

# CONFERÊNCIA O PEÃO E A CIDADE (Aveiro, 5 de Dezembro de 2013)

## **Apresentação** (Frederico Moura e Sá & Mário Alves)

A errância, a deriva, o flunar, o jogo, fizeram sempre parte do património sociológico e estético do ser humano e da cidade. Estas formas de procurar o encontro fortuito com o “outro” são os fundamentos da cidade democrática. Ao reduzirmos as deslocções sobre o território a um fenómeno meramente utilitário de ligação entre atividades, estamos a perder algo subtil, mas que nos define como sociedade. Por outro lado, a constante tentativa de garantia de equidade no acesso deverá fazer parte fundamental da governança e intervenção no espaço urbano.

Reconhece-se hoje que a dinâmica de ocupação e de transformação do território dos últimos 50 anos traduz uma profunda transição de arquétipos. A cidade compacta, densa e concentrada, deu lugar a um urbano vasto, sem limite definido, desconfinado, configurando um novo padrão de ocupação de matriz dispersa e fragmentada. Trata-se de um modelo de urbanização expansivo que cresce em qualquer direção, entre cidades, não referenciado a nada de particular mas profundamente influenciado e acelerado pelo traçado das autoestradas e seus nós. Parte desta crescente transformação das cidades está assim profundamente referenciada à emergência das cidades automobilizadas, que revelam a inconsistência dos limites e uma nova e ampla geografia do urbano. É nesse sentido, que o automóvel assume uma importância central na atual sociedade e vem de alguma forma explicitar uma nova ordem social: a de uma sociedade motorizada.

Este processo de motorização da sociedade só constitui um problema na medida em que tem potenciado, entre outros fatores: perda de autonomia dos cidadãos não motorizados (criando desigualdades sociais inaceitáveis); forte impacto ambiental (associado à emissão de poluentes); maior consumo energético (com respetivo impacto ao nível dos custos); congestionamento (que se traduz em maiores perdas de tempo, acidentes e emissões); desumanização do espaço (o fim da “rua” enquanto espaço de sociabilização); sedentarismo (com impacto ao nível da saúde pública); consumo desmedido de solo (recurso escasso e finito); e um amplo conjunto de conflitos entre funções do espaço público associado ao diferencial de velocidades que a circulação automóvel introduz.

Em suma, a acessibilidade e o planeamento da mobilidade, assumem hoje um papel singular no desenho de políticas públicas com impacto territorial, sendo particularmente relevante discutir neste contexto, a importância dos modos suaves/ativos de transporte, enquanto elementos chave para atenuar ou resolver grande parte dos problemas anteriormente enunciados. A acessibilidade para todos deverá por isso ser um ponto de reflexão obrigatório e incontornável.

Esta conferência tem precisamente o objetivo de contribuir para o esforço de criação e disseminação de conhecimento em torno da mobilidade pedonal (e do Peão enquanto peça chave à qualificação do ambiente urbano), focando-se particularmente na situação e na realidade das cidades portuguesas. É cada vez mais urgente repensar a cidade e em formas de a tornar mais acessível a todos, aberta e democrática.

## **Território e planeamento da mobilidade pedonal** (Jorge Carvalho)

A importância do Peão na Cidade é um tema atual, faz parte da “agenda”, do “politicamente correto”. Está a acontecer com este tema o que aconteceu com muitos outros:

- Tendo ocorrido, durante e após a Segunda Grande Guerra, destruições maciças do edificado existente, logo se ampliou o conceito de Património. Agora, quando a globalização nos está a tornar a todos parecidos, lá se chegou ao de Património Imaterial.
- Quando os ambientalistas começaram a alertar para a incompatibilidade entre os modelos em vigor de eterno crescimento económico e a escassez dos recursos naturais, logo se inventou o conceito de Sustentabilidade.

- Perante uma sociedade cada vez mais móvel, com uma mobilidade cada vez mais assente no automóvel individual, cá estamos nós a falar da importância do Peão na Cidade.

Este tipo de temas, expressão esperada e natural da dialética de qualquer processo histórico, suscita-me duas atitudes, aparentemente contraditórias, mas que considero complementares.

A primeira é a de recusar o encobrimento da verdade dos factos, o discurso retórico e voluntarista que, ao ocultar a realidade, de facto pactua com ela.

No caso em apreço, há que começar por reconhecer que a fase atual é, ainda, a do automóvel; contrariar ou não esta tendência é a questão fundamental. As transformações territoriais que têm vindo a ocorrer assentam na mobilidade individualizada. Uma ocupação fragmentada e dispersa, tal como tem acontecido, pressupõe e exige esse modo de transporte. Aliás, também os planos de ordenamento recentemente elaborados adotam de facto, mesmo que na maioria das vezes não o explicitem, o pressuposto de utilização do carro particular.

Todos nós conhecemos exceções a esta tendência dominante, mas são isso mesmo: bons exemplos, mas apenas exceções.

A segunda atitude que defendo é a de procurar aproveitar estes temas que, “remando contra a maré”, nos permitam defender uma transformação mais ordenada do território, ou seja, que nos permitam alcançar uma maior qualidade de vida coletiva com um mínimo de custos (energéticos, ambientais e financeiros).

**Aumentar a mobilidade e a vivência pedonal em territórios urbanos** é, para tal, objetivo importante. Para o alcançar será necessário um caminho planeado, consciente de que está a ir “contra a corrente” e que por isso mesmo só obterá resultados se for persistente.

Avanço algumas notas para o trilhar desse caminho:

- Ordenamento do território e planeamento da mobilidade como tarefa unitária, distinguindo áreas da cidade para as quais deverá haver clara aposta no transporte público (e, em consequência, deve ser dificultado o uso do carro particular) de outras que não o poderão dispensar.

- Políticas urbanísticas, fiscais e financeiras indutoras da localização precisas de novos usos e atividades, especialmente dos não habitacionais, porque mais indutores de fluxos, mas também das habitacionais.

- Identificação e qualificação de centralidades, de vários tipos e abrangências, com qualificação do respetivo espaço público (especialmente do pedonal), intervenções que deveriam estar associadas a processos de reabilitação e colmatação urbana.

- Processos de sensibilização da população, explicitando e mostrando as vantagens das decisões adotadas.

Há que referir que, das quatro orientações formuladas, as duas últimas têm sido relativamente praticadas. Mas o mesmo já não se pode dizer das duas primeiras; e são elas as determinantes.

Qualquer ação de planeamento do território exige intervenções em vários âmbitos, complementares entre si. Mas perante uma tendência macro, como é o caso da crescente mobilidade automóvel, não se pense que se conseguem obter resultados com intervenções apenas de escala pontual.