

SMART/CITIES

CIDADES SUSTENTÁVEIS

#27

www.smart-cities.pt
Abr/Mai/Jun 2020
Trimestral

5€



PÓS-PANDEMIA: UMA NOVA ERA URBANA?

Com as ruas vazias, o período de confinamento mostrou-se uma oportunidade para repensar o espaço urbano. O futuro poderá trazer uma disrupção na vida cidadina como a conhecemos: mais tecnologias, alavancadas pela chegada do 5G, e um desenho urbano que reivindica espaço aos carros para permitir o distanciamento físico de peões e ciclistas.

INOVAÇÃO À BOLEIA DO 5G

2020 é o ano do arranque oficial do 5G na Europa. Irá mesmo acontecer e o que isso significa para as cidades?

MOBILIDADE URBANA

Enquanto prepararam o desconfinamento, muitas cidades estudam como adequar a mobilidade aos novos tempos.

COMPRAR INOVAÇÃO

São ainda muitas as barreiras às compras públicas de inovação em Portugal, mas o caminho está a ser feito.

EM DESTAQUE AVEIRO | AZAMBUJA | CASCAIS | CIM BEIRA BAIXA | MAIA | OEIRAS

Urgente: planos de mobilidade e urbanismo Covid para a resiliência das cidades

O mundo nunca mais será o mesmo depois da Covid-19 e as políticas de mobilidade urbana vão ser fundamentais nesta nova equação do futuro das cidades.

PAULA TELES*

Acredito na versão de que o planeta nos obrigou a parar para termos a consciência de que tinha atingido o seu limite! Senão, vejamos: em Veneza, as águas tornaram-se límpidas e os peixes voltaram à cidade de água; no Porto, os patos apareceram nas ruas e ouvem-se, agora, os passarinhos em todos os bairros. Diríamos que até o sol tem brilhado mais. Dados mostram que o maior número de registos de mortes por Covid-19 coincidem com as cidades mais poluídas. Segundo vários especialistas, esta pandemia não vai desaparecer para já. Poderá, até, ter um novo ciclo mais forte no inverno e há quem diga que vamos ter de viver em permanentes pandemias, de outras origens e formas.

Neste momento, em Portugal, depois de quase dois meses de confinamento, preparamos gradualmente o retorno às nossas atividades e, conseqüentemente, ao espaço público. E esse regresso está a ser estudado detalhadamente, e bem, pelos nossos governantes, que, tentam ao máximo encontrar métodos para que possamos fazer esse regresso sem pôr em causa o esforço pessoal e económico destes meses em casa.

Sabemos que, do ponto de vista dos espaços interiores, públicos ou privados, tais como serviços, comércio e restauração, equipamentos escolares, sociais, culturais ou desportivos, indústria e transportes públicos, já não faltam manuais de recomendações para os responsáveis prepararem o desconfinamento. De resto, acabou de sair, no dia 30 de Abril, a Resolução do Conselho de Ministros 33-C/2020, que esclarece todas as medidas obrigatórias a serem implementadas. Mas há uma questão que me preocupa muito: onde estão as orientações estratégicas de desconfinamento para as vilas e cidades portuguesas? Onde está a cartilha geral para que, cada uma das nossas cidades, na sua diferenciação territorial, social e urbanística e, face à pressão da mobilidade que vinham a sentir antes da Covid-19, possam ter os *guidelines* do Estado para elaborar os seus planos?!...

Ou será que vão abrir essas enormes infraestruturas que são o chão das cidades – ruas, avenidas e praças –, palco de inúmeros modos de mobilidade, sem nenhum planeamento?!...

Sabemos que vamos ter de fazer deslocações em carro, em transporte público, a pé ou de bicicleta e não há planos estratégicos para o distanciamento social? Ou vamos passar a andar cada um no seu automóvel? Seria um retrocesso civilizacional!...

Recordo que as taxas de motorização em Portugal já eram elevadíssimas, das mais altas da Europa, na ordem dos 60% na utilização do veículo privado. Que durante as últimas duas décadas, muito se investiu, embora ainda com pouco sucesso, na inversão do abuso do automóvel, justificados por dois motivos essenciais: em primeiro lugar, o espaço da cidade que já se tornava exíguo; em segundo, porque os problemas ambientais do nosso planeta começavam a marcar a agenda política mundial, pelos efeitos nefastos para a saúde pública.

Entretanto, do nada, surge esta pandemia. As cidades à escala global fecharam-se em poucas semanas, como se de um filme se tratasse. Os carros ficaram nas garagens, os comboios nas estações e até os aviões deixaram de voar. As pessoas isolaram-se em casa. Tudo, mas tudo, parou. E o mundo, que estava num tempo de hipermobilidades associado aos novos estilos de vida dos cidadãos modernos, com padrões de mobilidade mega dinâmicos, variáveis não por década, como nos forneciam os dados do INE, nem por ano, mas por estação, dificultando a vida a todos os especialistas da mobilidade urbana, de repente, parou!

E agora? Não fazemos nada? As cidades abrem dentro de momentos e não aproveitamos alguma reflexão e estudos já desenvolvidos ao nível do Planeamento da Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) para implementar de imediato algumas medidas, mesmo que sob a forma de ensaio? Várias cidades têm vindo nas últimas semanas a demonstrar medidas muito eficazes, baseadas na probabilidade de contágio de uma pessoa infetada com covid-19 e o seu impacto nos utilizadores do modo de transporte. Todas elas seguem esta tese. Quem se deslocar de automóvel com ocupantes terá 100% de risco de contágio. Se for de transporte público com passageiros, o risco baixa para 32%. Mas se se deslocar a pé ou de bicicleta, guardando as distâncias sociais, o risco de contágio passará para 0%. Ou seja, a apos-



* Engenheira civil, especialista em mobilidade, MPT



© Marco Iacobucci/Shutterstock

ta nos modos suaves é a grande aposta neste momento e, mesmo assim, recomendando a segurança de 2 metros e o uso de máscara.

Milão, Madrid, Paris, Berlim, Tóquio, Nova Iorque, Vancouver e tantas outras cidades estão a implementar quilómetros de “corredores sanitários” com distanciamento de segurança, incentivando a que as curtas deslocações possam ser efetuadas a pé ou de bicicleta, ao mesmo tempo que estudam modelos de distanciamento e higienização para se apostar ainda mais nos transportes públicos.

São medidas simples as apontadas, aproveitando os diversos canais de asfalto que eram dedicados aos automóveis, transformando-os em ciclovias, em corredores BUS/BRT ou de emergência e, ainda, ampliando os passeios. Estas áreas são segregadas por pinturas, mobiliário urbano ou simplesmente sinalização temporária como cones ou outro tipo de balizadores.

Desenham-se, ainda, novos lugares de estadia, ampliam-se as praças e os lugares de vivência urbana. Tudo com soluções de acupuntura urbana e com medidas resultantes de Planos Estratégicos de Mobilidade e Urbanismo Covid-19 para estes próximos meses.

Somos o único país da Europa que não desenvolveu o PMUS em todos os municípios como foi recomendado. Em Portugal, poucos são os municípios que têm vindo a fazer este caminho. Mas o tempo tem evidenciado que estes têm tido muito mais sucesso nas políticas de mobilidade e na qualidade de vida dos cidadãos. E que hoje estarão muito mais preparados para o tempo pós-Covid-19!

Entendo que os municípios que já têm os PMUS os devem colocar de imediato no terreno, pois estará em causa a implementação das medidas mais prioritárias já elencadas nesses planos. Os que não os têm que os façam e rapidamente, evitando medidas avulso, não articuladas e, por vezes, mesmo com resultados contraditórios. Estes novos PMUS terão de ter duas velocidades de medidas: as ime-

diatas, face a esta pandemia; e as de médio e longo prazo, mais estratégicas, continuando o caminho que se estava a trilhar no desenho de territórios mais sustentáveis e mais saudáveis.

Porém, fica a certeza de que nesta complexa nova equação nem tudo se resolverá no processo de mobilidade. Teremos de atuar com uma nova governância. É a altura para se tomar outras medidas necessárias para a redução das cadeias de deslocação. Também os picos de saturação, as chamadas horas de ponta, terão de ser aplanadas, através de um esforço coletivo. Uma nova política nos horários de trabalho terá de ser adotada e o teletrabalho, quando possível, poderá passar a ser uma realidade ao mesmo tempo que o urbanismo terá de ter uma visão mais holística da cidade, enquanto espaço de cidadania, invertendo as tendências de décadas, na construção de periferias monofuncionais e investindo, agora, num modo mais eficiente de habitar e viver os lugares. Terá de integrar atividades comerciais e de serviços nos bairros, e investir no desenho de praças e parques verdes de proximidade.

Teremos de reconstruir cidades. Recuperar o edificado numa tendência crescente para a residência em detrimento de uma utilização desmesurada do turismo como estava a acontecer.

Diria que desenhar os territórios numa escala mais humana e de vizinhança, com uma arquitetura também mais adaptada à vida na habitação e atenta à natureza, associada a uma mobilidade mais suave e ecológica, onde as tecnologias, a segurança, os dados e os sistemas de informação geográfica passarão a ter papéis transversais relevantíssimos na gestão da cidade, serão os enormes desafios das cidades do futuro em que só o planeamento urbano concertado com o planeamento da mobilidade poderá resolver.

Aproveitar esta crise para tomar decisões transformadoras na construção de cidades mais resilientes será o caminho. Haja vontade política! sc