

Cidades Impossíveis

Texto de Ricardo Moreira

Visivelmente irritado, Carlos Moedas gritava na Assembleia Municipal de Lisboa contra o Bloco: “nunca um Presidente da Câmara teve de explicar tanto uma ciclovia”. O destempero do autarca da direita, a enorme manifestação que existiu um dia depois da sua tomada de posse e todo o debate na campanha eleitoral sobre a ciclovia da Avenida Almirante Reis são anúncio de um novo conflito, porque é também nas ruas das cidades que se defende o clima e o nosso bem-estar.

Esse conflito está a acontecer por todo o mundo e há cidades que, fazendo o óbvio, parece que estão a fazer o impossível. Essas cidades que estão a empurrar os limites do que pensávamos possível, dão-nos pistas do futuro que queremos para as nossas cidades.

É nas cidades que se decide muito sobre o futuro do clima: apesar de representarem apenas 2% da superfície da Terra, as cidades consomem 78% da energia produzida e são responsáveis por mais de 60% dos gases de efeito estufa. Para além disso, estima-se que, em 2050, sete em cada dez pessoas vivam em cidades e só se forem densas e complexas são inclusivas e eficientes.

Os temas da mobilidade e da habitação são dois bons exemplos do debate sobre o urbanismo que precisamos para responder à crise climática.

Nos últimos cem anos, a indústria automóvel e dos combustíveis vendeu-nos que só havia uma maneira de nos movermos: com carros. Durante mais de 70 anos confiámos em engenheiros de trânsito que nos diziam: claro que só se resolve o engarrafamento com mais vias, mais estradas, mais alcatrão. “One more lane will fix it” era o adágio, e hoje as cidades têm a maioria do espaço público dedicado aos carros.

Portugal tem uma situação particularmente dependente dos automóveis, sendo o único país europeu em que a rede de autoestradas ultrapassa a ferroviária e com uma situação tão grave na qualidade do ar que a própria Comissão Europeia processou o país pela baixa qualidade do ar em Lisboa e no Porto.

Lisboa é um caso paradigmático: todos os dias entram na cidade 380 mil carros, tantos quanto o número de habitantes, a que se juntam os automóveis dos residentes, fazendo com que circulem 500 mil carros na capital todos os dias. A consequência é uma cidade sem mobilidade, onde a poluição envenena o ar e o espaço público está todo dedicado aos automóveis, entre estradas e estacionamento.

Mas há cidades que estão a tentar outro caminho.

Em Barcelona estão a avançar as Superillas, uma ideia com mais de 30 anos, proposta pelo antigo diretor da Agência de Ecologia Urbana de Barcelona Salvador Rueda, e que agora começa a redesenhar a cidade. A ideia é simples: a lógica de planeamento do espaço público e da mobilidade inverte-se, dando prioridade primeiro aos peões e às bicicletas, depois aos transportes públicos e só depois ao automóvel individual. O resultado são bairros que não são atravessados por trânsito, com mais parques infantis e jardins, menos ruído, menos poluição, mais comércio de rua e até menos trânsito.

Em Paris a mobilidade também está a mudar: a partir de 2024 todo o tráfego não essencial vai ser retirado da cidade, reduzindo 50% das viagens que hoje são feitas, e a partir de 2030 nenhum veículo movido a combustíveis fósseis poderá circular. Já Oslo, Milão, Estocolmo e Londres estão a avançar com taxas de congestionamento, impedindo a entrada livre às zonas centrais e reconvertendo o espaço público das estradas e estacionamento para ciclovias ou aumento dos passeios.

No Luxemburgo, desde há dois anos, todos os transportes públicos são gratuitos. Vivem no Estado cerca de 600 mil pessoas, mas todos os dias entram no país 200 mil pessoas para trabalhar vindas da França, da Alemanha e da Bélgica. Por isso, apesar de ser pequeno, o Luxemburgo tem uma das piores taxas de engarrafamento da Europa e as pessoas passam 33 horas por ano em engarrafamentos. Os transportes públicos gratuitos estão a ter um forte impacto na mudança dos modos de mobilidade, mas só são realmente eficazes se forem complementados com medidas de restrição à utilização do automóvel.

A habitação é outra das questões essenciais, até porque se as pessoas viverem longe das cidades onde trabalham os movimentos pendulares aumentam. É também na habitação acessível que se determinam as emissões e o consumo de

energia.

Berlim é uma cidade onde 85% das pessoas arrendam casas, mas faltam 330 mil casas e os preços da habitação têm estado a subir desconsoladamente nos últimos anos. Por isso, a cidade decidiu avançar com um conjunto de medidas para travar o aumento de preços. As rendas são reguladas e as subidas têm um travão anual, há uma renda máxima definida, foram criadas áreas de conservação social e a cidade mantém-se como uma das que mais habitação pública tem. A cidade ainda tentou um congelamento das rendas durante 5 anos, mas o Tribunal Constitucional determinou que a medida era irregular.

Viena é outra das cidades com um programa de habitação pública interessante, com quase cem anos. Desde o início do séc. XX que a cidade tem dado prioridade a casas de alta qualidade a preços acessíveis para as classes médias, com o município a gerir diretamente mais de 25% do total de habitações e a controlar as rendas de uma fatia equivalente do mercado. O resultado é que as rendas da cidade, mesmo nos empreendimentos privados, têm-se mantido historicamente baixas.

Fica claro que não precisamos de inventar a roda, basta copiar bons exemplos e fazê-los avançar nas nossas cidades para começar o caminho de combate às alterações climáticas. Aliás, as soluções para o clima são também as que melhoram a vida das pessoas. Uma transição climática justa é a única forma de salvarmos a humanidade, mas é também a forma de termos cidades mais inclusivas. Não há cidades impossíveis.