

Algumas (novas) práticas e vocações territoriais

OS ESPAÇOS ABERTOS DE LAZER E RECREAÇÃO NA CIDADE

(CONT.)

PATINS

Considerado ao mesmo tempo prática desportiva e meio de transporte, o patim em linha banalizou-se junto de todos, sendo largamente utilizado pelos jovens para as suas acrobacias e muito em especial para a sua mobilidade urbana. O exemplo de Paris às sextas-feiras ao fim do dia é um exemplo bem representativo desta mania, em que muitos milhares de pessoas se juntam nesse dia da semana, praticando todos os estilos e formando no fim das suas demonstrações um longo cortejo pelas ruas da capital, enquadrados por uma unidade de polícia, circulando eles próprios, também em patins.

Mas apreciemos um pouco mais o assunto, colocando a tônica de considerar que estas práticas são hoje mais do que um simples e mero fenómeno de passagem.

É sabido que a maior parte dos códigos de segurança rodoviária das principais cidades da América do Norte e da Europa proíbem a ocupação das vias públicas (passeios e ruas) a todo o tipo de patinadores. Todavia, a intransigência da lei estabelecida, contrasta muitas vezes com a onnipresença de uma panóplia composta por pessoas que se deslocam em patins, skates ou trotinetas nas ruas destas cidades. Quer dizer, os regulamentos são de difícil aplicação e raramente se vêem polícias a aplicar multas devido a contravenções por mau uso das vias públicas por parte destes praticantes. Talvez porque estes meios de deslocação, para além de estarem a transformar não somente as práticas desportivas e recreativas em meio urbano, estão também, por outro lado cada vez mais, junto dos grupos de jovens, a substituir alguns modos de sociabilização e de deslocamento.

Chamamos aqui à discussão esta prática (desportiva) de deslocamento pois parece que a mesma representa uma solidez impar relativamente a outras práticas que se instalam e desaparecem muito rapidamente. Ao contrário de outras práticas, do tipo de deslizamento que variam com o tempo e os locais, o deslocamento em patins é surpreendente como afirmação de prática urbana, uma vez que a mesma se instalou desde o início, como se o efeito dos fenómenos de moda a não tivessem nunca atingido.

O deslocamento em patins em linha está, junto dos jovens, em vias de se tornar um "outro" meio de transporte. Um transporte tipo alternativo, mais ecológico, bom para a saúde e pouco custoso. A sua prática como meio alternativo de transporte ou como modo de deslocamento fundado sobre os valores do prazer e do divertimento conduz a uma nova maneira de apropriação da cidade a partir da rua.

Patinar na cidade é servir e amplificar a marcha com as suas perspectivas visuais e a vivência de sensações ao nível do pavimento ou do passeio. O patinador é um peão rápido, sem ser necessariamente um peão apressado, fazendo, a forma que utiliza para os seus deslocamentos, cada vez mais parte dos novos cenários da paisagem urbana.

BICICLETAS E CICLOVIAS

Um outro exemplo de prática com grande impacto em meio urbano e que cada vez mais também invade o território, relaciona-se com a utilização da bicicleta. Esta ocupa, nos espaços urbanos e nas novas formas alternativas de deslocamento o papel de rainha.

A bicicleta relaciona-se e identifica-se na cidade com o espaço de lazer e de recreação.

A bicicleta entra na história como objecto industrial por via dos lazeres e representa, na actualidade, e na vida de todos nós um bem doméstico indispensável e um valor para fins utilitários e recreativos. Ela chega mesmo actualmente a ser **considerada** como um **complemento do sistema de transportes** ao lado do automóvel ou do transporte colectivo.

É o caso na Europa, da Holanda em que 29% de todos os deslocamentos se fazem de bicicleta; na Dinamarca: 18% ou na Alemanha: 11%. Em algumas vilas ou localidades do norte de Portugal ela é mesmo o primeiro modo de deslocamento das pessoas.

Nos (nossos) actuais países pós-industrializados, podemos mesmo dizer que se vive, na cidade, tal como outrora, o "boom da bicicleta".

Ao mesmo tempo, que o automóvel assegurou a sua hegemonia, eis que a bicicleta surge à tona. Assiste-se acerca de três décadas a uma verdadeira "bike boom". Na Europa o número de proprietários de bicicletas aumentou de 30% em 20 anos. Nos Estados Unidos, mais de um americano em três utiliza a bicicleta, ou seja 93 milhões de adeptos, em que 50 milhões são adultos. Facto sintomático, esta prática reparte-se tanto por homens como por mulheres. Ela insere-se numa prática antes de tudo recreativa, mas não só.

A bicicleta é o meio de transporte ecológico por excelência, requer menos esforço que a marcha e é o modo de deslocamento mais eficaz para as curtas distâncias (5 a 8 km).

A sua utilização na via pública tem vindo a exigir a necessidade de serem implementadas **ciclovias** tendo o aumento da sua prática, conduzido a que as administrações municipais comecem a adoptar projectos de políticas locais a seu favor.

Quanto aos ciclistas urbanos, eles dizem-se com poucos direitos no território.

Pretendem ser utilizadores de parte inteira das vias públicas, numa coabitação harmoniosa com os outros ocupantes dos espaços públicos. Desejam a consolidação dos equipamentos existentes, o aumento das pistas, em especial nos bairros, bem como a extensão das redes cicláveis com a respectiva melhoria da sinalização e da segurança.

Depois de se terem iniciado há mais de trinta anos as primeiras construções de ciclovias, hoje, um pouco por todo o lado, nas cidades da Europa ou da América do Norte elas são uma necessidade para a circulação, mesmo que a sua maior parte apresente um mero carácter recreativo.

As **redes cicláveis** (utilitárias e recreativas) constituem pois uma etapa de um caminho evolutivo de racionalização do uso dos espaços públicos abertos na cidade.

Também **em Portugal** e mesmo que já estejam passados mais de 25 anos desde o início deste movimento, muitas autarquias têm anunciado algumas intenções quanto a princípios relativos à planificação e ao ordenamento, de redes de ciclovias nos seus territórios.

Por exemplo a Câmara Municipal de **Lisboa** apresentou em 2001 a "Rede de Percursos para andar de bicicleta no dia-a-dia", prevendo construir 238 km destas pistas. Também já este ano, a Câmara Municipal de **Sintra**, só para citar mais um exemplo entre muitos outros, anunciou que vai criar a maior rede de ciclovias do país, que deverá ficar concluída em 2009, com uma extensão 92 km.

Em suma, no que diz respeito à bicicleta, diremos que a sua implementação nas cidades é progressiva. A sua utilização, agora durante todo o ano, representa já uma realidade. Ela está actualmente associada a um sentimento de transformação do espaço social e da qualidade de vida urbana.