode ser formalizado com a rede de percursos pedonais em alternativa complementar à rede viária existente.

8.2.3 - Avaliação do espaço construído

8.3.3.1 - Método *Walkthrough*

Com o intuito de aferir acerca da acessibilidade na área em análise, realizamos um percurso no espaço recorrendo ao procedimento metodológico “*walkthrough*”, conforme descrito anteriormente neste capítulo. O percurso iniciou com a explicação para o usuário sobre o procedimento metodológico, através de uma breve conversa em que também se investigou a familiaridade da pessoa com o espaço estudado. Em seguida, estabelecido o percurso com o usuário (uma mulher jovem, 27 anos, brasileira e reside em Évora há mais de um ano e seu bebê no carrinho), iniciou-se efetivamente a caminhada e ao longo do

passeio evitou-se induzir o usuário quanto à opção de qual o caminho a seguir. A definição do caminho da Rua do Raimundo até o Parque Infantil foi a escolha do usuário, que optou por não passar por dentro do Jardim público e sim dar a volta pelo Jardim da Muralha.

Para a recolha de dados do percurso acompanhado foram realizados registros, durante todo o percurso, em forma de texto e fotografias, feitos pela autora.

Tabela 10 - Problemas identificados no percurso walkthrough e diretrizes sugeridas

Local	Dificuldades identificadas	Diretrizes sugeridas pela autora
Largo do Conde de Vila Flor	Quando se passa da área reservada a pedestres para o passeio em frente do museu, não há preferência para o atravessamento de pedestres	Implantar faixa de pedestre para organizar os atravessamentos ou implantar o conceito de <i>shared space</i>
Largo do Marquês de Marialva	Além de não ter faixa de pedestre , foi necessário passar por onde os carros passam porque não havia espaço entre os carros estacionados	Implantar faixa de pedestre para organizar os atravessamentos e deixar espaço entre as vagas de estacionamento ou retirar uma vaga de estacionamento para a passagem dos pedestres
Rua Cinco de Outubro	Guia rebaixada é muito inclinada segundo DL 163/2006	Fazer o rebaixamento com inclinação adequada, $i \leq 8\%$, conforme DL 163/2006
	Grelha com aberturas paralelas ao percurso conforme sugerido pelo DL 163/2006	Trocar a tampa da grelha para uma com maior abertura perpendicular ao percurso conforme sugerido pelo DL 163/2006
Praça do Giraldo	Faixa de pedestre sem rebaixamento de guia conforme DL 163/2006	Fazer o rebaixamento da guia de meio-fio com inclinação adequada, $i \leq 8\%$ conforme sugerido pelo DL 163/2006
Rua do Raimundo	Logo na entrada, a escada em rampa impede a descida do carrinho de bebê	Retirada da escada em rampa em pelo menos um dos lados da via
	Irregularidade da largura dos passeios ao longo da via. Locais com passeio muito estreito	Alterar a tipologia da via, retirar os passeios e implantar o uso misto – <i>shared space</i>
	Presença de barreiras físicas , publicidade obstruindo o passeio	Não permitir o uso do passeio para fazer publicidade
	Nas vias transversais, não há rebaixamento da guia , conforme sugere o DL 163/2006 e não há faixas de pedestre para garantir a preferência aos pedestres	Em todas as vias transversais, fazer rebaixamento das guias conforme estabelecido no DL 163/2006 e implantar a faixa de pedestre para organizar o direito de passagem
	Há uma escada de uma igreja que avança sobre o passeio , ficando este muito estreito	Em frente a este local é proibido estacionar, então pode ser possível alargar o passeio.

Continuação da Tabela 10 - Problemas identificados no percurso walkthrough e diretrizes sugeridas

Local	Dificuldades identificadas	Diretrizes sugeridas pela autora
Rua do Raimundo	Em frente ao Hotel Moov, encontramos automóveis parados sobre o passeio efetuando embarque e desembarque de passageiro	Pode-se reservar uma vaga de estacionamento da via para este fim e melhorar a fiscalização no local
	O equipamento de pagamento do estacionamento está com a face frontal no meio do passeio, formando uma barreira física	Transformar a entrada do Jardim público em um Largo, com o alargamento do passeio até o alinhamento da via, assim o equipamento não estará no caminho
	O poste de sinalização de trânsito mais antigo está fixado exatamente no meio do passeio, barreira física	Assentar todos os postes de sinalização conforme foram fixados os novos, no canto, junto à edificação
	O piso da Porta do Raimundo confunde quem passa porque automóveis e pedestres “disputam” o mesmo espaço causando grande risco de atropelamentos , pois passam muitos veículos no local e, na maioria das vezes, não diminuem a velocidade	Redefinição da pavimentação para que fique de modo claro onde é a faixa de pedestre, passeio e faixa de rolamento ou intensificar a educação no trânsito com o intuito de esclarecer o conceito de <i>shared space</i>
Jardim da Muralha	O passeio acaba sem conexão com o espaço do bolsão de estacionamento	Melhorar a conectividade entre espaços vizinhos

A tabela acima exemplifica as dificuldades que os usuários podem vir a ter quando percorrem este percurso. Quando a deficiência é visual, outras serão encontradas.

Através das fotos podemos perceber melhor algumas das situações relatadas. Todas as imagens apresentadas são de nossa autoria e registradas em 2018.

Rua Cinco de Outubro:



Figura 76 - Guia rebaixada muito íngreme (DL 163/2006)



Figura 77 - Abertura da grelha com abertura longitudinal ao percurso (DL 163/2006)

Praça do Giraldo:



Figura 78 - Faixa de pedestre sem guia rebaixada (DL 163/2006)



Figura 79 - Acesso a Rua do Raimundo, disputa de espaço entre veículos e pedestres

Rua do Raimundo:



Figura 80 - Com o carrinho de bebê, é mais fácil descer na pista e não pela escada em rampa



Figura 81 - A via é estreita e pessoas e veículos dividem o mesmo espaço



Figura 82 - Passeio com largura insuficiente para passar o carrinho



Figura 83 - Passeio obstruído por veículo



Figura 84 - Equipamento de autoatendimento no centro do passeio



Figura 85 - Postes de sinalização, novo e antigo modo de assentamento

Durante o percurso, na análise dos aspectos circunstanciais dos espaços abertos públicos, foi possível observar as características do terreno- relevo, os estacionamento, os acessos à outras vias e espaços, as diferentes técnicas construtivas dos pavimentos, o movimento do ar, a temperatura, as dificuldades e facilidades ao caminhar. A análise realizada nos possibilitou refletir sobre diversos aspectos relacionados a estrutura física, o desempenho e a humanização possibilitando uma análise construtiva para melhorar a qualidade dos espaços.

8.2.3.2 - Método *checklist* de Acessibilidade

Com a intenção de mensurar a acessibilidade na área em estudo, realizamos avaliações do espaço construído, conforme DL 163/2006 de 8 de Agosto de 2006, utilizando o instrumento *checklist* de acessibilidade , conforme descrito anteriormente neste capítulo.

Foram preenchidas 17 *checklists*, sendo elas referentes aos seguintes espaços:

1. Largo do Conde de Vila Flor e Jardim de Diana;
2. Largo do Marquês de Marialva e Largo de D. Miguel de Portugal;
3. Rua Cinco de Outubro;
4. Rua da Alcárcova de Baixo e Largo de São Vicente;
5. Praça do Giraldo;
6. Rua do Raimundo I (da Pç. do Giraldo à Tv. dos Frades Grilos – trecho em que a via é restrita a residentes, carga e descarga e acesso aos hotéis);
7. Rua do Raimundo II (da Tv. dos Frades Grilos à Porta do Raimundo);
8. Jardim Público Mata (área de mata do jardim);
9. Jardim Público Palácio (área próxima ao Palácio D. Manuel);
10. Parque Infantil;
11. Rotunda do Raimundo e Jardim da Muralha;
12. EN 380 I (da Rotunda do Raimundo à Rotunda do Lusitano);
13. EN 380 II (da Rotunda do Lusitano à Rotunda da Circular de Évora);
14. Complexo Desportivo de Évora;
15. Parque da ribeira de Torregela;
16. Parque do bairro do Moinho;
17. Parque da Malagueira.

A figura 86 retrata o índice de acessibilidade da *checklist* 1 – Largo do Conde de Vila Flor e Jardim de Diana. Observa-se que o item vegetação, obteve a melhor nota. Neste caso, a sinalização analisada foi a de trânsito e não teve melhor avaliação porque não existe nenhuma sinalização indicativa para os pedestres. Quanto ao percurso acessível, não foi melhor pelo fato de não existir um percurso demarcado e existirem alguns obstáculos não sinalizados. Quanto ao estacionamento, no Largo do Conde de Vila Flor, somente existem as vagas reservadas para clientes do hotel. Nas vias laterais do Jardim de Diana existem estacionamentos, mas não respeitam a norma quanto ao número de reserva de vagas para pessoas com deficiência, proporcionalmente à quantidade total de vagas comuns. Quanto ao item passagem de peão, a nota foi zero porque não existe nenhuma onde deveria existir, no mínimo, duas. Nos assuntos onde aparecem o “NSA”, são os que não existem naqueles espaços.

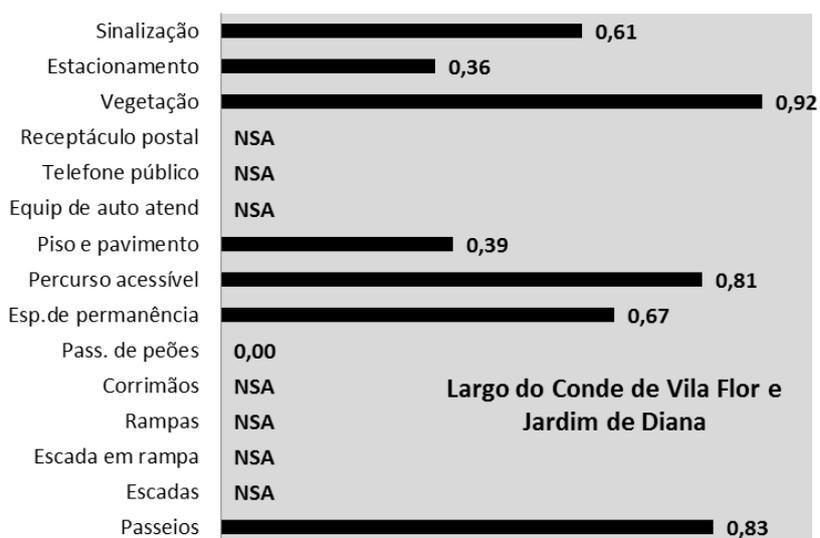


Figura 86 - Índice de acessibilidade, por item, do Largo do Conde de Vila Flor e Jardim de Diana

Na figura 87, correspondente à *checklist* 2, Largo do Marquês de Marialva e Largo de D. Miguel de Portugal, observa-se que possui mais itens avaliados. De um modo geral, os índices não foram muito bons, pois nem todos os itens avaliados, estão dentro da norma. A melhor avaliação foi a do passeio porque tem largura maior que 1,5m. A passagem de peão recebeu valor zero porque deveria existir e não existe.

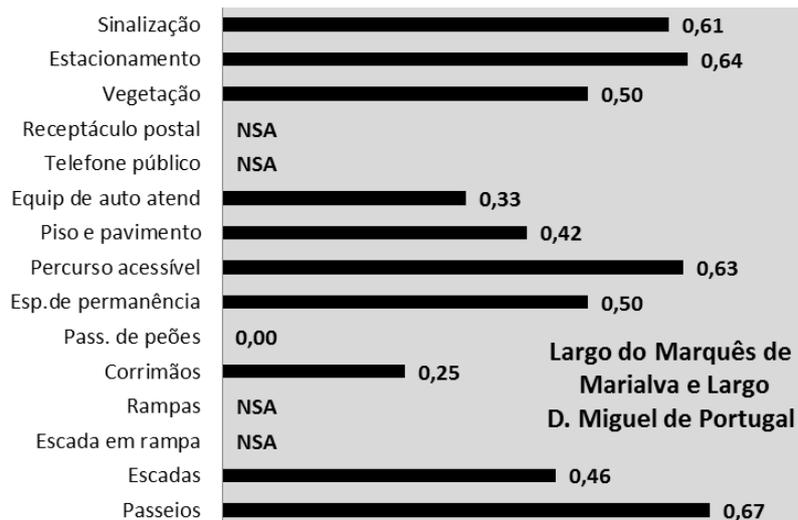


Figura 87 - Índice de acessibilidade, por item, do Largo do Marquês de Marialva e Largo de D. Miguel de Portugal

Quanto à Rua Cinco de Outubro, *checklist 3*, verifica-se (figura 88) que não possui muitos itens avaliados, mas os índices são, na sua maioria, bem avaliados. O item estacionamento recebeu valor zero porque não possui vaga reservada para pessoa com deficiência. E a sinalização é praticamente inexistente, inclusive na obra existente na via.

Apesar da pavimentação ser propícia ao deslocamento a pé, o sistema de drenagem e a inclinação longitudinal não estão conforme a norma, para além da falta de manutenção da pavimentação, encontra-se cubos de pedra soltos e lajes de granito quebradas. A tampa da grelha também foi citada no *walkthrough*; verificou-se que a abertura mais alongada se encontra longitudinal ao sentido principal da circulação e deveria ser perpendicular. A inclinação média da via é de 8,3%, e não é impeditiva ao deslocamento de cadeira de rodas no sentido ascendente, apenas o dificulta.

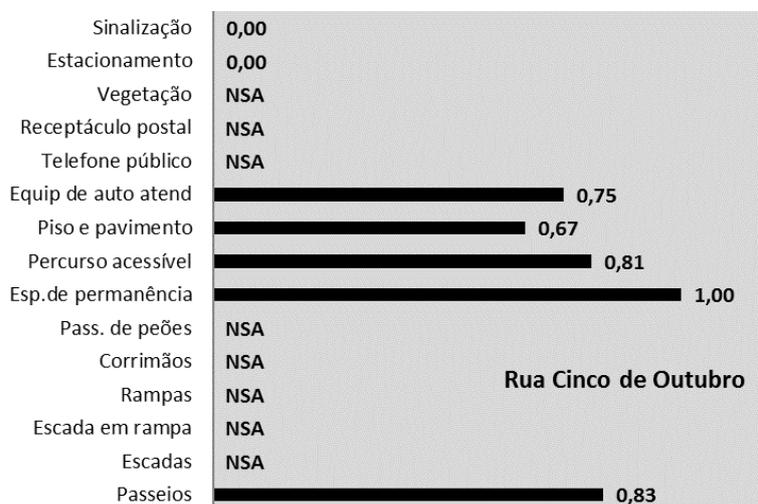


Figura 88 - Índice de acessibilidade, por item, da Rua Cinco de Outubro

Quanto à *checklist 4*, Rua da Alcárcova de Baixo e Largo de São Vicente, na figura 89 verifica-se que os itens passeios e espaços de permanência receberam o valor máximo. Os dois espaços são integralmente pedonais. O item percurso acessível não recebeu o valor máximo porque não existe a demarcação com sinalização. Inclusive, o item sinalização recebeu valor zero porque é inexistente. Outro que recebeu o valor zero foram escadas, existe uma escada de três degraus e não está em conformidade com a norma.

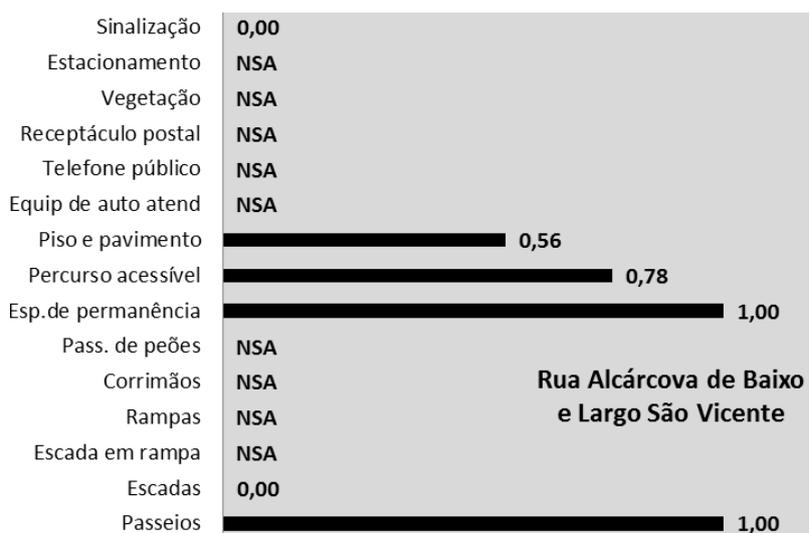


Figura 89 - Índice de acessibilidade, por item, da Rua Alcárcova de Baixo e Largo de São Vicente

Na Praça do Giraldo, segundo resultado das entrevistas o espaço aberto mais frequentado dentro da área de estudo, observa-se que possui muitos itens avaliados e, de um modo geral, bem avaliados, conforme figura 90. Na *checklist 5*, verifica-se que os itens passeios e telefone público receberam o valor máximo, enquanto escadas, recebeu valor zero, por não estar conforme a norma. Quanto ao estacionamento, a avaliação não foi melhor porque a vaga reservada aos deficientes não possui largura mínima exigida e faixa de acesso lateral. Como regra geral entre os espaços, o item percurso acessível nunca é melhor porque não existe demarcação com sinalização. Neste espaço existe a sinalização de orientação dos hotéis na cidade e a de trânsito; não existe outro tipo de sinalização.

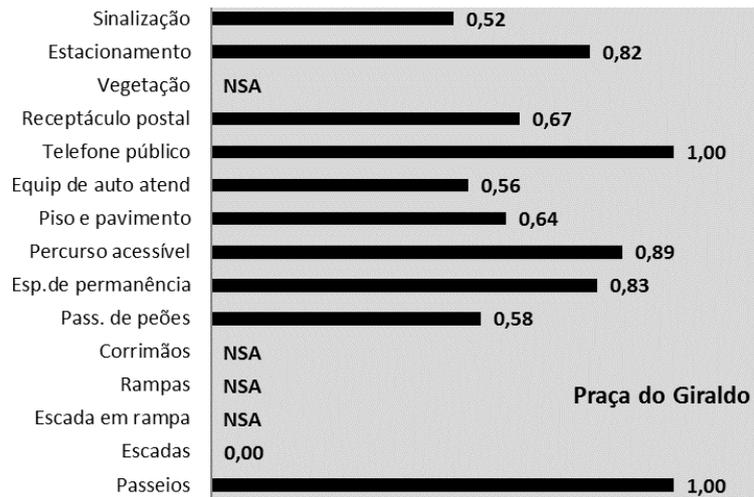


Figura 90 - Índice de acessibilidade, por item, da Praça do Giraldo

Como foi dito anteriormente, a Rua do Raimundo foi dividida em dois checklists por ser uma via longa e possuidora de características diferentes, conforme observa-se nas figuras 91 e 92. Na *checklist* 6, Rua do Raimundo I, o item melhor avaliado foi a sinalização, que corresponde à de trânsito. O percurso avaliado no item percurso acessível foi ao longo de um dos passeios. A avaliação só não foi pior porque a altura livre em todo o percurso é superior a 2m. Também foram observadas dificuldades semelhantes no percurso da avaliação *walkthrough*. A inclinação no trecho inicial da via é aproximadamente de 15%, mas ao longo da via diminui para 7%. Esta inclinação provoca mais emissão de poluentes pelos veículos, conforme relatado pelos comerciantes da via. Para um cadeirante, a inclinação superior a 10% promove muita dificuldade. O único valor zero foi atribuído ao item passagem de peão, inexistente tanto na Rua do Raimundo quanto nas vias transversais.

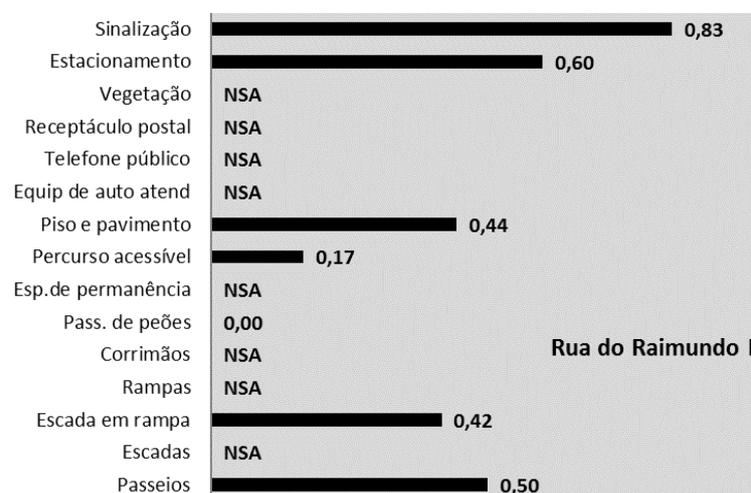


Figura 91 - Índice de acessibilidade, por item, da Rua do Raimundo (entre a Pç. do Giraldo e a Tv. dos Frades Grilos)

Na *checklist* 7, Rua do Raimundo II, o item melhor avaliado foi passeios que, na sua maioria, tem largura igual ou superior a 1,5m. A sinalização avaliada foi somente a de trânsito, única do espaço. Quanto ao percurso acessível, verifica-se que este trecho é melhor avaliado que o outro porque, além da altura livre ser maior que 2m, as barreiras físicas encontradas são mais detectáveis porque os seus limites inferiores, na sua maioria, estão abaixo de 0,7m, conforme a norma. A passagem de peão analisada foi a da porta do Raimundo, a única em toda extensão da via. Como não há as cores contrastantes com o piso causa aos usuários da via certa confusão. Os condutores acreditam que ali é a faixa de rolagem, enquanto que os pedestres acreditam que por possuir laje de granito em toda área, seria preferencialmente para eles. Na última intervenção no local foi introduzido o conceito de *shared space*, uma alternativa de acalmia de tráfego onde o espaço é compartilhado entre pessoas e veículos. Acreditamos que os condutores não percebem muito bem este conceito porque transitam ali com a mesma velocidade que noutra via tradicional.

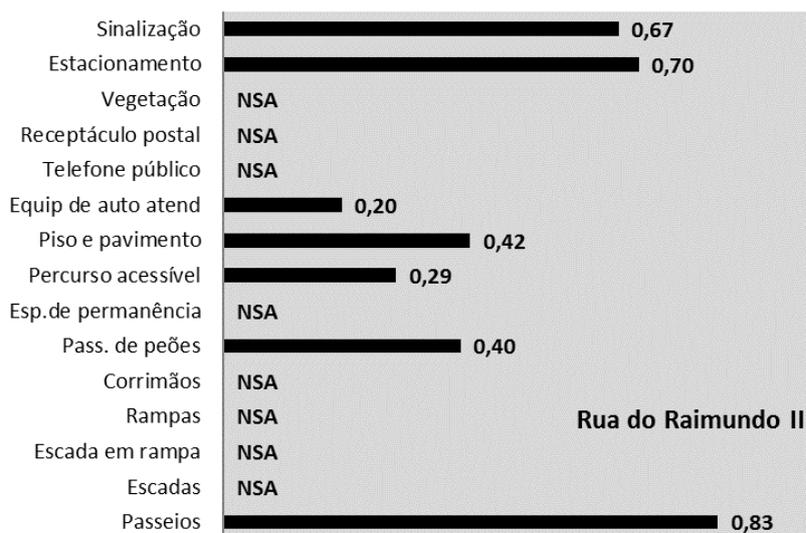


Figura 92 - Índice de acessibilidade, por item, da Rua do Raimundo (entre a Tv. dos Frades Grilos e a Porta do Raimundo)

O jardim Público também foi dividido em dois *checklists* porque possui características diferentes. A *checklist* 8 avaliou o trecho do jardim que possui o parque de merendas e a mata. Conforme observa-se na figura 93 os itens passeios e corrimãos receberam valor máximo. Quanto à vegetação, não foi melhor porque existem ao longo dos percursos plantas com espinhos, que desprendem muitas folhas e que possuem raízes de modo a danificar o piso. O item piso e pavimento não foi melhor avaliado porque a falta de

manutenção causou alguns problemas como a erosão do saibro, o desprendimento das pedras e o acúmulo de água em alguns trechos. Durante o percurso encontraram-se inclinações superiores ao aceitável pela norma. O item sinalização recebeu valor zero porque não há sinalização alguma no local. Na entrada, junto ao portão de acesso, existe um quadro que é somente usado para avisos e possui um mapa turístico da cidade intramurada.

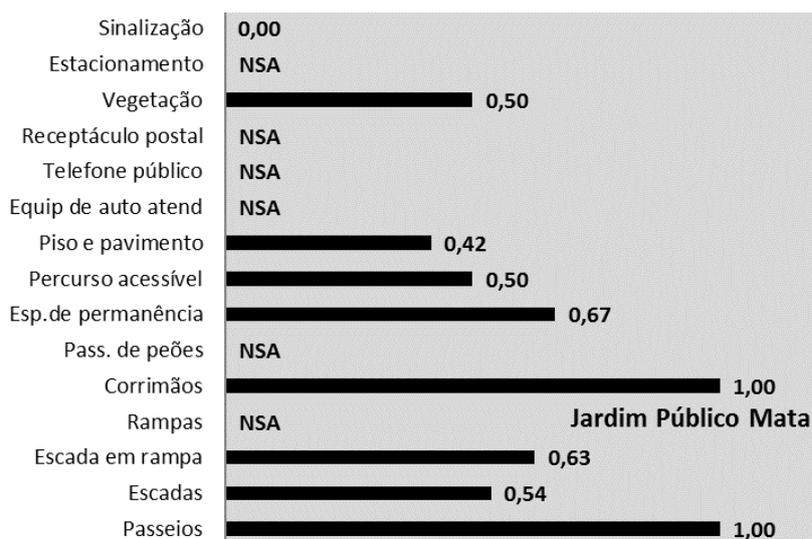


Figura 93 - Índice de acessibilidade, por item, do Jardim Público (área de mata)

Na *checklist* 9, Jardim Público próximo ao Palácio Dom Manuel, o item passeios foi o melhor avaliado, recebendo o valor máximo. Quanto à vegetação, obteve melhor nota que o anterior porque o único problema encontrado foi a existência de árvores que desprendem muitas folhas ao longo dos percursos. O item piso e pavimento também não foi melhor avaliado porque a falta de manutenção causou alguns problemas como a erosão do saibro, o desprendimento das pedras e o acúmulo de água em alguns trechos. À primeira vista parece incongruente a avaliação de passagem de peões, mas vale lembrar que existem dois portões, neste trecho do jardim, com acesso à Praça 1º de Maio e à Rua da República. Neste item a avaliação não foi melhor porque a guia rebaixada da praça tem inclinação de 36%.

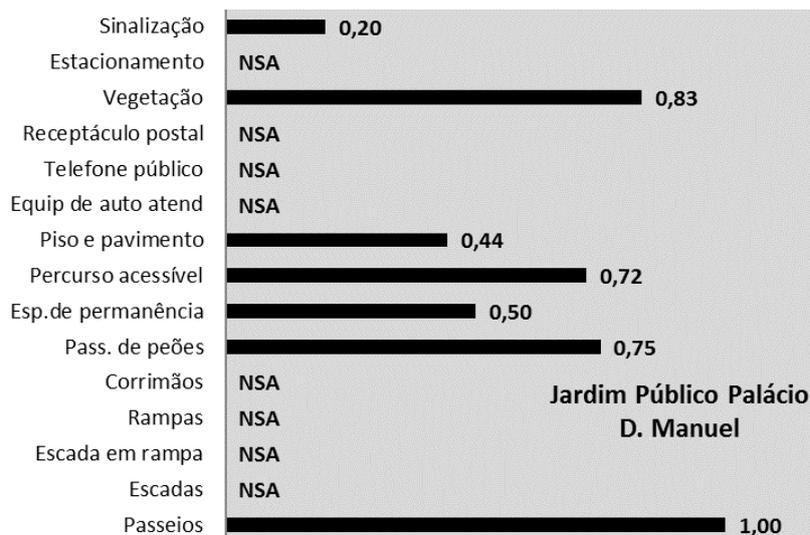


Figura 94 - Índice de acessibilidade, por item, do Jardim Público (área próxima ao Palácio D. Manuel)

No Parque Infantil, *checklist* 10, verifica-se que passeios e passagem de peões obtiveram valor máximo. Esta passagem de peão fica em frente do portão principal do parque na Av. Gen. Humberto Delgado. Na figura 95 observa-se que as avaliações, de um modo geral, são boas. Os itens com piores valores atribuídos são espaço de permanência e vegetação. Quanto à vegetação, não foi melhor avaliado por existirem árvores que desprendem muitas folhas e por haver plantas tóxicas ao lado do percurso, como o Oleandro (*nerium oleander*). Quanto ao piso e pavimento, mesmo havendo muita diversidade como saibro, concreto, laje de granito, calçada de pedra pequena irregular, emborrachado e tapete sintético, o estado de conservação é bom. Apesar de ter sido reformado há um ano, foram encontrados alguns buracos e desníveis com mais de 5 mm de altura.

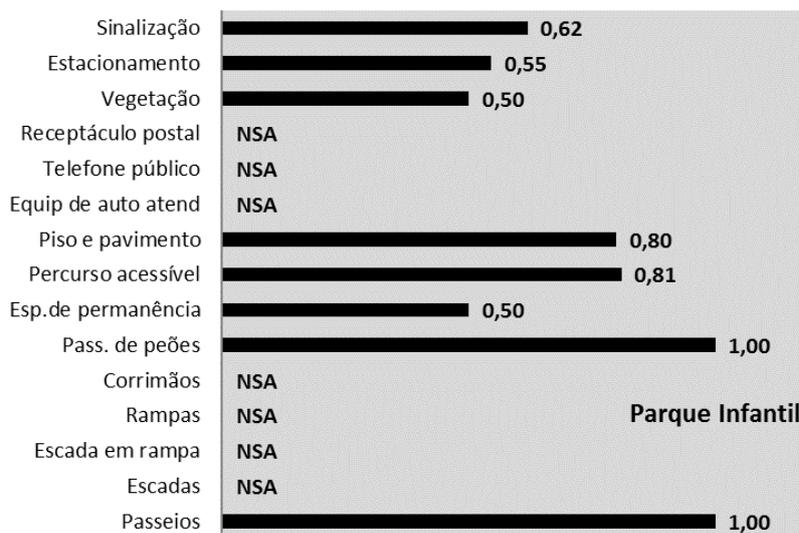


Figura 95 - Índice de acessibilidade, por item, do Parque Infantil

A *checklist* 11, Rotunda do Raimundo e Jardim da Muralha não obteve boa avaliação geral pois, a única sinalização existente é a de trânsito que não é visualmente perceptível para os pedestres e, por isso, recebeu o valor zero. Como demonstra a figura 96, a vegetação não está em conformidade com a norma pois existem caldeiras nos passeios sem grelhas de proteção ou separadores, existem também plantas tóxicas como o Oleandro (*nerium oleander*), e ainda árvores que desprendem muitas folhas ao longo do percurso. A avaliação do item passeios só não foi melhor porque existem alguns caminhos de laje de xisto no meio do relvado que medem 0,48 m de largura. Quanto à passagem de peões foram avaliadas três travessias da rotunda porque as que ficam na Rua do Raimundo e na EN 380, foram avaliadas nos *checklists* das vias. Uma faixa de pedestre está conforme a norma; noutra, os rebaixamentos são de 26% num lado e 49% noutro; e na última não há rebaixamento de guia. O melhor valor recebido foi para espaço de permanência que, na sua maioria, os atravessamentos são indicados através da pavimentação.

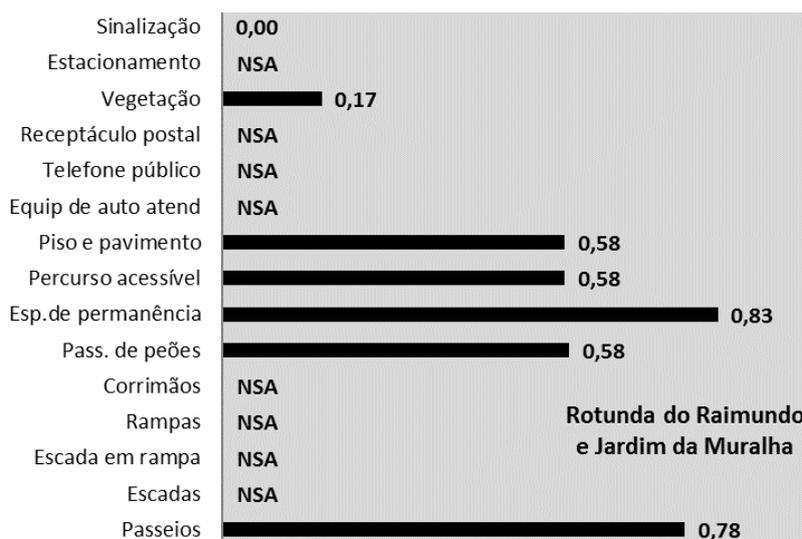


Figura 96 - Índice de acessibilidade, por item, da Rotunda do Raimundo e Jardim da Muralha

A Estrada das Alcáçovas - EN 380 - também foi dividida em dois *checklists* porque possui características diferentes. A *checklist* 12 avaliou o trecho entre a Rotunda do Raimundo e a Rotunda do Lusitano. Conforme observa-se na figura 97, a sinalização foi bem avaliada por possuir sinalização de trânsito e de orientação de hotéis na cidade e, não foi melhor, por não existir outro tipo de sinalização, tal como a indicativa turística. Os passeios, de um modo geral, possuem largura superior a 1,5m. Quanto à vegetação, existem caldeiras ao longo do passeio, mas não existem grelhas de proteção ou separadores e, também, as

árvores desprendem grande quantidade de folhas e frutos nos passeios. O item piso e pavimento não foi bem avaliado por possuir muitas frestas e desníveis, o piso é de calçada de pedras médias irregulares. A pavimentação da ciclovia é de concreto, mas, devido a falta de manutenção, encontra-se com trincas, frestas e buracos, em alguns trechos. O estacionamento recebeu valor zero porque não há vaga reservada para deficiente mesmo havendo 64 vagas de estacionamento comum, 10 vagas para bicicletas e aproximadamente 17 vagas para motocicletas.

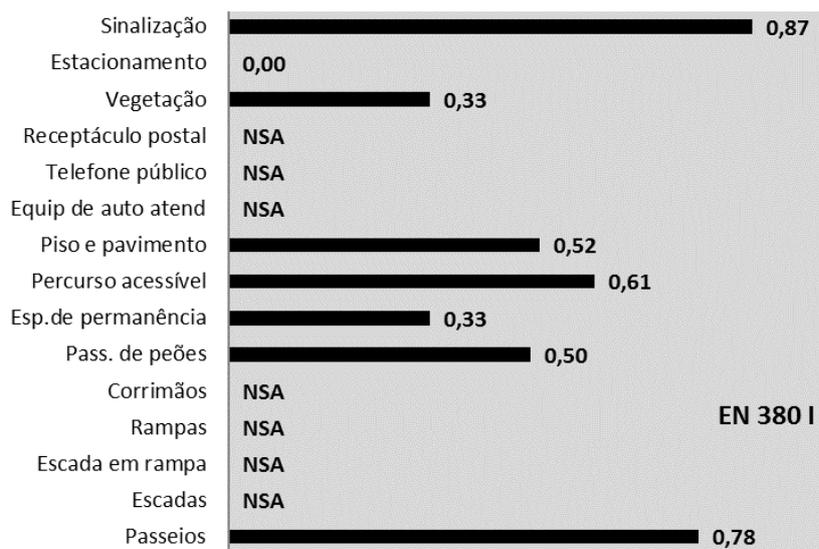


Figura 97 - Índice de acessibilidade, por item, da EN 380 (entre a Rotunda do Raimundo e a Rotunda do Lusitano)

A *checklist* 13 avaliou a EN 380 no trecho entre a Rotunda do Lusitano e a Rotunda da Circular de Évora. Os itens melhor avaliados foram os passeios e corrimãos que receberam o valor máximo (figura 98). Quanto à vegetação, existem caldeiras num trecho do passeio, mas não existem grelhas de proteção ou separadores, há também árvores que desprendem grande quantidade de folhas, além de existirem plantas tóxicas e outras com espinhos ao longo dos passeios. Quanto à sinalização recebeu o valor zero porque a única sinalização existente é a de trânsito e não é muito perceptível para os pedestres. O item estacionamento também recebeu valor zero porque não há vaga reservada para deficientes mesmo havendo 69 vagas de estacionamento comum.

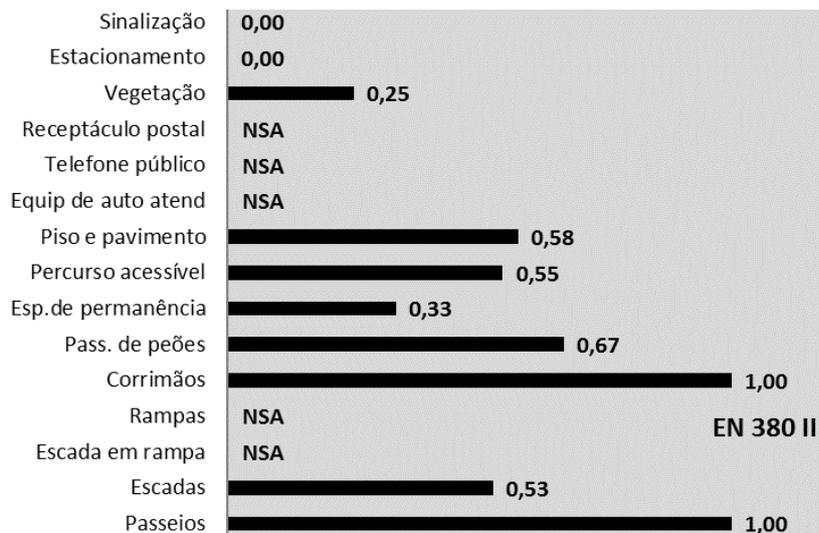


Figura 98 - Índice de acessibilidade, por item, da EN 380 (entre a Rotunda do Lusitano e a Rotunda da Circular de Évora)

O Complexo Desportivo de Évora não foi avaliado em 100% de sua área. A parte edificada e a pista de atletismo não foram analisadas. Conforme a figura 99, este espaço foi bem avaliado. Observa-se que o item espaço de permanência foi o com pior desempenho porque, além de possuir áreas com drenagem deficitária, não possui indicações de atravessamentos através de diferenciação dos pavimentos. O item sinalização foi muito bem avaliado porque existe sinalização indicativa das diferentes áreas internas ao complexo; não foi melhor avaliado porque as placas não possuíam a superfície antirreflexo e as vagas reservadas a deficientes não possuem a sinalização vertical.

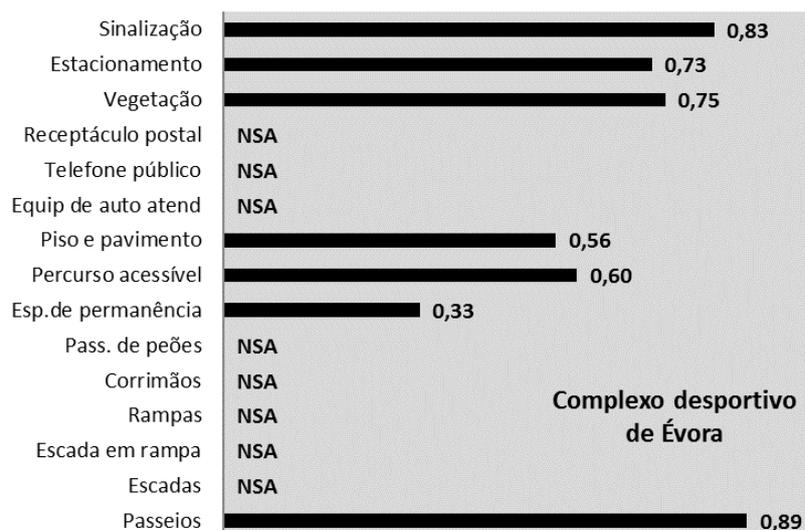


Figura 99 - Índice de acessibilidade, por item, do Complexo Desportivo de Évora

A *checklist* 15, Parque da ribeira de Torregela, teve uma avaliação muito diversificada pois, segundo a figura 100, verificam-se itens muito bem avaliados e itens que receberam valores muito baixos. Conforme informações da Câmara Municipal, este espaço recebeu recentemente uma reforma parcial. Somente as pontes, os passeios e o espaço de permanência que foram agraciados. Percebe-se este fato quando se verifica que os itens melhor avaliados foram os passeios e o espaço de permanência, que receberam valor máximo. Observamos que, apesar de ter sido reformado, o piso de saibro precisa de manutenção porque foram encontrados trechos com erosão, com acúmulo de água e com muitos desníveis. Quanto à vegetação, foram encontradas plantas com espinhos, com raízes a danificar o piso e árvores que desprendem muitas folhas ao longo do percurso. A sinalização é inexistente neste espaço e por isso recebeu o valor zero na avaliação. A passagem de peão avaliada não foi a que fica entre o parque e o complexo porque esta foi avaliada no *checklist* 13; a faixa de pedestre avaliada neste espaço foi a da N 114 que vincula este parque ao Parque da Malagueira. A escada avaliada possui dois degraus e serve de acesso, por um dos lados, ao espaço de permanência. Ela não contempla nenhuma das exigências da norma.

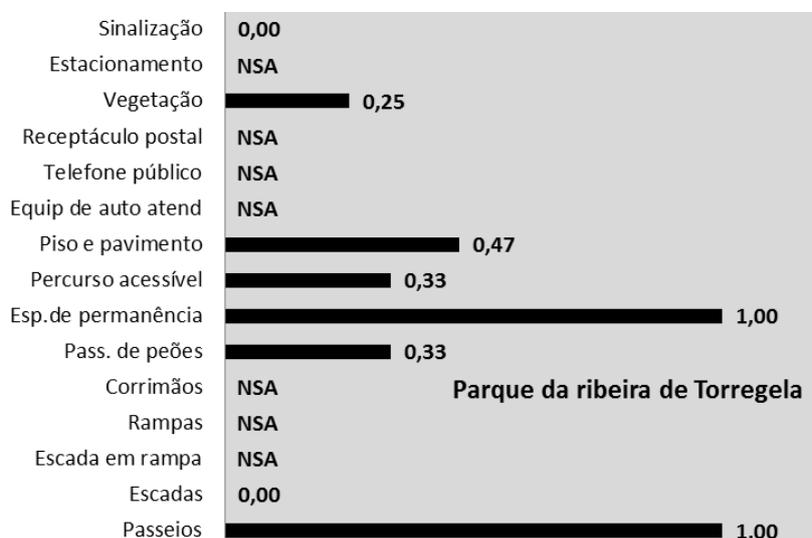


Figura 100 - Índice de acessibilidade, por item, do Parque da ribeira de Torregela

O Parque do bairro do Moinho, checklist 16, de um modo geral, não obteve uma avaliação muito boa porque, apesar de ter sido bem avaliado com valor máximo em dois itens, nos demais não obteve bons valores, inclusive dois zeros, conforme figura 101. As faixas de pedestres ficam na Rua Conselheiro José Oliveira Soares e são elevadas a altura dos

passeios. O item percurso acessível não foi melhor porque ao longo do percurso a altura livre nem sempre foi maior que 2m, pois os galhos da vegetação invadem o caminho; não existe percurso demarcado com sinalização e não há zona de permanência para cadeirantes, principalmente ao lado dos bancos. O item sinalização recebeu o valor zero porque é inexistente. Quanto ao espaço de permanência, este não garante o escoamento da água de chuvas. No dia da avaliação foram encontradas algumas poças de lama no local e não há indicações de atravessamentos no pavimento. Quanto à vegetação, ao longo do percurso foram encontradas plantas com espinhos, tóxicas e que desprendem muitas folhas.

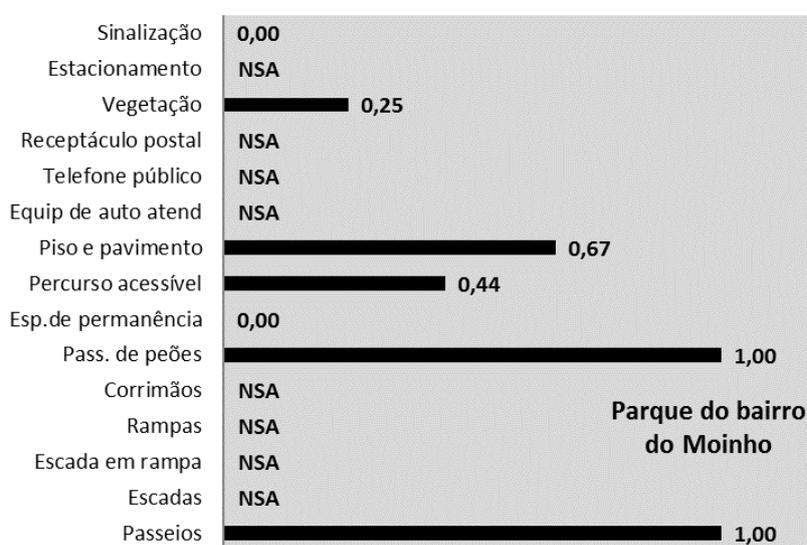


Figura 101 - Índice de acessibilidade, por item, do Parque do bairro do Moinho

Na *checklist* 17, Parque da Malagueira, observa-se na figura 102 que a avaliação não foi muito boa. Acreditamos que, por ter sido um projeto da década de 70 do século passado, não cumpre com as exigências mais recentes. Outro fato que prejudicou muito este espaço na avaliação foi a falta de manutenção nas pavimentações e na vegetação. O item escadas não recebeu valor muito alto porque não possui a largura mínima exigida, não tem patins intermediários, não tem corrimãos, assim como outros detalhes relativos à sinalização em cor contrastante.

Este é o único espaço da área em estudo que possui rampas; apesar de serem muito bonitas, não cumprem com a maioria das exigências da norma, por isso, este item recebeu valor muito baixo. No item passagem de peões foram avaliadas cinco faixas de pedestre,

sendo três na Av. da Malagueira e duas na rua do Dique. Uma faixa é elevada, outra tem rebaixamento em apenas um dos lados, com inclinação adequada $\lambda = 6\%$ e, as outras três, não possuem rebaixamento de guia. Quanto ao percurso acessível, somente não foi pior porque o espaço possui zonas de manobras para cadeirantes e a sua maioria tem altura livre maior que 2m. O piso de saibro está muito danificado, pelas erosões e pelas raízes das árvores. Onde tem pavimentação em calçada de pedra média irregular também precisa de manutenção porque muitas estão soltas. A sinalização é inexistente e por isso recebeu zero. A vegetação ao longo do percurso, em alguns trechos, possui espinhos e desprendem muitas folhas.

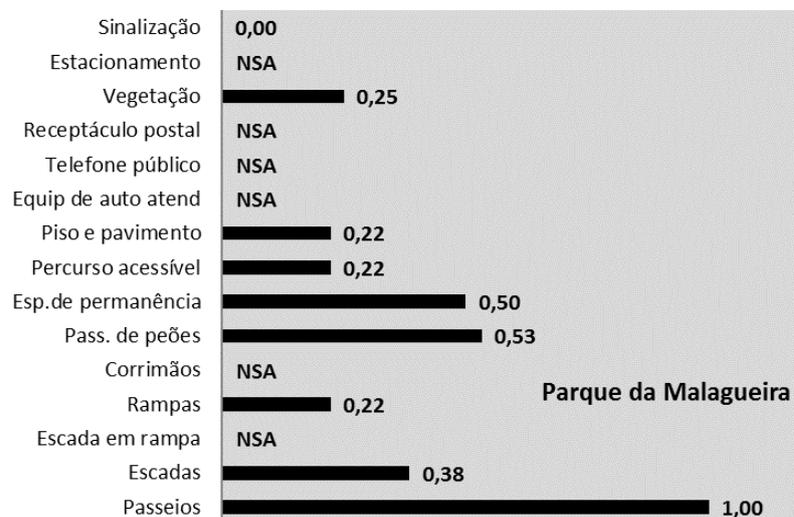


Figura 102 - Índice de acessibilidade, por item, do Parque da Malagueira

Esta análise descritiva permite-nos identificar e mensurar quais os itens que mais precisam de atenção em cada espaço estudado. Estes dados serão muito úteis a próximas intervenções porque servem como diretrizes para futuros projetos. Após esta análise, verificou-se a necessidade de ser feita outra análise, de forma comparativa, entre os espaços para determinar qual possui maior urgência de uma intervenção. Com esta finalidade, foi elaborada uma tabela com o *ranking* do índice de acessibilidade entre as dezessete *checklists* analisadas. O resultado foi o seguinte:

Tabela 11 - *Ranking* de índice de acessibilidade dos espaços públicos estudados

Ranking	Nome	Índice
GRUPO 1: MELHOR ACESSIBILIDADE		
1	Praça do Giraldo	0,7097
2	Parque Infantil	0,7021
3	Complexo desportivo de Évora	0,6742
4	Rua Cinco de Outubro	0,6559
GRUPO 2: INTERMEDIÁRIO SUPERIOR		
5	Rua da Alcárcova de Baixo e Largo de São Vicente	0,6111
6	Jardim Público Palácio D. Manuel	0,6032
7	Largo do Conde de Vila Flor e Jardim de Diana	0,5652
8	Jardim Público Mata	0,5593
GRUPO 3: INTERMEDIÁRIO INFERIOR		
8	EN 380 I	0,5504
9	Parque do bairro do Moinho	0,5476
11	EN 380 II	0,5367
12	Rotunda do Raimundo e Jardim da Muralha	0,5263
GRUPO 4: MENOR ACESSIBILIDADE		
13	Largo do Marquês de Marialva e Largo de D. Miguel de Portugal	0,4977
14	Rua do Raimundo II	0,4694
15	Rua do Raimundo I	0,4681
16	Parque da ribeira de Torregela	0,4444
17	Parque da Malagueira	0,3394

Observa-se na tabela 11, que o resultado do espaço avaliado é independente de onde ele está situado, dentro ou fora da muralha. Nota-se que algumas intervenções favoreceram os espaços onde foram realizadas e a falta de manutenção, noutros espaços resultou em má ponderação. Verifica-se que os Largos do Marquês de Marialva e Dom Miguel de Portugal, a Rua do Raimundo e os Parques da ribeira de Torregela e da Malagueira necessitam de atenção quanto à acessibilidade porque obtiveram as piores avaliações. Esta análise permitiu-nos identificar e mensurar quais os espaços abertos públicos da área de estudo que mais precisam se adequar às necessidades da sociedade, segundo o DL 163/2006 de 8 de Agosto de 2006.

Para perceber melhor quais os itens, dentro da área de estudo, que mais precisam de correções para cumprir as exigências da norma, foi elaborado um gráfico, tipo radar, para

melhor observação dos resultados obtidos. Neste tipo de gráfico, cada item foi representado como um raio e nele é marcado o índice, que pode variar de zero a um. Quanto mais longe do centro, melhor é o índice. Observa-se que a figura 104 reflete bem a realidade, pois verifica-se que o item sinalização e orientação é um dos piores índices em todos as *checklists*, tendo-se percebido isso na análise dos espaços estudados. Para um espaço ser mais sustentável, este deve ser acessível. Vê-se na figura 103 que o item percurso acessível tem o índice de acessibilidade de aproximadamente de 0,60. Este índice pode ser considerado intermédio; ou seja, Évora precisa melhorar este valor.

Quanto ao assunto passagem de peão, observa-se que o índice é de apenas 0,50. Verificou-se na primeira análise da *checklist* que os problemas estão relacionados, na sua maioria, com o rebaixamento da guia, ora inexistente ora com inclinação indevida.

Outro assunto que necessita de urgente atenção é a sinalização porque o índice de acessibilidade é de apenas 0,35. A cidade é mundialmente conhecida e precisa melhorar neste sentido para atender melhor, não só os residentes, mas, principalmente, os turistas.

Esta análise permitiu-nos identificar e mensurar quais itens que mais precisam de atenção em toda a área de estudo.

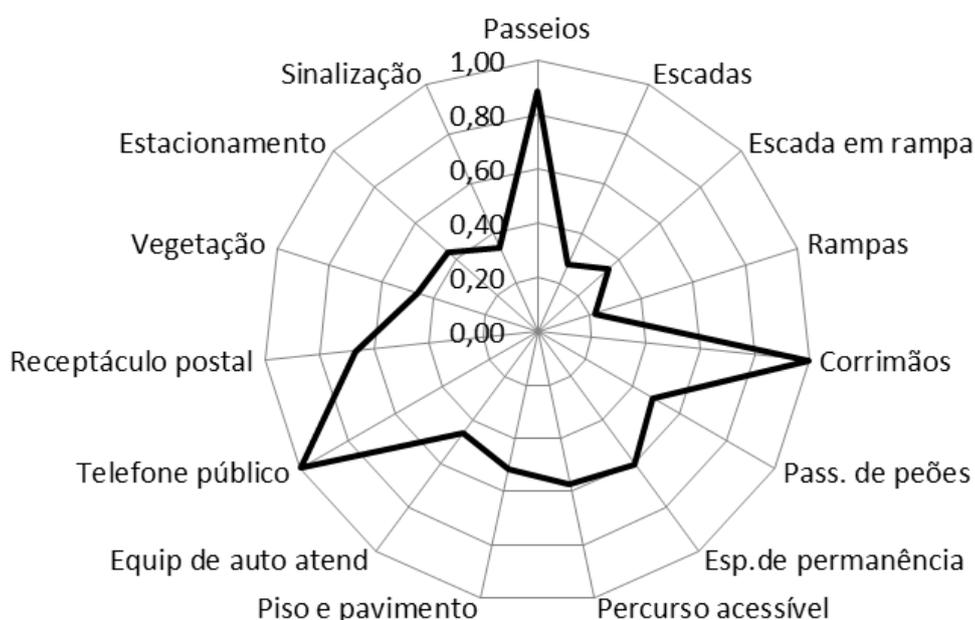


Figura 103 - Gráfico do índice de acessibilidade da área de estudo

O regulamento, por vezes, é muito excessivo, sendo por isso fundamental usar o bom senso na sua aplicação. No caso da cidade de Évora, por ser património, temos que encontrar um meio termo adequado às pessoas e à cidade. Por exemplo alguns destes itens, tais como as escadas e a vegetação da cidade intramurada, e as escadas e as rampas do Parque da Malagueira não devem ser alteradas porque fazem parte do património da cidade e, na época em que foram implantadas, eram o reflexo daquela sociedade. Atualmente, estes espaços se afirmam como resultantes das constantes transformações, onde estas marcas do tempo se fazem sentir nas suas construções e nos seus elementos que expressam valores estéticos e históricos muito importante para a cidade de Évora.

8.3 - Considerações sobre os métodos utilizados

Os métodos de observação, diário de campo e entrevista atestaram sua aplicação pois, a partir destes instrumentos, foi possível perceber os usos, as vivências e os deslocamentos; ou seja, as apropriações dos espaços abertos públicos pelas pessoas. Os dois instrumentos de avaliação do espaço construído, *walkthrough* e a *checklist* de acessibilidade demonstraram ser muito úteis quando se precisa detectar e mensurar o nível de acessibilidade de algum local. A observação durante o estudo foi um importante instrumento de pesquisa porque esta técnica permitiu que os dados recolhidos refletissem informações inesperadas, que os métodos de avaliação deixaram escapar pela sua natureza exploratória. O uso dos dois métodos foi muito frutífero porque nos permitiu perceber a área em estudo de várias maneiras complementares.

Conforme visto anteriormente com a utilização das entrevistas, a área em estudo é largamente utilizada por munícipes e turistas. Com a análise do resultado obtido com a avaliação dos espaços em estudo ficou constatado que grande parte das exigências do decreto foram encontradas nas vias contempladas pela intervenção Évoracom, ao contrário das vias que não foram contempladas, pertencentes à cidade intramurada.

De acordo com o estudo e com a utilização do instrumento *checklist* de acessibilidade, o índice de acessibilidade global da área de estudo é de 0,55; ou seja, é preciso melhorar a acessibilidade, como foi visto, em alguns itens tais como: pavimentação, percursos acessíveis e, principalmente, sinalização, porque são essenciais para a mobilidade pedonal e refletem-se na vitalidade da cidade.

Todos os métodos utilizados na pesquisa foram importantes para a obtenção do diagnóstico da cidade em relação à mobilidade, à acessibilidade e à percepção das interações entre as pessoas e os espaços estudados.

9 - Importância da mobilidade e acessibilidade para a cidade sustentável

A importância das redes pedonais e cicláveis tem sido cada vez mais reconhecida como uma forma de promoção de mobilidade sustentável. Ao investir neste tipo de deslocamento verifica-se uma relevante redução das consequências negativas provocadas pelos transportes viários favorecendo, desta forma, o bem-estar e a saúde da população. Como referido na entrevista, alguns comerciantes da Rua do Raimundo, por vezes, precisam fechar as portas do estabelecimento para não entrar os gases emitidos pelos veículos.

Como é referido pelo IMTT (2011 a) existem diversos estudos internacionais que demonstram que o modo pedonal é o mais eficiente nos deslocamentos até 3 km, enquanto a bicicleta é a opção mais eficiente para deslocamentos até 6 km, verificando-se que, em algumas situações, estes modais são mais rápidos que o deslocamento de automóvel. Isto porque, no deslocamento automóvel deve-se considerar, não só o tempo de viagem, mas também o tempo de ligar o veículo e o tempo da procura de estacionamento. Tendo em conta que cerca de metade dos trajetos urbanos têm menos de 3 km, os autores ainda concluem que os modos suaves representam uma alternativa viável aos modos motorizados. Para isso ocorrer é necessário criar condições de mobilidade e acessibilidade, de modo a promover a sua utilização. Percebe-se que as distâncias percorridas no estudo são menores que 3 km, favorecendo assim, a locomoção a pé.

Assim, o deslocamento pedonal proporciona benefícios para a saúde humana, visto que fomenta a atividade física. A transformação de um espaço de uso pedonal, quando bem implementado, apresenta benefícios ambientais, sociais e económicos para a sociedade (Landim, 2014). Podemos citar alguns deles como:

Estimular e revitalizar o meio urbano

A implantação de percursos pedonais tem o poder de revitalizar a cidade, criar ambientes agradáveis aos usuários e ainda servir de apoio ao comércio e aos serviços contribuindo, assim, para a reafirmação de uma cidade mais sustentável; ou seja, uma cidade de curtas distâncias onde o deslocamento pedonal é estimulado, como referido no diário de campo e nas entrevistas dos residentes que em seus horários de lazer, gostam de passear pela cidade, encontrar os amigos e fazer compras. Espera-se, também a melhoria da qualidade de vida da população, dos espaços de lazer, do aumento da mobilidade e, conseqüentemente, da melhoria da saúde pública.

No entanto, apesar de muitas experiências bem-sucedidas com a transformação das vias para percursos pedonais, a eliminação de vagas de estacionamento é considerada, por alguns comerciantes, como prejudicial ao comércio. Portanto, deve haver reorganização das vagas de estacionamento, de modo a atender as necessidades de cada realidade, conforme vem acontecendo em Évora e referido no capítulo seis e sete.

Promover e contribuir para uma cidade mais sustentável

Aos olhos do desenvolvimento sustentável, andar a pé é o modo de deslocamento mais viável que existe pois, não produz ruído, é energeticamente eficiente, não consome nenhum combustível fóssil e não gera emissões de CO² que contribuem para o aquecimento global. Ressaltamos que este modo de locomoção ainda contribui para a redução de congestionamentos e do problema da demanda por estacionamento urbano contribuindo, assim, para uma cidade mais sustentável e livre de carbono. Nas entrevistas, algumas pessoas nos relataram que o modo de locomoção era pedonal porque não havia oferta de vagas suficientes dentro da cidade intramurada.

Promover uma maior segurança e acessibilidade

Segundo WHO (2002), os acidentes de trânsito são responsáveis por muitas mortes de jovens entre 15 a 29 anos no mundo inteiro. As taxas de mortalidade têm tendência a diminuir nas cidades onde existem mais vias pedonais e melhor separação entre o trânsito de diferentes modais. As vias desprovidas de percursos destinados a pedestres e não inserida devidamente no conceito de *shared space*, expõem as pessoas a riscos e a insegurança durante a caminhada, observou-se este fato durante o percurso do

walkthrough. O uso correto dos conceitos de acalmia de tráfego garante maior segurança às pessoas.

A promoção de uma maior segurança e acessibilidade nos percursos destinados aos modos suaves de deslocamento significa investir na igualdade de oportunidades para todos e na melhoria da mobilidade, de modo a contribuir para uma cidade inclusiva cujos habitantes têm maior autonomia. Assim sendo, o espaço público tem a função de ser um espaço de encontro social e vivência, como acontece na Praça do Giraldo e nas vias próximas.

Promover a identidade urbana e o turismo

O turismo e a valorização do património são atividades diretamente relacionadas com a mobilidade e acessibilidade, nota-se isto nas respostas dadas pelas pessoas quando falam sobre as qualidades das vias em que estavam quando foram entrevistadas. Andar a pé é um indicador de habitabilidade de uma cidade. Este fato pode ter um impacto profundo sobre a atratividade para as empresas, trabalhadores e turistas. Uma cidade acessível é muito importante para promover e estimular a competitividade no setor do turismo, pois também existem turistas que possuem restrições quanto à mobilidade, como é o caso dos idosos.

Gerar um círculo virtuoso: comércio, animação e segurança urbana

Como já citado na Parte I desta dissertação, caminhar revitaliza as cidades, as ruas e os centros históricos, promovendo assim uma economia mais diversificada e próspera.

A redução de perturbações provocadas pelo tráfego de automóveis, melhora a funcionalidade do espaço público, aumenta a atratividade de pessoas, do comércio, contribui para o desenvolvimento da vida social, cultural e de lazer.

A redução de veículos geralmente potencializa a presença de mais pessoas no espaço público, mais comércio aberto até mais tarde, mais vitalidade nos centros históricos e, conseqüentemente, segurança dos habitantes devido à presença de pessoas, conforme visto no capítulo oito. O comércio tem grandes vantagens nas cidades que oferecem qualidade de vida aos moradores e visitantes.

Melhorar a saúde dos residentes

Segundo a Organização Mundial da Saúde (WHO, 2014), em 2011, cerca de 70% dos problemas de saúde no mundo estão relacionados com o comportamento das pessoas. Um dado relevante é que 30% dos adultos europeus são sedentários ou insuficientemente ativos. A OMS é enfática ao afirmar que os deslocamentos do cotidiano são essenciais na luta contra os riscos de saúde resultantes do estilo de vida sedentário e dos maus hábitos alimentares. Conforme referido anteriormente nas entrevistas, a maioria dos comerciantes e residentes caminham frequentemente. Numa cidade que oferece um espaço confortável, seguro e atrativo para andar a pé, facilmente pode ser feita uma caminhada de 30 minutos diários, recomendada para um efeito benefício significativo para a saúde, proporcionando assim um estilo de vida mais saudável. A prática de atividade física regular tem grande importância para a saúde. Ainda segundo a OMS, andar a pé pode prevenir a obesidade e muitas doenças crônicas como a hipertensão, diabetes, doenças cardiovasculares, certos tipos de doenças mentais e de câncer.

Como pudemos perceber, Évora tem um longo caminho a percorrer para garantir boas mobilidade e acessibilidade na cidade. O importante é perceber que já foi iniciado o movimento para implantar políticas públicas favoráveis às pessoas e conseqüentemente à cidade.



Fonte: Autora - 2018

Considerações Finais

“Quando pensamos, fazemo-lo com o fim de chegar a uma conclusão; quando sentimos, é para atribuir um valor pessoal a qualquer coisa que fazemos”

Carl Jung (1875 – 1961)
Psicoterapeuta suíço

Considerações Finais

Ao longo do presente trabalho foi realizado um estudo crítico de forma a discutir e propor contributos para fundamentar futuras intervenções urbanas em Évora, relacionadas a mobilidade e com a acessibilidade, com o objetivo de promover espaços acessíveis para a equiparação de oportunidades de uso, da vivência no espaço construído e para a promoção de uma cidade mais sustentável.

Com o desenvolver do estudo foi possível discutir uma mudança de paradigma para as cidades atuais, centradas preferencialmente no transporte automóvel. Isto, por meio da identificação duma nova cultura de mobilidade sustentável que privilegia o modo pedonal e outros modos de mobilidade suave (bicicleta, *skate* e patins).

Este estudo possibilitou também o melhor entendimento do conceito de acessibilidade como característica de um espaço físico, que permite a percepção e o entendimento para o uso autónomo de todas as pessoas, de uma forma equilibrada, respeitadora e segura. Inserida no contexto da sustentabilidade, a acessibilidade possibilita promover a equidade social agregando valor ao espaço. Em suma, a acessibilidade é um fator de funcionalidade, segurança e conforto para toda a sociedade.

Existem alguns atributos que caracterizam uma cidade sustentável, tais como: existência de planeamento adequado; boa gestão; consciência política, tanto da população quanto dos governantes; participação popular; economia responsável; compromisso com valores humanos; respeito com o ambiente e, principalmente ações implantadas localmente com a visão global do sistema. Neste sentido, verifica-se que Évora iniciou o procedimento para a inserção da Agenda 21 local.

Para Magalhães (1997), as cidades de média dimensão podem ser consideradas como “mais fáceis” de se tornarem sustentáveis, pois oferecem melhor qualidade de vida. Perde-se menos tempo nos deslocamentos, as pessoas têm mais contato com a natureza, mais tranquilidade e segurança, melhor qualidade do ar e mais tempo para o relacionamento social. Dadas as características da cidade de Évora, observa-se que, conforme referenciado, a cidade tem grande possibilidade de se tornar mais sustentável.

Dada a riqueza cultural e harmonia arquitetônica de Évora, ela foi classificada como Patrimônio Cultural da Humanidade. Nota-se que na intervenção urbana Évora foram conscienciosos os procedimentos técnicos e administrativos, resultando na adequada valorização e gestão da paisagem, pois a acessibilidade urbana foi pensada de modo a garantir a facilidade do deslocamento, a inserção social e, sobretudo, a autonomia para se alcançar os destinos desejados dentro da cidade, com acesso amplo e democrático.

A evolução deste estudo permitiu-nos compreender que a metodologia utilizada fornece subsídios para estudos futuros, visto que o uso do diário de campo possibilitou presenciar a vida e os modos de deslocamento na área de estudo e ainda verificar as relações entre os usos do espaço quanto à mobilidade e às interações socioespaciais ocorridas nos espaços abertos públicos.

Por outro lado, as entrevistas exploratórias contribuíram de modo a enriquecer a ótica do estudo. Estas revelaram determinados aspectos que o investigador não teria como identificá-los por não os vivenciar cotidianamente. Notou-se também que a cidade de Évora pode ser entendida como um sistema de redes de espaços com uso coletivo, por meio da sua apropriação pelas pessoas. É importante ressaltar a existência das relações de conectividade entre os sistemas de circulação com o lazer, o convívio coletivo, a memória e a conservação ambiental. Em suma, partindo da informação coletada no contexto em análise, verificou-se que os espaços, na sua maioria, são agradáveis de estar e/ou percorrer; ratificou-se a ideia de que a cidade deve possuir uma rede de percursos pedonais porque as pessoas necessitam transitar por ela. Esta constatação foi evidenciada nas respostas dos entrevistados, identificando-se que as pessoas gostam de utilizar os espaços abertos públicos existentes na cidade e muitas delas se deslocam a pé. Acredita-se, a partir da análise realizada, que os espaços abertos de Évora estejam todos interligados, fazendo parte da vida das pessoas que os usam.

Com o intuito de aferir em relação à acessibilidade na área em estudo, realizou-se um procedimento metodológico denominado por *walkthrough*, que nos permitiu fazer uma análise dos aspectos circunstanciais dos espaços abertos públicos. Através deste, foram observadas as características do terreno- relevo e morfologia, estacionamento e acessos à outras vias e espaços. Isto, para além das diferentes técnicas construtivas dos pavimentos

e das dificuldades e das facilidades ao caminhar. A análise realizada também possibilitou refletir sobre diversos aspectos relacionados com a estrutura física, possibilitando uma análise construtiva para melhorar a qualidade dos espaços.

Com a intenção de mensurar a acessibilidade da área em estudo foi realizada uma avaliação do espaço construído conforme DL 163/2006 de 8 de Agosto de 2006, utilizando o instrumento *checklist* de acessibilidade. Esta análise descritiva permitiu-nos identificar e mensurar quais os itens que mais precisariam de atenção em cada espaço estudado. Estes dados serão úteis nas próximas intervenções pois servem como diretrizes para futuros projetos.

O resultado da avaliação do espaço avaliado não dependeu da localização do espaço estudado, dentro ou fora da muralha. Notou-se que intervenções urbanas favoreceram alguns dos espaços avaliados enquanto a falta de manutenção, noutros espaços, resultou em uma má ponderação. A partir dos dados levantados, obteve-se, como resultado, o índice de acessibilidade da área total de estudo, que foi de 0,55; ou seja, é preciso melhorar a acessibilidade, principalmente quanto aos itens: pavimentação, percursos acessíveis e sinalização. Estes precisam ser aprimorados pois são essenciais para a mobilidade pedonal além de se refletirem na vitalidade da cidade.

Quanto à legislação em vigor, é primordial estimular a sua revisão, especialmente no que diz respeito aos centros históricos pois, nestes locais, o caráter do lugar deve ser preservado, tornando-se improvável e difícil, a aplicação da norma na sua total conformidade.

A promoção de modos suaves de locomoção tem o poder de revitalizar a cidade, criar ambientes agradáveis aos usuários e ainda servir de apoio ao comércio e aos serviços. Isto contribui para a reafirmação de uma cidade mais sustentável e de curtas distâncias, onde o deslocamento pedonal é estimulado. Não existe uma única solução para reduzir o uso de automóveis. Para isto acontecer, deve-se tornar atraente as demais alternativas de locomoção por meio de vias com passeios adequados, com zonas plantadas e transporte público eficiente, de maneira a garantir a segurança, a autonomia e o conforto dos transeuntes. Uma cidade que busca sustentabilidade é também aquela que está atenta não

só à economia, mas também à gestão dos seus espaços abertos, principalmente os com cobertura vegetal, para além da qualidade de vida da sua população.

Dentro deste contexto, espera-se que os resultados obtidos nesta pesquisa, venham servir de embasamento para diretrizes de futuras intervenções urbanas que visem melhorar as condições de mobilidade e acessibilidade na cidade de Évora. Espera-se também que este estudo possa apoiar futuras pesquisas sobre o tema. Esta oportunidade permitiu-nos um excelente aprendizado, pois os conhecimentos adquiridos terão muito proveito no Brasil, em nossa vida profissional, na área de arquitetura e urbanismo.

Referências bibliográficas

- AGUIAR, J. **Cidade Antiga, Problemas Novos**: como a conservação encara as intervenções em património urbano! Conferência «Centros Históricos e Vida Contemporânea» IHRU. Universidade Técnica de Lisboa. Lisboa, 2009.
- ALVES, T. D. M. **A Estrutura Ecológica Urbana no Modelo da Rede Estruturante da Cidade**. Dissertação de mestrado em Planeamento do Território - Ordenamento da Cidade da Universidade de Aveiro. Aveiro, 2009.
- ARRUDA, J.J.A. **História Antiga e Medieval**. 16ª ed. São Paulo, Editora Ática, 1993.
- Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT. **NBR 15575-1** – Edifícios habitacionais de até cinco pavimentos – Desempenho Parte: Requisitos gerais. Rio de Janeiro, 2008, número de páginas 52.
- _____. **NBR 9050** – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2015, número de páginas 148.
- BATISTA, D. S., MATOS, R. S. **A dimensão patrimonial e identitária da paisagem**: a história do lugar como fundamento da intervenção urbana e territorial contemporânea. In Paisagem, património cultural e memória urbana. A importância da história do lugar e as políticas públicas. AFECHÉ, M.; FIGUEIREDO, L. (Coords.). Editora da Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2014.
- BENEVOLO, L. **História da Cidade**. Editora Perspectiva. São Paulo, 1993.
- _____. **As origens da urbanística moderna**. 2ª ed. Editorial Presença. Lisboa, 1987.
- BRANDÃO, P. **A identidade dos lugares e a sua representação coletiva**. Bases de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço público. Direcção-Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano. Série Políticas de Cidades 3. Lisboa, 2008
- CABRAL, F. C. **O Continuum Naturale e a Conservação da Natureza**. In Conservação da Natureza. Serviços e Estudos do Ambiente. Lisboa, 1980.
- CALHAU, R. S. P. **Corredores Verdes de Oeiras** - Uma estrutura de mobilidade alternativa, uma oportunidade de desenvolvimento urbano. Dissertação de Mestrado em Arquitectura Paisagista da Universidade de Évora. Évora, 2013.
- Câmara Municipal de Évora. Visita ao site: www.cm-evora.pt. Visitado em dezembro de 2017.
- CAMPOS, V. B. G.; RAMOS R. A. R. **Proposta de Indicadores de Mobilidade Urbana Sustentável Relacionando Transporte e Uso do Solo**. Artigo publicado no Anais do PLURIS 2005. 1º Congresso Luso-Brasileiro para o Planeamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável. São Carlos. 2005.
- CARLETO, A. C.; CAMBIAGHI, S. **Desenho Universal**: um conceito para todos. Instituto Mara Gabrielli, 2016. Site: maragabrielli.com.br/wp-content/uploads/2016/01/universal_web -1.pdf. Visitado em 2016 e maio de 2018.

- CARVALHO, J. A. **Paisagens**. In: ABREU, M. C. (Coord.) Paisagem. Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano. Lisboa, 1997.
- CASAL, C. A. C. **Avaliação dos projectos de urbanismo comercial das cidades da Guarda e de Castelo Branco**. Cadernos curso de doutoramento em geografia FLUP, 2009.
- COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO ALENTEJO – CCDR Alentejo. **Alentejo 2020** – programa Operacional regional do Alentejo. 2017.
- COMISSÃO EUROPEIA - CE. **Conceito Europeu de Acessibilidade**. 2003. Site: <http://www.eca.lu>. Visitado em fevereiro de 2018.
- _____. **Estratégia para Infraestruturas Verdes**. 2013. Site: http://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/index_en.htm. Visitado em maio de 2018.
- _____. **Resolução ResAP (2001)**. 2001. Resolução para a plena cidadania das pessoas com deficiência através de novas tecnologias inclusivas Acordo Parcial no Domínio Social e da Saúde Pública. Site: www.coe.fr/soc-sp. Visitado em maio de 2018.
- COSTA, S. S. **Acessibilidade e Mobilidade no Espaço Público dos Centros Históricos** - Proposta de um Percurso Histórico-Cultural Acessível no Núcleo Histórico Vila Adentro de Faro. Relatório de Estágio para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura Paisagista. Faro. 2015.
- CULLEN, G. **Paisagem urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1983.
- ESPENICA, A. **Paisagem e Sustentabilidade**. In: ABREU, M. C. (Coord.) Paisagem. Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano. Lisboa, 1997.
- EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL – ETSC. Site: <https://etsc.eu/>. Visitado em abril de 2018.
- FERREIRA, M. P. **A implementação do PROCOM e a competitividade de cidades periféricas – o caso de vila real**. Departamento de Ciências Sociais. Instituto Politécnico de Bragança. Bragança, 2003.
- FERREIRA, O. L. **Patrimônio Cultural e Acessibilidade: As Intervenções do Programa Monumenta, de 2000 a 2005**. Dissertação de mestrado em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília. Brasília, 2011.
- Gil, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4ª Ed. Editora Atlas. São Paulo, 2002.
- GODIM, M. F.; MEDEIROS, V. A. S. **Os Arquétipos da Mobilidade na História: deslocamentos, veículos e velocidade**. Paranoá, cadernos de arquitetura e urbanismo, nº 09 – Mobilidade, Cidade e Território. Universidade de Brasília. 2013. Site: periodicos.unb.br/index.php/paranoa/issue/view/1011. Visitado em 09 de maio de 2018
- GOUVEIA, P.H.(Coord.) **Guia para a Acessibilidade Pedonal no Planeamento Urbano**. Câmara Municipal de Lisboa. Lisboa, 2015.

- GUEDES, F. P. **Sistemas urbanos abertos**: o limiar entre o espaço público e privado. Dissertação de mestrado em Arquitectura da Universidade Lusíada de Lisboa. Lisboa, 2013. Número de páginas 146.
- HOLANDA, F.; ANDRADE, L.; KRAFTA, R.; RHEINGANTZ, P.; FIGUEIREDO, L.; TRIGUEIRO, M.; AGUIAR, D.; NETTO, V. M. **Urbanidades**. Folio Digital: Letra e Imagem. Rio de Janeiro, 2012. www.foliodigital.com.br
- Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias – INIR. **Medidas de Acalmia de Tráfego**. Volume I. Medidas Individuais Aplicadas em Atravessamentos de Localidades. Disposições normativas. Documento Base. Lisboa, 2011, número de páginas 77.
- Instituto da Mobilidade e dos Transportes - IMT. Site: www.imt-ip.pt. Visitado em fevereiro de 2018.
- Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres - IMTT. **Diretrizes Nacionais para a Mobilidade**. Versão pós consulta pública Pacote da Mobilidade – Território, Acessibilidade e Gestão da Mobilidade. 2012, número de páginas 55. Site www.conferenciamobilidade.imtt.pt/. Visitado em março de 2018.
- Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres - IMTT. **Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes**. Pacote da Mobilidade – Território, Acessibilidade e Gestão da Mobilidade. 2011 (a), número de páginas 273. Site www.conferenciamobilidade.imtt.pt/. Visitado em fevereiro de 2018.
- Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres - IMTT. **Rede Pedonal** – Princípios de planejamento e desenho. Pacote da Mobilidade – Território, Acessibilidade e Gestão da Mobilidade. Coleção de brochuras técnicas / temáticas. 2011 (b), número de páginas 21. Site www.conferenciamobilidade.imtt.pt/. Visitado em fevereiro de 2018.
- Instituto Nacional para a Reabilitação - INR. Site: <http://www.inr.pt>. Visitado em janeiro e junho de 2018.
- Instituto Português do Mar e da Atmosfera – IPMA. Site: www.ipma.pt. Visitado em junho de 2018.
- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN. **Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos** / organização de Sandra Bernardes Ribeiro. – Brasília: Iphan, 2014. 120 p. (Cadernos Técnicos; 9).
- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN. Cartas Patrimoniais. Site: portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226. Visitado em janeiro de 2018.
- Instituto Nacional de Estatísticas – INE. Site: www.ine.pt. Visitado em janeiro e março de 2018.
- JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução: Carlos S. Mendes Rosa. 3 ed. Editora WMF Martins Fontes. São Paulo, 2011.
- LAMAS, J. M. R.G. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. 2ª edição. Editoras Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e a Tecnologia. Lisboa, 2000, número de páginas 590.

- LANDIM, I. M. T. **CrITÉrios de ImplementaÇão de uma Rede de Percursos Pedonais de Qualidade**: O caso de Centro Histórico de Faro. DissertaÇão de mestrado em Engenharia Civil da Universidade de Évora. Évora, 2014.
- LYNCH, K. **A Imagem da Cidade**. TraduÇão: Maria Cristina Tavares Afonso. EdiÇões 70. São Paulo, 2000, número de páginas 208.
- LUZ, G. Y.; HEINISCH, L. M.; DORNELES, V. G.; ELY, V. H. M. B. **Acessibilidade e ApropriaÇão em EspaÇos Abertos**. 1. ed. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2013.
- MACHADO, E. S.; SILVA, H.; FLEMMING, L.; CAVALCANTI, P. B.; AZEVEDO, G. A. N.; RHEINGANTZ, P. A. **Uma Reflexão Sobre Métodos Utilizados em APO**: Estudo de Caso da Creche Edson Luiz – RJ. XII Encontro Nacional de Tecnologia do Ambiente Construído, ENTAC. Fortaleza, 2008.
- MAGALHÃES, M. R. **Paisagem urbana e interface urbano-rural**. In: ABREU, M. C. (Coord.) Paisagem. DirecÇão Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano. Lisboa, 1997.
- _____. **Estrutura Ecológica da Paisagem – Conceitos e DelimitaÇões – escala regional e municipal**. Gráfica 2000 ISApres. Lisboa, 2007.
- MAGALHÃES, M. T.; ARAGÃO, J. J. G.; YAMASHITA, Y. **DefiniÇões formais de mobilidade e acessibilidade apoiadas na teoria de sistema de Mario Bunge**. Paranoá, cadernos de arquitetura e urbanismo, n 09 – Mobilidade, Cidade e Território. Universidade de Brasília. 2013 Site: <http://periodicos.unb.br/index.php/paranoa/article/view/12293>. Visitado em 24 de maio de 2018.
- MATOS, R. S. **A ReinvenÇão da Multifuncionalidade da Paisagem em EspaÇo Urbano – Reflexões**. Tese de doutorado em Artes e Técnicas da Paisagem da Universidade de Évora. Évora, 2011.
- MONTEIRO, M. F. **EspaÇos verdes e percursos ambientais de Évora – Portugal**. Universidade de Évora. 2012.
- MONTEIRO, M.F.; TERENO, M. C.; PEREIRA, M. **Morfologia urbana na zona ocidental intramuros da cidade de Évora (séc. XIII-XXI): do patrimnio à malha urbana**. Artigo publicado em PNUM. 2016.
- NEVES, J. B. **Acessibilidade e PreservaÇão das Cidades Históricas**: Uma Análise do Município de Morretes. Monografia do Curso de EspecializaÇão em ServiÇo Social da Universidade Federal do Paraná. Matinhos, 2010.
- NEW ZELAND. **Pedestrian planning and design guide**. NZ Transport Agency. Wellington, 2009.
- OLIVEIRA, M. A.; FREIRE, M. C. M. **A Importância do Patrimnio Paisagístico em Cidades Luso-brasileiras**: uma proposta de valorizaÇão de áreas produtivas. Artigo publicado no 3 Colóquio Ibero-americano. Belo Horizonte, 2014.
- OrganizaÇão das NaÇões Unidas (ONU). **Desenvolvimento Sustentável**. Site: www.un.org/sustainabledevelopment/ . Visitado em maio de 2018.
- PALMA, S. L. **Cidades de gua**: RequalificaÇes de frentes ribeirinhas. DissertaÇão de mestrado em Arquitectura Paisagista da Universidade de Évora. Évora, 2014.

- PARLAMENTO EUROPEU. Comissão dos Transportes e do Turismo. **Relatório sobre a mobilidade urbana sustentável**. 2015.
- PIMENTA, J. **O pavimento como continuidade** – o caso da Baixa de Lisboa. Artigo publicado na revista eletrônica on the w@terfront, vol. 12, abril de 2009. Site: raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/218897/299217. Visitado em janeiro de 2018.
- PORTUGAL. Agência Portuguesa do Ambiente. **Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável ENDS 2015**. Lisboa, 2008.
- _____. Agência Portuguesa do Ambiente. **Guia Agenda 21 Local**, um desafio para todos. Carlos Cupeto (Coord.). Amadora, 2007.
- _____. Assembleia da República. **Lei 46/2006**, de 28 de Agosto de 2006 (a).
- _____. **Código Civil**. DL n.º 47344/66, de 25 de Novembro de 1966. **73ª versão**, Lei n.º 43/2017, de 14 de junho de 2017.
- _____. **Constituição da República Portuguesa**. Diário da República n.º 86/1976, Série I de 1976-04-10. Site: dre.pt/legislacao-consolidada/-/lc/34520775/view. Visitado em janeiro de 2018.
- _____. **Lei de Bases do Ambiente**. Lei nº 11/87, de 7 de Abril de 1987.
- _____. Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia. **Cidades Sustentáveis 2020**. Lisboa, 2015.
- _____. **Regime da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais**. Decreto-Lei nº 163/2006 de 8 de Agosto de 2006 (b).
- PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS. **Guia de Gestão Pública Sustentável**. São Paulo, 2016.
- QUEIROGA, E.F.; BENFATTI, D. M. **Sistemas de Espaços Livres Urbanos**: construindo um referencial teórico. Revista Paisagem e Ambiente: ensaios - n. 24 - São Paulo - p. 81 - 88 - 2007.
- QUINTAS, A. V.; CURADO, M. J. **Estrutura Ecológica Urbana**: sistema multifuncional de desenvolvimento urbano. Artigo publicado nas Actas XII Colóquio Ibérico de Geografia. Porto, 2010.
- RIBEIRO, O. **Évora**: Sítio, Evolução e Funções de uma cidade. In Estudos em Homenagem a Mariano Feio. Instituto Nacional de Investigação Científica. Lisboa, 1986.
- SAATY, T. L. **Método de Análise Hierárquica**. Makron Books. São Paulo, 1991.
- SABOYA, R. T.; BITTENCOURT, S.; STELZNER, M.; SABBAGH, C.; ELY V. H. M. B. **Padrões de visibilidade, permeabilidade e apropriação em espaços públicos abertos**: um estudo sintático. Revista Vitruvius, Arquitectos, ano 14, janeiro.2014.
- SAGRAMOLA, S. Coord. **Conceito Europeu de Acessibilidade**. 2003. Edição portuguesa, Secretariado Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência. Cadernos SNR n.º 18. Número de páginas: 111. Tradução: Stella Pamplona Chaves. Lisboa, 2005. Site: www.eca.lu. Visitado em fevereiro de 2018.

- SASSAKI, R. K. **Inclusão. Acessibilidade no lazer, trabalho e educação.** Artigo publicado na Revista Nacional de Reabilitação – Reação. Ano XII. São Paulo, 2009.
- SILVA, P. T. **Qualidade de Vida Urbana e Mobilidade Urbana Sustentável na Cidade do Porto** – Elaboração de um conjunto de indicadores. Dissertação de Mestrado em Planeamento e Projeto Urbano. Universidade do Porto, 2015.
- SILVA, R. **Évora. Trinta anos com Património da Humanidade, 10 mil habitantes a menos.** Revista Renascença no ar. 25 de novembro de 2016. Site: <http://rr.sapo.pt/noticia/69461/evora-trinta-anos-como-patrimonio-da-humanidade-e-10-mil-habitantes-a-menos>
- SIMPLÍCIO, M., D. **Évora: Estrutura e renovação urbana no setor intramuros.** Departamento de Geociências. Texto dado em sala de aula. 2017 (a).
_____. Notas de aula da disciplina Espaço Urbano. Évora, 2017 (b).
- SIMPLÍCIO, M. D.; ALEGRIA, J. M. **Algumas notas sobre a estrutura funcional terciária de Évora.** Câmara Municipal de Évora. Évora. 2001.
- TEKNOMO, K. **Multi Criteria Decision Making.** Disponível em: <<http://people.revoledu.com/kardi/tutorial/AHP/index.html>>. Visitado em maio de 2018.
- TELES. P. **A cidade das (I)mobilidades:** Manual técnico de acessibilidade e mobilidade para todos. Editora MPT. Porto, 2014.
- TELLES, G. R. **Paisagem Global.** In: ABREU, M. C. (Coord.) **Paisagem.** Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano. Lisboa, 1997.
- TUNES. D. A. **Avaliando o grau de mobilidade em centros históricos segundo a percepção do pedestre:** o caso da área central de Pelotas/RS. Trabalho publicado no I Encontro Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. Rio de Janeiro. 2010.
- UNESCO. **Recomendação sobre a Paisagem Urbana Histórica.** Resolução adotada no relatório da Comissão CLT na 17ª reunião plenária. Paris, 2011.
- UNRIC - Centro Regional de Informação das Nações Unidas -. Site: www.unric.org/pt/#maincontent. Visitado em fevereiro e abril de 2018.
- VASCONCELLOS, B. C. **A Construção de um Método para Avaliação do Ambiente Construído.** Tese de Doutoramento em Engenharia Civil da Universidade Federal Fluminense. Niterói. 2011.
- VILELAS. J. **Investigação:** o processo de construção do conhecimento. 1ª edição. Editora Sílabas. Lisboa, 2009.
- World Health Organization – WHO. Site: www.who.int/phe/publications/climate-reducing-health-risks/en/ . Visitado em abril de 2018.

Anexos

1 – Diários de campo

1.1 - Dia 24 de abril de 2018

Diário de campo

Data: 24 de abril de 2018 Hora: 19h Local: Centro Histórico

Estou na Praça do Giraldo, véspera de 25 de abril, praça fervilhando de gente. Haverá festa. Os residentes se misturam aos turistas. Crianças dançam, cães se divertem também. Aqui é onde tudo acontece desde a época em que a praça era o Rossio – comércio, festas e execuções.

O vendedor de imperial me explicou que a meia noite haverá fogos de artifícios.

Aqui o pôr do sol é fascinante.

O som está muito alto, sinto como batidas do coração. Tum, tum, tum, me lembrou um trio elétrico, não o tipo de música, mas o tum, tum, tum grave que palpita o coração. Cheiro de cigarro é quase constante.

Muitos daqui eram crianças quando houve a “revolução”, 43 anos atrás, mas a comemoração é grande.

Pessoas passam, olham e seguem seu caminho.

20h

A Rua 5 de outubro é como uma passarela, passam-se todos, turistas, estudantes, crianças e trabalhadores que acabaram de sair do seu turno.

Alcárcova de baixo está enfeitada, toda a rua é uma esplanada. Cheira a comida boa, não identifiquei bem. Ouço crianças brincando e chorando.

As lojas já estão fechadas, mas ainda passam muitas pessoas. Quase fui atropelada, cruzamento com a rua de Val Devinos????, impressionante como o condutor não se preocupou em diminuir a velocidade, talvez não saiba que a preferência é SEMPRE dos pedestres numa via pedonal. As únicas lojas abertas são o barbeiro – cabelereiro, o chinês e os restaurantes. A obra não é bem sinalizada, alguém distraído pode não a vê à noite.

Há um restaurante novo sem batatas fritas.

Como numa rua assim pode existir algum imóvel abandonado? Nunca entendi isso aqui em Portugal. As pessoas abandonam os imóveis, uns mais lindo que outros.

20h 30

Largo do Marques de Marialva

Só tranquilidade, escuto os pássaros, alguns carros que passam de vez em quando, ao longe algumas pessoas conversando, pelo timbre, são jovens se divertindo.

A Sé está fechada. Passam alguns poucos turistas, ciclistas, corredores e pessoas saindo do trabalho – pegam o carro e se vão.

Ouve-se em vários idiomas. Fui convidada para ir ao Jardim de Diana para uma apresentação de música típica. Vou curtir. O sino bate alto!

No Jardim de Diana, as vozes do coral se fundem aos cantos dos pássaros.

Em poucos instantes juntou-se muitas pessoas para assistir. Nunca tinha visto tantos cães em Évora como vi hoje, talvez nunca tinha observado. 😂 kkkk

A música alentejana é triste!! Vida dura.

20h 45

Rua do Raimundo

Não ouço a música da Pç do Giraldo mesmo estando no quarteirão mais próximo.

Ouçó conversas, pessoas passando e carros, muitos carros e a velocidade parece-me incompatível para 5 m de largura.

Os restaurantes Os Manueis e Medieval estão cheios. Ouço muitos carros passando!

Estou na esquina onde o trânsito é exclusivo p/ ~~moradores~~ residentes, carga e descarga e acesso ao Hotel. Contagem de veículos

Reto viraram na travessa dos Frades Grilos

66 62 (contagem em quadrados de cinco traços)

A pavimentação da rua é de cubo 11x11, diferente da pav. das tvs

A pouca luz não é legal! KD a iluminação pública?? Fiat lux! Em 1 quarteirão o outro continua escuro.

Muitas pessoas passam por aqui. Muitos jovens e turistas. Aqui é o acesso direto à Pç do Giraldo e vice versa (p/ pedestres).

1.2 - Dia 25 de abril de 2018

Diário de campo

Data: 25 de abril de 2018

Hora: 17h

Local: Estrada das Alcáovas

Hoje feriado

Está ensolarado e quente

Pássaros cantam. Poucas pessoas caminham por aqui. Passam alguns ciclistas todos paramentados, mas carros tem aos montes.

Na rotunda, ninguém usou devidamente a faixa de pedestres. Há alguma coisa porque tem muitos carros estacionados próximo ao Hotel Vila Galé, serão todos hóspedes???

A caminhada é mais agradável na ciclovia do lado direito, há sombra das edificações. Mesmo com vagas na rua alguém estacionou no passeio, junto ao muro do campo do

Lusitano. Péssimo hábito! A ciclovia é disputadíssima 😊 pelos pedestres. O muro do bairro Lusitano está florido e cheiroso

Complexo Desportivo – fechado

A faixa próxima da ponte é muito usada.

Há pessoas no parque junto a ribeira, crianças brincam na quadra, pessoas caminham junto às árvores, outras simplesmente assentam nos bancos ou no relvado e conversam, a maioria jovens. Frescor! Existem caminhos demarcados e os feitos pelo hábito de passagem das pessoas.

Rio do bairro Torregela, então o bairro ao lado, que está de costas, deve-se chamar Torregela. Vejo jovens passando pelas pontes que ligam os bairros, mas as casas estão tampando a passagem e eles precisam dar a volta.

O sol já está mais baixo e a brisa fresca invade a rua. Ouço um bicho estranho, parece-me um sapo. O barulho de água corrente, de carro e do sapo se fundem.

As pessoas não passam muito no trecho da via depois da entrada p/ o Continente.

Parece-me que existe uma relação da rua que vai p/ o Continente com o parque talvez seja por isso que a faixa de pedestres da ponte é tão utilizada.

Porque será que a faixa de pedestre nas rotundas e vias transversais são tão lá no fundo? Porque o carro é valorizado??

Mesmo com sol a maioria das pessoas caminham junto aos muros do complexo e campo do Lusitano. Já vejo mais pessoas.

Vejo espaço para plantar árvores ao longo da via. Segundos de silêncio, nenhum carro passando. Coitado de quem tem a janela para cá. Ai meu Deus, tem um homem fazendo

xixi na cerca do terreno baldio. Acho que ele tem algum problema psicomotor que anda puxando de lado.

Parece-me que as pessoas vêm caminhar aqui, agora já está + fresco e vejo muitas delas com roupa de ginástica.

Que lindo! A horta da quinta está pintadinha de vermelho – papoulas nas áreas de mato. Acho que isso está meio abandonado. O muro é baixo, vemos as árvores e plantas do interior, mas tb vemos o entulho amontoado. Os pássaros cantam.

Segundos sem carros!! 😊

Aqui passam as linhas 23 e 24, não vi nenhum, mas vi na placa do ponto de parada em frente à Escola Severim de Faria.

São 19h 40 e estou deixando meu posto. Estou no Continente e vejo que do outro lado da ribeira no parque tb tem pessoas caminhando e outras sentadas nos bancos. O parque infantil ao lado VAZIO! Não é hora de crianças brincarem? Tenho que voltar num final de semana pela manhã para observar melhor isso. São 20h 30, saio do supermercado e resolvi passar no parque e apesar de estar escuro haviam dois jovens malhando e uma criança e seu pai no parque infantil.

1.3 - Dia 29 de abril de 2018

Diário de campo

Data: 29/04/2018

Hora: tarde

Local: todo o eixo

Rotunda da Circular de Évora 15h 40

Hoje está ensolarado, mas frio, o vento não está agradável.

Estou aqui há algum tempo e só vejo carros passando, passou uma bicicleta. Ninguém. Mas as geometrias das duas vias não são convidativas para pedestres, as faixas estão a uns 50 metros do alinhamento do passeio. Carros vêm, carros vão e muitos condutores e passageiros estranham a minha presença. Alguém sentada com um caderninho e uma caneta! Estranhíssimo! Minha resposta é um sorriso...

Opa! Depois de meia hora surgiu um senhor de terno preto, veio do lado do camping, atravessou a Circular, fora da faixa e seguiu para a Estrada das Alcáçovas.

Hoje irei marcar os tempos de percurso farei isso no sentido Centro Histórico, ou seja, subindo.

Eu sou sedentária, tenho 1,57 m, 57 kg, 43 anos, farei o percurso da rotunda da Circular de Évora até o templo romano marcando os tempos de trecho em trecho. Farei uma marcha normal, outro dia irei acompanhada por uma pessoa com mobilidade reduzida para perceber a diferença.

Já fiquei muito tempo aqui, percorrendo a rotunda e sentada observando.

São 15h 52 – início

Encontro poucas pessoas no caminho

Ao lado do parque da ribeira do Torregela está cheiroso, cheiro de flor, me fez lembrar, um pouco de Gelol.

São 16h e cheguei na rotunda da Vila Lusitana. Não fui até a faixa, atravessei fora. Rsr

16h 01 – sai da rotunda. O chão está ruim de caminhar, muitos frutinhas e galinhas no chão. O vento não está ajudando.

O prado do terreno baldio, ao lado da Escola Severim, está todo florido. Vejo muitos carros estacionados ao lado dos fundos do Hotel Vila Galé. A ciclovia está com pavimento danificado. O hotel tem estacionamento, mas a área pavimentada ao lado está repleta de carros, inclusive no ponto de ônibus. O que será esse espaço? São 16h 08 e cheguei na Rotunda do Raimundo.

Rotunda do Raimundo 16h 10

Por aqui passa-se muitas pessoas, mas carros é demais. O tempo todo escuta-se barulho de carros ou ônibus ou caminhão, às vezes passando em frente, às vezes passando do outro

lado. Aqui é um lugar de passagem. Vejo duas pessoas no Jardim da Muralha. O estacionamento de terra que fica entre o posto de gasolina e a rotunda está cheio de carros estacionados. Passou um ciclista. Aqui todos atravessam nas faixas porque não há folga de automóveis passando. É a chegada da cidade, pra quem vem de Lisboa! Olha um cadeirante e uma pessoa empurrando, passa com dificuldade pela calçada cheia de Oleandos que invadem o espaço aéreo do passeio, mas eles conseguiram passar! Esse pavimento da Porta do Raimundo não é claro, onde fica a faixa?? Tem umas pequenas demarcações no piso que creio eu, os condutores não veem.

Vejo alguns grupos, parecem turistas, caminhando pelo Jardim da Muralha, um outro fotografando a escultura de mármore; um rapaz com mala. Vou continuar a marcar o tempo de caminhada. São 16h 21

Partiu! Agora eu uso a faixa kkk senão não consigo atravessar

Rua do Raimundo

Tem um carro estacionado no caminho, entrada do Jardim Público. Enquanto eu passava, várias pessoas entraram ali.

As travessias das ruas transversais não me passam segurança. Rua cheia de gente. 2 taxis estacionados no passeio em frente ao Moov Hotel. Escada duma igreja interrompe a calçada. Silêncio! Instantes s/ barulho de carro. Ouço porta bater, de madeira e de um carro, pessoas conversando e vem um veículo correndo, TAXI, na zona exclusiva para residentes...

Vejo mais pessoas mais velhas com 60 pra cima passando por mim

As lojas estão fechadas e essas calçadas... Agora nem tem, muito melhor!

Ceguei à Pç do Raimundo Giraldo e são 16h 29

Praça do Raimun Giraldo

Como sempre, muitas pessoas, crianças correm atrás dos pombos, música ao vivo de um artista solitário em baixo da arcada.

Pessoas passam, vem e vão para a Romão Ramalho, 5 de outubro. Os idosos ficam sentados nos bancos e na fonte.

Crianças também brincam com bicicleta em frente à Igreja de Santo Antão

Hoje estão todos de casacos. Está ligeiramente frio, mas o vento continua desagradável

Passa um grupo de turistas aqui ao lado e não consegui identificar o idioma, parece grego.

Somente duas mesas da esplanada estão ocupadas.

Passam poucos carros. O burburinho das pessoas, misturado com a música sobressaem ao barulho dos veículos.

Hoje só vi dois cães, até agora. Agora 4 kkkk

Dei informações turísticas. Realmente se a pessoa não tiver aquele mapinha turístico, não consegue saber pra onde deve ir.

Passou uma jovem com mala.

Vou continuar. São 16h 46

Rua 5 de outubro

Rua cheia! Algumas lojas abertas o chinês – sempre! Muitos turistas. Tá difícil de passar. Congestionamento de pessoas.

Pessoas altas, baixas, orientais, loiras e falam várias línguas

16h 49 – cheguei na Sé

Muitas pessoas em frente e tb entrando e saindo.

Nenhum carro passando, somente pessoas. Ouço o burburinho e o vento que balança as copas das árvores.

O largo é usado como um todo, as pessoas se apropriam da rua, do passeio e do trecho com bancos. Vem e vão.

Fotos da Sé é uma constante.

Os vasinhos que impedem o estacionamento na frente da escadaria estão floridos.

Ouço música. São dois acordeonistas que estão sentados na porta da igreja matriz

Vem duas Hermiones saindo da Sé.

Algumas inglesas gostaram do cheiro das plantinhas dos vasos floridos, fiquei curiosa e vou lá cheirar tb. Nada demais! Precisa esfregar as folhas, cheiroso, mas não sei o que é.

Vejo bicicletas amontoadas junto ao muro do Vimioso. Aqui não tem bicicletário. São 17h e continuarei pelo trajeto mais usado – a rua. O sino bate às 5!

17h 01 – cheguei no templo

Aqui o vento não incomoda. Apesar de ser um espaço aberto, é protegido pelas construções. Vejo as copas das árvores do Jardim de Diana balançando.

Ouço sinos tipo guiso, vi que são os mastros acima do muro do restaurante Cinco Quinas entre a igreja e uma torre de pedra.

Jardim de Diana 17h 15

Cheio de Gente. Esplanada cheia

Pessoas sentadas nos bancos, outras tirando fotos, outras caminhando e várias observando a vista ao fundo.

O vento está tão forte que ouvimos um barulhão e era a placa do restaurante Cinco Quinas que havia caído, sorte que não acertou ninguém. O turista que estava passando ao lado ficou assustado.

Tem muitos carros estacionados no largo como um todo, alguns em local irregular.

Muitas pessoas vêm e vão pela rua ao lado da caixa d'água (fundo da Fundação Eugenio de Almeida)

São todas as idades de pessoas.

Ouçou risos, muitos risos, burburinho e crianças. As pessoas tomam conta de tudo. Ficar parado no sol, hoje é uma boa pedida! Nenhum dos bancos na sombra está ocupado.

Barulho de rodinha: o rapaz da Pousada Convento de Évora está retirando as malas de um carro que não conseguiu estacionar mais perto. Ele arrasta duas malas por vez e a trepidação faz o barulho característico.

Acho que deveria haver uma faixa de pedestre entre o Jardim de Diana e o templo. As pessoas atravessam sem perceber que ali passa carros. Atravessam em toda a largura do jardim. Fotos e mais fotos.

Agora vou descer sem parar para observar. Escreverei no final somente o que for relevante. Arcarei o tempo por trecho novamente, mas agora descendo o morro. "Pra baixo todo santo ajuda!"

São 17h 23 e partiu!

Pç do Giraldo ----- 17h 26

Rotunda do Raimundo ----- 17h 33

Rotunda do Vila Lusitano ----- 17h 40

Faixa de pedestre da ponte ----- 17h 45

Rua Marechal Costa Gomes (Continente) ---- 17h 46

Rotunda da Circular ----- 17h 49

No largo do Conde de Vila Flor (Sé), encontro de Yorkshire, raça de cães tinha uns 10! Juntos Esplanada do Giraldo mais cheia

Na Rua do Raimundo, toda hora tinha que ir para a rua porque a calçada não comportava todos nós ao mesmo tempo.

Na entrada do Jardim Público, outro carro estacionado atravessado, impedindo a movimentação dos pedestres.

Lembrar de marcar na planta geral os espaços de estacionamentos, relacionados com o eixo em estudo.

Um ciclista passou por mim e ficou sem entender para onde iria quando a ciclovia acabou em frente à escola. Olhou, olhou e só depois atravessou na faixa e encontrou outra ciclovia.

Eu queria atravessar na faixa na rotunda da Vila Lusitana, mas não consegui! 😞 Não vinha nenhum carro, então atravessei no início do canteiro central.

Essas propagandas do muro do Campo do Lusitano, hoje consegui lê-las porque quando passo de carro, não se lê muito

Tem um poço de água e um cata-vento – bonito, mas precisa de manutenção

Ciclista profissional não usa a ciclovia

Tô meio cansada! Estou com dor no encontro do fêmur esquerdo c/ o quadril, estou meio mancando.

Do início, ou final, do eixo tem a visão das torres da Sé, uma visão marcante!



Agora são 17h 54 – deixo meu posto!

subindo			descendo		
Rot Cir	8`	Rot Lus	Rot Lus	9`	Rot Cir
Rot Lus	7`	Rot Rai	Rot Rai	7`	Rot Lus
Rot Rai	8`	Pç Gir	Pç Gir	7`	Rot Rai
Pç Gir	3`	Sé	Sé	3`	Pç Gir
Sé	1`	templo	templo		Sé
TOTAL			TOTAL		
27 minutos			26 minutos		

1.4 - Dia 01 de maio de 2018

Diário de campo

Data: 01/05/18

Hora: 18h

Local: Centro Histórico

Hoje irei observar o final de tarde de feriado.

O parque infantil está cheio. Volto no final de semana para observar melhor.

Estou no estacionamento atrás da Arena de Touros. Há um bolsão de estacionamento, não sei se é para automóveis ou ônibus de turismo. Não tem qualquer demarcação no asfalto. Tem 5 ônibus na lateral direita e 10 automóveis na lateral esquerda do bolsão. 1 no canteiro divisor com a rua e 9 automóveis junto ao canteiro. Passam várias pessoas por mim, calçada da Arena, em sua maioria famílias que aproveitam a tarde de feriado. Alguns turistas começaram a embarcar num dos ônibus.

Há um espaço que pra mim não está claro o que ele é, parece uma praça com algumas árvores e alguns bancos ao fundo, junto às lojas e banco. O que me causa dúvida são os abastecedores de carro elétrico. Agora caminhando pelo espaço, vejo sutis demarcações de estacionamento. 🤔 São 72 vagas!

Vejo pessoas correndo em volta da muralha, também famílias e pessoas passeando com o cão.

A rotunda do Raimundo continua cheia de veículos. Será que existe algum horário que fique vazia???

Tem um perfume no ar, de onde será?? Estou entre um cipreste e uma oliveira.

Está frio hoje – como está gostoso o sol. Não vejo ninguém sentado em nenhum banco.

O alecrim está crescendo! Dá pra ver que está pronto para alcançar mais alguns centímetros de altura em cada galhinho.

As pessoas só passam e os veículos tb.

Há um terreno baldio entre a rotunda e um casarão bonito (mas parece-me abandonado) que usualmente um estacionamento e passagem de quem quer ir para o lado do posto de combustível ou vice-versa. Não tem pavimento e o chão é todo esburacado, mas grande aliado de quem precisa ir ao centro e não quer pagar pelo estacionamento. Já usei várias vezes

Claro que atravessei na faixa!

Quando estava entrando na Porta do Raimundo, levei um susto, vinha um carro saindo da rus com velocidade um pouco alta e me espremeu contra o pilar de pedra da porta.

Hoje, de novo, tem um carro estacionado em frente à entrada do Jardim Público interrompendo a trajetória desejada de passar – RETO.

A Rua do Raimundo é muito viva, várias pessoas circulam por ali, alguns passeando e outros com muita pressa.

Carros constantes. Ouço o sino da Igreja de São Francisco de Assis. Quantos turistas!

Hoje a praça está cheia. Somente um restaurante ocupa a esplanada. Os bancos que estão no sol, estão cheios e um que está na sombra, vazio.

O policial está raspando a raspadinha ao lado da viatura que está no ponto de ônibus e atrás de um carro estacionado irregularmente. Passei ao lado do policial e ele está cheiroso! Kkk

Ouço música, são jovens e um violão.

Vejo uma senhora com muletas parada, parece descansar, encostada na parede das lojas debaixo da arcada.

O barulho da água da fonte é calmante, são 8 caídas de água e caem de forma diferente, produzindo barulhos diferentes. Nunca tinha observado isso.

Agora subiu um carro na praça, é o vendedor de artesanato que está retirando a banquinha na entrada da Rua 5 de outubro.

Rua 5 de outubro 19h 16

Impressionante como está vazia hoje. Pouquíssimas pessoas.

Vejo algumas pessoas na Alcárcova de Baixo

Poucas lojas abertas, mas o chinês está aberto.

Cheiro gostoso de comida, não há restaurantes aqui perto, creio que seja alguém fazendo o jantar.

Tô congelando!

O quiosque do Jardim da Diana já fechou e os funcionários descansam tomando uma cervejinha. As cadeiras estão trancadas nas mesas, mas todas nos lugares da esplanada.

A aula sobre o templo é em inglês.

Tá ficando desagradável D+

Já contei as vagas até o templo, agora voltarei p/ o carro que está ao lado da Arena.

Neste horário, os reflexos nos vidros dos andares acima do térreo fiam muito interessantes. Vejo o reflexo do céu, da luz do sol, das árvores e etc...

São 19h41 e a Pç. Do Girado está com poucas pessoas

Cheira a lixo na Rua do Raimundo próximo às lixeiras, parece que caiu chorume no piso.

Uma jovem sobe a rua, no meio da rua, com uma mala. Mais uma no canto da rua.

Quando cheguei no local, só tinha meu carro e um ônibus na rua, enquanto no espaço híbrido tinha ainda alguns carros. Acho que aquele lugar serve para estacionamento de moradores da região e também quando tem eventos na Arena.

Agora consigo escrever melhor porque dentro do carro está menos frio. kkk

1.5 - Dia 03 de maio de 2018

Diário de campo

Data: 03 de maio de 2018 **Hora: 8h 11** **Local: Estrada das Alcáçovas**

Estou na EM 380 em frente à escola Severim Faria.

Vejo muitos jovens chegando a pé, alguns poucos de bicicleta, até de motonetas, mas a grande maioria vem de automóveis. A rua está repleta de carros, é verdade que alguns passam direto.

Todos usam a faixa da frente da escola para atravessar, é por isso o congestionamento.

Vem um ônibus 23, passou direto, nenhum passageiro com destino a escola.

Sem cerimônia, os carros param na pista de rolamento para deixar os filhos mesmo havendo espaço no estacionamento.

Passa tudo, carros, caminhões pq e grandes, motocicletas, vans e até trator.

Bateu o sinal e continuam chegando os alunos. Os que estão a pé vem mais do lado do bairro Vila Lusitano.

Impressionante são 8h 20 e a via voltou ao normal, o congestionamento sumiu!

Quando vinha, observei os carros que passavam por mim da Rotunda do Raimundo até a escola, haviam vários carros com crianças, provavelmente indo para a escola e os condutores, em sua maioria, eram mulheres. Vou dar uma volta pela via e observar as situações.

No bicicletário tem 3 bicicletas. Há uma área reservada para motociclos que ainda não está cheia, mesmo assim tem 4 motos estacionadas, umas espaçadas das outras ao lado do bicicletário em pleno sol. Estou fazendo uma suposição, mas creio que os condutores destas que estão fora, não gostam das frutinhas, galinhos e folhas que as árvores deixam cair sobre quem está embaixo e a área de moto está exatamente sob essas árvores.

Passam dois ciclistas, sem equipamentos e roupas características, não usavam a ciclovia e sim o asfalto. As pessoas usam a ciclovia, talvez porque seja melhor caminhar no concreto liso. Os corredores tb usam a ciclovia para correr.

Estou agora entre a Rotunda do Raimundo e o hotel Vila Galé. Há um largo pavimentado atrás do ponto de ônibus, alguns alunos da universidade estão aqui aguardando o ônibus que leva à Mitra. Mas o que vejo é a apropriação desse espaço – estacionamento.

Pessoas passam por ele, e veículos entram para serem estacionados. Não tem nenhuma demarcação no piso. Há uma fileira junto a uma casa isolada, uma no centro e outra junto a via que dá acesso ao estacionamento do hotel. Há pequenas árvores plantadas no local e as maiores estão junto à tal via.

O ponto está cheio. Tento observar para onde vão os condutores dos veículos que estão estacionando. 2 continuam dentro dos carros, outra pegou suas coisas e saiu em direção ao hotel. O mais impressionante foi outro que entrou com seu carro pela EN380, vindo da Rotunda do Raimundo, passou pelos espaços vazios entre os carros e foi para o estacionamento do hotel. 1 das condutoras estava esperando o ônibus da Mitra dentro do carro e a outra saiu em direção ao hotel. Ainda tem um outro dentro do carro esperando alguma coisa.

O ônibus de Mitra chegou e esvaziou o ponto. O ônibus de linha nº 24 passou sem parar. O último condutor saiu e foi para o lado do centro.

Muitas pessoas passam pelo largo vindas da rodoviária. Algumas com malas indo em direção ao centro.

São 8h 50 e o “estacionamento” está só enchendo. Dois condutores saíram e entraram no estacionamento do hotel a pé. Será que aqui é o “apoio” a funcionários?

Passou por mim uma velhinha, com os cabelos branquinhos, caminhando pela ciclovia.

Ainda tem vaga para estacionamento e um senhor estacionou sobre o passeio e foi para dentro da escola. 🤔 ??? Não entendi nada – que hábito é esse? Creio que é tão comum que é automático. Ele deixou de andar 10 metros e de fazer uma baliza. Ahá talvez seja isso! Ele não sabe fazer baliza!

Passou outro ciclista, com roupinha e tudo, mas usou a pista de rolamento. Agora passou outro ciclista sobre a calçada está vestido normalmente, enquanto eu escrevia isso passou outro com roupinhas próprias e capacete na rua.

Por mais que eu queira, não consigo atravessar na faixa da Rua Frei José Maria, entrada do bairro Vila Lusitano. E estou observando. NINGUÉM atravessa na faixa, jovens, idosos. Mas porque essa faixa é tão no fundo?? Porque os engenheiros ou arquitetos fizeram isso?? Não andam a pé!

Muitos carros entram e saem do bairro.

Muitos carros entram na rua que interliga essa rotunda com a Horta das Figueiras. Poucos saem de lá

Estou no Complexo Desportivo. Há um jogo de futebol com 15 pessoas. E vejo outras 30 caminhando ou correndo, uns na pista de atletismo em volta do campo e outros na pista de caminhada em volta do espaço. Parece que é também uma aula de educação física de alguma escola ou universidade. Tem dez carros estacionados aqui dentro. 2 deles são viaturas da polícia – talvez seja a pelada da polícia. Há vagas para mais. Vejo alguns idosos caminhando pela pista de caminhadas. As pessoas que chegam, entram andando. Só vejo 1 bicicleta.

O Parque da ribeira do Torregela está meio vazio. Vejo uma pessoa passeando com o cão e um senhor que atravessou a ponte e seguiu em direção ao centro. Ouço pássaros, cães latindo, carros passando ao fundo. O sol está gostoso e há também uma brisa nem fresca demais nem morna. Outro que passeia com o cão. Antes era uma senhora, agora um senhor de cabelos grisalhos. Agora passa uma criança com mochila nas costas, passou pela ponte e seguiu fazendo seu próprio caminho no relvado em direção ao bairro Lusitano. De pouco em pouco passa um, passa outro e só eu estou aqui sentada. Esta ligação entre os bairros foi uma ótima sacada. As pessoas usam as pontes.

Da ponte até a Rotunda da Circular não há estacionamento regulamentado, então as pessoas estacionam na calçada e no recuo existente.

Estou próximo à Rotunda da Circular, a maioria das pessoas que passam por aqui estão dentro de veículos. Não acontece muita coisa por aqui. Carros vem e carros vão. Quero atravessar e não consigo. Surgiu uma brechinha, a faixa estava uns 100 metros p/ um lado e muito mais p/ outro.

Várias pessoas entram e saem caminhando da Rua Marechal Costa Gomes, a que vai pro Continente. Passam muitos carros.

São 10h e tem muito mais gente dentro do Complexo. São aulas. Interessante que tem um grupo de idosos aguardando a aula começar, há algumas bolas, pesos e muita disposição!

Na entrada tem um canteiro de algo parecido com alecrim, mas tem flores roxas, está linda! E cheirosa, as abelhas também gostam.

Estou na Av. Sanches de Miranda. Há sombras agradáveis aqui. As pessoas caminham pela ciclovia também, fica só de um lado, mas é mais larga, aproximadamente 1,3 m.

Ouçó os pássaros, alguns cães, risadas ao longe, alguns carros passam, mas tem umas brechas de “silêncio” (cantoria dos passarinhos)

A sensação que esta avenida nos passa é completamente diferente da EN 380. Enquanto a estrada é árida esta é aconchegante. Nem parecem estar uma ao “lado” da outra.

Há um grande estacionamento nesta via e ao fundo, num terreno baldio, tem alguns ciganos morando. A barraca está entre as oliveiras. Apesar de ter área reservada p/ autocaravana, não tem nenhuma. Os residentes locais usam parte do estacionamento, a mais em frente dos prédios. Mais no fundo é usado por quem vai ao Hospital da Misericórdia, mas também tem junto ao estacionamento um “ginásio” com piscina.

Acho que vou-me embora. Estou com fome e não tem nenhum café aberto por aqui.

Passou um grupo de ciclistas indo p/ o centro, parecia turista, circulavam pela rua.

Em frente à escola, no sentido centro há um ponto de ônibus que conflita com o estacionamento. Não tem demarcação no piso, somente uma placa aproximadamente a 15 metros do final do estacionamento que cabem 21 veículos.

São 10h 30 e todo o estacionamento deste trecho da EN380 está ocupado (entre as rotundas do Raimundo e Vila Lusitano) inclusive tem veículos estacionados nas calçadas e ponto de ônibus.

Vou fazer uma ligeira contagem. Durante 15 minutos contarei quantos ~~carros~~ veículos entram na EN 380 pela Rotunda do Raimundo. Início será 10h 50

Carros	bi	ônibus	caminhão e camionete	moto
99	0	0	7	1

1 carro c/ trailer

1 autocaravana

(contagem em quadradinhos de cinco unidades)

Ouçõ pássaros e pavão Término 11h 05. Talvez seja por isso que o barulho de veículo passando é constante. Queria ver aqui na rotunda! Teria que deixar uma folha inteira.

Enquanto contava, passaram por mim, várias pessoas de jovens a idosos.

Estou com muuuuuta fome! Volto outro dia para contar veículos da rotunda. kkkk

1.6 - Dia 04 de maio de 2018

Diário de campo

Data: 04 de maio de 2018

Hora: 9h 30

Local: Centro Histórico

Passsei pelo Giraldo mais cedo e somente algumas pessoas lá. A 5 de outubro, quase todas as lojas ainda fechadas. Largo do Marques de Marialva, o que o alegra é um grupo de jovens espanhóis que falam em tom alto e enche o espaço e no Largo do Conde de Vila Flor, pouquíssimas pessoas. Há um grupo de turistas chineses saindo e no Jardim de Diana, outro grupo, provavelmente de turistas.

Hoje está friozinho. O sol é um lugar aprazível. O vento está fresco e não muito intenso. Ouço pássaros cantando e alguns carros passando.

Os estacionamentos estão cheios e ainda há 3 carros estacionados sobre a calçada lateral da Fundação Eugênio de Almeida.

Ouço sinos de longe e depois de alguns segundos tocam os da Sé são 10h.

Passam algumas pessoas, param um pouco e depois seguem.

Passou um carro com uma velocidade incompatível para o local. Com certeza, estava atrasado!

Vejo, pela primeira vez, uma pessoa obesa caminhando por Évora, anda como a maioria, pela rua mesmo e só depois adentra a área reservada aos pedestres próximos ao templo.

Minutos de silêncio – ouço pequenos pedaços de plásticos sendo levados pelo vento. Ouço os passos das pessoas que passam atrás de mim.

Agora chegam pequenos grupos de pessoas que caminham suavemente em direção ao templo, sem cerimônia, andam pela rua mesmo.

Surge uma senhora muito apressada que vai recolhendo rapidamente os lixinhos encontrados no piso, é uma varredora de rua que está acostumada com essa paisagem que vive normalmente. Diferente destes outros que olham tudo, reparam detalhes, tiram fotos e descobrem que há um museu e uma biblioteca ao fundo do largo.

Hoje tem 4 vagas reservadas a viaturas oficiais Estado Português aqui no final da Rua 5 de outubro.

Um grupo de alunos de mestrado em Patrimônio e restauro da Uévora saem da Sé em direção à 5 de outubro, aula prática isso é muito bom em Évora.

Existem aqui no largo duas vagas para charretes, mas só as vi no verão passado. Será que é necessário reservar 2 vagas o ano inteiro?

Desço a 5 de outubro e encontro uma moradora, que vi outras vezes na varanda, toda machucada porque caiu na rua. Coitada o rosto está inchado com cortes na boca,

bochechas e sobrancelhas. Andando por Évora, já presenciei várias umas duas vezes pessoas idosas caídas ou sendo socorridas por terem caído.

Agora todas as lojas estão abertas, são 10h 30.

Passam várias pessoas e conversam em vários idiomas. Passam, olham as mercadorias e poucos compram.

Chegou o filho da senhora machucada. A ajuda das pessoas que trabalham nas lojas foi muito ativa, todos se conhecem.

Passam por mim várias pessoas com malas usam as lajetas de pedra para facilitarem a tarefa.

Muito interessante o que os guias passam falando. Este último, em inglês, explicou sobre o capote e os badalos – apetrechos tradicionais do Alentejo. Agora explica, em outra loja, sobre a cortiça. Todos parecem interessados são um grupo de pessoas mais velhas.

Muito policiamento hoje. Será que vai haver algo?

Passam alguns jovens apressados. A maioria das pessoas que estão aqui hoje passam devagar.

Ainda está vazia a rua que virou esplanada Alcárcova de Baixo. Poucas mesas no local.

Pç. do Giraldo 10h 50

Há um fluxo intenso sob as arcadas. Gente de todas as idades, encontros entre os mais velhos e alegrias. Olhando sem muita profundidade, parece que quem passa nas arcadas são os residentes, alguns usam os bancos para se reunirem. Muitos idosos! Enquanto que os turistas preferem passar pela praça.

Ninguém sentado na fonte.

Movimento constante de pessoas caminhando para um lado e outro. Alguns carros passam. Na esplanada, apenas 2 mesas ocupadas.

Alguns franceses aqui ao lado andam no centro da praça admirando as fachadas do entorno e fotografam.

Os sons se misturam, carros, música, burburinho, água, pássaros.

Aqui tem uma pesquisadora implorando para as pessoas responderem suas perguntas. Temo pelo dia que irei fazer pesquisa...

Pessoas entram e saem do Posto de Turismo.

O sol começa a castigar, sorte que existe a brisa fresca.

Passam ciclistas, devem ser turistas pq debaixo dos capacetes têm uma touquinha descartável. Usam a rua para se locomoverem, entram na praça entre a fonte e a igreja, são portugueses, parece que devem cumprir com passagem em alguns pontos da cidade.

Seria um percurso tipo o caminho de Santiago de Compostela? Devem cumprir um percurso pré-elaborado para ganharem um certificado. E surgem outros ciclistas. No total devem ser uns 25.

Rua do Raimundo 11h 07

Procuro um café, mas os mais próximos do Giraldo, só tem homens dentro. Desanimei de entrar. Descendo mais um pouco achei uma loja que vende lanches de máquina. Será que terei que entrar mesmo? É um lugar sem vida, só máquinas. Até que tem alguns consumidores.

Passa por mim uma senhora com um carrinho de bebê e tem dificuldades de passar pela calçada cheia de mercadorias da loja. Vem atrás outra senhora com uma criança, uns 4 anos, e tem a mesma dificuldade. Enquanto foi obrigada a descer do passeio, passou um taxi que parece que irá tirar o pai da força! Tirou um fino!

Acabei entrando na loja 24 h. Encontrei uma pessoa fazendo a reposição de estoque. Resolvi experimentar. Até que não é ruim. Creio que deve ter movimento mais à noite pelos boêmios que retornam a residência e querem fazer uma boquinha. As pessoas passam em frente, olham e vão embora.

É interessante, é uma opção, mas é solitário. Ouço o barulho das máquinas, pessoas que passam conversando e carros, carros.

O lanche, um pedaço de pizza e um café, saiu por 1,40 €. Tava bom, mas poderia ser melhor. Duas pessoas que iam passando, já iam entrar quando me viram, desistiram. Pq será?

Quando saí, consegui ouvir pássaros, segundos sem carros passando! De novo! Estou até curtindo! Gente, que gostoso aqui sem carro!

Percebo que os comerciantes frequentemente saem a porta.

No momento, poucas pessoas passam por aqui e carros tb. O que houve?

Muitas pessoas que conduzem os carros ignoram a placa de trânsito restritivo.

Estou em um ponto da via que consigo ver se a pessoa que adentrou essa área p/ residentes irá parar ou passar até a praça. O pouco que vejo, são veículos que entraram, seguem e saem. Alguns estacionam ou fazem carga e descarga.

O céu está muito azul hoje! O sol é refletido pelas paredes brancas e ressalta as janelas e portas balcão das fachadas.

Uma pessoa desce pela rua em sua cadeira de rodas, quando encontrou um carro, foi para o passeio, mas os obstáculos a obrigou voltar para a rua mesmo.

A maioria das pessoas passam pela sombra, lado esquerdo p/ quem desce.

Ouço música vinda da Escola de Artes da Uévora. São sons de algum instrumento, flauta? Talvez

Passa um senhor descendo com mala e a arrasta pelo canto da rua.

Passa uma família que vai jogar em algum lugar, eles têm bolas de futebol e basquete nas mãos, entraram no Jardim Público.

Entrei no jardim. Ouço pássaros e de vez em quando um pavão. Esta área do jardim junto à Rua do Raimundo está praticamente vazia. Passam algumas pessoas muito de vez em quando. Ando e não vejo absolutamente ninguém.

Ouçó carros, sirenes passando próximo.

Os banheiros públicos estão fechados.

Passo por essa primeira área e consegui ver um casal escondidos num banco meio enterrado na encosta, fumando e um idosinho sozinho num outro banco no topo, próximo a muralha.

Sinto cheiro de plantas e de vez em quando de eucalipto.

Agora surge uma senhora fazendo caminhada.

O Parque infantil tem várias pessoas, inclusive aquela família que seguia na minha frente com as bolas.

Dois jovens passam de bicicletas por dentro do parque. Ouço uma mistura de pássaros, pavões, crianças e ao fundo parece-me um caminhão carregando ou descarregando algo.

Pessoas passam de um lado do jardim a outro como uma passagem p/ cortar caminho.

Ouçó um barulho constante que vem do Verney e passou um avião tb. Esse barulho parece de algum exaustor ou ar condicional. Pela posição parece que é relativo ao refeitório.

Essa área do jardim mais próxima ao Palácio Dom Manuel é completamente diferente, até o cheiro! O modo de organização do espaço, a quantidade de pessoas, as sensações transmitidas, tudo diferente.

Esta área está repleta de pessoas passeando, tirando fotos e simplesmente sentadas conversando.

O cheiro é de flores, os canteiros são mais intensos!

Vejo uma malabarista de bambolês terminando, juntamente com um homem e uma criancinha.

Hoje teve greve dos funcionários das escolas e somente aqui que vi muitos jovens com mochilas em grupos conversando. Alguns aproveitam para namorar ao som dos pássaros e da água que cai.

Alguns turistas caminham por aqui, mas muitos jovens, um toca violão. A esplanada está quase vazia. Quanta flor no ambiente.

Algumas pessoas simplesmente passam, entram no portão da Praça 1º de maio e saem pelo portão da Rua da República ou vice-versa.

1.7 - Dia 05 de maio de 2018 (manhã)

Diário de campo

Data: 05 de maio de 2018

Hora: 9h 30

Local: Eixo completo

Hoje é sábado. No Largo do Conde de Vila Flor, tudo tranquilo. Alguns turistas no jardim e na área do templo, algumas pessoas que simplesmente passam, não parecem turistas e poucos veículos.

Vem em minha direção um senhor cadeirante empurrado por um homem forte e junto a eles uma mulher e uma criança. A cadeira sentiu alguns “engasgos”, a ondulação do piso causou isso. Fizeram a volta no templo e voltaram em direção ao hotel.

Estou no largo do Marques de Marialva, 10h. Várias crianças passam em direção à Rua 5 de outubro, inclusive uma estava de muletas.

Poucas pessoas também. Um grupo de chineses tomam chá sentados num banco. Há uma mulher sentada a porta da catedral com duas crianças, devem ter no máximo 7 anos, creio que eles estejam ali para pedir dinheiro.

De vez em quando pessoas passam pela escadaria que liga este largo a um outro o Largo de D. Miguel de Portugal. Este último é muito utilizado como estacionamento (21 vagas de estacionamento), mas também é passagem para a região da Porta de Moura (ponto turístico tb). Alguns residentes também usam esse caminho.

Surgiu um ciclista-turista, desceu da bicicleta, tirou algumas fotos em frente da Sé e partiu.

Os pássaros cantam e as conversas das pessoas – burburinhos, e muito de vez em quando um carro são os sons ouvidos.

O sol brilha e a brisa está fresca e suave.

De repente está cheio de gente. Um grupo grande de turistas, não identifiquei o idioma, tipo alemão ou algo assim.

As lojas começam a abrir na 5 de outubro, ainda tem poucas pessoas nela.

Algumas pessoas reunidas conversando, parecem residentes de Évora se reencontrando. Algumas pessoas passam com pressa e outros simplesmente passeando.

A cafeteria está cheia de pessoas conversadeiras. De fora ouve-se os sons em tom alto.

A Rua Alcárcova de Baixo ainda vazia, apenas uma mesa ocupada. Somente uma cafeteria tem as mesas na rua, as demais ainda estão nos cantos.

Praça do Giraldo 10h 21

Está relativamente vazia. Há grupinhos de pessoas, uns aparentemente turistas, outros residentes. Estou sob as arcadas e percebo que tem muito trânsito de pessoas, mas menos que ontem (sexta). Os idosinhos ocupam os bancos.

Ouço música, conversas e carros. Música italiana. É um senhor sentado a porta da pastelaria Café Arcada tocando sanfona (acordeon). A música alegre alguns turistas que dançam enquanto caminham.

Várias pessoas usam as mesas espalhadas pela esplanada, umas 10, ao todo.

Os pombos tomam banho na fonte.

Pela primeira vez, vi no chão da praça uma pedra de mármore de forma circular onde tem uma inscrição de homenagem às vítimas da inquisição portuguesa. Está em frente ao Café St. Humberto.

Os garçons atravessam o tempo todo a rua, normalmente fora das faixas. Afinal é necessário atender os clientes que estão sentados na praça.

Rua do Raimundo 10h 41

A rua está fresca. Pessoas passam, e carros também.

Encontro uma van com dificuldades de virar para a rua, ela saiu da Rua do Lagar dos Dízimos, mas conseguiu virar.

Passaram 2 ciclistas subindo a rua, as pessoas estavam com roupas normais.

Observo a parte final da rua onde não há calçadas, as pessoas se espremem nas paredes para que os carros passem.

Mesmo nos momentos sem carros, não ouço pássaros hoje, barulhos de talheres, conversas somente.

A maioria das pessoas que passam, vão em direção a praça – sobem.

Um senhor com sobrepeso quase caiu na rua quando tentava passar no cantinho que sobrou de calçada em frente a uma igreja que parece desativada. No mesmo local uma senhora teve que descer de sua cadeirinha motorizada, andou com dificuldades e o marido carregou a cadeira motorizada. Se em frente é proibido estacionar, será que não daria para alargar a calçada, pelo menos, de um dos lados da rua até lá em cima? O estacionamento é importante também, mas já é uma área não regulamentada para estacionamento. Nos dias de semana, há sempre veículos estacionados irregularmente, como observei em outros dias. Se não podemos mexer no patrimônio (igreja), talvez possamos mexer no meio-fio (algo já mexido).

Observo que as pessoas caminham pelo lado direito para quem sobe. Agora é sombra. Tenho que observar na parte da tarde.

Atrás do Moov Hotel, entrada do estacionamento tem uma calçada mais larga num pq trecho. Hoje tem 4 carros estacionados. Dois não atrapalham em nada, mas os outros dois, obrigam as pessoas a passarem na rua, gerando conflitos por espaço.

Algumas pessoas passeiam com seus cães. Vejo também muitas famílias.

Rotunda do Raimundo 11h

No Jardim da Muralha, passam várias pessoas e ciclistas.

Aqui consegui sentir vários odores diferentes: cocô de cachorro, lixo, outros não identificados. Creio que o vento trás para cá porque logo desaparecem os cheiros.

Ninguém sentado nos bancos, apenas passam.

EN 380 11h 15

A casa isolada entre a rotunda e o Hotel Vila Galé é a Vivenda Maria da Conceição. O espaço atrás dela está cheio de carros estacionados.

Tá quente caminhar por aqui, bem que poderia ter mais árvores. Passam algumas poucas pessoas caminhando, andam junto ao muro para usufruir um pouco de sombra, nem que seja nas pernas.

Um ciclista, senhor idoso com roupas comuns, passou pela ciclovia e os outros com roupinha própria e capacete pela via.

Próximo a escola, nenhum carro estacionado.

São 17 árvores plantadas entre a escola e a Rua Frei ~~João~~ José Maria (entrada do bairro Vila Lusitano). As árvores da Av. Sanches de Miranda são Plátanos, inclusive 7 estão na área da rotunda e provocam um frescor no ar. É sensivelmente percebido isso.

Acontece alguma reunião dentro do campo do Lusitano, parece escolinha de futebol. O estacionamento interno está repleto de carros e há cinco estacionados na via, corretamente.

Passaram alguns ciclistas, uma família e outros dois, todos usavam as ciclovias, a família em um lado e o casal do outro.

Acontecem atividades no complexo também, além dos carros estacionados lá dentro tem sete carros estacionados na frente.

Hoje irei medir o tempo que levo para percorrer do eixo até o Parque do bairro do Moinho, irei por dentro do complexo e voltarei pela Rua Marechal Costa Gomes.

Ouçó pássaros no caminho do complexo. O sol castiga! Mesmo estando ao lado de uma ribeira, as árvores que existem estão do outro lado da cerca. Não tem faixa para eu atravessar com segurança. Aguardo e atravesso a rua. Na rua de entrada p/ o bairro, atravesso na faixa. Gastei 5 minutos.

Há poucas pessoas no parque neste momento e no parque infantil ao lado tb.

Ouçó pássaros, diversos cantos e carros que passam nos arredores. Bem lá longe ouço um cão a latir e agora um avião.

Estou cansada! Esta tarefa de andar não é fácil. Queria me teletransportar!

Volto pela Rua Marechal Costa Gomes. O pavimento é muito irregular tem algumas sombras. Bati com a cabeça num galho. Encontrei um carro estacionado irregular sobre a calçada. Tem um ligeiro congestionamento para sair da via. Levei 5 minutos também.

A volta para casa foi dura. Além do calor, a umidade relativa do ar baixa, não ajuda.

A EN 380 é muito árida. Voltei caminhando rente ao muro. Kkk igual aos senhorzinhos que havia observado mais cedo. É questão de sobrevivência!

1.8 - Dia 05 de maio de 2018 (tarde)

Diário de campo

Data: 05 de maio de 2018

Hora: 16h30

Local: Eixo

Largo do Conde de Vila Flor

Muitas pessoas indo e vindo. Creio que tem um encontro dos escoteiros em Évora.

Muitos carros estacionados irregularmente.

Largo do Marques de Marialva

Pessoas sentadas, pessoas passam e tem dois tuc-tucs na vaga da charrete ao lado da Sé.

Alcárcova de Baixa

A rua está repleta de mesas, cadeiras e pessoas.

A praça está repleta de pessoas sentadas na esplanada.

O dia está muito quente. O lado direito de quem desce está disputado, pois é sombra (Rua do Raimundo). Alguns caminham na rua mesmo.

Várias pessoas passam pela área inicial do Jardim Público. Há algumas pessoas sentadas em todos os lados, no topo, parque de merendas. Tem uma mulher observando os pássaros.

Que agradável aqui. Este ambiente arborizado altera o microclima.

Agora estou no Parque Infantil. Quanta criança! Todos brinquedos têm crianças. Os sons refletem a alegria local, risos, gritos, bola batendo no chão e conversas. Difícil achar brecha num banco desses cheios de pais.

A temperatura também está muito agradável. A combinação de árvores, gramados, canteiros, água e brinquedos deu muito certo. Esses brinquedos fogem do convencional e isso é muito interessante.

Tem um buzinaço na rua. Alguém ganhou algum campeonato???

Vejo muitos escoteiros aqui também.

Estou no bolsão de estacionamento. Está cheio de carros. Se o espaço fosse demarcado com vagas a 45° do lado direito e paralelo no lado esquerdo, caberiam muito mais carros. Tem 26 carros, 1 caminhão e 1 ônibus, mas alguns estacionados de forma irregular.

Ali no espaço híbrido, a metade recebe um evento de venda de carros. Música pop, 3 tendas, brinquedos e quiosques. Na outra metade, carros estacionados.

A todo instante entram e saem pessoas pelo portãozinho lateral do Parque Infantil.

Agora estou na Rotunda do Raimundo. Um casal que atravessou fora da faixa, ficou ilhado sem conseguir atravessar tudo! Caminharam até a faixa e conseguiram.

O sol ainda está forte e poucas pessoas ficam paradas, a maioria apenas passa pelo Jardim da Muralha. Tem um casal sentado num banco na sombra lá ao longe. Outro casal senta ao sol mesmo para tirar a melhor foto da muralha e da Porta do Raimundo.

O largo atrás da Vivenda Maria da Conceição continua cheio de carros estacionados. Há outros estacionados no bordo da pista, no início da via.

O sol está forte! Ufa, sombra! Benditos eucaliptos da Escola Severim de Faria.

Pouquíssimas pessoas caminhando, mas passaram três tratores.

Alguns veículos estacionados próximo ao Campo do Lusitano.

Até a quantidade de veículos é menor que o observado em outras vezes.

Vou marcar o tempo para atravessar o Parque da ribeira do Torregela com destino a Malagueira.

Ouçõ muitos pássaros. Tem algumas pessoas, cães e crianças de bicicleta. Parte do caminho foi feito pela passagem constante de pessoas e acabou matando o prado.

Trecho fora do parque, mas é uma área verde. Levei 11 minutos para chegar à represa da Malagueira.

1.9 - Dia 07 de maio de 2018

Diário de campo

Data: 07 de maio de 2018

Hora: 9h30

Local: Centro Histórico

Hoje irei fazer o checklist de acessibilidade. Serão verificados os que foram feitos no final do ano passado: Largo Marques de Marialva, Largo do Conde de Vila Flor, Rua 5 de Outubro e Praça do Giraldo. E farei a Rua do Raimundo, dividida em dois trechos.

Ao caminhar verificando o checklist, as observações são muito semelhantes com as relatadas anteriormente, nada de novo.

Agora são 12h 10 e terminei de fazer tudo que eu havia proposto para hoje.

O sol está forte!

1.10 - Dia 12 de maio de 2018

Diário de campo

Data: 12 de maio de 2018

Hora: 18h 30

Local: Eixo

Hoje a minha observação será: como é Évora à noite num sábado.

Como o sol ainda brilha forte, irei fazer o levantamento sobre a acessibilidade até que o sol se esconda e somente depois disso irei percorrer todo o Eixo e anotar minhas observações.

Estava fazendo o levantamento de acessibilidade da rotunda quando presenciei um ônibus que veio do Hotel Moov até a Porta do Raimundo de ré e entrou na rotunda de ré. Foi quando conseguiu manobrar e seguir seu caminho. Esse ônibus era bem grande. Fica minha pergunta: Como deixar os passageiros no hotel dentro da muralha quando eles vêm em ônibus grande de turismo?

Outro dia, presenciei uma “fiorino” deixando as malas numa pousada junto ao templo romano, mas nem pensei como os hóspedes chegaram lá. Será que acontece muito isso???

Hoje está sendo um dia muito proveitoso. Estava esperando o dia de presenciar um jogo no campo do Lusitano.

Estava fazendo o levantamento de acessibilidade na EN 380 quando vi, próximo à Escola Severim de Faria, vários condutores chegando e retirando os carros, todos praticamente juntos. Achei estranho. Então olhei mais adiante e vi o aglomerado de carros estacionados próximo ao campo.

Cheguei na hora do término do jogo, mas fiquei impressionada com a quantidade de carros estacionados sobre o passeio e ciclovia, inclusive na rotunda. Enquanto o bolsão da Av. “dos plátanos” cheio de vaga e mesmo próximo a escola ainda tinham muitas vagas. Fui até o campo. Quando andava calmamente, um condutor apressado achou ruim que eu andava e o atrapalhava sair de cima do passeio. Agora pensa bem! Não é uma inversão? Eu estava no meu lugar e ele circulou sobre a calçada, mais de 50 m e achando ruim que o pedestre o atrapalhou a andar mais rápido. É muito chato isso!

Agora são 20h 50, o sol já se pôs, mas está claro ainda. O vento está muito forte e mesmo com casaco de inverno, estou com muito frio. Minhas mãos estão congelando. O vento que bate no rosto está muito desagradável.

Da última vez que fiz a observação com esse frio, fiquei com sinusite e garganta inflamada, então irei adiar o levantamento de sábado à noite para o próximo. Preciso ter saúde para escrever. No meu celular está marcando 14° C com sensação térmica de 10° C e o vento está 24,2 km/h.

Estou passando pela Rua do Raimundo e vejo um grupo de turistas saindo do hotel para jantar.

Vou embora, mas achei proveitoso hoje porque presenciei situações interessantes e apliquei 2 checklist de acessibilidade.

1.11 - Dia 13 de maio de 2018

Diário de campo

Data: 13 de maio de 2018

Hora: 21h 10

Local: Eixo

Estou no Largo do Conde de Vila Flor, o silêncio só é quebrado pelo som do vento batendo nas copas das árvores, por alguns poucos turistas que passam conversando e muito de vez em quando por algum carro que passa.

A noite está fria!

No Jardim de Diana, o quiosque está fechado, mas as pessoas depois que tiram bastante foto do templo vêm para cá. Dão uma voltinha, vão ao fundo e voltam, normalmente passam pelo caminho central.

O templo romano está com uma iluminação muito bonita, com cores suaves e diferentes

O vento está quase constante. As pessoas não ficam muito tempo parados por aqui.

Agora estou no Largo do Marquês de Marialva. O lugar está desértico. Muito raramente passam turistas, tiram algumas fotos da Sé e se vão rapidamente. A iluminação não é muito boa. Passam também algumas pessoas que me parecem residentes.

O Largo D. Miguel de Portugal está com quatro carros estacionados e bem de vez em quando passa alguém.

Senti um pouco de medo, ficar aqui sozinha e só ouvindo o barulho do vento batendo nas copas das árvores. É solitário.

Estou na Rua Cinco de Outubro. As lojas estão fechadas, somente alguns cafés e restaurantes estão abertos.

As pessoas passam, olham vitrines e vão. Outras passam apressadas e meio encolhidas. Acho que é frio. Ouço música, balbuciar de um bebê vindos do restaurante Páteo.

Rua Alcárcova de Baixo, está praticamente vazia. As pessoas estão dentro dos restaurantes.

Quem vejo passando por aqui, em sua maioria são jovens.

À noite, estes restaurantes são muito bonitos, talvez seja a iluminação e a decoração moderna.

O bar do Túnel está fechado.

Estou no Largo de São Vicente. Ouço música que vem de um bar muito interessante. A iluminação dele e a decoração são surpreendentes. Ouço muitas conversas de vários grupos de pessoas que passam por aqui e risos que vem de dentro do tal bar. Este largo é muito utilizado como passagem, mas depois que abriram dois comércios na área de alimentação, também é utilizado como esplanada. Há também uma antiga igreja que virou um centro cultural que funciona mais de dia.

Passa agora um cadeirante, parece-me que é turista. Junto com ele tem outra pessoa e vão em direção ao Giraldo.

Segui pela Rua Miguel Bombarda, uma rua pedonal que liga este largo até a Pç. do Giraldo passando por baixo das arcadas.

Praça do Giraldo

Nenhuma mesa na esplanada. Algumas pessoas passam, muitas falando ao celular. Alguns carros tb passam.

Nem taxis tem na praça. Tem eu e mais duas pessoas aqui parados. Uma encontrou a amiga e seguiu. Só vi um café aberto. Acho que nestes 18 meses que estou aqui em Évora, nunca tinha presenciado isso. A Pç. do Giraldo com o número de pessoas que cabe nas mãos, por alguns segundos tinha duas pessoas passando, fora eu.

O vento aqui não é muito forte.

Rua do Raimundo

A tabacaria ainda está aberta. As lojas em geral estão fechadas e alguns restaurantes também.

Ouçó o silêncio! Ao longe, bem longe um cão late.

Os restaurantes abertos têm clientes e quando estava em frente ouvi talheres batendo em pratos e conversas.

Passam alguns carros e pessoas também. Há momentos que não passa nada!

Sempre essa rua está repleta por carros estacionados. Ainda existem vagas, mas são poucas. Alguns pontos da via são pouco iluminados e outros com iluminação adequada.

À noite o Hotel Moov é bem bonito! Interessante. Como a iluminação realça a arquitetura e decoração. Na verdade, a arq. dele é muito simples. De dia somente percebe a fachada praticamente sem aberturas e branca enquanto que à noite, vemos as luzes internas por algumas aberturas e outras ficam escuras criando um jogo.

Um grupo de espanhóis vem vindo e preenchem o ambiente com sua conversa alta e empolgante.

Passo em frente do Jardim Público e ele está fechado e escuro. Medo!

Estou na Rotunda do Raimundo, consegui uma proeza: fui até a rotunda. Surpreendente como tem poucos carros passando e até agora poucas pessoas também. A maioria sai da lateral do Hotel Ibis e seguem para a Rua do Raimundo. Outros, menos, entram na EN 380 e/ou vão em direção à rodoviária.

Mesmo à noite muitos carros estão estacionados no terreno baldio.

O Jardim da Muralha, no momento é só passagem de pessoas.

EN 380 22h30

O espaço atrás da Vivenda Maria da Conceição está cheio de carros estacionados

Passam bastante carros.

A via tem uma iluminação difusa, ora iluminado, ora não. Tem uma placa de trânsito enorme que indica as direções na rotunda tampa completamente a luz e a calçada fica um breu por exatamente 7m.

Os estacionamentos ao longo da via, completamente vazios.

Sinto cheiro de comida! Deve ser do Hotel Vila Galé! Por falar nesse hotel, ele é muito interessante à noite. Cada oliveira plantada no jardim tem uma iluminação ao pé para realçá-las. Já passei aqui várias vezes e sabia que tinham umas arvoretinhas ali, mas agora eu as vejo! A poda não é a das mais indicadas, mas dá um lindo visual para quem passa e creio que para os hóspedes tb.

A sensação de caminhar aqui a essa hora não está sendo boa. Não só pelo vento frio que bate no rosto, mas principalmente porque agora não passou ninguém andando ou pedalando, só de carro.

Quando passei pela quinta que de dia está linda florida, à noite se transforma. Tudo escuro, até acelerei o passo. Da próxima vez chamo alguém pra vir comigo.

Em frente do campo do Lusitano, tem alguns carros estacionados ao longo da via.

Apesar de estar fechado, o Complexo está todo iluminado, não o campo, apenas o edificado e a via interna.

O Parque da ribeira de Torregela está completamente vazio. Até que tem iluminação. Acho que vou sair daqui! A sensação não é boa!

Estou na Rotunda da Circular de Évora. Deserto. Quando passa carro, passam em alta velocidade. Também não vou ficar muito tempo aqui!

Em todo o meu trajeto por essa via, avistei somente duas pessoas caminhando e nenhuma de bicicleta. Na verdade, não vi nenhum ciclista em todo o percurso.

São 23h e termino por aqui hoje.

1.12 - Dia 14 de maio de 2018

Diário de campo

Data: 14 de maio de 2018

Hora: 10h

Local: EN 380

Hoje irei fazer levantamento de acessibilidade na EN 380.

Enquanto vinha, presenciei passando pela Rotunda do Raimundo e entrando na EN 380, três carroças com, parece-me, ciganos e suas coisas. Eram seis adultos, 3 crianças, uns 3 cachorros e 4 cavalos.

Os estacionamentos ao longo da via, EN 380, estão cheios, no primeiro trecho até a Rotunda do Lusitano. Inclusive haviam alguns carros sobre a calçada.

Foi tudo bem nos levantamentos e quando retornava percebi que dentro da Escola Severim de Faria há estacionamento demarcado, mas nenhum veículo está lá. Todos estão ao longo da via, inclusive sobre as calçadas. Então fiquei pensando no porque desperdiçar aquelas vagas preciosas? Fiquei observando por alguns minutos e creio que a razão seja a falta de segurança para os alunos que transitam a pé. O portão de entrada é o mesmo e as vagas são demarcadas a 90°. Para entrar há um conflito de espaço, mas para os condutores saírem usa-se a marcha ré e o perigo multiplica. Tenho duas sugestões que poderiam ajudar. 1) alterar o local de entrada dos pedestres. 2) Há um terreno baldio ao lado da escola e havia uma via que interligava a EN 380 a N 114 (acesso a Lisboa) bem na rotunda da rodoviária. Se esta via reabrisse em apenas 1 sentido (rodoviária p/ Estrada das Alcáçovas) e pudesse estacionar neste terreno baldio, poderia ajudar muito.

O sol está muito forte, mas o vento frio ameniza o calor! Esse é o horário mais adequado para o vento frio KKKK.

São 12h e irei almoçar.

1.13 - Dia 16 de maio de 2018

Diário de campo

Data: 16 de maio de 2018

Hora: tarde

Local: EN 380

Hoje estou fazendo s entrevistas na EN 380. Para chegar até aqui foi difícil, muito quente e seco.

Quanto às entrevistas, as pessoas parecem ter medo de responder ou se envolver em qualquer coisa. E quando apresento o Termo de Consentimento, a maioria foge! “Eu não assino nada” é a resposta mais comum que recebi.

Abordei alguns turistas, estrangeiros, não quiseram falar comigo. No entanto, teve uma senhora idosinha, muito simpática, holandesa, tentou, mas meu inglês castiço não nos permitiu uma conversa. Tenho que ensaiar algumas falas em inglês para entrevistar os turistas.

Com esse calor e secura, acabou que fiquei com dor de cabeça, vim para a sombra do Jardim da Muralha. Ouço os pássaros cantando atrás de mim, mas o barulho dos carros passando é constante e alto.

Irei fazer algumas entrevistas na Rua do Raimundo.

Tentei dividir assim:

Tenho 5 vias e 20 entrevistas para fazer com cada “tipo” por via, então tentei fazer 4 entrevistas de cada “tipo” por via. Mas no caso de turistas, estou tentando fazer na EN 380 e não está dando certo, só consegui com comerciantes e residentes. Talvez no sábado pela manhã seja mais fácil, porque foi o dia que tem mais gente na rua. Em último caso, faço na Rotunda do Raimundo ou dentro da muralha mesmo. Fazer o que??

Tentei abordar ciclistas, mas até agora eles não estavam dispostos a responder. Carros nem tentei!! Tenho receio em fazer tal abordagem. Se meu foco é mobilidade pedonal, vou abordá-los.

Ainda estou no Jardim da Muralha e reencontrei um senhor que estava num dos comércios que fiz a entrevista. Não pode parar porque segue, a pé, para o segundo emprego.

São 19h30. Fiz algumas entrevistas a residentes e comerciantes. Os turistas que falam português, normalmente são brasileiros, como só consigo abordá-los, comecei a dispensá-los ou não os abordar. Sinto que preciso mudar de tática para abordar os turistas que falam inglês. Espanhóis ou que falam, ainda não encontrei.

Estou cansada, com sede, tomei 1 litro de água e não foi o suficiente.

Darei fim para o dia de rua de hoje.

1.14 - Dia 26 de maio de 2018

Diário de campo

Data: 26 de maio de 2018 **Hora: 10h** **Local: Parque da Malagueira**

Hoje irei fazer o checklist de acessibilidade no Parque da Malagueira. Estou aqui alguns minutos e não vi ninguém andando por aqui. Pode ser porque o tempo não está ajudando, tem previsão de chuva hoje pela manhã.

Sinto que as casas estão de costas para o parque.

Tem alguns equipamentos de ginástica, mas do caminho de saibro até eles a pessoa tem que andar no mato, inclusive debaixo deles é lama (porque está tudo molhado). Ouço os pássaros cantando e de fundo um ruído quase constante – carros passando.

Está sendo agradável andar por aqui, tem muitas árvores ao lado dos caminhos e algumas partes com sol, dá um equilíbrio!

O parque é dividido por uma rua movimentada, existe faixa de pedestre que faz a ligação.

Quando passamos por baixo das árvores, normalmente bate-se a cabeça nos galhos. Acho que falta manutenção!

Depois de algum tempo, vejo pessoas passando, um senhor com seu cão, uma senhora carregando sacolas de compras e outros que simplesmente passam.

Parte do parque é vizinho a comércio. Lá tem gente, burburinho, crianças gritando e adultos também. KKKK.

Há várias interligações do interior do parque ao bairro, finais de rua cheios de carros estacionados e algumas aberturas nos paredões brancos também tem essa função.

Ao lado da represa tem uma espreguiçadeira em mármore, LINDA! Olha, tem um tapetinho em mármore também. Muito interessante. Fica no meio do gramado próximo a represa.

Sobre o muro de contenção da represa tem uma passagem, pelo que vi é muito utilizado pela comunidade, mas teve um momento que não me senti segura, vieram alguns homens, meio estranhos visualmente, e passaram por mim. Acho que também não gostam muito de tomar banho! O odor que passou junto era tão estranho quanto a aparência deles, eram quatro. Tratei de terminar logo com o levantamento porque eles resolveram ficar parados por ali.

Agora estou no Parque do bairro do Moinho, parece ter mais vida que o da Malagueira. Vou fazer o levantamento de acessibilidade aqui também. Agora já está fazendo calor, hoje está um calor-úmido e com uma brisa fresca deliciosa!

Acabei.

Fiz também o do Parque da Torregela. Estou com muita fome. Irei almoçar.

2 – Entrevistas

2.1 - Entrevistas com comerciantes

Entrevista com Comerciantes

NOME: _____ Freguesia que reside: _____

Idade: de 18 a 30 anos de 31 a 45 anos de 46 a 60 anos acima de 60 anos

1. Porque se instalou nesta rua?

2. Modo de deslocação mais comum da casa ao trabalho?

Porque?

3. Com qual frequência se desloca a pé, por semana?

- raramente
- aproximadamente 1 vez
- aproximadamente 3 vezes
- frequentemente, todos os dias

4. Esta “via” é agradável de estar ou passar?

- Sim
- Não

Porque? _____

5. Quais são as qualidades do local?

6. Quais são os problemas?

7. Frequenta algum dos espaços públicos citados? Quais?

- Jardim de Diana
- Largo de D. Miguel de Portugal (ao lado da Sé)
- Rua Alcárcova de Baixo
- Largo de São Vicente
- Praça do Giraldo
- Jardim Público
- Parque infantil
- Jardim da muralha
- Complexo Desportivo de Évora
- Parque ao lado da ribeira de Torregela
- Parque do Bairro do Moinho (Continente)
- Parque da Malagueira
- Outros. Quais _____

8. Como seria a rua ideal?

2.2 - Entrevista com residentes

Entrevista com Residentes

Nome: _____ Freguesia que reside: _____

Idade: de 18 a 30 anos de 31 a 45 anos de 46 a 60 anos acima de 60 anos

1. Porque se está nesta rua?

2. Modo de deslocação mais comum no dia a dia?

Porque?

3. Esta “via” é agradável de estar ou passar?

Sim

Não

Porque?

4. Quais são as qualidades do local em que estamos?

5. Quais são os problemas?

6. Frequenta algum dos espaços públicos próximos? Quais?

- Jardim de Diana
- Largo de D. Miguel de Portugal (ao lado da Sé)
- Rua Alcárcova de Baixo
- Largo de São Vicente
- Praça do Giraldo
- Jardim Público
- Parque infantil
- Jardim da muralha
- Complexo Desportivo de Évora
- Parque ao lado da ribeira de Torregela
- Parque do Bairro do Moinho (Continente)
- Parque da Malagueira
- Outros. Quais _____

7. Como seria a rua ideal?

2.3 - Entrevista com turistas

Entrevista com Turistas (Português)

Nome: _____ Local que reside: _____

Idade: de 18 a 30 anos de 31 a 45 anos de 46 a 60 anos acima de 60 anos

1. Porque se está nesta rua?

2. Esta “via” é agradável de estar ou passar?

Sim

Não

Porque?

3. Quais são as qualidades do local em que estamos?

4. Quais são as dificuldades encontradas?

5. Já visitou algum dos espaços públicos próximos? Quais?

Jardim de Diana

Largo de D. Miguel de Portugal (ao lado da Sé)

Rua Alcárcova de Baixo

Largo de São Vicente

Praça do Giraldo

Jardim Público

Parque infantil

Jardim da muralha

Complexo Desportivo de Évora

Parque ao lado da ribeira de Torregela

Parque do Bairro do Moinho (Continente)

Parque da Malagueira

Outros. Quais _____

6. Quais pontos turísticos visitou ou irá visitar em Évora?

3 – Checklist de acessibilidade

3.1 – Modelo do checklist

CHECKLIST ACESSIBILIDADE																
Observação da acessibilidade em Évora à luz do Decreto-Lei nº 163/2006 (referência à norma)																
Local:																
Observador:					Data:											
Todas as medidas estão em metros																
1	Passeios e caminhos de peões (secção 1.2)															
nº	O que deve ser observado	Sim	Maioria	Minoria	Não	Não se aplica										
1.1	Há passeio															
1.2	Largura $\geq 1,5$															
1.3	Em área plantada, largura $\geq 0,9$															
observação:																
2	Escadarias em via pública (secções 1.3 e 2.4)															
nº	O que deve ser observado	Sim	Maioria	Minoria	Não	Não se aplica										
2.1	Há escadaria com mais de três degraus															
2.2	Largura $\geq 1,2$															
2.3	Existe patamar superior com largura da escada e profundidade $\geq 1,2$															
2.4	Existe patamar inferior com largura da escada e profundidade $\geq 1,2$															
2.5	Δh total $\geq 2,4$															
2.5.1	Se sim, existe patins intermediário															
2.5.2	O patins $\geq 0,7$															
2.6	Existe área de aproximação com material contrastante															
2.6.1	A faixa de aproximação tem cor contrastante															
2.7	Profundidade do cobertor $\geq 0,28$															
2.8	Altura do espelho $\leq 0,18$															
2.9	Cobertores e espelhos têm dimensões constantes															
2.10	Aresta do focinho é boleada															
2.11	A escada está conforme tabela abaixo															
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>espelho (h)</th> <th>comprimento (cobertor)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0,1</td> <td>0,40 a 0,45</td> </tr> <tr> <td>0,125</td> <td>0,35 a 0,40</td> </tr> <tr> <td>0,125 a 0,15</td> <td>0,75</td> </tr> <tr> <td>0,15</td> <td>0,30 a 0,35</td> </tr> </tbody> </table>	espelho (h)	comprimento (cobertor)	0,1	0,40 a 0,45	0,125	0,35 a 0,40	0,125 a 0,15	0,75	0,15	0,30 a 0,35					
espelho (h)	comprimento (cobertor)															
0,1	0,40 a 0,45															
0,125	0,35 a 0,40															
0,125 a 0,15	0,75															
0,15	0,30 a 0,35															
nº	O que deve ser observado	Sim	Maioria	Minoria	Não	Não se aplica										
2.12	Δh total $\geq 0,4$ e largura ≤ 3															
2.12.1	Se sim, possui corrimãos em ambos os lados ou duplo central															
2.13	Δh total $\geq 0,4$ e $3 \leq$ largura ≥ 6															
2.13.1	Se sim, possui corrimãos em ambos os lados e duplo central															
2.14	Altura do corrimão é $0,85 \leq h \leq 0,90$															
2.15	É contínuo da base ao topo															
2.16	É paralelo ao piso da escada															
2.17	O corrimão prolonga, paralelamente ao piso, em 0,3 no topo da escada															
2.18	O corrimão prolonga, mantendo a inclinação, com mesma profundidade do cobertor na base da escada															
2.19	Há escadas com até três degraus															
2.19.1	Estes são sinalizados com revestimento com textura contrastante com o piso															
2.19.2	Os degraus são sinalizados com revestimento com cor contrastante com o piso															
Observação:																

3 Escadarias em rampas na via pública (secções 1.4 e 1.3)						
nº	O que deve ser observado	Sim	Maioria	Minoria	Não	Não se aplica
3.1	Existe escadaria em rampa					
3.2	Largura $\geq 1,2$					
3.3	Existe patamar superior com largura da escada e profundidade $\geq 1,2$					
3.4	Existe patamar inferior com largura da escada e profundidade $\geq 1,2$					
3.5	Δh total $\geq 2,4$					
3.5.1	Se sim, existe patins intermediário					
3.5.2	O patins $\geq 0,7$					
3.6	Existe área de aproximação com material contrastante					
3.7	A faixa de aproximação tem cor contrastante					
3.8	A inclinação dos cobertores $i \leq 6\%$					
3.9	Comprimento do cobertor = 0,75 ou múltiplo					
3.10	A projeção do percurso rampeado (entre patins) ≤ 20					
3.11	$0,125 \leq$ altura do espelho $\geq 0,15$					
Observação:						

4 Rampas na via pública (secções 1.5 e 2.5)																										
nº	O que deve ser observado	Sim	Maioria	Minoria	Não	Não se aplica																				
4.1	Existe rampa																									
4.2	Está conforme tabela abaixo																									
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>inclinação (i)</th> <th>desnível (h)</th> <th>projeção horizontal (c)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>$i \leq 6\%$</td> <td>$\leq 0,6$</td> <td>≤ 10</td> </tr> <tr> <td></td> <td>$6\% \leq i \leq 8\%$</td> <td>$\leq 0,4$</td> <td>≤ 5</td> </tr> <tr> <td>situações</td> <td>$8\% \leq i \leq 10\%$</td> <td>$\leq 0,2$</td> <td>≤ 2</td> </tr> <tr> <td>especiais</td> <td>$10\% \leq i \leq 12\%$</td> <td>$\leq 0,1$</td> <td>$\leq 0,83$</td> </tr> </tbody> </table>		inclinação (i)	desnível (h)	projeção horizontal (c)		$i \leq 6\%$	$\leq 0,6$	≤ 10		$6\% \leq i \leq 8\%$	$\leq 0,4$	≤ 5	situações	$8\% \leq i \leq 10\%$	$\leq 0,2$	≤ 2	especiais	$10\% \leq i \leq 12\%$	$\leq 0,1$	$\leq 0,83$					
	inclinação (i)	desnível (h)	projeção horizontal (c)																							
	$i \leq 6\%$	$\leq 0,6$	≤ 10																							
	$6\% \leq i \leq 8\%$	$\leq 0,4$	≤ 5																							
situações	$8\% \leq i \leq 10\%$	$\leq 0,2$	≤ 2																							
especiais	$10\% \leq i \leq 12\%$	$\leq 0,1$	$\leq 0,83$																							
4.3	Largura $\geq 1,2$																									
4.3.1	Largura $\geq 0,9$ e projeção ≤ 5																									
4.3.2	Há mais de uma rampa ligando ao mesmo local																									
4.3.2.1	Se sim no item anterior, Largura $\geq 0,9$ em cada uma																									
4.4	A rampa é curva																									
4.4.1	Se sim, o raio ≥ 3																									
4.4.2	Se sim, $i \leq 8\%$																									
4.5	Existe patamar superior com largura da rampa e comprimento $\geq 1,5$																									
4.6	Existe patamar inferior com largura da rampa e comprimento $\geq 1,5$																									
4.7	Existe patamar intermediário com largura da rampa e comprimento $\geq 1,5$																									
4.8	Δh total $\leq 0,2$																									
4.9	$0,2 \leq \Delta h$ total $\leq 0,4$ e $i \leq 6\%$																									
4.9.1	Se sim, há corrimãos em 1 dos lados																									
4.10	$0,4 \leq \Delta h$ total e largura ≤ 3																									
4.10.1	Se sim, há corrimãos em ambos os lados																									
4.10.2	Os corrimãos prolongam em 0,3 no topo e base da																									
4.10.3	São contínuos da base ao topo																									
4.10.4	São paralelos ao piso da rampa																									
4.11	Corrimão está conforme a tabela abaixo																									
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>inclinação (i)</th> <th>corrimão</th> <th>altura (h)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>$i \leq 6\%$</td> <td>simples</td> <td>$0,85 \leq h \leq 0,95$</td> </tr> <tr> <td>$i \geq 6\%$</td> <td>duplo</td> <td>$0,7 \leq h \leq 0,75$ e $0,9 \leq h \leq 0,95$</td> </tr> </tbody> </table>	inclinação (i)	corrimão	altura (h)	$i \leq 6\%$	simples	$0,85 \leq h \leq 0,95$	$i \geq 6\%$	duplo	$0,7 \leq h \leq 0,75$ e $0,9 \leq h \leq 0,95$																
inclinação (i)	corrimão	altura (h)																								
$i \leq 6\%$	simples	$0,85 \leq h \leq 0,95$																								
$i \geq 6\%$	duplo	$0,7 \leq h \leq 0,75$ e $0,9 \leq h \leq 0,95$																								
4.12	Existe faixa no topo e base com textura diferente do piso																									
4.13	Existe faixa no topo e base com cor diferente do piso																									
4.14	Rampa ou patins tem desnível $\geq 0,1$ e Δh total $\leq 0,3$																									
4.14.1	Se sim, há proteção lateral, em toda a sua extensão, conforme tabela abaixo																									
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>tipo de proteção</th> <th>medida</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>rebordo lateral</td> <td>$h \geq 0,05$</td> </tr> <tr> <td>parede ou murete</td> <td>$h \geq 0,3$</td> </tr> <tr> <td>guarda c/ barras vert.</td> <td>$e \leq 0,3$</td> </tr> <tr> <td>prolongamento lateral do piso</td> <td>$c \geq 0,3$</td> </tr> <tr> <td>outro c/ limite + baixo</td> <td>$h(\text{piso}) \leq 0,05$</td> </tr> </tbody> </table>	tipo de proteção	medida	rebordo lateral	$h \geq 0,05$	parede ou murete	$h \geq 0,3$	guarda c/ barras vert.	$e \leq 0,3$	prolongamento lateral do piso	$c \geq 0,3$	outro c/ limite + baixo	$h(\text{piso}) \leq 0,05$													
tipo de proteção	medida																									
rebordo lateral	$h \geq 0,05$																									
parede ou murete	$h \geq 0,3$																									
guarda c/ barras vert.	$e \leq 0,3$																									
prolongamento lateral do piso	$c \geq 0,3$																									
outro c/ limite + baixo	$h(\text{piso}) \leq 0,05$																									

8.4	Há zona de manobra nas mudanças de direção do percurso conforme desenhos						
8.5	Em todo o percurso, a altura livre ≥ 2 (locais cerrados) e $\geq 2,4$ (locais não cerrados)						
8.5.1	Se não , há barreira para alertar os peões						
8.6	Há objetos salientes das paredes $\geq 0,1$						
8.6.1	Se sim, o limite inferior da saliência está compreendido em $h \leq 0,7$						
8.6.2	Se sim no item 8.6, o limite inferior da saliência está compreendido em $0,7 \leq h \leq 2$						
8.7	Há objetos salientes nos pilares ou colunas $\geq 0,3$						
8.7.1	Se sim, o limite inferior da saliência está compreendido em $h \leq 0,7$						
8.7.2	Se sim no item 8.7, o limite inferior da saliência está compreendido em $0,7 \leq h \leq 2$						
Observação:							

9 Piso e seus revestimentos (secções 4.7 e 4.8)						
nº	O que deve ser observado	Sim	Majoria	Minoria	Não	Não se aplica
9.1	O piso do percurso é estável (não desloca)					
9.2	O piso do percurso é durável (não desgasta com água)					
9.3	O piso do percurso é firme (não deforma)					
9.4	O piso do percurso é contínuo (não possui desníveis $\geq 0,005$)					
9.5	O piso garante boa aderência em presença de água (anti-derrapante)					
9.6	Existem grelhas, buracos ou frestas					
9.6.1	Se sim, o espessamento $\leq 0,02$					
9.6.2	Em caso de grelhas, a abertura + alongada está perpendicular ao percurso					
9.7	A inclinação longitudinal do pavimento $i \leq 5\%$					
9.7.1	Se não, é tratado como rampa conforme inclinação da tabela do item 4.2 desta ficha de observação					
9.8	A inclinação lateral $0,5\% \leq i \leq 2\%$					
9.10	Há ressalto - h res $\geq 0,005$					
9.10.1	Se sim, $0,005 \leq h \text{ res} \leq 0,02$ e com borda boleada ou chanfrada (50%)					
9.10.2	Se sim no item 9.10, h res $\geq 0,02$, é tratado como rampa					
Observação:						
10 Equipamentos de autoatendimento (secções 2.11 e 4.1)						
nº	O que deve ser observado	Sim	Majoria	Minoria	Não	Não se aplica
10.1	Há algum equipamento de autoatendimento					
10.2	Há área de aproximação de $0,75 \times 1,2$					
10.2.1	Se for frontal, há altura livre $\geq 0,7$ e profundidade $\geq 0,3$					
10.3	Os comandos de controle estão $0,8 \leq h \leq 1,2$ e numa distância frontal $\leq 0,3$					
10.4	Os dispositivos de inserção ou retirada estão $0,4 \leq h \leq 1,2$ e numa distância frontal $\leq 0,3$					
10.5	As teclas numéricas organizam-se com o "1" no canto superior esquerdo e o "5" no meio					
10.6	Há teclas de identificação tátil					
Observação:						

11 Telefones de uso público (secções 2.13 e 4.1)																		
nº	O que deve ser observado	Sim	Majoria	Minoria	Não	Não se aplica												
11.1	Há telefone de uso público																	
11.2	Está localizado junto ao percurso acessível																	
11.3	Há área de aproximação de 0,75 x 1,2																	
11.4	Os comandos e dispositivos estão a 1 ≤ h piso ≤ 1,3																	
11.5	Estando suspenso, há zona livre sob o aparelho com largura ≥ 0,7 e h ≥ 0,65																	
11.6	Há teclado com identificação tátil																	
Observação:																		
12 Bateria de receptáculos postais (secções 2.14 e 4.1)																		
nº	O que deve ser observado	Sim	Majoria	Minoria	Não	Não se aplica												
12.1	Há bateria de receptáculo postal																	
12.2	Está localizado junto ao percurso acessível																	
12.3	Existe área de aproximação de 0,75 x 1,2																	
12.4	O receptáculo está 0,6 ≤ h piso ≤ 1,4																	
Observação:																		
13 Elementos vegetais (secções 4.13, 4.5, 4.6 e 4.7.4)																		
nº	O que deve ser observado	Sim	Majoria	Minoria	Não	Não se aplica												
13.1	Há caldeiras de árvores no percurso acessível																	
13.1.1	Se sim, há grelhas de proteção conformr item 9.6 desta ficha de observação																	
13.1.2	Se não no item anterior, há separador com h ≥ 0,3																	
13.2	Ao longo do percurso, há vegetação com espinhos																	
13.3	Ao longo do percurso, há vegetação que desprendem muitas folhas, flores ou frutos																	
13.4	Ao longo do percurso, há vegetação produtora de substância tóxica																	
13.5	Ao longo do percurso, há vegetação que possui raízes a danificar o piso																	
Observação:																		
14 Espaço para estacionamento de viaturas (secção 2.8)																		
nº	O que deve ser observado	Sim	Majoria	Minoria	Não	Não se aplica												
14.1	Há área de estacionamento demarcado																	
14.2	Há lugares reservados para veículos p/ pessoas com mobilidade condicionada																	
14.2.1	Estes lugares estão de acordo com a tabela abaixo																	
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>nº total lugares</th> <th>nº lugares reservados (mínimo)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>nt ≤ 10</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>11 ≤ nt ≤ 25</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>26 ≤ nt ≤ 100</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>101 ≤ nt ≤ 500</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>nt ≥ 10</td> <td>1 a cada 100</td> </tr> </tbody> </table>	nº total lugares	nº lugares reservados (mínimo)	nt ≤ 10	1	11 ≤ nt ≤ 25	2	26 ≤ nt ≤ 100	3	101 ≤ nt ≤ 500	4	nt ≥ 10	1 a cada 100					
nº total lugares	nº lugares reservados (mínimo)																	
nt ≤ 10	1																	
11 ≤ nt ≤ 25	2																	
26 ≤ nt ≤ 100	3																	
101 ≤ nt ≤ 500	4																	
nt ≥ 10	1 a cada 100																	
14.3	Os lugares reservados possuem largura útil ≥ 2,5																	
14.4	Possuem faixa de acesso com largura ≥ 1																	
14.5	Possuem comprimento útil ≥ 5																	
14.6	Estão localizados mais próximos à entrada acessível																	
14.7	Estão demarcados no piso com cor contrastante																	
14.8	Há sinalização horizontal com o símbolo internacional de acessibilidade (SIA)																	
14.8.1	Se sim, é pintada com cor contrastante																	
14.8.2	O SIA mede, no mínimo, 1 m de lado																	
14.9	Há sinalização vertical com o SIA																	
Observação:																		

15 Sinalização e Orientação (secção 4.14)						
nº	O que deve ser observado	Sim	Maioria	Minoria	Não	Não se aplica
15.1	Há alguma sinalização que identifique ou direcione os utentes para locais ou percurso acessível					
15.2	A sinalização está localizada de modo a ser vista e entendida por utente em pé ou sentado					
15.3	A sinalização tem superfície anti-reflexo					
15.4	Possui caracteres e símbolos com cores contrastantes com o fundo					
15.5	Possui caracteres e símbolos que proporcionem adequado entendimento					
15.6	O SIA está conforme normas internacionais					
15.7	Em caso de obras, está devidamente sinalizado com cores contrastantes, iluminação nocturna e barreiras					
Observação:						

3.2 – Matriz recíproca - Método AHP. Cálculo dos pesos para o Índice de Acessibilidade

		Assuntos														Auto vetor	Auto vetor Normalizado	
		A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12	A13	A14	A15		
A S S U N T O S	A1	1,000	3,000	3,000	3,000	3,000	1,000	5,000	1,000	1,000	5,000	7,000	7,000	5,000	3,000	3,000	2,78	13,90%
	A2	0,333	1,000	1,000	1,000	1,000	0,333	3,000	0,333	0,333	3,000	5,000	5,000	3,000	1,000	1,000	1,15	5,77%
	A3	0,333	1,000	1,000	1,000	1,000	0,333	3,000	0,333	0,333	3,000	5,000	5,000	3,000	1,000	1,000	1,15	5,77%
	A4	0,333	1,000	1,000	1,000	1,000	0,333	3,000	0,333	0,333	3,000	5,000	5,000	3,000	1,000	1,000	1,15	5,77%
	A5	0,333	1,000	1,000	1,000	1,000	0,333	3,000	0,333	0,333	3,000	5,000	5,000	3,000	1,000	1,000	1,15	5,77%
	A6	1,000	3,000	3,000	3,000	3,000	1,000	5,000	1,000	1,000	5,000	7,000	7,000	5,000	3,000	3,000	2,78	13,90%
	A7	0,200	0,333	0,333	0,333	0,333	0,200	1,000	0,200	0,200	1,000	3,000	3,000	1,000	0,333	0,333	0,49	2,43%
	A8	1,000	3,000	3,000	3,000	3,000	1,000	5,000	1,000	1,000	5,000	7,000	7,000	5,000	3,000	3,000	2,78	13,90%
	A9	1,000	3,000	3,000	3,000	3,000	1,000	5,000	1,000	1,000	5,000	7,000	7,000	5,000	3,000	3,000	2,78	13,90%
	A10	0,200	0,333	0,333	0,333	0,333	0,200	1,000	0,200	0,200	1,000	3,000	3,000	1,000	0,333	0,333	0,49	2,43%
	A11	0,143	0,200	0,200	0,200	0,200	0,143	0,333	0,143	0,143	0,333	1,000	1,000	0,333	0,200	0,200	0,25	1,26%
	A12	0,143	0,200	0,200	0,200	0,200	0,143	0,333	0,143	0,143	0,333	1,000	1,000	0,333	0,200	0,200	0,25	1,26%
	A13	0,200	0,333	0,333	0,333	0,333	0,200	1,000	0,200	0,200	1,000	3,000	3,000	1,000	0,333	0,333	0,49	2,43%
	A14	0,333	1,000	1,000	1,000	1,000	0,333	3,000	0,333	0,333	3,000	5,000	5,000	3,000	1,000	1,000	1,15	5,77%
	A15	0,333	1,000	1,000	1,000	1,000	0,333	3,000	0,333	0,333	3,000	5,000	5,000	3,000	1,000	1,000	1,15	5,77%
Somas		6,886	19,400	19,400	19,400	19,400	6,886	41,667	6,886	6,886	41,667	69,000	69,000	41,667	19,400	19,400	19,97	1