

PLANEAR O USO NOCTURNO DA CIDADE NO PARADIGMA DA SUSTENTABILIDADE

G. Moreira, F. Serdoura

RESUMO

Esta comunicação apresenta parte de um trabalho de investigação sobre o planeamento e gestão urbano da noite na cidade.

Este trabalho parte do pressuposto que o planeamento urbano tem sobretudo em consideração o período diurno da vida urbana e que a problemática da sustentabilidade tem o mesmo tipo de enfoque; só as questões do consumo energético têm alguma relação com as 24 horas do dia. A gestão urbanística também se dirige ao mesmo período de tempo considerando que a noite serve sobretudo para funções de manutenção urbana e muito pouco como um tempo alternativo.

Com as alterações da estrutura social e a oferta de energia eléctrica cada vez mais fácil e acessível é possível a emancipação das condicionantes tornando-se o período nocturno em termos de usos urbanos cada vez mais diversificado, ainda que sem transportes colectivos adequados, tema que queremos analisar.

INTRODUÇÃO

O planeamento e gestão urbano da noite na cidade é o tema de um projecto de investigação que se debruça sobre o planeamento do uso não apenas de um espaço mas de um espaço-tempo. A cidade tem sido planeada tendo como padrão o período diurno da vida urbana ou, de uma forma indiferenciada, não tendo evidentemente em consideração as especificidades do período nocturno, como por exemplo na área aparentemente tão óbvia como a alteração que se dá na imagem do espaço urbano quando se passa da luz natural para a luz artificial com as suas sombras e os seus focos de luz que alteram completamente a percepção do espaço e condicionam o comportamento da população.

Mesmo quando se estuda o desenvolvimento sustentável da cidade apenas a problemática do consumo energético é considerada para o período da noite. No entanto outros parâmetros devem ser tidos em consideração para avaliar a sustentabilidade urbana na globalidade como o uso eficiente do espaço, tendo em consideração diferentes grupos sociais ou a intensidade desse mesmo uso.

A cidade pós industrial apresenta grandes diferenças em relação a fases anteriores na forma como a sociedade se comporta, apresentando maior autonomia face às condicionantes temporais da vivencia urbana, quer devido à acessibilidade à energia,

quer ao uso de transportes quer ainda à individualização dos hábitos de vida(Ascher, 2004)

Estas alterações permitem o uso de período nocturno da cidade para actividades produtivas no prolongamento da actividade diurna e para outras actividades económicas próprias deste período de tempo que aparecendo muitas vezes associadas ao turismo tem grande impacto na economia urbana. (Roberts and Eldridge, 2009)

EVOLUÇÃO DO CONCEITO

Quando se inicia a análise deste tema a primeira condicionante que surge relaciona-se com os preconceitos e mitos que a noite tem ainda na sociedade contemporânea, não se fazendo análises de partes distintas da noite

Muitas vezes esquece-se que a primeira parte da noite que corresponde a uma fase que oscila durante o ano e que pode apresentar grandes variações conforme a latitude a que se está a desenvolver o estudo é sob avaliada. É necessário usar a luz artificial mas as actividades e os comportamentos são a continuação do dia.

Na segunda parte da noite, que se estende da hora do jantar até à meia-noite, os estudos são sobretudo sobre as actividades de lazer, como restaurantes, bares e espectáculos, funções que são usadas sobretudo por alguns segmentos da sociedade, em geral com mais recursos financeiros e maior mobilidade. Estes estudos são ou sobre as funções ou as condicionantes legais do funcionamento uma vez que há por exemplo legislação sobre trabalho nocturno ou sobre ruído.

Mas quando estas actividades se tornam em cartaz turístico para uma cidade com o correspondente importância na economia urbana a importância da acessibilidade a estas actividades apresenta maior relevo, porque os percursos na noite não são frequentemente muito agradáveis para os peões (Schlor, 1998).

Esta realidade tem sofrido grandes alterações nomeadamente nos meios urbanos com maior quantidade de população jovem, que usa a noite para se divertir e que ainda não tem idade para usar o transporte individual próprio.

A economia urbana que exige infra-estruturas eficientes como os transportes colectivos, foi durante muito tempo iminentemente diurna havendo regras que o promoviam como as relacionadas com os tipos de horários laborais e o encargo suplementar para o trabalho nocturno.

Actualmente os transportes colectivos durante a noite continuam a ser um problema, mas o interesse pelo trabalho nocturno alterou-se bem como o tipo de actividades que podem ser desenvolvidas, em parte devido ao crescimento da sociedade da informação e das tecnologias de informação e comunicação.

METODOLOGIA

Neste trabalho analisa-se o uso deste período da vida urbana através da caracterização das diferentes fases da noite numa perspectiva funcional, dos transportes públicos urbanos na área central da cidade que facilita ou não o uso dos espaços públicos de acordo com o conceito de sustentabilidade nos seus três aspectos centrais: o ambiental, o social e o económico (Gwiazdzinski, 2005)

O conceito de noite usado neste texto compreende o período que vai do por ao nascer do sol e divide-se em várias fases com diferentes características de uso. É de notar que este período de tempo em análise varia bastante entre o solstício de Inverno e de Verão a latitudes medias. A primeira fase corresponde ao fim do dia quando ainda funcionam as actividades diurnas se pode ser dia ou noite conforme a época do ano. A segunda fase que se inicia quando já é de noite termina perto da meia-noite e corresponde ao momento em que a cidade usa a electricidade numa perspectiva mais ou menos sustentável. A partir da meia-noite temos uma fase que pode ser subdividida ou não de acordo com o tipo de análise que se quer fazer.

O uso do espaço urbano foi analisado recorrendo a inquéritos à população sobre as principais actividades em que se ocupam durante a noite e, o tipo de transportes que usam.

Estes inquéritos foram feitos em três cidades diferentes de Portugal, para analisar os hábitos da população.

Em Lisboa foram feitos no contexto das festas da cidade e num inquérito on-line disponibilizado no site do projecto, em Tondela e nas Caldas da Rainha foram inquéritos aleatórios de rua

Analisando estas informações e fazendo combinações de variáveis pretende-se tirar algumas conclusões que ajudem a uma gestão urbana durante as 24 horas, mais sustentável.

CASO DE ESTUDO

O trabalho de pesquisa foi elaborado em três cidades e em três tipos diferentes de situação e localizações também distintas.

O primeiro foi feito em Lisboa, cidade que tem uma rede não muito desenvolvida de autocarros com horário nocturno, com inquéritos online e inquéritos presenciais nas festas da cidade.

Ainda que não seja muito significativo o número de pessoas que saiam à noite por razões de trabalho, mesmo que apenas 1 vez por semana, já encontramos valores de 10% para esta situação.

Nesta cidade encontramos dois tipos de situação: os menores de 18 anos que não podem ter carta de condução quando saem à noite são frequentemente conduzidos por

familiares ou usam os transportes colectivos, os maiores de 18 anos usam maioritariamente o transporte individual quando se deslocam para lazer, o transporte colectivo é residual nas respostas.

No caso das festas populares que se desenvolvem na área antiga da cidade e podem durar toda a noite as respostas correspondem a 70% dos inquiridos usam transporte individual é insignificante o uso de viaturas de familiares e 25% usa o transporte colectivo. Esta situação é explicada pelo uso às primeiras horas da manhã quando os transportes colectivos da cidade e das periferias residenciais estão de novo em funcionamento.

Quando a saída à noite não se prolonga até à madrugada ou início da manhã, o transporte colectivo não é opção.

O segundo caso e estudo é na cidade das Caldas da Rainha, onde apenas existem transportes colectivos no período diurno, foi feito um inquérito aleatório à população com o objectivo de conhecer os seus hábitos de saída à noite.

Esta cidade localiza-se a norte de Lisboa fora da Área Metropolitana, na região do Oeste e o concelho tem uma população de 52000 habitantes.

Da população inquirida, 66% tem entre 25 e 45 anos e 26% tem menos de 25 anos representando estes dois grupos a grande maioria da população.

Nas Caldas da Rainha 7% da população não sai à noite e 8% saíam à noite por razões de trabalho ainda que apenas alguns dias por semana, destes deslocam-se em viatura própria 62% e a pé 37%

Quando inquiridos sobre o meio de deslocação para actividades de lazer à noite uma parte significativa desloca-se a pé os restantes em transporte individual.

Esta característica relaciona-se directamente com a dimensão do aglomerado que permite que a maior parte das deslocações sejam relativamente pequenas.

O terceiro caso é a cidade de Tondela, na região Centro do país, um concelho com perto de 30000 habitantes e sem transportes colectivos urbanos.

Neste caso quando a população se desloca por lazer independentemente da actividade usa o transporte individual (Fig.1).

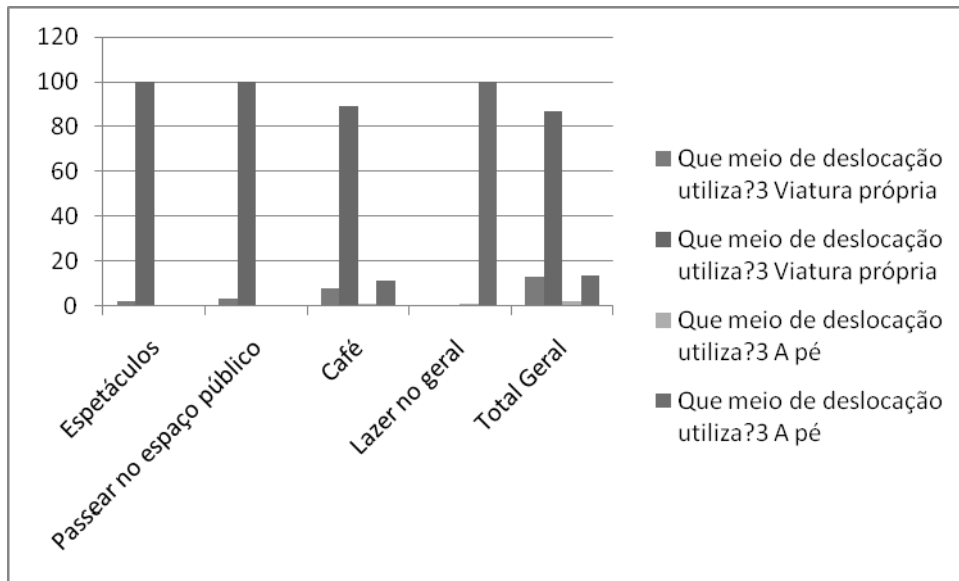


Fig.1 Tondela - O meio de transporte utilizado Em deslocações de lazer

Como se pode constatar na Fig.2 apenas uma pequena percentagem da população sai à noite por motivos de trabalho, neste item tem maior expressão o participar em reuniões com periodicidade entre 1 vez por semana e 1 vez por mês.

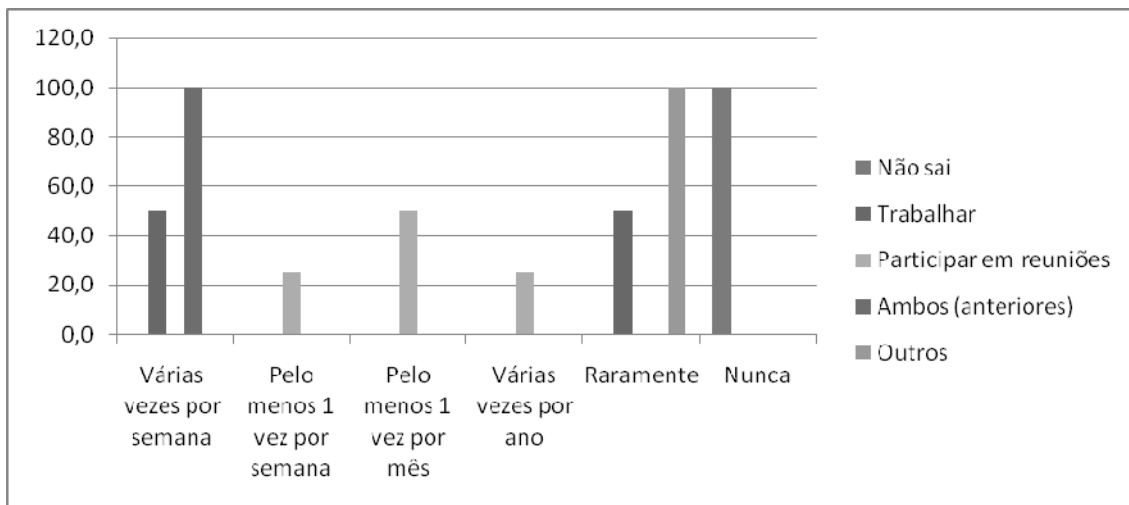


Fig.2 Tondela - Periodicidade das saídas à noite por motivos de trabalho

Quando se desloca por motivos profissionais para participar em reuniões 20% usam transportes públicos. (Fig3)

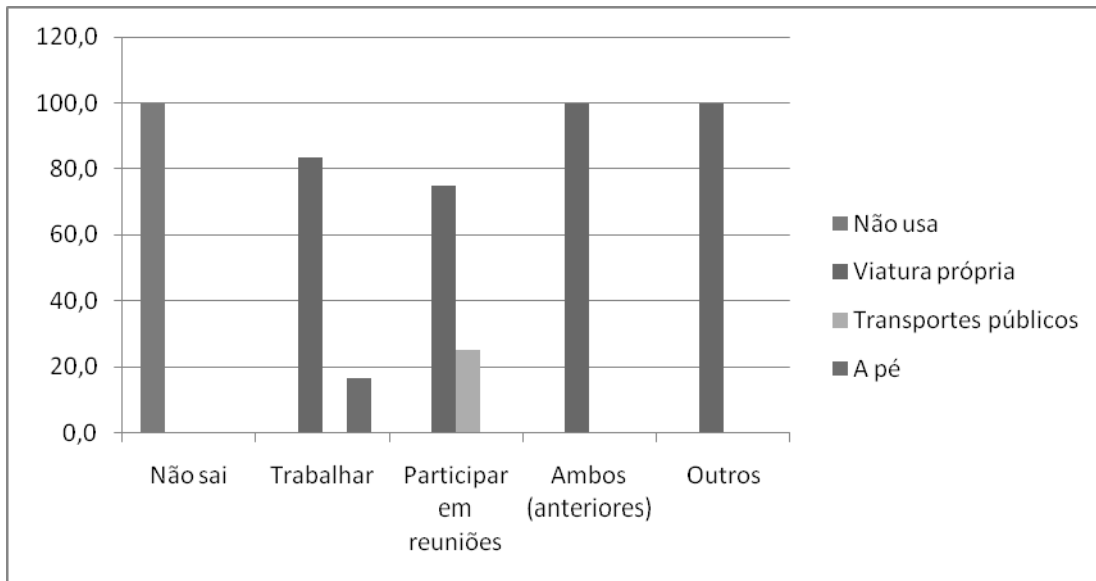


Fig. 3 Tondela - Meio de transporte utilizado em deslocações por motivos profissionais

CONCLUSÃO

Dos casos apresentados pode-se concluir que a não existência de transportes públicos ou a sua fraca oferta obriga ao uso de viatura própria e nas cidades de menor dimensão a fazer percursos a pé, sobretudo para lazer.

Esta situação incentiva a população a ter transporte individual tornando extremamente difícil qualquer esforço de racionalização de uso de automóveis. Por outro lado tende a segmentar os públicos de acordo com a possibilidade que tem para se deslocar.

Quando se analisa a informação sobre as festas populares verifica-se que quando existem, os transportes públicos são usados e permitem uma maior mistura social nos eventos que acontecem à noite.

As deslocações de trabalho têm um padrão semelhante mas em cidades mais pequenas os percursos a pé são relevantes. Esta constatação pode incentivar ao planeamento de percursos que podem também ser aproveitados para lazer.

Analisando pela perspectiva da sustentabilidade urbana é fundamental o aumento do serviço de transportes colectivos durante a noite nomeadamente aos fins-de-semana uma vez que a maior parte de quem sai à noite por lazer o faz neste período.

É ainda importante que as áreas de lazer mantenham alguma centralidade para que a quantidade de utentes criem uma economia de escala e por aí sustentabilidade económica aos transportes colectivos.



AGRADECIMENTOS

Este artigo teve o apoio do projecto de investigação da Fundação de Ciência e Tecnologia PTDC/GEO/64240/2006 Noite: Oportunidades e Inovação no Território, coordenado pela Prof. Teresa Alves

REFERENCIAS

Ascher, F. (2004). **Les nouveaux principes de l'urbanisme**, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.

Ascher, F. (2008) **Les nouveaux compromis urbains : lexique de la ville plurielle**, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.

Gwiazdzinski, L.(2005). **La nuit, dernière frontière de la ville**, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.

Roberts, M. & Eldridge, A. (2009). **Planning the night-time city**, London, Routledge.

SCHLO\,R, J. (1998). **Nights in the big city : Paris, Berlin, London, 1840-1930**, London, Reaktion.