

Planeamento urbano: ainda uma miragem...

Publicado no jornal "ABC Ambiente" nº 21

A cidade do Porto não tem sido construída a pensar no grande objectivo de melhorar a qualidade de vida dos seus cidadãos.

Em geral, o planeamento urbanístico da cidade está orientado para o aumento de receitas com a venda de terrenos para construção, pelo que betão tem ganho sistematicamente terreno em comparação com os espaços de lazer e descanso. Faltam estratégias sustentáveis em sectores como o dos transportes e resíduos, tendo a Câmara Municipal agido tardiamente ou com opções de fundo erradas.

Apontarei casos elucidativos do caminho que tem sido seguido:

Jardins do Palácio de Cristal

Um dos mais emblemáticos jardins do Porto está a perder a sua qualidade e identidade a um ritmo alucinante. Era até há algum tempo um espaço pouco urbanizado, apenas com o Pavilhão Rosa Mota e algumas pequenas construções, onde o verde se impunha com pujança.

Como é possível então que se construa um parque de estacionamento, que obrigou ao abate de vários e enormes plátanos, exactamente no coração do Porto e deste jardim magnífico?

Uma gestão urbanística correcta faz-se com a preservação, antes de mais, dos espaços verdes existentes. A sua destruição para dar lugar a um parque automóvel não pode ser sequer opção. Além do mais, o dispêndio de milhares de contos com o parque de estacionamento, numa zona lastimada pelo tráfego, só vem piorar esta situação ao estimular o uso do automóvel por via de um estacionamento facilitado.

Para agravar a situação, também se decidiu-se instalar a biblioteca Almeida Garrett nos jardins do Palácio. Novamente, é inadmissível usar terreno livre, não urbanizado, numa zona tão importante. **A biblioteca é fundamental, já devia existir há muito tempo, mas é lamentável que a Câmara do Porto não tenha encontrado um espaço com necessidade de se valorizar e que apresentasse menos inconvenientes para a construir.**

A existência de espaços verdes em cidades é especialmente importante porque:

- permitem actividades de lazer, descanso e descontração, o que é especialmente relevante nos dias de hoje em que o *stress* é tão comum;
- criam refúgios para um grande número de animais, incluindo várias aves, o que pode ser aproveitado para educação ambiental: por exemplo, para que as crianças conheçam minimamente a natureza e não apenas a obra humana convencional; também tornam a vida na cidade menos monótona e mais alegre;
- ao tornarem os espaços frescos, formam correntes de ar que facilitam a dispersão dos poluentes, absorvendo também alguns deles e assim reduzindo a poluição;
- em caso de chuvas intensas, o solo absorve grandes quantidades de água, prevenindo cheias e inundações; isto torna-se especialmente importante nos chamados "leitões de cheias", que actuam como tampão relativamente ao aumento do nível da água e protegem as margens;
- em geral, o verde na cidade (incluindo quintas agrícolas que são cada vez mais raras) representa um modelo actual de desenvolvimento mais sustentado em se privilegia a existência de uma certa ruralidade no núcleo urbano.

É de realçar, no entanto, o bom trabalho desempenhado em alguns jardins da cidade. Espero que o Parque da Cidade se prolongue até à costa e não seja atravessado por qualquer via.

A expansão do betão e a perda da qualidade de vida

São inúmeros os espaços potencialmente verdes, muitas vezes com árvores, que são aproveitados para fins urbanísticos. A paisagem urbana torna-se progressivamente mais monótona, igual, sem espaços únicos que fiquem na memória. Isto, repare-se, numa cidade que tem vindo a perder população para as suas cidades satélite, onde infelizmente se assiste ao mesmo fenómeno com intensidade superior.

A construção de estradas e empreendimentos em leitos de cheias constitui um grave erro ambiental. A impermeabilização destas zonas vai, em caso de cheia, agravar seriamente a sua intensidade, com todos os prejuízos que daí advêm.

Não se trata de tornar o verde intocável. Trata-se, sim, de exigir dos responsáveis autárquicos critérios sustentáveis e bem definidos que permitam avaliar se a construção de um empreendimento trás uma mais valia à cidade ou se, pelo contrário, vai originar uma perda de qualidade de vida dos seus habitantes. Claramente, isto não é feito. E as leis de ordenamento do território são suficientemente vagas para permitir que se prolongue a situação actual.

A troca de quê se permite a permanente perda de qualidade de vida dos residentes, se o grande objectivo de uma sociedade é exactamente o contrário?

Parque Oriental e zona da Campanhã

Era intenção da Câmara Municipal do Porto a construção do Parque Oriental, um grande parque na zona de Campanhã. A especulação imobiliária nesta zona faz-me duvidar se ainda existirá espaço para a sua construção. Que aconteceu então a este projecto?

A Câmara pretende valorizar e ordenar a zona da Campanhã, até hoje quase votada ao abandono. Esta é uma boa notícia, mas se o território vai ser ordenado então é preciso desde já assegurar a existência de espaços verdes e de lazer em quantidade. **Não são suficientes, nem adequados, os espaços verdes criados nos corredores das vias a serem abertas**, como a Av. 25 de Abril. Note-se que a população local vai aumentar significativamente devido às novas urbanizações planeadas.

Mobilidade no Porto? Mais vale ir a pé!

Ainda não se conhece uma verdadeira estratégia de transportes para o Porto. Com os níveis de poluição sempre a aumentar, a opção reside claramente nos transportes públicos. O metro será sem dúvida importante neste contexto, mas não substitui os autocarros, antes complementa-os.

Em cidades sustentáveis já se provou ser preferível a utilização exclusiva de transportes públicos nas zonas em que o trânsito é mais intenso, ou em que há património a salvaguardar. **Tudo o que é preciso é uma boa rede de transportes públicos e um adequado planeamento citadino. Depois disto, os utentes utilizá-los-ão com prazer, porque sabem que são eficientes.**

Mas opções estruturais tomadas vieram agravar a médio prazo o problema da mobilidade. A Câmara do Porto gastou milhares de contos com o sistema de gestão integrada do tráfego. No entanto, tal como aconteceu com a VCI, o que este sistema fez foi melhorar a situação numa fase inicial. As melhorias de tráfego criadas fomentam a aquisição de mais automóveis, e a mais valia que existia desaparece rapidamente. Quantias ainda superiores foram ou vão ser gastas em parques de estacionamento (Palácio de Cristal, Praça de Lisboa, Praça dos Poveiros, Alfândega, Praça Eng. Amaro da Costa [em frente ao Parque Itália], Praça do Infante D. Henrique, etc.). O mesmo acontece com os túneis, que parecem a

panaceia para os problemas de trânsito. Novamente, fomenta-se o aumento do tráfego e não se investe em alternativas, pelo que se trata de um péssimo emprego dos fundos. A construção da Casa da Música numa zona com um tráfego tão intenso como a Boavista só vem piorar esta situação.

Imagine-se só o que se poderia ter feito, com o mesmo investimento, em termos de corredores bus, corredores para bicicletas (totalmente inexistentes) e melhores equipamentos para os transportes públicos.

Trata-se de uma clara falta de visão estratégica, exactamente aquela que é exigida ao poder político.

É preciso não esquecer as consequências para a saúde: são inúmeros os poluentes emitidos e altamente perigosos, como partículas em suspensão, óxidos de enxofre e azoto, compostos orgânicos voláteis, ozono troposférico e MTBE. Segundo a Organização Mundial de Saúde, a contaminação atmosférica, originada principalmente pelo tráfego automóvel, é a responsável directa em toda a Europa por 25 milhões de casos de doenças respiratórias em crianças e por 32 mil mortes, em cada ano.

Os cursos de água desaparecidos

Numa cidade sustentável os seus cursos de água convivem com ela, são parte da paisagem. São zonas com enormes potencialidades de recreio, podendo funcionar como corredores verdes dentro da cidade e um refúgio para a biodiversidade. O que tem acontecido? Os cursos de água tem sido entubados. Foi o que aconteceu no Parque da Cidade, o que se está a fazer em Rio Tinto e em muitas outras ribeiras. Fundamentar estes crimes com base na poluição que apresentam é um absurdo. Esconder a poluição não a elimina, fomenta-a. Para quê fazê-lo, então, se o objectivo devia ser o de reduzir a poluição e recuperar estas zonas?

Gestão dos resíduos - ainda um dos maiores pontos negros

Para além dos problemas de poluição atmosférica já referidos, os problemas associados à gestão dos resíduos na cidade são gravíssimos. O Porto ainda não trata as suas águas residuais. Numa cidade com 300 000 habitantes, o impacto no meio receptor é enorme, apesar do grande caudal do rio Douro. **Parte deste problema tem resolução à vista, com a construção da estação de tratamento de águas residuais do Freixo, mas é inaceitável que não se tenham tomado medidas muito mais cedo.**

Seria importante lançar uma campanha que incentivasse a poupança de água e a adopção de medidas que permitam o aproveitamento da água da chuva em certos edifícios. Para garantir a qualidade da água de captação torna-se imprescindível proteger devidamente as bacias hidrográficas do Douro e Paiva. Infelizmente, porque não há redução do consumo, vai ser iniciada a construção de uma barragem no rio Paiva, destruindo paisagens deslumbrantes.

Uma boa parte dos resíduos sólidos serão incinerados na Lipor II, quando todo o conhecimento actual aponta para que os ciclos de vida dos produtos sejam fechados recorrendo preferencialmente à reutilização e reciclagem, depois de todo o esforço ter sido posto na prevenção da sua produção. Poucos são os incentivos para a implementação destas três prioridades. Note-se que aterrar os resíduos é extremamente caro. Logo, a redução da quantidade de resíduos produzidos é vantajosa do ponto de vista ambiental e económico.

Inclusão na Campanha Europeia de Cidades e Vilas Sustentáveis

Esta é a principal iniciativa a nível europeu relacionada com uma política sustentável, realizada ao nível local, e que está de acordo com o enunciado na Agenda 21, documento resultante da Conferência do Rio

de Janeiro em 1992. Para aderir a esta campanha (algumas cidades portuguesas já o fizeram), é necessário assinar a Carta de Aalborg e implementar o Plano de Acção de Lisboa.

É preciso mudar de mentalidade e olhar o território como algo verdadeiramente precioso. Trata-se, pelo exposto, de um dos grandes contributos para a melhoria da qualidade de vida. Por outro lado, do mau ordenamento resultam problemas tão graves como a delinquência, exclusão social, crime, ...

A opção a escolher é bem clara. De que esperamos?

© Nuno Quental - 3 de Junho de 2000