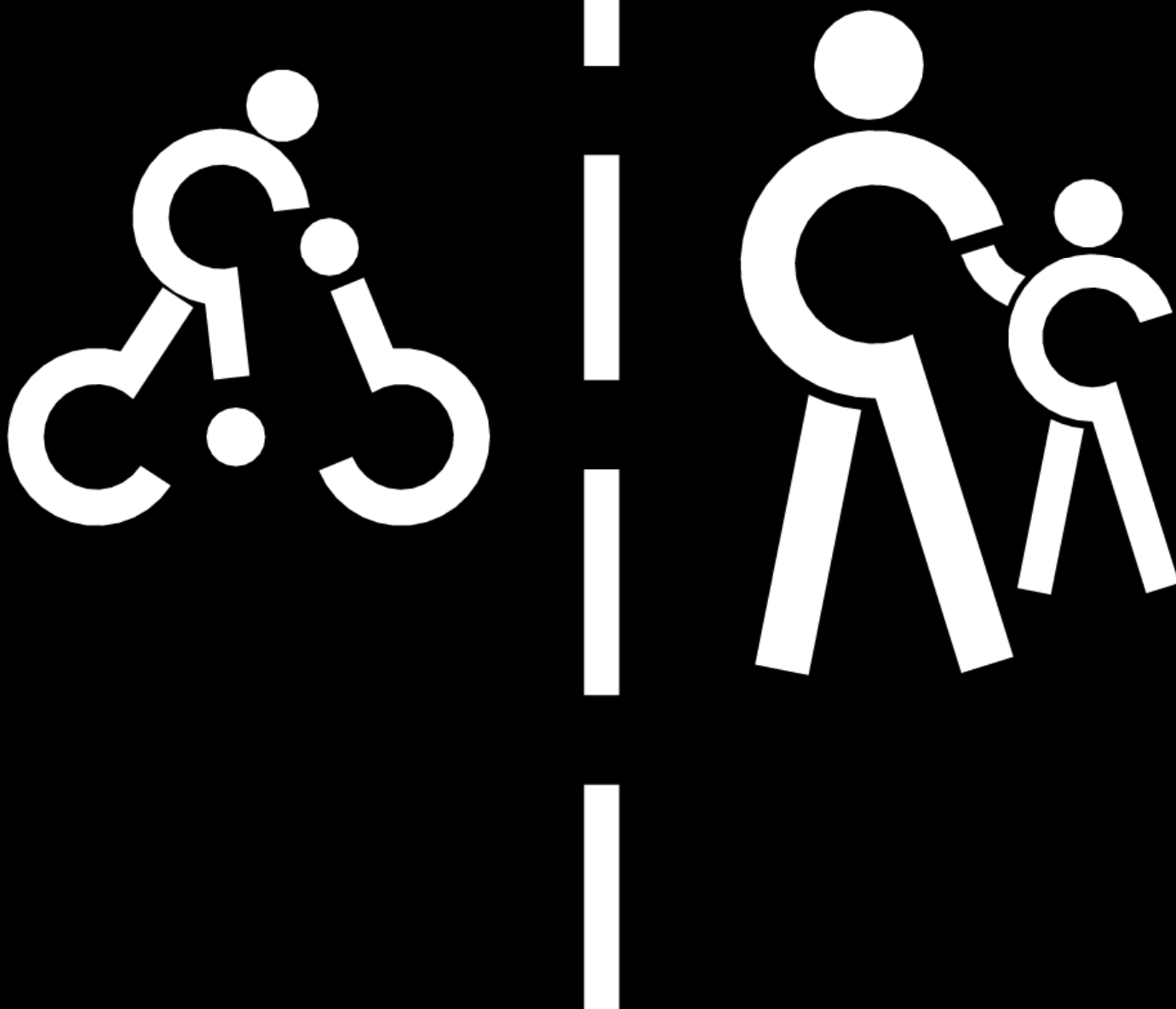


UM MARGINAL NA MARGINAL

PROPOSTA PARA MELHORIAS NO CONCELHO



T I A G O A N D R A D E S A N T O S
R . D^a FILIPA DE LENCASTRE N^o-12 , 1^o DT - 2780-054-OEIRAS-PORTUGAL

1 INTRODUÇÃO

É com surpresa e tristeza que quase mensalmente oiço os resultados de estudos Europeus que colocam o nosso país sempre na cauda da Europa. Poluição, obesidade, desemprego, etc., vivemos num país que não tem vergonha da sua situação e nada faz para a mudar. Evitamos as comparações por serem humilhantes e não aproveitamos as notícias para evoluir.

Eu assumo o meu papel. O primeiro passo foi deixar o carro em casa. Há já quatro anos que o meu percurso casa/trabalho é feito de bicicleta. As vantagens são inúmeras. Não agravo o trânsito, não colaboro para a poluição, não ajudo a encher parques de estacionamento.

Noto que já uma parte significativa da população se começa a preocupar com questões de saúde e de ambiente. Depende de todos a correcção dos erros feitos por gerações passadas se queremos assegurar uma vida saudável às gerações que virão.

À medida que a defesa do ambiente ganha uma nova escala, as pessoas começam a fazer um esforço por participar na recuperação de um planeta ferido. Venho com este documento tentar ajudar as autarquias a participarem com os cidadãos no salvamento do planeta. Venho também dar a conhecer algumas perspectivas de cidadãos que frequentam os espaços públicos da vossa autarquia, e de ajudar a melhorar o desempenho da mesma com algumas ideias e preocupações que penso serem relevantes.

O povo português encontra-se em fase de maturação. Ao mesmo tempo que o poder da globalização se eleva perante o cidadão, também as questões ambientais e de saúde se vão desenvolvendo, procurando criar um equilíbrio. A atenção dada ao ambiente e ao próprio corpo é cada vez mais evidente. Nota-se na vida social crescente dos nossos parques e outros espaços públicos ao ar livre.

A massa de pessoas que se deslocava até aos centros comerciais começa agora a optar por um passeio à beira mar. É evidente, que as Câmaras Municipais se tornam num elemento gerador de comportamentos sociais que podem ou não ser os mais correctos. A dedicação à reciclagem de resíduos torna-se mais fácil quando as Câmaras Municipais colocam eco pontos nos bairros; praias sem beatas na areia aparecem quando se colocam à disposição cinzeiros; uma rua sem lixo existe quando os pequenos caixotes estão ao alcance de todos; etc. A Câmara Municipal pode tornar-se num professor para a população e aproximá-la de uma vida mais saudável e alegre. Pode melhorar a relação entre habitantes e promover uma interacção maior entre o habitante e o meio em que vive.



Ciclovia na Quinta do Marquês - Oeiras

A colocação de bicicletas à disposição pelas Câmaras de Cascais e Oeiras são exemplos positivos na educação social com o objectivo de incentivar o exercício físico e o afastamento do corpo das viaturas automóveis.

2_EXPERIÊNCIA

Noto que existe crescente preocupação de algumas C.M.s pela saúde dos seus habitantes. Infelizmente os trabalhos executados parecem mais experimentais que exemplos concretos de uma linha de acção com o objectivo de proporcionar uma vida melhor.

Aos exemplos positivos mencionados, podemos juntar também os efeitos negativos de uma má gestão ou de uma falta de preocupação. É de lamentar que as preocupações pela inserção social não sejam sempre levadas em conta.

As iniciativas ambientais promovidas pelas Câmaras de Cascais e Oeiras parecem mais promoções para uma imagem de marca que uma prova concreta de um incentivo a alterar comportamentos. São momentos isolados, que não revelam nenhuma estratégia de acção nem coerência, quando comparadas com outras atitudes, para as quais queremos chamar à atenção.



Ciclovia Marina-Guincho

3_O FINAL DA EXPERIÊNCIA

Gostaria de dar o exemplo do campo de Basket e do Skate Park em Carcavelos. Penso que o motivo pelo qual deixaram de existir foi devido a alguma má frequência. Ganham assim os carros mais espaço para estacionar, e as pessoas mais incentivo para se deslocarem nas suas viaturas até à praia. Neste caso, o trabalho de orientador que a C.M. deveria assumir é negado por ser talvez um trabalho difícil a inserção de um pequeno grupo de marginais na sociedade. Não deveria ser assim. As infra-estruturas desportivas não deveriam ser criadas como experiência, mas sim colocadas sempre que possível ao dispor de toda a população, jovem ou idosos, conservadores ou marginais. Apenas orientando as pessoas as podemos educar. A negação de uma fonte de prazer, é rapidamente substituída por outra e é seguro que essas serão encontradas noutros locais, sejam elas as drogas ou o roubo.

Outro exemplo, e o que nos leva a criar este documento é a proibição da circulação de bicicletas nos paredões de Oeiras e Cascais. **É com dedicação que os agentes da autoridade impedem as pessoas de circular de bicicleta, apanhando estes criminosos em flagrante.** Notámos que a sinalização foi suficiente para demover grande parte dos adeptos do ciclo-turismo de passear junto a uma costa tão bonita. Será o local destinado aos ciclistas a estrada marginal, junto a centenas de carros que ignoram os seus direitos? Ou será o local destes ciclistas o passeio onde os peões reclamam toda a extensão de calçada para si? Será o objectivo tornar o ciclista num marginal, seja qual for o caminho que percorra? **Estará a bicicleta condenada a ser objecto decorativo das garagens?** Banir não é solução!

É uma falta de coerência quando se promovem eventos ambientais e se proíbem acções que têm como base preocupações ecológicas. Antes destas proibições, deslocava-me várias vezes por semana de Oeiras a Cascais de bicicleta. A proibição e a falta de segurança em circular entre os carros demoveu-me de fazer esse percurso. Necessito agora da viatura para fazer o mesmo percurso. Lamento que **uma atitude que devia ser incentivada seja desencorajada pelas autarquias de Oeiras e Cascais.** Considero uma evolução o facto de haver um número crescente de gente disposta a ir de Oeiras a Cascais em bicicleta. As Câmaras de Oeiras e Cascais insistem em cortar esta evolução. Nestes percursos junto às praias da costa do Estoril, os ciclistas são considerados marginais. Nesses caminhos, é mais comum ver um cão a passear que duas rodas a rolar. Talvez alguns desses animais sejam contribuintes e paguem impostos.

A solução encontrada neste caso passa pela troca de ciclistas por 4 agentes em scooters ou viaturas de 4 rodas. Os peões que optam por caminhar junto à praia e ao mar, longe dos ruídos automóveis e poluição dos veículos motorizados, vêm-se obrigados a partilhar o paredão com essas scooters sempre que os agentes consideram que alguém está a quebrar a lei, ou quando eles mesmos usam o percurso para o mesmo fim que outras pessoas gostariam de ter a liberdade de fazer, circular em duas rodas.



Sinais de proibição



Veículo da Polícia Municipal no Paredão de Cascais a controlar os ciclistas. Ocupam assim tanto espaço?

4_PROIBIDO CIRCULAR EM DUAS RODAS

Apesar da intensa meditação em busca do motivo que levou a esta proibição, confesso não encontrar nenhum plausível para decisão tão drástica. O único motivo poderá ser a circulação veloz de uma minoria que, infelizmente, se torna exemplo para as C.Ms. Se é este o motivo originador de tal lei, não seria um trabalho social mais eficaz chamar a atenção desses condutores? Ou a criação de vias (pintadas ou com separadores) de dois sentidos para bicicletas, regularizando assim a circulação de peões e veículos analógicos (bicicletas, skates, patins, etc...)? Esta proibição, assim como a remoção do campo de basket, revelam uma fuga aos deveres sociais ao se eliminar de um problema no lugar de o resolver. Os problemas persistem.



Circulação de peões na ciclovia Marina-Guincho, criando perigo para quem circula de bicicleta. Multa-se?

A circulação no paredão reduz com o final do verão e, ao por do sol num dia de semana de Setembro, encontramos os Sr.s agentes, nas suas scooters a informar os ciclistas de que não podem circular, ficando o paredão com apenas alguns visitantes a pé. Fica o paredão vazio, mas os sinais continuam a proibir.

O inverso passa-se na ciclovia Marina-Guincho. Aqui, os peões reclamam toda a extensão da calçada e da ciclovia para si. Para uma coerência da C.M. Cascais, **a lei aplicada no paredão deveria ser também aplicada na ciclovia, proibindo os peões de circularem nos caminhos destinados a bicicletas, sujeitando-os também a multas pesadas, evitando acidentes.** Mas essa lei não inventaram ainda. Então é comum ver peões a passearem no circuito de bicicletas. Onde então devem os ciclistas circular? É de prever que em breve, esse circuito também seja proibido às bicicletas e que em redor os passeios se encham com as viaturas de quem para ali vai caminhar.



Imagem comum de Fim-de-semana junto à Praia

O caminho correcto não se consegue com as proibições, nem com a remoção das infra-estruturas que aqui falei. No caso da circulação de peões e bicicletas (e patins, skates, trotinetas, etc.) poderíamos conseguir uma harmonia, se separarmos as duas zonas de circulação. No caso dos paredões de Cascais e Oeiras, o espaço disponível é suficiente para a criação das duas vias para bicicletas e zona para peões que aqui proponho.

5_POLUIÇÃO TRIDIMENSIONAL

Por todo o lado podemos encontrar veículos estacionados onde não pertencem. **Vivemos numa sociedade em que para estacionar sem pagar é apenas necessário ter imaginação, todos os espaços são possíveis lugares de estacionamento.**

Esta poluição cria problemas que são ignorados e nunca resolvidos. Encontram-se junto à Estrada Marginal carros estacionados no passeio para facilitar o acesso à praia. O resultado é ver homens e mulheres, crianças, cadeiras de rodas e carrinhos de bebé obrigados a contornar esses veículos pela estrada, colocando a vida em perigo para que alguém possa estacionar o mais perto do seu destino.



Solução comum de estacionamento em Cascais e Oeiras

A “necessidade” de estacionar sempre perto é o que gostaria de chamar “mentalidade do colesterol”. Quando estacionamos em frente à nossa porta, fora dos lugares para não termos de andar, quando o rebaixo no passeio para as cadeiras de rodas se confunde com acesso automóvel, está claro que temos um problema que deve ser resolvido.

Isto é vandalismo! Estragam calçadas e criam uma desorganização volumétrica numa zona que deveria estar destinada a outros fins.

Estas mentalidades pequenas têm de ser alteradas. Esta desorganização feia deveria estar também retractada nos postais que vendemos nas lojas de lembranças pois é esta também a imagem que os turistas levam do nosso país.

Mas não será o postal a corrigir os problemas causados pela falta de vontade de caminhar. Nem a chamada de atenção de um cidadão preocupado a um condutor egoísta. A correcção deste problema e de outros está nas mãos dos autarcas, e, sempre que necessário, haverá seguramente cidadãos dispostos a ajudar. Juntos conseguiremos melhorar.



Desrespeito por peões e ciclistas

6_RUMO A TOMAR

Um exemplo positivo de como o equilíbrio pode ser alcançado encontra-se em Venice, Los Angeles. Aqui, há já 20 anos que existe uma infra-estrutura de invecjar. Há espaço para todos, para fazer tudo, para desfrutarem do sol que a nossa costa também nos assegura.

Desde espaço para animadores, zona destinada a quem quer circular de bicicleta ou outro veículo não motorizado, zonas para as pessoas caminharem, zonas para estarem, tudo é conseguido. Pensou-se em todas as pessoas, resolveram-se todos os problemas. Nos campos destinados ao desporto de equipa, vê-se todo o tipo de população, e também aqui se reservam espaços para os pequenos, adolescentes e adultos. No campo de Basket, uma tabuleta indica as regras a quem quer jogar, e todos podem jogar. Cada um dos 3 campos está destinado a tipos diferentes de jogadores, jovens e raparigas num, grupos para jogos de 3 contra 3 noutro e jogos de 5 para 5 noutro. Naturalmente, essas regras demoraram tempo serem aceites, mas é aqui que o trabalho para a inserção social de populações marginais deve ser feito.

Toda esta vida social gerada em redor das infra-estruturas criadas em Venice criam um ambiente de festa, propício a outras formas de expressão. A adaptação do meio à população é tal que até os autocarros têm lugar para a bicicleta.

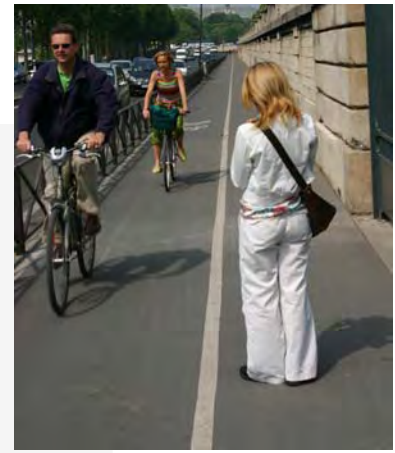


Imagens de Venice, Los Angeles

7_ALGURES NA EUROPA

Qualquer alteração nas estruturas públicas requer uma adaptação do público. Essa adaptação não é instantânea e quando requer alteração de comportamentos sociais, demora ainda mais tempo. Existem objectivos a alcançar e creio que como referência podemos utilizar grande parte dos países desenvolvidos da Comunidade Europeia.

Na Alemanha o respeito pelo ambiente é evidente. O espaço adaptou-se a todos os indivíduos, criando circuitos pedonais e ciclovias destacadas do trânsito automóvel, evitando acidentes e estabelecendo regras de circulação de bicicletas e peões com um rigor que em alguns locais é demonstrado por semáforos nas ciclovias.



Solução encontrada em Paris

Na vizinha Espanha, da grande Barcelona à pequena San Sebastián, as ciclovias são uma constante. A projecção de novas zonas urbanas é acompanhada sempre por preocupações de oferecer novas possibilidades de circulação ao habitante.

Na Holanda o caso ganha proporções exemplares, onde a viatura automóvel foi quase completamente substituída por um veículo de duas rodas e pedais. As extensões de parques de estacionamento destinados a carros, dão lugar a pequenas estruturas que poderíamos chamar silos para bicicletas onde podemos encontrar milhares estacionadas de forma organizada.

Em muitos outros países a utilização da bicicleta não é experimental nem acção reservada ao lazer. Este veículo de duas rodas é mesmo considerado um meio de transporte e com direitos. A protecção legal em relação aos automóveis serve de incentivo para o uso da bicicleta.

Para não fugir à regra até aqui Portugal segue na cauda da Europa. A falta de incentivo à circulação de bicicletas não é suficiente. Chega-se ao ponto de, nalgumas autarquias, se proibir mesmo a sua circulação em zonas que pelas suas características incentivam o seu uso. Mas outras, como é o caso de Évora, incentivam e promovem a utilização de bicicleta, criando circuitos separados de peões e ciclistas. Ao menos uma cidade em que o ciclista não é marginal, pena que ali não exista marginal.

Os perigos que levaram a estas proibições apenas existem por não haver nenhuma organização, acabando por se misturar ciclistas e peões.



Estacionamento em Oeiras – ninguém comenta, isto é “normal”



Estacionamento em Amesterdão



Proposta de criação de circuitos separados

8_PROPOSTA DE EVOLUÇÃO

Responder que estes circuitos são apenas “passeios pedonais” revela uma grande inflexibilidade dos políticos e falta de interesse na integração de todos os cidadãos. Considero ser possível a utilização das infra-estruturas por todos sem grande investimento. No caso das bicicletas, uma pintura no pavimento poderia criar uma organização de circulação eficaz para uma harmonia entre peão e ciclista (e skaters e patinadores, etc...). No caso do estacionamento vândalo, uma maior atenção por parte das autoridades poderia resolver. O nosso objectivo não é uma intensa caça às multas, mas sim uma intervenção com o objectivo de “educar” as pessoas. Se o estacionamento irregular é proporcional à quantidade de pessoas que caminha nos paredões, se possibilitarmos a circulação de bicicletas de forma controlada, pode ser que as pessoas comecem utilizar a bicicleta como meio de transporte deixando o carro em casa. Menos carros na estrada.



Solução proposta para Oeiras e Cascais

Se pensarmos que isso é possível (passava-se comigo e com amigos antes destas proibições), ficamos com os circuitos pedonais mais livres por todas as zonas perto das praias. Ganha toda a gente, quem circula a pé, de cadeira de rodas, de bengala ou de cadeira de bebé. Acredito que uma bicicleta no paredão significa menos um carro na estrada. Porque não tornar possível trocar as quatro rodas por duas?



Solução proposta para Oeiras e Cascais



As autarquias devem incentivar o uso da bicicleta para ser utilizada como meio de transporte e não apenas como objecto de laser. Permitir que a viagem de Oeiras a Cascais sem levar a bicicleta no carro.

As infra-estruturas devem ser adaptadas a uma população preocupada com questões ambientais e de saúde. Devemos adaptar as infra-estruturas a essa população para que os dias sem carros possam ser sempre que os cidadãos optem por deixá-los em casa.

Como se pode verificar noutros países desenvolvidos, este objectivo é possível alcançar. Como já dissemos, estamos seguros de que qualquer alteração irá necessitar de tempo para que a população se adapte. A nossa perspectiva é, **quanto mais cedo começarmos, mais cedo teremos um espaço adaptado a todos.** Este artigo não será um caso isolado, servirá de início para uma chamada de atenção que espero seja bem recebida por todos aqueles a quem é enviada e que esclareça algumas necessidades. Espero que em breve Oeiras e Cascais se possam tornar um exemplo para o país, de **vida saudável e de harmonia entre cidadãos.**



Solução proposta para Oeiras e Cascais



Solução proposta para zonas de esplanada – Circulação fora da bicicleta

Está na altura de evoluir. **Enquanto não houver circuitos alternativos ou leis que assegurem a integridade física dos ciclistas, o paredão de Oeiras e Cascais será o único percurso possível para transportes alternativos** e deve-se alterar rapidamente uma lei que ignora os direitos de uma percentagem crescente da população. Como pode uma autarquia querer impedir comportamentos ecologicamente correctos?

É comum ouvir de outro cidadão, “não pode andar de bicicleta aqui”. Envergonho-me de uma sociedade que reprime um ciclista e não reprime quem estaciona em cima do passeio, quem não recolhe as fezes do seu animal, quem deita lixo para o chão, etc. **É URGENTE INVERTER ESTE PROCESSO.** Decresce a quantidade de ciclistas que circulam, desmotivados por uma sociedade que insiste em não evoluir. Não é com uma via aberta aos fins-de-semana das 07:00 as 12:00 que se resolve o problema, deve ser possível circular a qualquer hora, longe dos automóveis. **É URGENTE INTEGRAR O PEÃO E CICLISTA, HÁ ESPAÇO PARA TODOS!**

Estou assim à disposição, juntamente muitos outros ciclistas, para ajudar a tornar os nossos espaços mais versáteis, bonitos, e adequados a uma vida mais saudável, quer fisicamente, quer socialmente.

Oeiras, 25 de Junho de 2007

Tiago Andrade Santos
arquitecto