

**A cidade e a
mobilidade**
**Um novo paradigma
de interpretação
e de acção na cidade**

Ideias de fundo

É um reconhecimento crescentemente consensual, o de nos encontrarmos hoje no dealbar de um importante novo paradigma de desenvolvimento da humanidade. Em termos muito estruturais, o terceiro grande paradigma, depois do longo período de consolidação clássica (da invenção da agricultura, que forjou as primeiras cidades, até ao século XVIII), e depois da transformadora era industrial (que as metropolizou). Na verdade, as 'máquinas a vapor' de hoje, ou as variáveis definidoras das novas mais-valias - económicas, mas também relacionais, sociais e ambientais - já não se encontram nos espaços e nas lógicas de produção e de regulação massificadas e normativo-generalistas. E, mesmo assim, estamos ainda no início desta nova e fascinante, mas também inquietante, era. Muito haverá ainda para compreender. E mais ainda para fazer.

Alguns dos nossos melhores pensadores chamam a este período de turbulência, como a Revolução Urbana. Em primeiro lugar, porque é nos territórios das novas polis - como quase sempre, aliás - que as transformações mais se manifestam. Mas em segundo lugar, porque os espaços urbanos tornam-se definidores quase absolutos dos próprios capitais, das estruturas e dos anseios de (r)evolução. Melhor ou pior - tal depende cada vez mais das capacidades de cada cidade - dirigimo-nos para uma 'nova condição urbana', para diferentes formas de percepção, de interpretação, de produção e de dinâmica quotidiana nos espaços urbanos. E nos espaços urbanizados, o que é bem distinto.

Poderemos apontar quatro pontos centrais de enfoques urbanos face a este novo paradigma:

- a) A Ecologia Urbana: na sustentabilidade da cidade; na cidade como ecossistema; na visão por sistemas e por redes; nos habitats; na ecologia social.
- b) A Economia, a Sociedade e a Cultura Urbana: nas novas cadeias de valor; nas novas redes económicas por modulação; nas novas redes informacionais e comunicacionais; no papel-chave da inovação, da criatividade e do conhecimento (são estas as novas máquinas a vapor); na cidadania como base da comunidade (ao contrário do paradigma anterior, em que a comunidade era a base da cidadania).

João Seixas.

Economista e geógrafo urbano. Doutorado pela Universidade Autónoma de Barcelona em Geografia Urbana e pelo ISCTE em Sociologia do Território.

Professor e consultor nas áreas das ciências urbanas, em Lisboa e em Barcelona.

Membro do CET/ISCTE, coordenador de projectos de desenvolvimento e de revitalização urbana.

Exerce ainda diversa actividade cívica no âmbito da qualificação das cidades e da sua governação.

- c) O (novo) Urbanismo e Planeamento Urbano: na valorização, precisamente, dos princípios, das dinâmicas e dos capitais mais vitais para a ecologia, a sociedade e a economia do novo século.
- d) A Governação Urbana: na necessidade de novas estruturas políticas de interpretação, de administração e de acção pública sobre as cidades.

Não obstante o passo da mudança, não deixam de permanecer, no entanto, alguns sempre eternos princípios e valores essenciais para a cidade e para o cosmopolitismo. E a interpretação e acção sobre as questões da mobilidade urbana - assim como para outras dimensões-chave da cidade - devem decerto basear-se na conjugação entre estes princípios eternos da cidade, e as novas realidades.

Listemos uma proposta de exposição destes princípios e valores urbanos:

1. Em primeiro lugar - e seguindo uma proposta de João Ferrão - os três grandes valores na cidade: O princípio da Democracia; o princípio da Paisagem; o princípio da Abertura. Princípios estes sustentadores de um quadro constitucional global, que se poderá definir como o 'Direito à Cidade' (de que falam importantes nomes como Henri Lefébvre ou Jordi Borja).
2. Em segundo lugar, o entendimento claro da Polis como conjugação umbilical da Urbs (o físico, o ambiente) com a Civitas (a socio-política e a cultura).
3. Em terceiro lugar, e nesse sentido, o entendimento dinâmico - bem mais do que estático - da maturação de uma cidade. Na verdade, tal como um ecossistema. A cidade é, sobretudo, uma permanente construção física e social. Deve assim atender-se, sobretudo, às fontes de energia urbana, aos ritmos e às dinâmicas da cidade. Aos espaços-tempo e aos espaços de intermediação para as oportunidades, as identidades, as charneiras, as relações.
4. Em quarto lugar, valorizando os elementos que incentivam os ritmos: a diferença, a heterogeneidade, a diversidade. E ainda - na igual valorização ecológica - a densidade e o policentrismo.
5. Em quinto lugar, valorizando a mobilidade - com base nos princípios, de modo a permitir o direito aos encontros, às oportunidades, às paisagens. E, assim, à própria liberdade.

A governação da mobilidade na cidade

Formulemos algumas perguntas em torno da mobilidade urbana para a cidade de hoje:

- > Quais os factores que influenciam decisivamente a mobilidade urbana?
- > Quais as variáveis-chave para a boa mobilidade urbana?
- > Que aceitação social e cultural nos novos paradigmas de mobilidade?
- > Que intervenções possíveis, a desenvolver desde logo?



Em Portugal, têm-se realizado vultosos investimentos nas estruturas de transportes, nas décadas mais recentes. Não obstante, temos cometido muitos erros. O nosso país parece andar quase sempre demasiado atrasado face às exigências dos tempos. Na verdade, denota-se uma grande diferença de tratamento - e de investimento - entre mobilidade e transportes. De forma simples, porque em Portugal a cidade - ou seja, os princípios, os valores e os direitos da cidade e do cidadão - continua não estar, quase nunca, nos lugares cimeiros das agendas políticas. Ainda hoje. Na verdade, ao reconhecimento crescentemente consensual do novo paradigma urbano - de que falámos logo no início deste texto - não corresponde ainda um igual reconhecimento da necessidade de profundas transformações nas nossas formas de planeamento e de actuação sobre as nossas cidades.

Lisboa tem sido, infelizmente, um bom exemplo destes desfasamentos. E assim nos encontramos hoje, grupos desencontrados de pessoas e de actividades, dispersos pelo território e pagando elevados custos (em recursos diversos) pelo território e sociedade que produzimos. Vivendo numa democracia, mas afinal pouco sabendo sustentar os princípios mais essenciais da própria polis.

Não sendo especialistas em mobilidade, e em pleno período de tão importantes mutações - conjugação que pode deixar qualquer raciocínio estratégico numa posição consideravelmente frágil - arriscar-nos-emos, não obstante, a propor algumas perspectivas de discussão, para uma possível política de mobilidade urbana.

Em primeiro plano, linhas de sustentação dos princípios globais da cidade:

- a) A assumpção de base dos princípios gerais da cidade - incluindo as diversas dimensões do chamado 'Direito à Cidade'. Instrumentalmente, numa carta de valores da cidade;
- b) Tal implicando, por sua vez, a assumpção de um novo lugar da cidade, na própria epistemologia socio-política da nossa sociedade;
- c) Um entendimento mais sistémico e mais integrado da cidade. E, nesse sentido, uma relação mais permanente entre o Sistema-Cidade e o Sistema-Governação da Cidade;
- d) Uma estrutura de Governação, precisamente, que permita a plena responsabilização e acção pública diferenciada mas subsidiária nas três

escalas da cidade: a metropolitana, a municipal, a local. Na primeira, uma governação que qualifique um equilibrado policentrismo, por um lado pelos valores da ecologia, e por outro lado pelos valores da densidade, da diversidade e da complexidade. Na segunda, uma governação que entenda a cidade como um todo mas integrada nas suas diferentes redes endógenas e exógenas. Na terceira uma governação que permita a qualificação da mobilidade quotidiana, da proximidade e da atenção à pequena escala;

- e) Uma cultura de governação que sobreleve mais as prioridades políticas nas pessoas, nas actividades e nos ambientes urbanos, do que as lógicas de investimentos selectivos e parcelares. Ou seja, mais vincada nos objectivos do que nos meios. As prioridades deverão ser colocadas nas óptimas da procura - ou seja, nas pessoas e nas suas redes de mobilidade sobre os territórios - e não tanto nas da oferta;
- f) Uma qualificação dos fluxos de proximidade sócio-cultural, pela participação cívica, pela informação, pela educação e pelo conhecimento. Fomentando assim o valor mais elevado do cosmopolitismo: a cidadania.

Em segundo plano, linhas políticas e programáticas no sentido da mobilidade plena para a cidade do novo paradigma:

1. Uma visão sistémica das Políticas de Mobilidade, por sua vez integrada na Política Global de Cidade. Uma visão sistémica, que estruture: habitat, em lugar de habitação; estruturas ecológicas, em lugar de espaços verdes; redes de sociabilidade, em lugar de espaços públicos; políticas de inovação, de parceria e de redes de desenvolvimento, em lugar de empresas; estruturas e redes de identidade, em lugar de património. E, nesse sentido, redes de mobilidade em lugar de transportes.
2. O entendimento da forma e da função, no planeamento e na regulação dos usos do solo da cidade, como variáveis estruturantes para o enquadramento da mobilidade. Nesse sentido, haverá que pugnar pela cidade não dispersa, mais policêntrica, cujas centralidades detenham uma considerável densidade, multifuncionalidade e complexidade. Promovendo assim, nos diferentes centros, uma política de densificação selectiva - precisamente, em redor dos pontos de maior mobilidade colectiva. Há assim que controlar, absolutamente, o crescimento

urbanístico - o que implica, decerto, a maior das alterações nos nossos paradigmas de desenvolvimento. Estamos ainda em posição de o fazer, evidentemente.

3. A promoção de um urbanismo de Proximidade, proporcionando excelentes redes de mobilidade quotidiana para uma população com procuras múltiplas, mas igualmente em sério envelhecimento, e ainda face a uma população crescentemente de origem imigrante.
4. Colocando a ampla disponibilidade e a excelência dos transportes colectivos como prioridade absoluta das gestão política da mobilidade.
5. Aplicando nas estruturas de fiscalidade e de regulação, os custos e os proveitos sociais da mobilidade privada e colectiva. Perspectiva que obriga, por sua vez, a mais atentas formas de contabilização dos custos e dos proveitos da mobilidade - e das rentabilidades sociais respectivas. Um exemplo significativo poderá ser uma taxaço fortemente progressiva a partir do segundo automóvel, via impostos de rendimento familiar.
6. Transformar as estruturas de circulação internas à cidade, detendo a coragem para, a par com as políticas de consolidação urbana e de qualificação de transportes colectivos, eliminar da paisagem urbana as vias excessivamente rápidas. Transformando-as e potenciando-as como novos eixos de qualificação das vivências. Só em Lisboa os exemplos são diversos: o eixo Norte-Sul, a segunda circular, etc.
7. Provir a administração de uma pró-actividade no desenvolvimento dos programas e das ideias. Pela sua própria natureza, a mobilidade deve ser uma área propiciadora de uma elevada flexibilidade e criatividade - e não de grande rigidez. Muito nomeadamente, repetimos, em contextos de importantes mutações;
8. Estruturar a governança nas políticas de mobilidade: colocando a obrigatoriedade dos diferentes operadores de cada sistema urbano (públicos e privados) em cooperarem e em se estruturarem através de políticas partilhadas e de órgãos mais integrados, planeadores e coordenadores.
9. Sustentando um cosmopolitismo político-social e cultural: pelo planeamento estratégico, pela disseminação de informação e de conhecimento, pela mais ampla participação pública.

