

# **A mobilidade e a vida nas cidades portuguesas**

Público, 17 de Março de 2003

A necessidade de interligar espaços e pessoas, contribuindo para a formação de um território uno, está na base da criação da complexa rede de transportes e vias de comunicação que hoje caracterizam o nosso país e, bem assim, todo o mundo. Um mapa suficientemente rigoroso irá revelar uma trama labiríntica destas vias, desde as mais pitorescas veredas até às inóspitas auto-estradas. Assim se compreende a reacção social comum de apoio a estas estruturas e, por outro lado, o enorme investimento que têm absorvido ao longo das duas últimas décadas, também em virtude de os sucessivos governos as associarem a um desenvolvimento económico cada vez mais próspero.

Contudo, mais do que factores de integração, muitas estradas tiveram o efeito precisamente oposto, fragmentando núcleos urbanos antes ligados de uma forma natural e contínua. Refiro-me, mais precisamente, às grandes vias urbanas. Apesar destas megaestruturas possuírem uma dimensão adaptada à escala inter-regional e nacional, situam-se em zonas de escala humana, do pormenor, do peão. Este é, pois, um paradoxo intrínseco de estradas como a VCI, que rasgou uma teia urbana consolidada e destruiu um valioso património histórico-cultural. Se quisermos uma analogia, é como passear um elefante numa loja de porcelanas. Mesmo assim, há quem considere que o prejuízo de romper e fragmentar a malha urbana e de lhe retirar aquilo que ela tem de mais precioso – o seu carácter humano, social e cultural – foi um mal menor quando comparado com o benefício em termos de mobilidade.

Nem este pretendo benefício, porém, está assegurado. Ele resulta de uma visão “pesada” do território e do desenvolvimento da sociedade, uma filosofia que preconiza a resolução dos problemas com a adição sistemática novas soluções destinadas a corrigir as falhas ou as consequências das anteriores. Na prática não se tratam de verdadeiras soluções, mas antes de uma fuga para a frente ou de uma incapacidade de descobrir as verdadeiras raízes dos problemas. Existe, pelo contrário, uma outra corrente, mais “leve” e ecológica, que requer uma quantidade substancialmente menor de recursos e procura minimizar a construção de novas infra-estruturas, apontando soluções que se adaptem melhor aos sistemas de que o território é composto.

Concretizando: a sempre prometida construção de mais e mais estradas, e de mais e mais pontes – com impactos ambientais fortíssimos –, é o maior incentivo que se pode dar ao automóvel individual. Se em 1992 por cada 1000 habitantes 205 possuíam este tipo de transporte, em 2000 o valor era já de 337, um crescimento de 13%. Actualmente, no Grande Porto, mais de metade das deslocações é realizada de automóvel, 70% dos quais não leva qualquer passageiro, ficando-se o transporte público colectivo por escassos 20%. As novas vias limitam-se a gerir a procura, ou seja, tentam desesperadamente responder à instabilidade do aumento do número de veículos em circulação, mas nunca o conseguem! Somem-se os milhares de horas que diariamente são perdidas em filas de trânsito e o resultado será o expoente máximo da ineficiência e do desperdício. Economizar recursos,

promover o contacto social e respeitar o ambiente requer o abandono desta política e uma opção determinada pelos meios de transporte colectivos, bem como um ordenamento do território que, entre outras preocupações, proíba a dispersão urbana e o seu crescimento em "mancha de óleo".

Infelizmente, os problemas não se ficam por aqui. As estradas e vulgares arruamentos citadinos são também, e numa medida totalmente inaceitável, palco da morte e do destroçar permanente de vidas. Morte motivada por condução sob o efeito do álcool, do excesso de velocidade, de manobras perigosas – enfim, de um sem número de violações continuadas ao código da estrada. Para esta situação calamitosa, apelidada já de "guerra civil", é preciso REPRESSÃO. Multas a doer, sem contemplações nem piedade. Porque não há qualquer motivo válido para aceitar ou desculpabilizar transgressões que põem directamente em causa a vida de outrem. A educação dos condutores é louvável e imperiosa, mas só terá efeitos a longo prazo. As vidas, essas, é que precisam de ser poupadas imediatamente! Por isso, sem farisaísmos, há que assumir uma política de forte repressão à condução perigosa e agilizar significativamente os meios para cobrar as coimas. Aparentemente, o Plano Nacional para a Segurança Rodoviária apresentado há cerca de duas semanas vai neste sentido, o que, finalmente, lança um raio de esperança entre tamanho desespero.

Mas é preciso mais. Portugal, como sabemos, lidera as estatísticas europeias de morte por atropelamento: só em 2001 morreram dentro de localidades 196 pessoas e ficaram gravemente feridas 974. Não basta, pois, esperar que os condutores circulem a velocidade moderada e respeitem as regras de trânsito. É necessário criar barreiras físicas que os obriguem a isso, como a instalação de lombas, especialmente perto das passadeiras, em zonas escolares e em grandes rectas; colocar semáforos sensíveis à velocidade; e construir pequenas rotundas em pontos estratégicos. O estacionamento sobre ou antes das passadeiras deve ser punido de forma exemplar e obrigar ao reboque imediato do veículo em transgressão; simultaneamente, as autoridades policiais deverão vigiar de perto o respeito pela prioridade aos peões e, naturalmente, autuar sem complacência os prevaricadores. É preciso também encontrar soluções imaginativas: nalguns locais, os passeios podem estender-se naturalmente de um lado ao outro das ruas, evitando barreiras para os peões (sobretudo para deficientes) mas criando um desnível que os automóveis terão de vencer. Não queria, contudo, deixar de sublinhar a quota-parte de culpa que os peões têm em muitos acidentes.

A cidade tem de estar perfeitamente adaptada ao meio de locomoção por excelência que é andar a pé. Para que volte a ser possível caminhar com tranquilidade e segurança – como, de resto, nunca devia ter deixado de acontecer.

Nuno Quental  
Eng. do Ambiente  
nquental@mail.esb.ucp.pt

12 de Março de 2002