

Cidade do peão ou do automóvel – cidade acolhedora ou cidade agreste

António Baptista Coelho

(Núcleo de Arquitectura e Urbanismo do LNEC e Grupo Habitar)

Num trabalho editado, no LNEC, por João Muralha Farinha e José Teles de Menezes refere-se, que “o aparecimento do automóvel era, no princípio do século xx, visto como solução para os problemas de mobilidade e acessibilidade e como contribuição válida para melhorar muito significativamente a qualidade de vida nas grandes metrópoles... À medida que a altura dos edifícios aumentou a largura dos passeios não foi aumentada de forma correspondente; foi mesmo diminuída devido à necessidade de mais espaço para escoamento do tráfego de veículos. “¹

Esta é uma situação a que temos de reagir, pois tal como disse António Mega Ferreira, sobre Lisboa ², mas que podemos, infelizmente, generalizar a muitas das nossas cidades e vilas: “Há-de haver um tempo em que se percebe que uma das mais belas cidades da Europa não pode continuar a viver exclusivamente ao ritmo das pressões do trânsito automóvel.” Pressões que colidem com um justo direito de uso da cidade pelo peão! como conceito estruturante das deslocações, que é basilar para o bem-estar do habitante da cidade.

E pressões bem evidentes nas palavras do arq. Manuel Tainha ³ que se refere ao grande conjunto de Chelas, em Lisboa, “como uma zona sombria” e “um território dilacerado”. E é o mesmo projectista que afirma “que o que está a acontecer em Chelas é um caso paradigmático. As pessoas vivem nos interstícios das grandes vias e o automóvel é soberano na cidade. As áreas residenciais são áreas residuais entre os sistemas de circulação.” E todos nós temos, infelizmente, bem presentes muitos casos como este.

De facto, há urgência em acções de re-humanização da cidade e de controlo daquilo que já foi designado como a “praga automóvel”, e em tais acções há que privilegiar as estruturas de acessibilidade amigas do peão e do ambiente, promotoras da vitalidade urbana através de sequências de espaços públicos estimulantes. Sequências que se iniciam, obrigatoriamente, nos recintos de vizinhança próxima residencial, um conceito que tenho usado em estudos do LNEC desde há mais de 10 anos e que fui buscar aos colegas da engenharia de tráfego aqui do Laboratório, numa fundamental multidisciplinaridade que, hoje em dia, encontra num outro conceito, o das *slow-cities*, mais uma saída, plena de potencialidades, para uma verdadeira reabilitação e caracterização estratégica dos espaços urbanos.

Em tudo isto devemos interiorizar que as praças, as pracetas e as ruas citadinas, onde se têm de desenvolver as referidas sequências de funções e de imagens urbanas estimulantes, são os verdadeiros compartimentos e corredores da cidade, e que, para que elas vivam, têm de ser elementos protagonistas de uma urgente reconstituição e humanização do meio urbano, pois já chega de cidades feitas de zonas verdadeiramente autistas, por falta de condições de acessibilidade e de continuidade urbana, autistas porque nelas é quase impossível ou é muito pouco agradável optar por circular a pé dentro delas e especificamente, entre elas. E para tal é urgente intervir nas ligações entre bairros citadinos, (re)constituindo gradualmente grandes e motivadoras sequências urbanas, que nos devem poder levar com prazer, a pé e em transportes públicos, da porta da nossa casa e do nosso espaço de vizinhança próxima, passando pelo coração bem caracterizado do nosso bairro, até outros bairros da nossa cidade e, finalmente, ao coração dessa mesma cidade.

É, assim, urgente (re)constituir uma continuidade urbana usável pelo peão com verdadeira autonomia e com ampla satisfação, aquela de que ele só goza a pé ou em transporte público, desde que este transporte seja confortável e estimulante. E aqui também importa salientar que, todos sabemos, ser só a pé e em agradáveis transportes públicos que verdadeiramente se pode gozar a cidade do pormenor.

Mas para (re)humanizar a cidade não devemos privilegiar um caminho de segregação simplista do automóvel privado, mas sim um outro caminho que passe, seja pelo apoio à sua funcionalidade estratégica, seja pela sedução do habitante para a prática pedonal e para o uso de motivadores e funcionais transportes públicos; um caminho de integração de tráfegos e de humanização, seja das vizinhanças residenciais, seja dos centros citadinos, uma humanização que reduza, ao máximo, os aspectos de “praga” que caracterizam o trânsito dos automóveis privados (como o ruído, a poluição atmosférica e visual, e a insegurança), mas que continue a considerar e, mesmo, que melhore a sua integração funcional com os diversos usos da cidade; a sua conjugação com os outros tipos de tráfego; e mesmo a sua harmonização com uma imagem urbana e residencial humanizada e arquitectonicamente qualificada, que é também aquilo que é urgente pedir às cidades.

Entre outros, um grande autor, Spiro Kostof ⁴, estudou a evolução das zonas mistas de peões e veículos que servem conjuntos residenciais ⁵, teve em conta os conhecidos problemas de desvitalização em centros urbanos pedonalizados e aproximou-se da caracterização das condições de aliança entre humanização do tráfego e humanização do habitar, tendo sublinhado que “o mais importante aspecto do apoio ao peão ... liga-se não ao desenho de pólos comerciais, mas sim ao de vizinhanças residenciais ... através de um novo tipo de rua residencial ⁶, uma rua cuja principal função não é a circulação e o estacionamento automóvel, mas sim o andar a pé e o recreio ⁷; e continuou, especificando ⁸ que uma tal rua, ou vizinhança de proximidade, tem de ser caracterizada por “elementos que a distingam claramente das restantes vias: pavimentos com aspecto ambíguo que distinguem da imagem da estrada; elementos de acalmia de tráfego de veículos; e inserção de verde urbano e de estacionamento repartido de forma a bloquear linhas de vista com continuidade ... uma paisagem de rua partilhada com o carro, mas desenhada em torno das necessidades e dos prazeres pedonais” (acabei de citar). Afinal numa verdadeira reinvenção da relação mútua entre o que se pode definir como uma “habitação animadora da rua” e uma rua dinamizadora do andar a pé.

E, apenas como exemplo, nos Bairros de Alvalade e de Olivais Norte/Encarnação, em Lisboa, com desenhos urbanos bem distintos, esta forma de fazer cidade habitada e humanizada está presente, sugerindo que, afinal, este objectivo até talvez não seja assim tão difícil de atingir, desde que se conte com uma evidente qualidade da arquitectura urbana.

Falta referir que nestas matérias embora não devamos ser fundamentalistas também não podemos ser complacentes com situações cuja gravidade acaba por arriscar a própria sobrevivência de uma cidade viva, porque agradável para o homem. E nesta matéria há que sublinhar que as cidades não são feitas para serem “viveiros” de edifícios e/ou circuitos de automóveis, as cidades são feitas para os homens, e por isso se devem humanizar. Mas devemos nesta matéria ser ainda mais corajosos no sentido em que a recuperação da cidade para o homem/peão deve ser o primeiro passo da reabilitação da

cidade como espaço privilegiado e protector dos mais idosos e dos mais jovens, que são, afinal, aqueles habitantes que mais usam a cidade, que tanto podem dar de vida à cidade e aos quais a cidade tanto pode dar em termos de quadro de vida naturalmente formativo e recreativo.

Concluo esta breve reflexão sobre a humanização do tráfego citadino e sobre uma cidade mais amiga com algumas recentes palavras de António Pinto Ribeiro ⁹:
“A maioria das nossas cidades tem perdido a escala que seria mais adequada à sua fruição enquanto espaço, arquitectura, urbanismo e coreografia, porque a medida do cidadão pedestre – que deveria ser a medida reguladora das cidades – tem sido preterida em favor do automóvel, actual meio prioritário de ocupação da cidade... Neste sentido, seria desejável que a cidade voltasse a ter como medidas de planeamento o peão e o utente do transporte público. Tal corresponderia, segundo penso, a uma ligação mais epidérmica com o espaço, à possibilidade de se instalar durabilidade” (e talvez verdadeira sustentabilidade) “no tempo de gozo da cidade.”

Nota: uma versão mais desenvolvida e ilustrada deste artigo está disponível na revista informática “Infohabitar”, promovida pelo Grupo Habitar – APPQH, associação técnica e científica sem fins lucrativos que tem sede no Núcleo de Arquitectura e Urbanismo do LNEC – a direcção informática da referida revista é:

<http://infohabitar.blogspot.com/>

¹ João Muralha Farinha e José Teles de Menezes, “O papel das áreas pedonais na renovação urbana”, 1983, pp. 6 e 7.

² António Mega Ferreira (referindo-se a Lisboa), “Roma Bernini”, Público – espaço Público, 21 Junho 1999.

³ “O artista é o mais frio dos homens – entrevista com Manuel Tainha”, Arquitectura e Vida, 2000.

⁴ Spiro Kostof, “The City Assembled – The elements of urban form through history”, 2004 (1992).

⁵ Tal como refere Spiro Kostof, em “The City Assembled”, em cerca de dez anos, na Alemanha, a partir de 1966, passou-se de 60 áreas centrais urbanas pedonais para 370, e a grande Strøget em Copenhaga, entre a Câmara Municipal e a principal praça, foi um grande êxito.

⁶ Que foi, inicialmente, designado *woonerf*, literalmente “*living yard*” (pátio residencial), por Niek De Boer da Universidade Técnica de Twente em 1963.

⁷ Nos meados dos anos 70 após vários ensaios o *Woonerf* foi nacionalmente adoptado na Holanda e mereceu um sinal de tráfego distinto. O pedido de redesenho/reconfiguração de uma determinada rua parte dos seus respectivos residentes.

⁸ Spiro Kostof, “The City Assembled – The elements of urban form through history”, 2004 (1992), pp.240 a 242.

⁹ António Pinto Ribeiro, “Abrigos: condições das cidades e energia das culturas”, 2004, p. 18.