

Infohabitar, Ano VIII, n.º 409

AUTOS E HOMENS I

António Baptista Coelho

A razão de ser deste texto tem a ver, mais directamente, com um estimulante desafio do colega José Dias, que trabalha há muitos anos em Macau, relativamente a questões, hoje em dia fundamentais, no que se refere à ligação entre automóveis e homens, e que foram apenas apontadas em alguns dos últimos artigos da série “habitar e viver melhor”.

Importa aqui chamar a atenção para o texto do Arq.º José Dias, que é editado em simultâneo com este mesmo pequeno artigo e que serviu de base a boa parte das reflexões que se seguem; é também oportuno referir que a temática naturalmente não se esgota nestas reflexões e mesmo nesta pequena série de artigos; e, finalmente, importa registar a longa experiência do colega José Dias tanto em termos de ordenamento urbano como nas amplas áreas do habitar e da habitação de interesse social.

Comecemos então com algumas ideias esquecidas, como as de futurísticas soluções de carros voadores, que deixavam o solo livre para o peão, e com outras ideias que, aparentemente, terão dado resultados menos bons ou até muito negativos, como é o caso da separação, mais ou menos, radical de tipos de tráfego, associada, quase por regra, ao modernismo.

E, já agora, lembremo-nos, estrategicamente, de sequências e quadros que todos conhecemos no âmbito de cascos históricos e/ou envelhecidos de zonas urbanas, ambientes estes em que, funcional e visualmente, por regra e com excepção de zonas intensamente intervencionadas, o veículo automóvel privado “convive” com o peão.

Sabemos, naturalmente, estar a entrar em área tão ampla como complexa e

vamos conhecendo, cada vez mais as nossas próprias limitações, mas estamos aqui defendidos por se tratar de uma primeira e relativamente “informal” reflexão sobre o tema, realizada aliás na sequência das palavras que, sobre esta matéria, foram escritas pelo colega José Dias.



Fig. 03

E assim é que poderemos apontar que o tal futuro dos carros voadores não o chegou a ser, e mesmo actualmente ele é sistematicamente trocado por uma prospectiva marcada por necessárias condições de redensificação estratégica e pelo sublinhar dos mais variados tipos de soluções ecologicamente mais sustentadas, e portanto fundadas seja em transportes públicos verdadeiramente adequados e vitalizadores da urbe, seja em modos de deslocação “suaves”, em que a pedonalidade é, ou deveria ser, evidentemente “central” e estruturadora, associando-se com naturalidade e funcionalidade, seja aos referidos transportes colectivos, seja a uma vital redescoberta convivial do espaço público e de uso público.

Deixemos para outras reflexões a derivação importante sobre os riscos graves de não se avançar urgente e intensamente neste sentido de uma renovada pedonalidade funcionalmente bem apoiada e potencialmente convivial, e continuemos a pensar mais um pouco neste nosso presente/futuro sem ficções mais ou menos científicas, pelo menos no quadro da cidade, visto que no quadro

doméstico o mundo do virtual e as novas redes de comunicação criaram e estão a criar uma realidade com excelentes capacidades, mas ainda assim com evidentes riscos de um relativo esvaziamento da vida pública e convivial.

Abordemos então, tangencial e pontualmente, as “ficções/concretizadas” do modernismo ao nível urbano, aproveitando, designadamente, como referência o exemplo mais puro de tais realizações em Portugal, que é o pequeno bairro de Olivais-Norte/Encarnação, e podemos sobre esta matéria apontar que, por lá, peões e veículos convivem com expressiva agradabilidade e funcionalidade própria e mútuas, e sendo que, cumulativamente, a própria imagem urbana e natural que lá é produzida e vivida, e onde pontua, expressivamente, um protagonista verde urbano, se caracteriza por uma forte harmonia global entre edifícios, “verdes”, veículos estacionados e circulando e peões usando o exterior público.

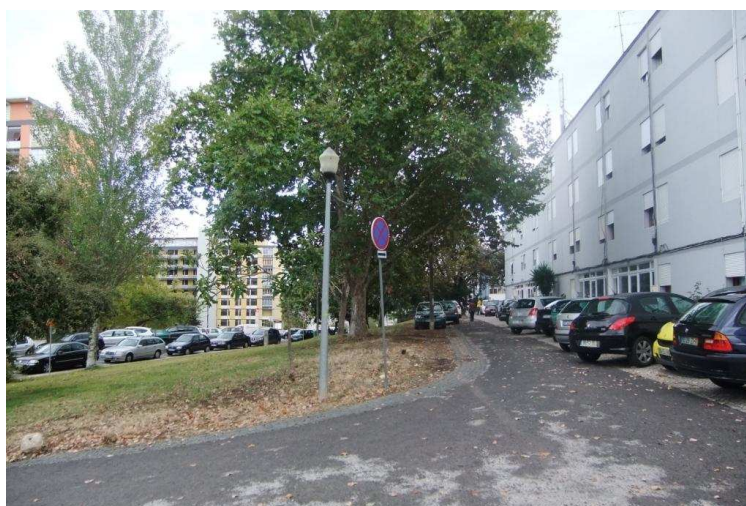


Fig. 04

Quanto às soluções “super-separadas” entre tipos de tráfego, diferenciados e mesmo “discriminados” (termo que aqui se usa com um certo sentido crítico em termos de separação abrupta e frequentemente infuncional) por níveis físicos distintos, elas terão pouca expressão em Portugal. Foram tentadas algumas experiências em Chelas, que tiveram muito pouco sucesso, mas em diversos locais do resto da Europa e dos países do norte do continente, diversas soluções foram desenvolvidas, com diversas misturas funcionais e “ambientais”, que mereceriam, hoje em dia, uma releitura cuidadosa, não só pelo interesse e carácter urbano e residencial específicos embebidos em muitos desses casos, como também pelo interesse e pela utilidade que eventuais soluções desse tipo,

ou com aspectos afins, poderão vir a ter nas referidas soluções redensificadas, que estão hoje em dia em (re)análise.

Falou-se, assim, muito pontualmente, de uma ficção urbana não cumprida e de uma modernidade em parte potencialmente resgatável e útil, a propósito de um quadro urbano em que “autos e homens” são obrigados a conviver e deveriam viver bem, uns e outros (considerando os autos como “extensões” dos seus condutores, naturalmente).

Mas importa aqui lembrar e comentar, minimamente, um outro quadro de vida urbana, antes de reflectirmos um pouco de forma mais geral sobre esta relação de hoje entre “autos e homens”, e esse quadro é o da cidade histórica ou “velha”, marcado por ruas marcadas pelo homem e onde este circula hoje em dia entre autos, entre lancis, entre diversos pavimentos e entre os mais diversos obstáculos, mas onde se continua a sentir talvez em casa.



Fig. 05

E aqui importa lembrar soluções em que se procurou e conseguiu “acalmar” a vida citadina que invadia brutalmente tais bairros e zonas urbanas, devolvendo-se a quem aí mora, um mínimo da tal calma, um mínimo/máximo de um redescoberto ordenamento pormenorizado e de “novas” e fundamentais funcionalidades, limpando-se muitos desses mais diversos obstáculos e “ruídos”,

mas guardando-se ainda uma parte significativa e importante de um certo bulício urbano e/ou de um certo sentido de se pertencer mais do que a um edifício, a um pedaço de espaço urbano onde se vive; e a um pedaço de espaço urbano, frequentemente, orgânico, por vezes lúdico e sempre muito único na sua constituição.

Falámos, assim, da ficção não cumprida, do modernismo resgatado e da cidade velha funcionalmente harmonizada, em termos da relação entre “autos e homens”, e ficarão para outros textos os comentários aos infindáveis espaços de periferias “áridas”, sem coesão e sem carácter. E vamos terminar este primeiro exercício de reflexão sobre o tema pensando, um pouco, na razão de tantas vezes fugirmos de fotografar os autos quando passeamos e na cidade.

Trata-se de elementos estranhos a uma paisagem urbana mais perene em termos de espaço construído e/ou mais humanizada em termos da própria presença do homem. Trata-se de uma presença de elementos funcionais com uma escala que ultrapassa expressivamente a escala humana e, que por vezes, a “esmaga”, quando, por exemplo, os automóveis são carrinhas com o tamanho de antigas camionetas.

Trata-se de uma relação entre autos e homens feita na contiguidade das casas habitadas mas onde, basicamente, o homem está sempre fisicamente exposto e desprotegido - numa situação que é tanto mais crítica quanto maiores e mais rápidos os autos e mais velhos ou mais novos os homens.

Trata-se de uma outra verdade em termos de paisagem urbana, que não tem de ser negativa, mas que é bem distinta daquela que caracteriza a natureza do espaço urbano feito de edifícios, espaços públicos e verde urbano, e que está associada a toda uma extensa colecção de elementos associados - sinais horizontais e verticais, regras de conduta, etc. -, marcados por aspectos essencialmente funcionais, quando o quadro residencial e urbano em que trabalhamos tem muitos outros sentidos, designadamente, afectivos e qualitativos.



Fig.06

E trata-se, afinal, de uma realidade própria funcional e imagética cujo exercício adequado se liga a um esquema dito urbano, mas basicamente suburbano, feito para se circular de auto e para se viver a dita “cidade” de auto, o que é basicamente muito pouco compatível com a vivência de um espaço urbano feito para ser vivido devagar e a pé.

Tudo isto gera um significativo potencial de insegurança, de incompatibilidade funcional e de dissonância visual entre espaços para autos e espaços para homens, numa relação crítica, ruidosa e com variados tipos de atritos, que será tanto mais problemática quanto mais contido for o espaço, ou quanto mais “humanizado” ele for em termos de uma sua desejada caracterização global.



Fig. 07

Mas evidentemente que há caminhos e soluções de harmonização e de compatibilidade, mas podemos considerar que, tendencialmente, a ideia é sempre fazer fluir melhor os autos e muito menos frequentemente fazer viver melhor os homens peões, em termos de continuidades de percursos, ausência de obstáculos, apoios funcionais e sequências significativamente tão funcionais como atraentes; e deixem-nos desabafar que agora até nos passeios que eram largos e desimpedidos, temos por vezes de olhar para não corrermos o risco de sermos agredidos por ciclistas; e aqui nada há contra o fomento da circulação de bicicletas, que é claramente essencial sob diversos aspectos, há sim a constatação de que muito pouco se faz, por regra, no apoio à fundamental movimentação pedonal, aquela que é, julga-se, o sangue capilar do espaço urbano.

Globalmente falámos de autos e homens, mas antes de se concluir esta primeira reflexão, devemos apontar que nada nos move contra o auto, que não acreditamos que o auto seja “inimigo público”, só o será se deixarmos que assim aconteça, e que conhecemos muitas situações de excelente relação entre autos e homens em quadros urbanos e residenciais adequadamente integrados em termos funcionais e visuais, mas não tenhamos dúvida de que estas situações têm de ser devidamente concebidas e geridas, caso contrário irá imperar a lei do mais forte.

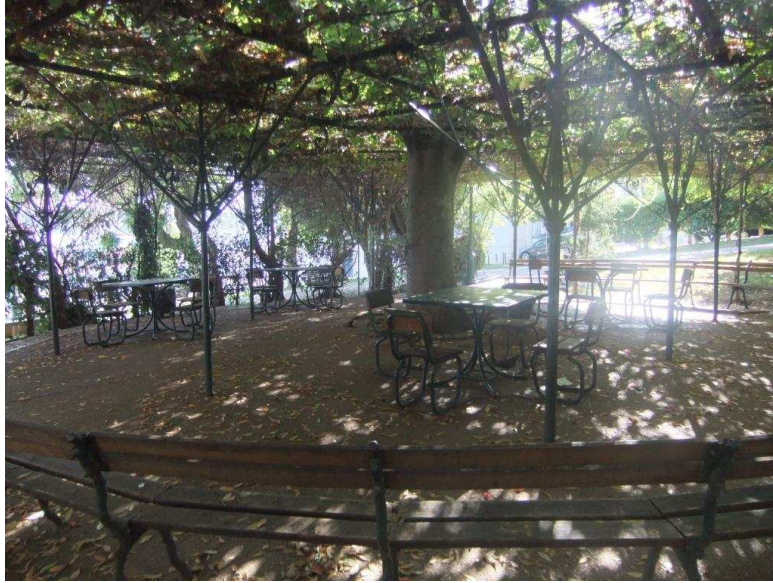


Fig. 08

E nesta fundamental e pormenorizada concepção do espaço urbano caracterizadamente residencial, marcada pela harmonização da relação entre autos e homens, há que privilegiar o elo mais fraco, os homens e neles especificamente as crianças e os idosos, e há um lugar muito especial para o protagonismo do verde urbano e da própria natureza, mais global, no estabelecimento e na consolidação de um “jogo” urbano tão eficaz como humanizado, direccionado para a essencial dinamização de uma vivência intensa do exterior.

Mas estas - e outras - serão matérias a comentar e desenvolver em próximos artigos desta série.

Infohabitar a Revista do Grupo Habitar

Um texto de José Dias e o artigo Autos e Homens I

Editor: António Baptista Coelho

Edição de José Baptista Coelho

Lisboa, Encarnação - Olivais Norte

Infohabitar, Ano VIII, n.º 409, 28 Setembro 2012

Etiquetas: [autos e cidade](#), [autos e homens](#), [José Dias](#), [o automóvel o peão](#), [os carros na cidade](#), [urbanismo de pormenor](#)