

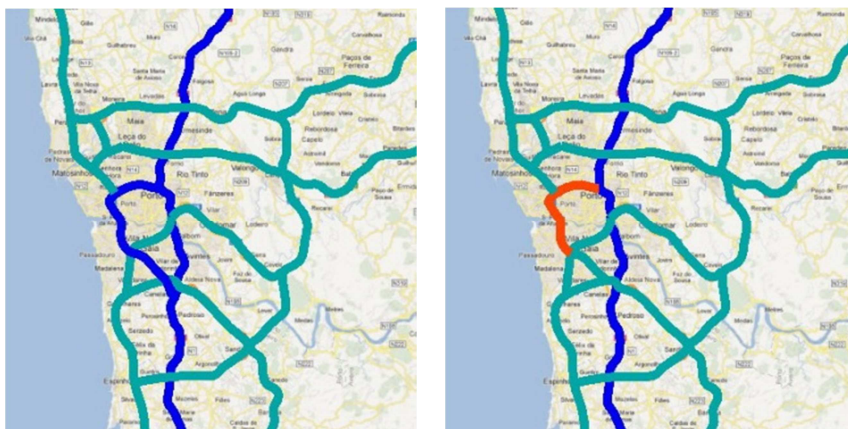
ESPAÇO PÚBLICO – Sistemas viários

As cidades portuguesas têm sido desenhadas hoje em dia, principalmente para os automóveis e com uma preocupação eminentemente rodoviária. Raras são as pequenas cidades onde não tem uma via circular externa, nenhuma não deixa de estar pejada por rotundas mirabolantes. Pior do que isso, não se consegue hoje desenhar uma simples via, que não venham através de pareceres técnicos impor uma porção de regras rodoviárias, onde todo o espaço público não fique pejado com sinalização, pintura, semáforos e outros artefactos. São por isso os desenhadores urbanos dos nossos dias, essa categoria de profissionais que se intitulam de Engenheiros de Vias e de Comunicações. Estes profissionais podem perceber de trânsito, contagem de automóveis, tempos, taludes, raios de curvatura e manobras, declives e bermas, mas nada percebem do que se compõe o desenho urbano.

Projecta-se e constroem-se vias rodoviárias dentro da cidade e esquecem-se com regularidade que a cidade não deveria ter vias mas sim becos, ruas e avenidas. O desenho do trânsito nas nossas cidades são um belo exemplo de que a distância mínima entre dois pontos é uma sucessão de curvas e contracurvas, sinais luminosos sem sentido, ruas seguidas com o mesmo sentido que terminam muitas vezes com sentidos opostos e um sem número de devaneios rodoviários que nos obrigam a gastar mais tempo e mais gasolina.

É urgente repensar o trânsito da cidade para que este deixe de ter uma lógica intrincada de percursos e volte a ter uma função prática e funcional, faça-se um exemplo de percurso entre dois pontos Leste/Oeste, Norte/Sul e facilmente se percebe que a falta de lógica é apenas comparável com a explicação que por vezes temos que dar a alguém quando indicamos uma qualquer direcção a tomar. Mas é mais do que tudo fundamental alterar os conceitos de fluxos que outrora atribuíram à cidade o conceito de centro e que hoje os repelem. Contudo isto deveria ser feito com “ruas” e não com as “rodovias”.

O Porto é hoje uma cidade cortada em duas com uma auto-estrada que a sectiona ao meio, a VCI deveria por isso ser transformada, parte no Porto e parte em Gaia, numa avenida urbana.

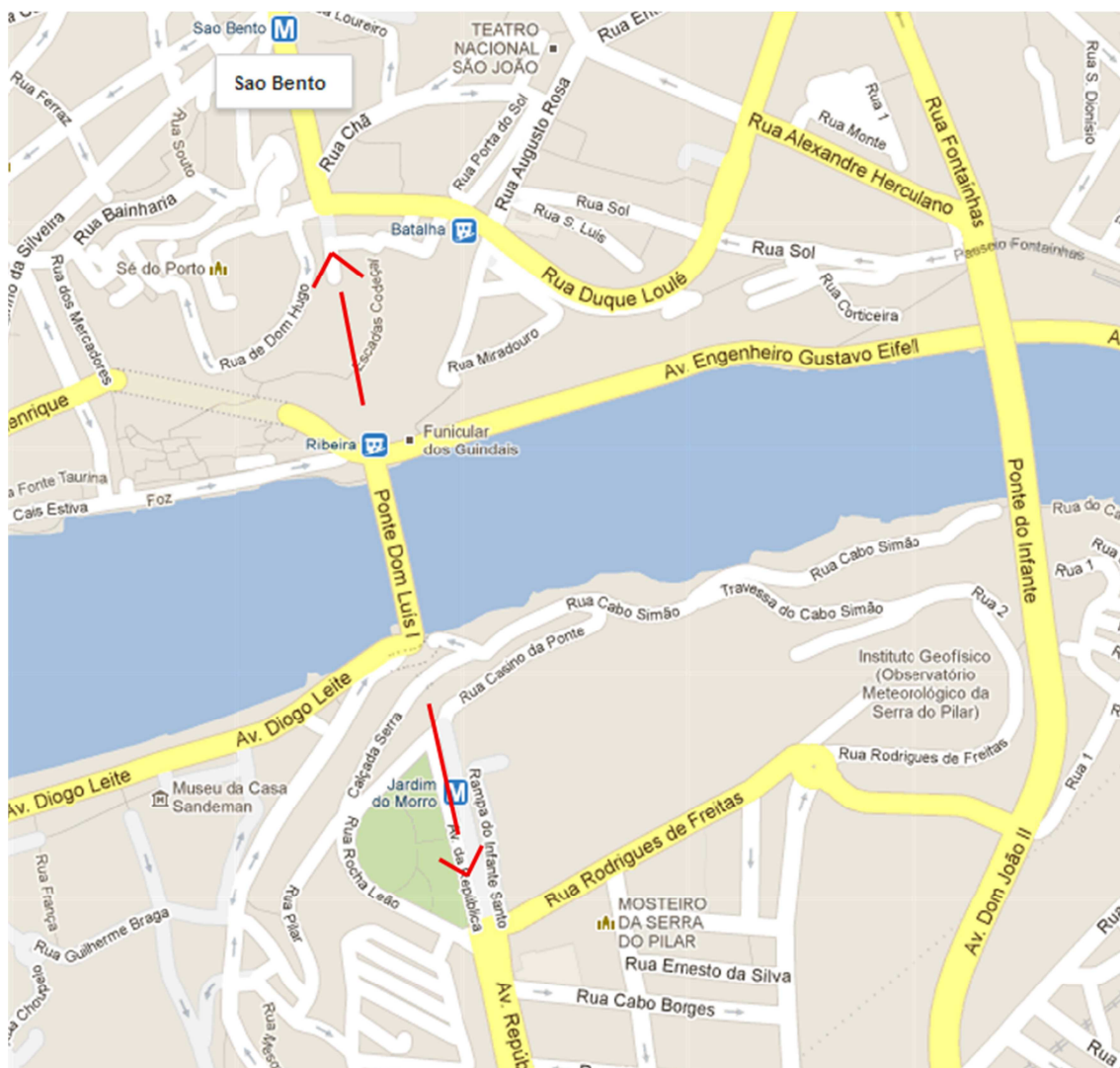


A auto-estrada, sem a VCI assinalada a vermelho no esquema acima e abaixo, manteria todas as suas ligações às principais vias rodoviárias e garantiria ainda o atravessamento da cidade pelo lado nascente. Não tem é qualquer sentido misturar o calibre de uma via rodoviária num perfil de auto-estrada com a circulação local da cidade. O resultado prático é bem visível pela ruptura que esta via cria com a cidade, com a qual não é possível manter uma relação urbana e que actualmente até emparedada com barreiras acústicas se encontra. A tentativa de fazer a sua requalificação não passa pela ideia de a tapar como já se sugeriu, até porque os custos seriam demasiado elevados, mas passa sobretudo de a redesenhar com um perfil de avenida, com separador central, arborização e com cruzamentos urbanos. Abrir este espaço à cidade é permitir retirar um verdadeiro muro da vergonha que separa a cidade.



Outo conceito que deveria ser revisto é a ligação histórica e natural entre o centro do Porto e o centro de Gaia. A introdução do Metro pela ponte D. Luis fez com que esta ligação se deixasse de fazer o que acarretou a degradação natural entre as duas avenidas em ambas as cidades. Do lado do Porto o projecto de reconversão da Avenida, teimosamente aguarda há 45 anos que um dia a Câmara do Porto o desenvolva, entretanto vai definhando, do lado de Gaia a Avenida da República passou a apresentar uma degradação contínua pela sua falta de uso.

Restabelecer esta ligação e possibilitar a ligação destes dois centros é básico e fundamental, sendo perfeitamente compatível com a própria ligação do metro. Bastaria que este pudesse conviver, como também é o caso noutras partes da cidade com a circulação automóvel. O contrário é que tem demonstrado que não é a melhor solução.



Entenda-se que o sentido da introdução do trânsito entre os centros corresponde apenas ao do trânsito local, com perfil de arruamentos urbanos, com poucas faixas, passeios e arborização, nada que se entenda como perfis rodoviários.

Não sou de opinião que uma cidade se converta em zona pedonal, porque cada vez mais somos compostos por cabeça tronco e rodas e porque todas as actividades urbanas tem que ter a possibilidade de acesso e de transporte ou outras que são asseguradas pelo trânsito automóvel. Muitas zonas pedonais quando implementadas acabam com as relações vivenciais da cidade, apenas porque perdem uso e circulação. A introdução das zonas pedonais deveria apenas ser feito em algumas áreas com características próprias, como poderia ser o caso do centro histórico. Dentro de uma cidade a circulação automóvel é a circulação das pessoas, haverá forçosamente é que saber interpretar o calibre das vias e deixar de entender que via automóvel é uma via rodoviária.

Contudo e relativamente ao conceito apresentado do desenvolvimento de um trânsito local para este centro histórico, fisicamente dimensionado para esse fim, ou seja com ruas estreitas e passeios largos,

poder-se-ia também defender exactamente o oposto, isto é, declarar toda a zona histórica como zona pedonal e estendê-la ao início da marginal de Gaia, interligando este com o tabuleiro superior da ponte D. Luis. Nesta situação a ligação do tabuleiro superior manter-se-ia como está, mas haveria então de alterar todo o conceito do espaço público do centro histórico, devolvendo as ruas às pessoas, criando praças e tentando dar-lhe a animação de um verdadeiro centro histórico.

Esta situação que seria mais racional, deveria contudo apenas ser praticada após uma reabilitação de grande parte deste centro histórico, articulada com recolocação de algumas linhas do antigo eléctrico e após a construção de uma travessia alternativa ao tabuleiro inferior da ponte.