

MOBILIDADE



As cidades de 15 minutos

O teletrabalho encurtou as distâncias percorridas e 'fixou' as pessoas nos seus bairros. **Ter tudo num raio de 15 minutos a pé ou de bicicleta** é o novo objetivo de várias cidades

Textos **RAQUEL ALBUQUERQUE**Ilustração **PAULO BUCHINHO**

A distância que vai de casa até ao trabalho, à escola, ao supermercado ou ao ginásio explica o tempo passado todos os dias dentro dos transportes. Essa mobilidade, feita de automóvel na maioria das vezes, é um dos grandes problemas das cidades. À procura de uma solução, Carlos Moreno, urbanista e professor na Universidade Sorbonne, quis saber por que razão as pessoas passam o equivalente a um dia de trabalho por semana em deslocações e percebeu que as cidades estão totalmente segmentadas: vive-se numa zona, trabalha-se noutra e fazem-se as compras algures entre as duas. Se tivéssemos tudo o que é essencial a uma distância de um quarto de hora a pé ou de bicicleta, ganhava-se tempo e sustentabilidade, concluiu o investigador. E assim nasceram as ‘cidades de 15 minutos’, um novo conceito urbano que está a ser implementado em Paris e ao qual a experiência de confinamento veio dar ainda mais sentido nos últimos meses.

“A melhor mobilidade é mais reduzida, opcional, descarbonizada, feita a pé ou de bicicleta. Para isso é preciso que as pessoas tenham ao seu alcance as funções essenciais: habitação, trabalho, aquisição de bens, saúde, educação e distração. Mas nas cidades modernas há uma separação espacial dessas funções”, explica ao Expresso Carlos Moreno, investigador franco-colombiano e autor do conceito das ‘cidades de um quarto de hora’.

Uma cidade de 15 minutos tem de garantir aos moradores acesso a supermercados, mercearias, cuidados de saúde e espaços verdes a uma curta distância. E o mercado de habitação deve ser suficientemente flexível para que as pessoas consigam viver perto do local onde trabalham. Ou, então, tem de existir uma aposta no teletrabalho. E foi precisamente esta a razão que levou o conceito a saltar do papel para o mundo real nos últimos meses, como consequência da pandemia. O teletrabalho encurtou as distâncias percorridas, o confinamento fixou as pessoas nos seus bairros e a ideia de poder ter tudo ao alcance sem ter

de ir para longe de casa despertou a atenção de autarcas, promotores imobiliários e urbanistas nos cinco continentes. “O teletrabalho mudou completamente a forma como se encara a mobilidade. O ritmo de vida desacelerou”, frisa o professor.

Para que as cidades consigam oferecer mais serviços a uma curta distância é preciso criarem espaços multifuncionais. Por exemplo, abrindo as escolas à população durante o fim de semana como espaço de lazer ou para atividades culturais, como já se faz em Paris ou em certas cidades holandesas. Ou então fechando ruas ao trânsito, para que possam ser usadas para circulação pedonal durante o dia, mesmo que à noite sirvam para estacionamento. Em Nova Iorque, ao sábado e domingo, muitas escolas públicas autorizam bancas de comida e mercados de fruta no recreio ou parque de estacionamento. “Mais do que construir novos edifícios, é preciso

rever todos os espaços existentes para saber como é que podem ser melhor utilizados”, sugere, lembrando que muitos destes edifícios estão vazios 65% do tempo. “É preciso que os autarcas ou responsáveis das áreas metropolitanas mudem de política nas cidades.” Além de Paris, também Milão, Barcelona, Londres, Edimburgo, Utreque, Copenhaga ou Malmö estão a apostar neste modelo.

Aldeias nas cidades

Em vários bairros da cidade de Lisboa já se vive numa lógica semelhante, com acesso a habitação, emprego, comércio, cultura, saúde e espaços verdes. “Lisboa é uma grande candidata a ser uma cidade de 15 minutos se continuar numa lógica de teletrabalho. Tem estado a ser feito um esforço nesse sentido, como, por exemplo, com o programa de ter uma praça em cada bairro”, aponta Filipe Moura, especialista em mobilidade e professor do Instituto Superior Técnico. Também a cidade do Porto tem apostado nesta ideia: no final do mês passado, Carlos Moreno reuniu-se no Porto com o presidente da câmara, Rui Moreira. E o novo Plano Diretor Municipal da cidade já se baseia neste conceito.

O problema em conseguir ter estas cidades de 15 minutos está sobretudo nas particularidades do mercado de habitação na sociedade portuguesa. “As pessoas têm muito pouca mobilidade em relação à escolha e mudança de casa. O problema é maior nas cidades abrangidas por incentivos à aquisição de habitação, como aconteceu nos anos 90, porque limitou muito a mudança de casa”, aponta Filipe Moura.

Quanto mais acessível e flexível o mercado de arrendamento for, mais facilidade têm as pessoas de mudar de casa e aproximar-se dos seus trabalhos ou das escolas dos filhos. “Uma cidade que torne o mercado de arrendamento muito rígido vai pagar esse custo numa maior dependência dos transportes”, alerta Filipe Moura. A par do problema com a habitação, que piorou significativamente nos últimos anos em resultado do aumento das rendas devido ao alojamento local, está também a construção de escritórios fora das cidades. Foram criadas “ilhas”, sem comércio nem habitação à volta e onde só se consegue chegar de carro. “Portanto, tudo isto aconteceu na lógica contrária a este conceito”, conclui o especialista.

Apostar neste conceito de proximidade ajudaria a criar “aldeias nas cidades”, defende o geógrafo Jorge Macaísta Malheiros. E isso permitiria revitalizar os bairros, reduzir o uso do automóvel e ganhar o tempo que se perde nos transportes. “Contribuiria também para recuperar sentido de vizinhança, comunidade e entreatajuda”, defende o professor no Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa.

Ainda assim, aplicar este modelo em Portugal requer cuidado, para que não se acentuem desigualdades, alerta o especialista. “A cidade não é um espaço onde os grupos sociais se distribuem aleatoriamente. Há zonas onde vivem grupos com mais vantagens, com habitação de maior qualidade, melhor espaço público e maior oferta de recursos. E há outros espaços onde as condições são piores”, explica. “Uma cidade que recupere o sentido de vizinhança, solidariedade de bairro e seja amiga do ambiente é ótima. Mas sem se transformar num conjunto de

aldeias modernas, porque isso faria com que perdesse todo o seu sentido.”

ralbuquerque@expresso.impresa.pt

Paris, Milão, Barcelona, Londres ou Copenhaga estão a apostar no novo modelo de urbanismo. Lisboa e Porto são fortes candidatos

Carlos Moreno
Urbanista em Paris

“Perdemos um dia por semana em transportes”

Carlos Moreno é professor na Universidade Sorbonne, em Paris, e desenvolveu o conceito das cidades de 15 minutos, que a autarca parisiense, Anne Hidalgo, está a implementar. Aos 61 anos, o investigador franco-colombiano viu a pandemia de covid-19 despertar a atenção para o urbanismo de proximidade em vários pontos do mundo.

■ Como desenvolveu o conceito das cidades de 15 minutos?

■ A mobilidade tem um contributo muito importante nas emissões de Co2. Se queremos diminuir essas emissões, é preciso mudar a mobilidade. Só que há uma distância que separa as pessoas das atividades essenciais, e isso obriga-as a passarem duas ou três horas por dia nos transportes, o que ao fim de uma semana significa um dia de trabalho perdido. Há uma separação espacial das funções urbanas, e as cidades tornaram-se locais de segmentação e de segregação social e económica. A melhor mobilidade é aquela que é mais reduzida, opcional, descarbonizada, a pé ou de bicicleta. Para isso, é preciso que as pessoas tenham ao seu alcance as funções essenciais: habitação, trabalho, aquisição de bens, saúde, educação e distração. Se tivermos tudo num percurso de 15 minutos

a pé ou de bicicleta, seremos mais sustentáveis e ganhamos o tempo que perdemos nos transportes. Ganha-se qualidade de vida nestas cidades de proximidade.

■ A maioria das pessoas não vive a 15 minutos do trabalho. Como é que se lida com essa realidade?

■ Quando comecei a desenvolver esta ideia, muita gente dizia que era muito interessante, em teoria, mas utópica, porque o trabalho nunca estaria a 15 minutos das pessoas. Depois, veio a pandemia de covid-19, e as pessoas foram para teletrabalho. Claro que trabalhar a partir de casa não é possível para todos, mas há muitas funções que o permitem. O teletrabalho mudou completamente a forma como se encara a mobilidade, e as cidades de 15 minutos tornaram-se mais reais. O ritmo de vida desacelerou, as pessoas começaram a ter mais tempo, descobriram o comércio local e os jardins. Em poucas semanas, a covid-19 fez este conceito rodar o mundo, atraindo a atenção de autarcas, promotores imobiliários ou construtores. Tornou-se claro que é possível ter outra forma de vida na cidade que não seja neste modelo moderno onde os automóveis se apropriaram do espaço.

■ Uma das suas sugestões é ter espaços multifuncionais nestas cidades. Pode explicar melhor?

■ As cidades na Europa são muito antigas, e os edifícios existentes são usados para funções muito precisas: uma escola para ensinar, um restaurante para comer, um pavilhão para fazer desporto, o edifício da Câmara para questões administrativas... Todos estes metros quadrados são usados só numa parte do dia e estão livres durante 65% do tempo. Mais do que construir novos edifícios, é preciso rever todos os espaços existentes nas cidades para saber como é que podem ser mais bem utilizados. Uma escola só está aberta uma parte do dia e pode ser usada, ao final da tarde ou ao fim de semana, para atividades culturais, como já acontece em algumas cidades dos Países Baixos.