



COMPACTAÇÃO

Uma visão de futuro mais sustentável

INDICADORES DE COMPACTAÇÃO

Compactação Absoluta: C

Este indicador dá-nos a ideia de densidade edificatória, mas também de eficiência edificatória em relação ao consumo do solo.

$$\text{Compactação} = \frac{\frac{\text{volume edificado}}{\text{unidade de superfície urbana}}}{\frac{\sum_{i=1}^n \text{edificabilidade bruta por parcela}}{n}} = \frac{\text{unidade de superfície urbana}}{\text{unidade de superfície urbana}}$$

Compactação corrigida C_c

Para uma determinada unidade de superfície urbana, o indicador C_c calcula:

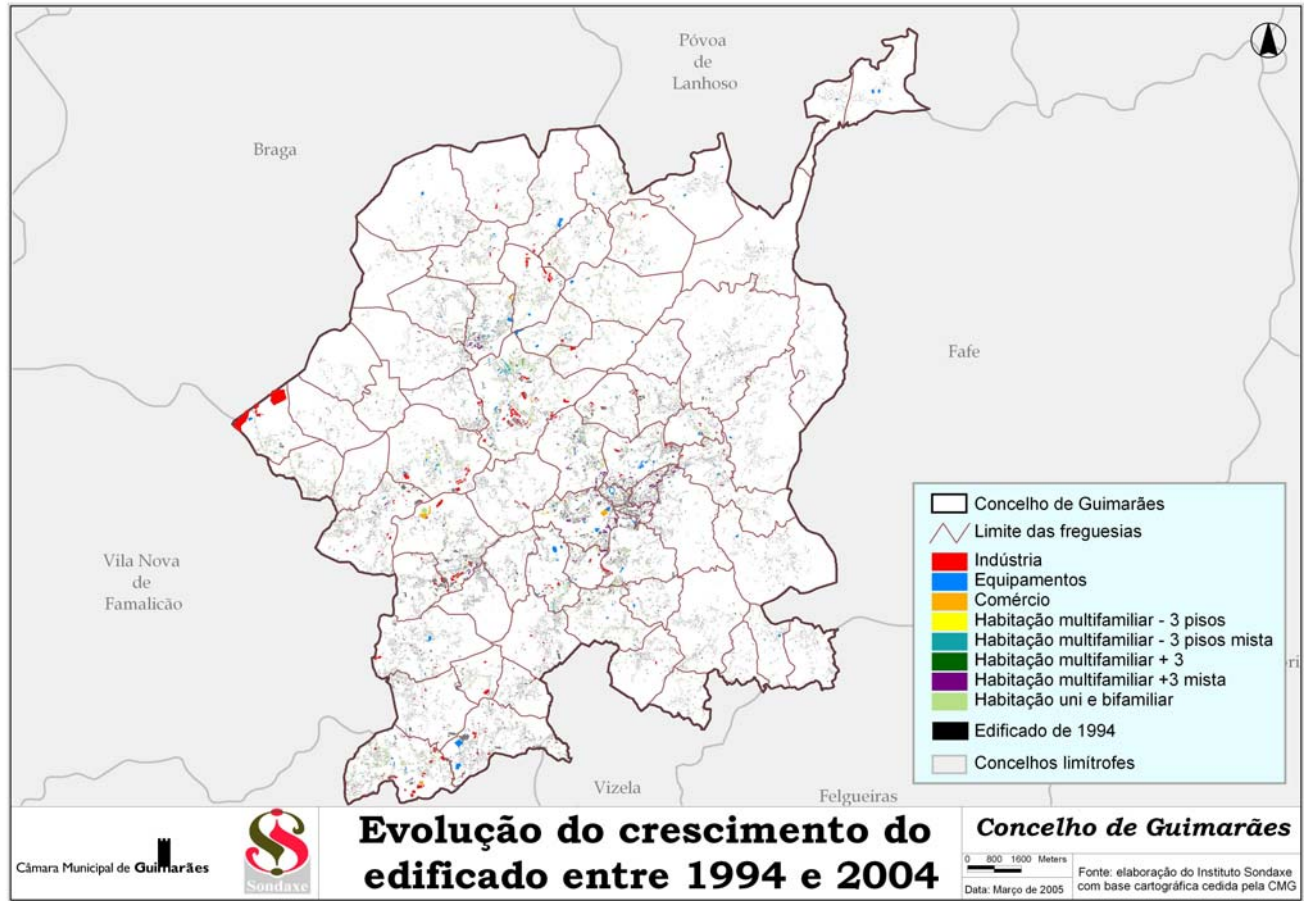
$$\text{Compactação corrigida } C_c = \frac{\frac{\text{volume edificado}}{\text{espaços públicos verdes e de lazer}}}{\frac{\sum_{i=1}^n \text{edificabilidade por parcela}}{n} \cdot \sum_{i=1}^n s^2 \text{ parcelas edificadas}} = \frac{\text{espaços públicos verdes e de lazer}}{\text{espaços públicos verdes e de lazer}}$$

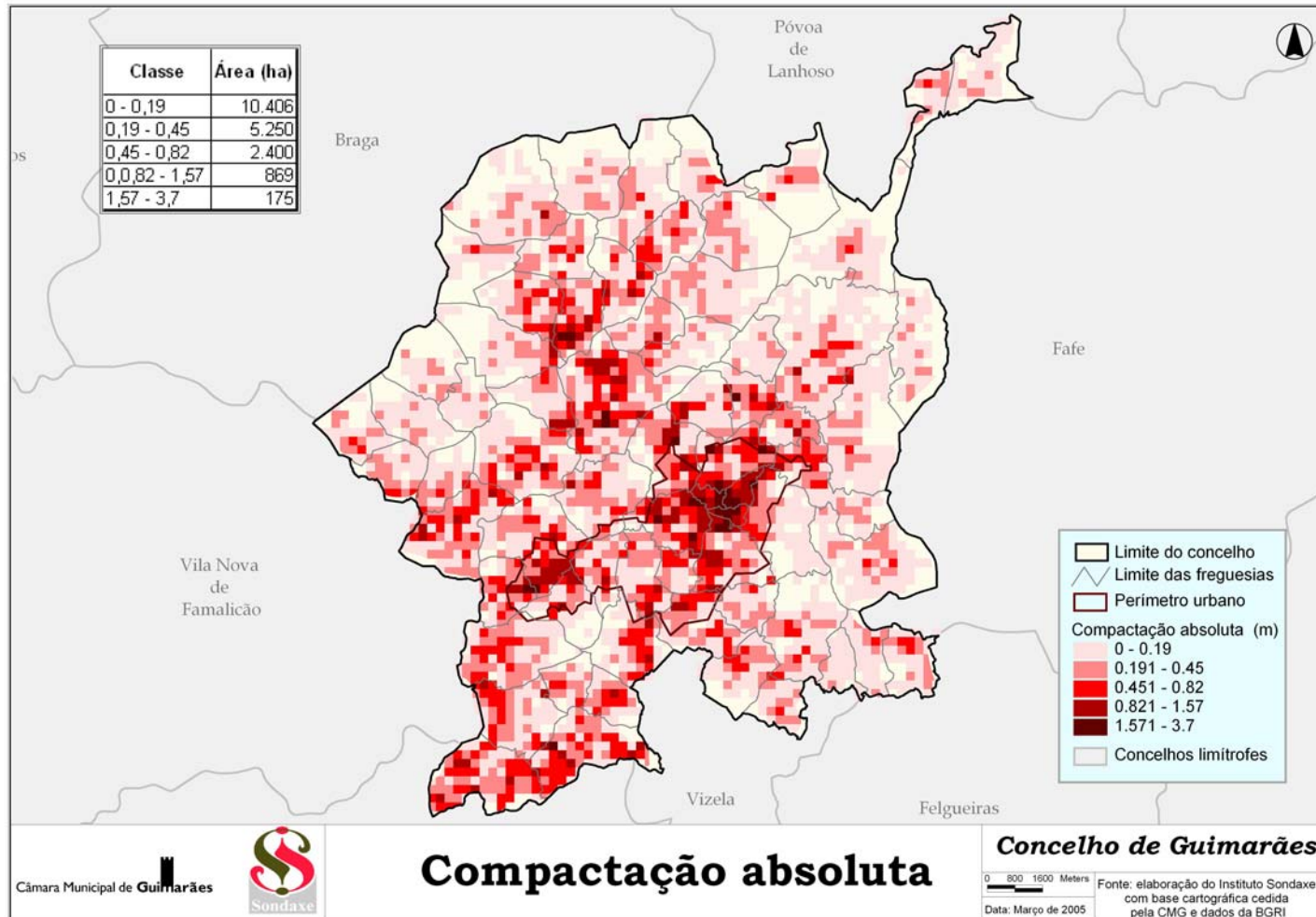
Este indicador corrige o valor da compactação C, entendendo que esta não é consubstancialmente boa, posto que uma sobrecompactação pode ter efeitos perversos para os interesses da cidade. A substituição da superfície urbanizada

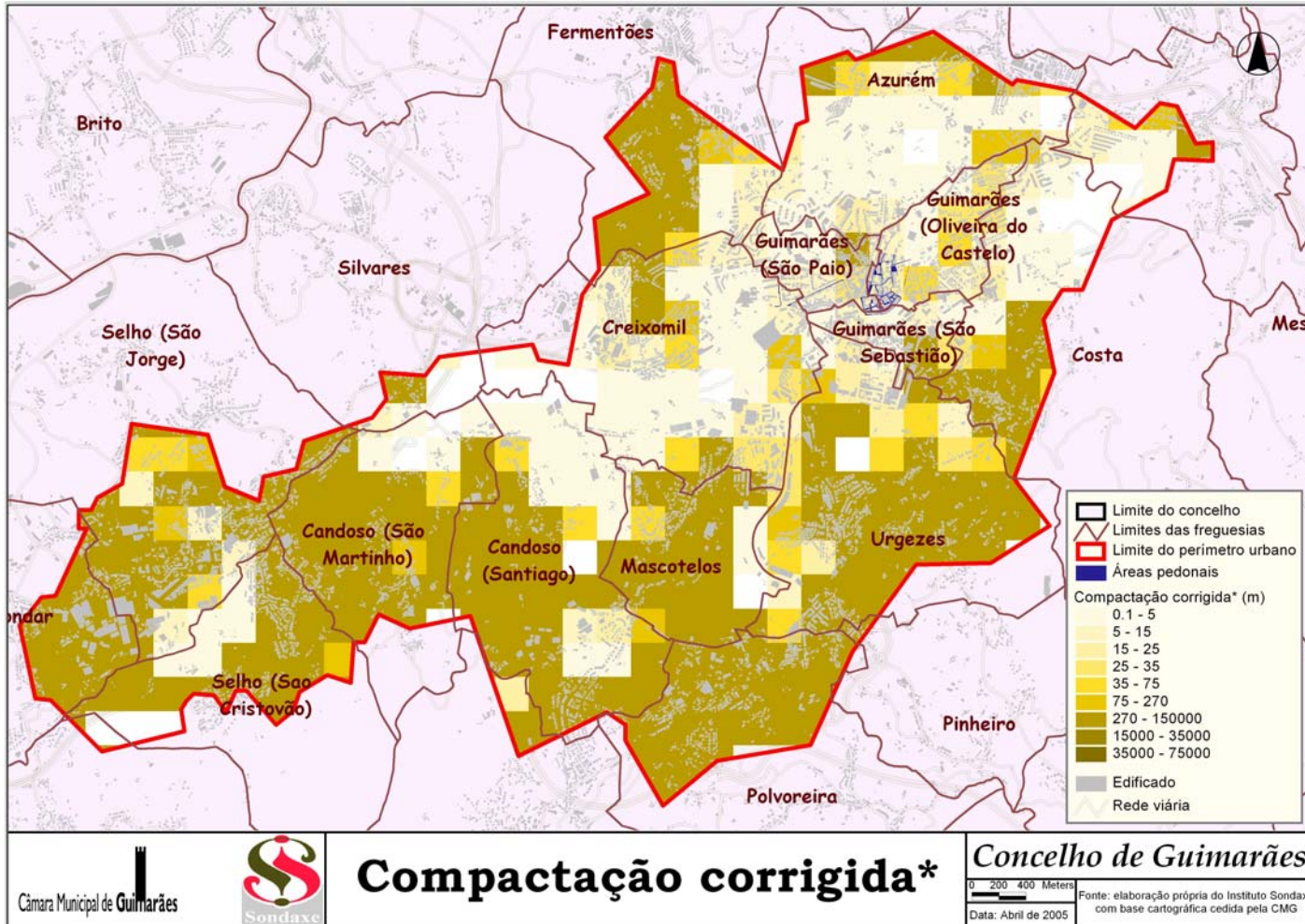
pela superfície em espaços verdes e de convivência ou de lazer permite conhecer, para uma determinada área urbana, o equilíbrio entre o construído e os espaços livres e de relação. Relaciona-se a densidade edificatória com a superfície que caracteriza o alinhamento da vida cidadina: espaços verdes, praças, passeios de largura mínima.

O território edificado no concelho de Guimarães, apresenta, na sua maior extensão, valores de compactação absoluta baixos, sendo notório o fenómeno de dispersão. Como se pode verificar no mapa da compactação absoluta quase 90% do território apresenta valores de compactação inferiores a 1. Apenas o casco histórico se encontra compacto, com uma estrutura urbanística claramente definida. A tal dever-se-á acrescentar que os valores de compactação corrigida são baixos, o que se traduz na existência de alguns espaços de relação em sintonia com o edificado. No resto do perímetro urbano, tal não se verifica

Se atentarmos à evolução do edificado nos últimos 10 anos torna-se notório que a construção tem-se disseminado por todo o concelho, de uma forma que se pode considerar quase aleatória, predominando a habitação unifamiliar. Torna-se premente estancar, a nível do futuro, este fenómeno de dispersão, quase intrínseco à própria génese do concelho, mas que acarreta consigo os impactes negativos que derivam da mesma (ver introdução), principalmente sendo descontínua e apoiada na, sua grande maioria, nos eixos viários e muitas vezes na especulação imobiliária. Para tal é necessário colmatar interstícios, compactar e nuclearizar os aglomerados, definindo perímetros urbanos e áreas urbanizáveis rígidas.









TRANSPORTES

TABELA 1 - DIAGNÓSTICO DE TRANSPORTES

	Diagnóstico	Política Urbana
INFRA-ESTRUTURAS		
Rede Viária	<ul style="list-style-type: none"> - Intensa actividade lateral e elevado número de inserções que originam constantes movimentos de viragem, manobras de recurso e de atravessamento - Faixas adjacentes não dimensionadas para tão intensa actividade, originando estacionamento em contravenção e comprometendo o escoamento - Baixas velocidade de circulação 	<ul style="list-style-type: none"> - Definir espaços confinantes e criar corredores laterais de apoio à via e de acordo com as actividades existentes. - Completar a circular urbana à volta da cidade.
Transportes Públicos Rodoviários	<ul style="list-style-type: none"> - Os inter-urbanos entram no perímetro urbano fazendo concorrência com os transportes urbanos e aumentando o trânsito rodoviário - Elevada frequência de transportes, pontos de paragem e falta de infra-estruturas de apoio, originam movimentos de "pára arranca", característicos de arruamentos 	<ul style="list-style-type: none"> - Garantir acessibilidade às populações rurais, recorrendo-se, se necessário, a incentivos aos operadores - Reorganizar e adequar os abrigos e baias de paragem às condições actuais - Aumentar a atractividade do transporte público urbano
Rede Ferroviária	<ul style="list-style-type: none"> - Via larga que deriva da linha do Minho e privilegia o acesso ao Porto - O acesso a outros locais a norte de Lousado torna-se ineficaz 	<ul style="list-style-type: none"> - Criação de atractivos à população para que esta se torne uma via bastante utilizada nas ligações à AMP (Área Metropolitana do Porto) - Inexistência e descoordenação entre as várias infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias existentes - Criar uma interface na estação de caminhos-de-ferro e com a central de camionagem
Rede de Corredores de Bicicletas e a Pé	<ul style="list-style-type: none"> - Interligação da rede de corredores de bicicletas e circulação a pé com os espaços verdes 	<ul style="list-style-type: none"> - Privilegiar zonas de circulação a pé e de bicicleta - Fomentar a circulação pedonal na cidade principalmente na zona histórica

TABELA 2 - TABELA DE INDICADORES DE TRANSPORTES

INDICADOR	Valor Actual	Valor Médio do E21	Valor Desejado
PADRÕES DE MOBILIDADE			
Nº médio de Viagens diárias	1,73	1,61	
Relação entre o número de indivíduos que se desloca para o trabalho a pé em relação aqueles que o fazem em automóvel ligeiro particular	1 : 1,4		Aumentar o n.º de deslocações a pé
Taxa de Motorização (1991-2001)	Evolução do número de veículos por família	+ 40%	+ 40,4%
	Evolução do Nº Médio de Veículos por Indivíduo	63,6%	59%
Taxa de Ocupação dos veículos	1,38	1,37	
% de Utilização de Transporte Público no Concelho (Inquérito Instituto Sondaxe Julho 2004)	19,20%	17,28%	