

## Intervenção no debate sobre mobilidade ciclável 18-07-2013

Queria, na minha breve intervenção, detalhar uma ideia essencial; existem hoje diversos motivos para mudar o modo como temos vindo a fazer cidade; uma cidade que admita plenamente bicicletas e peões será necessariamente uma cidade diferente das que hoje conhecemos, porque a reconfiguração do tecido urbano para servir um determinado meio de transporte acaba por se reflectir em todas as restantes estruturas e vivências dessa cidade. Como tal, observa-se o seguinte: a cidade de Braga, como muitas outras cidades portuguesas, tem sido sacrificada aos ditames do automóvel; os dados do censo de 2001 indicavam a seguinte partição modal: 26,6% de viagens a pé; 47,9% de viagens em automóvel (automóvel ligeiro como condutor: 35,5%; automóvel ligeiro como passageiro 12,45%); viagens de motociclo e bicicleta: 1,2%. Os censos de 2011, apesar de terem já sido feitos num contexto de crise, acentuam uma tendência que emerge desde os anos 90: a mobilidade é hoje cada vez mais mobilidade automóvel: 18,2% de viagens a pé; 65,6% de viagens em automóvel (automóvel ligeiro como condutor: 45,7%; automóvel ligeiro como passageiro: 19,9%); viagens de motociclo: 0,5%; viagens de bicicleta: 0,2%. A média nacional para as deslocações em vileta é 0,5%, enquanto a média europeia ronda os 7%.

É hoje necessário postular que a optimização dos volumes e intensidades de tráfego terão de se conjugar com as cidades enquanto centros de cultura e lazer, com qualidade de vida e horizontalidade de fruição do espaço público. A própria competitividade e produtividade, associadas ao “progresso”, e foram os paradigmas ideológicos que deram serventia a um planeamento urbano voltado para o automóvel, preterindo o usufruto do espaço por outros modos de locomoção. Hoje, devido à demonstração empírica cabal de que o uso e abuso do automóvel como sinónimo da mobilidade conduziu várias cidades europeias a sacrificar o próprio espaço público, são novamente os paradigmas da competitividade e produtividade a favorecer novo balanço entre as várias mobilidades. O que sucedeu, face ao fracasso do paradigma automóvel como modo único de deslocação urbana, foi talvez o fim de se considerar um acordo linear entre mais competitividade e produtividade significarem mais velocidade; mais velocidade significa, contudo, também mais engarrafamentos, ineficiência energética, conversão do espaço e o tempo pessoais em recursos escassos, sinistralidade e perda de autonomia individual e nacional por dependência de combustíveis fósseis. Por contraste, um regresso propositado a um paradigma em que a competitividade e a produtividade acomodem outros modos de deslocação suaves e os transportes públicos será aquele que favoreça uma escala humana no espaço público, relações de vizinhança e proximidade e oportunidades para exercer a cidadania de modo colectivo. Em suma, um urbanismo que admita a lentidão e que nela vê não a imposição de um limite natural mas a escolha deliberada de uma sociedade é um urbanismo que estará mais próximo das pessoas. Admitir a lentidão na nossa sociedade é também rejeitar a pressa que reconfigurou o espaço periurbano num retalho disperso de nós viários e fogos habitacionais e que tem estado paulatinamente a esvaziar os cascos históricos das nossas cidades.

A tarefa dos autarcas como agentes humanos responsáveis por escolhas de médio e longo prazo que afectam as respectivas comunidades deve por conseguinte ser ponderada de acordo com esta transição que se observa em numerosas cidades europeias e que corresponde à perspectiva de evitar um futuro em que a nossa dependência dos combustíveis fósseis se mantenha nos níveis actuais. Tenha-se ainda em conta a actual conjuntura económico-financeira que, pela sua durabilidade, parece ameaçar tornar-se não no período de excepção mas na própria regra dos nossos tempos. Acautelando previsões demagógicas ou apocalípticas, torna-se pois necessário abandonar a tentação de gravar o nosso nome na história humana através da construção de infra-estruturas rodoviárias ou imobiliárias cuja verdadeira utilidade fica por demonstrar, como é o caso, agora arreigadamente inculcado nos portugueses, das famigeradas parcerias público-privadas. Para lá destas tropelias financeiras e morais que afectaram o erário público, concentremo-nos nas características da afectação do espaço público ao automóvel: 1) alargamento de ruas, estradas e avenidas; 2) rectilinearidade dos percursos; 3) perda de espaço pedonal concomitante a ganhos para estacionamento e tráfego; 4) instalação de obras rodoviárias como túneis, pontes, nós, acessos, etc. 5) perda de escala humana na construção recente, o que acentua a dependência do automóvel, prolongando um círculo vicioso; 6) promoção da habitação nos subúrbios e arrabaldes e perda de população nas freguesias e no concelho central, o que origina possível perda de relevância política a longo prazo, por escoamento da população para esses locais. Todas estas transformações materiais da paisagem urbana, num contexto de carência de recursos, tendem a ser caracterizadas ainda pela sua inércia ou obduração: a inércia explica-se pelo facto de, uma vez instaladas, dificilmente tais estruturas deixarão de servir um qualquer propósito utilitário e funcional, ainda que o saibamos prejudicial no longo prazo; porque simplesmente não podemos demolir ou modificar uma obra da paisagem urbana tal como apagamos vários erros ortográficos com uma borracha do livro da nossa autobiografia colectiva; porque simplesmente não há dinheiro e porque não há ainda a consciência do seu papel mediador do modo como vivemos as cidades.

De maneira que uma vez instaladas, elas continuarão a espalhar a sua influência num raio desconhecido e a afectar os nossos estilos de vida de maneiras perniciosas e talvez invisíveis; outra maneira de o dizer é que quer queiramos quer não, e embora todo o meu discurso possa apontar noutro sentido, o automóvel estará entre nós durante muitos mais anos. Nós só podemos aspirar a um convívio mais sã entre ele e os restantes modos de mobilidade e minguar a sua influência nefasta na sociedade até níveis aceitáveis. Quais são esses níveis? O automóvel não é como um telemóvel ou um aspirador: não podemos todos tê-lo sem que os seus propósitos iniciais de melhoria da nossa qualidade de vida saiam frustrados. Generalizá-lo a todos não equivale a promover os valores democráticos, mas a subvertê-los. O uso generalizado do automóvel prejudica toda a sociedade; o uso generalizado dos transportes públicos e dos modos suaves, combinado com uma certa percentagem de uso particular do automóvel gera benefícios para todos. Trata-se e uma

meta bastante mais consentânea porquanto respeitar a liberdade individual sem que a liberdade dos outros saia malograda.

A esta meta correspondem potenciais iniciativas e possibilidades criativas ao nível do planeamento urbano e dos transportes que extravasam o corpo político e técnico de cada autarquia e alcançam o associativismo e a cidadania. Os habitantes de cada cidade e os grémios e colectivos são a cola social que religa um problema de abrangência regional à escala local e de vizinhança. Não obstante todos convivermos diariamente com as ditas infra-estruturas ou com os seus efeitos, muito há a fazer se queremos realmente viver em cidades diferentes, com maior qualidade de vida e autonomia e em que os problemas são sentidos e resolvidos por todos. É esse o sentido da política: discutir e habitar o comum. A cidadania e as iniciativas autárquicas devem por conseguinte complementar-se nas suas abordagens e mentalizarem-se que, não obstante a instalação de uma cultura ciclável nas cidades contar já com diversos estudos e publicações, estarão a inaugurar algo completamente novo pela simples razão de que cada cidade, pelas suas diferenças socioeconómicas, cultura, escalões etários e pelo seu carácter orográfico demonstrarem uma identidade e um carácter únicos. Daí a importância de uma abordagem participada por parte das diversas associações e clubes recreativos associados à bicicleta, porque, conhecendo o terreno, permitem afastar a ideia de que criar uma cidade mais ciclável se rege por leis universais ou pela contratação e assessoria exterior de um punhado de especialistas. O processo democrático de participação e diálogo com o poder é essencial para a própria criação dessa cultura porque constituirá uma aprendizagem mútua.

As medidas de instalação de uma cultura mais lenta, de escala local, de mobilidade suave, coadunam-se perfeitamente com uma conjuntura que não recomenda a concentração de elevadas somas em poucas infra-estruturas mas que, ao invés, favorece pequenas operações pouco avultadas que favoreçam outras opções de mobilidade e de vivência do espaço público enquanto retirando o protagonismo ao automóvel. Chamemos-lhes, pelo seu carácter local, concreto mas determinante, operações de acupuntura urbana. Tais medidas preconizam por exemplo, as seguintes operações:

- 1) pedonalização de ruas no centro histórico ou em bairros residenciais, favorecendo a concentração de pessoas e do comércio local, por contraste à sua evaporação ou concentração em grandes superfícies; tais zonas serão a curto-médio prazo revitalizadas e assemelhar-se-ão a ilhas de fruição, recuperando a função das praças, largos e galerias urbanas como ponto de encontro de cidadãos;

- 2) alargamento de passeios e de percursos pedonais na cidade, a par da sua arborização e instalação de mobiliário urbano, como bancos, mesas e quiosques que promovam a permanência de pessoas nas ruas, ao invés de as transformar num deserto; as ruas sem pessoas são artérias sem sangue: sem elas o tecido urbano gangrena e morre; a sinuosidade e o alargamento dos passeios, além de permitir acomodar agradavelmente mais pessoas e favorecer os encontros fortuitos entre elas, tem o papel de dificultar o exercício

da velocidade em meio urbano e mesmo do uso do automóvel, uma vez que retira espaço ao estacionamento de superfície e à retilinearidade dos percursos viários em que o abuso da velocidade é favorecido

3) Introdução de zonas 30 e medidas de acalmia de tráfego; esta estratégia pode ser interpretada como um caso particular do ponto 2); as medidas de acalmia de tráfego podem envolver de facto uma reafecção do espaço viário que será, em simultâneo, uma reafecção do espaço para os peões ou bicicletas; tais reestruturações poderão ocorrer em bairros residenciais ou nas avenidas, estradas e eixos de tráfego mais elevado, através da introdução de lombas, elevação de passadeiras, gincanas, instalação de pilaretes, mudança do pavimento de modo a induzir acusticamente a velocidade adequada, aumento das tarifas e dos períodos permitidos para o estacionamento, etc. O que está aqui subjacente, mais do que uma recomendação aos condutores de respeito por uma velocidade de 30km/h e de uma condução pautada pela atenção às redondezas, é o uso de várias tecnologias dissuasoras do uso do automóvel, e não tanto uma obediência consciente por parte dos condutores. O automóvel instalou-se no nosso quotidiano porque também criou as condições espaciais para a sua propagação através de várias gerações de urbanistas, engenheiros de tráfego e de uma enxurrada publicitária que banalizou todas as suas externalidades económicas negativas. Trata-se então de modificar progressivamente tais condições espaciais para que permitam uma coexistência mais pacífica entre os vários modos de mobilidade; destaque-se a decisão, também ela profundamente ética, que é redesenhar o espaço viário e ocupado pelo automóvel e o sistema de semaforização associado para aqueles peões que, pela sua fragilidade ou idade não conseguem regular a sua passagem pelo tempo de atravessamento instalado nas passadeiras e vêem-se forçados a estugar o passo, assustados, ou a ouvir buzinações;

4) instalação de mobiliário urbano que permita o estacionamento de bicicletas em condições de segurança e de outros aprestos que promovam a flexibilidade entre as várias tipologias de transportes públicos, expandindo o alcance da bicicleta para novas áreas; o transporte gratuito ou pouco onerado de bicicletas em comboios e autocarros é bem observado pelos seus utilizadores, que habilmente a articulam com esses transportes, como é o caso de escoras nos autocarros para bicicletas; no cômputo geral, o que caracteriza esta coordenação entre os vários modos de transporte é a elevada elasticidade e resiliência, dado que há mais variedade de modos para alguém aceder a um dado destino; ao invés, o que caracteriza uma mobilidade cimentada no automóvel é a rigidez das suas soluções problemáticas; 5) rede ciclável; a instalação de uma rede de ciclovias na cidade, a par da disponibilidade de uma rede de bicicletas de aluguer partilhado, não deve ser vista como a condição *sine qua non* para um aprofundamento e progressiva mudança para a mobilidade ciclável; há muitas benfeitorias que poderão ser implementadas e que preparam o aparecimento destas infra-estruturas, complementando-lhes a função, e que temos vindo a referir; tal como não são uma condição essencial, as ciclovias não são uma panaceia fácil e imediata; construí-las pode arriscar ser um pouco como construir auto-estradas ligando nenhures à terra de ninguém ou instalar postos de abastecimento de veículos eléctricos sem

que existam carros eléctricos; e no entanto, é indubitável que uma rede ciclável contribui para aumentar o número de utilizadores de bicicleta como meio de transporte; porque quem pedala nas avenidas, estradas e ruas, mesmo praticando uma condução defensiva e atenta que diminui fortemente os riscos de queda ou acidente, tem, amiúde, níveis de temeridade e condição física que não são partilhados pela maioria da população que, não usando a bicicleta, considera-a como um potencial meio de transporte a adoptar; isto é, uma rede de ciclovias segregadas poderá atrair aqueles indivíduos que, pela sua condição física ou níveis de percepção da segurança rodoviária, não possuem o conforto para pedalam a par de automóveis fumarentos e velozes. Se soubermos que qualquer rede ciclável dificilmente satisfará os percursos destes indivíduos, torna-se óbvio que são uma excelente ferramenta pedagógica para convidar às primeiras pedaladas e, aos poucos, a lançar o homem e a mulher comuns nas estradas e ruas que pelo seu tráfico rodoviário tenham até aí permanecido cerradas a passeios de bicicleta. É no entanto é importante evitar alguns erros de palmatória, como os seguintes: 5.1) instalação de ciclovias ao nível do passeio, o que convida aos conflitos entre peões e bicicletas; 5.2) instalação de ciclovias anexas a estradas cujo tráfico já é reduzido, em quantidade ou velocidade; 5.3) intersecções e cruzamentos mal desenhados ou passagens para o asfalto sem rampas.

Finalmente, e uma vez que a aceitação social da bicicleta como meio de transporte é sem dúvida alguma a melhor estratégia para ela não ser esquecida no longo prazo, é importante que as várias associações locais, em coordenação com a autarquia, promovam a bicicleta como meio de transporte em escolas e universidades. As camadas mais jovens, pela sua natureza, são mais sensíveis à inculcação de hábitos que mantemos como benéficos e mostram sobremaneira a sua criatividade e motivação para adoptarem soluções novas para os problemas que nos afligem. Se o saber não ocupa lugar, é contraditório que hoje as nossas escolas e universidades promovam nas suas imediações intensos engarrafamentos ou, no próprio espaço do seu *campus*, estacionamento automóvel; não podemos, se queremos ser coerentes, ensinar o respeito pelas liberdades alheias, a excelência do urbanismo ou da arquitectura e ao mesmo tempo nada fazermos para que essas práticas sejam instaladas nas nossas instituições de ensino. As escolas secundárias e as universidades, acolhendo jovens que nas mais das vezes estudam a expensas dos pais, poderiam poupar ainda mais nas poupanças de cada lar e ganharem em saúde e convivialidade se tiverem ao seu dispor a naturalidade do acesso a uma bicicleta tal como quem acede uma peça de vestuário.