

## PAISAGEM E MOBILIDADE

### Abordagem nos Instrumentos de Gestão Territorial

Manuel Vieira, Arqt.º Paisagista

## INTRODUÇÃO

**Paisagem** e **Mobilidade** são dois conceitos abrangentes e complexos, que se prestam a alguma ambiguidade, pelo que são utilizados frequentemente com significados distintos, quer pelo público em geral como pela comunidade técnica.

A presente comunicação visa dar um contributo para a clarificação destas temáticas, analisando também a abordagem que os instrumentos de gestão territorial fazem da mesma, essencialmente na Região do Algarve.

## 1. CONCEITOS

### 1.1. PAISAGEM

Dos vários conceitos de **Paisagem** destacam-se os dois que a seguir se reproduzem:

“**Paisagem** designa uma parte do território, tal como é apreendida pelas populações, cujo carácter resulta da acção e da interacção de factores naturais e ou humanos”, (Convenção Europeia da Paisagem, 2005).

e

“**Paisagem** é um sistema dinâmico, onde diferentes factores naturais e culturais interagem e evoluem em conjunto, determinando e sendo determinados pela estrutura global, o que resulta numa configuração particular, nomeadamente de relevo, coberto vegetal, uso de solo e povoamento, que lhe confere uma certa unidade e à qual corresponde um determinado carácter”, (Cancela d’Abreu e tal, 2004).

O(s) conceito(s) de Paisagem acima referidos têm associadas questões de natureza objectiva (a componente biofísica e humana) e de ordem subjectiva (social, dimensão estética).

**Paisagem** é diferente de **Território** (suporte físico ao qual atribuímos determinada actividade ou uso, ou que pretendemos que desempenhe uma função ou um conjunto de funções). São dois conceitos abrangentes e complexos, o que leva à falta de critério na sua utilização. **A Paisagem estuda-se** (identifica-se e caracteriza-se, analisa-se e diagnostica-se) e **o Território planifica-se** (definindo-se regras para a sua utilização num determinado espaço temporal). A apreensão da paisagem depende do observador, o

território é uma realidade mais física, biológica e humana, (DGOTU – A Paisagem na Revisão dos PDM).

### 1.2. MOBILIDADE

“A **mobilidade** - individual e colectiva – pode ser definida pela conjugação da acessibilidade que é proporcionada às pessoas, individual e colectivamente, assim como às mercadorias, com a condição de utilização que estas colocam em função dos seus recursos próprios - condição socioeconómica, motorização, conhecimentos preferências, comportamentos, etc”, (DGOTU – “Acessibilidade, Mobilidade e Logística Urbana”).

Ou seja, está em causa a forma como as pessoas usam as acessibilidades que lhes são proporcionadas no quadro das alternativas possíveis.

A **mobilidade** é um atributo predominantemente dos meios urbanos, e está assim relacionado com a movimentação / deslocação de pessoas e bens, (e não apenas de veículos), utilizando para isso todos os modos (transporte colectivo, individual, a pé de bicicleta), e todas vias, infra-estruturas e demais elementos que produzem as necessidades dessas deslocações.

Os especialistas também distinguem os conceitos de **mobilidade** e de **acessibilidade**, este último mais centrado na oferta dos sistemas de transporte que existem para determinado ponto, de diversos modos e nas componentes de infra-estruturas e serviços que nela operam.

A **mobilidade sustentável**, procura alternativas ao transporte motorizado, face aos impactos ambientais negativos a ele associados, como a poluição sonora e atmosférica entre outros, promovendo formas de mobilidade suave (pedonal, ciclável, etc).

O desenvolvimento deste conceito, **tem antecedentes** relacionados com a massificação do uso do transporte motorizado, em geral, e do automóvel em particular, que provocam congestionamentos de tráfego nos meios urbanos, que por sua vez determinam a construção de novas infra-estruturas rodoviárias, criando ou agravando os problemas de poluição, e **foi potenciado** pela crise energética e pelas alterações climáticas, que está a levar à implementação de estratégias de sustentabilidade ambiental e social, ao desenvolvimento de sistemas de mobilidade de baixo carbono e à necessidade de redução do uso do transporte individual.

Enquadra-se nesse contexto a **Recomendação da Assembleia da República, (RAR nº 14/2012, de 9 de Fevereiro de 2012)** que **Recomenda ao Governo a promoção da mobilidade sustentável com recurso aos modos suaves de transporte**, nomeadamente através de medidas práticas que garantam efectivas condições de circulação aos seus utilizadores e o reforço da sua segurança.

Regista-se também que no âmbito do **Projecto de Mobilidade Sustentável**, da responsabilidade da APA, que visa a elaboração dos **Planos de Mobilidade Sustentável**,

foram seleccionados sete municípios da região do Algarve: Loulé, Faro, Tavira, Lagoa, Portimão, Silves e Vila do Bispo.

### **2. ABORDAGEM NOS IGT**

#### **2.1. PAISAGEM NO PROT-ALGARVE**

O PROT – Algarve aborda as questões associadas à paisagem, e define directrizes e normas orientadoras para os PMOT, e nomeadamente para os PDM, que directa ou indirectamente podem contribuir para a qualidade da paisagem.

Destaca-se dos estudos do PROT-Algarve, (ANEXO M – Padrões de Ocupação do Solo e Ocupação Edificada no Espaço Rural), que:

- Define unidades de paisagem, associando esse conceito à delimitação das designadas unidades territoriais, que tem objectivos de ordenamento;
- As quatro principais unidades de paisagem / unidades territoriais definidas para a região são: Litoral sul e Barrocal; Serra; Costa Vicentina; Baixo Guadiana.
- Destacar a importância da qualidade dos espaços e das paisagens numa região turística, como é o Algarve.

#### **2.2. PAISAGEM NOS PMOT**

Na regulamentação dos PMOT, as referências à paisagem são menos frequentes que a nível por exemplo do PROT.

A Paisagem, nos PMOT, é em geral:

- Referenciada nos estudos de caracterização e diagnóstico, por vezes associada à estrutura verde e/ou à estrutura ecológica;
- Considerada como ponto forte nas análises SWOT dos territórios estudados, destacando-se a sua importância ou a necessidade da sua salvaguarda e/ou requalificação, numa perspectiva do desenvolvimento económico e da promoção da qualidade de vida;
- Identificada e caracterizada, no Algarve, de acordo com a tradicional divisão, Litoral, Barrocal e Serra.
- Considerada como um dos factores críticos de decisão, no âmbito da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), só ou em conjunto com outros;

Contudo, nos PMOT, nem sempre a paisagem:

- Tem um tratamento autónomo de identificação e caracterização, análise e diagnóstico, embora os PMOT contenham normas para outras áreas que acabam por contribuir para a qualidade da Paisagem.
- É valorizada nas suas múltiplas dimensões. Não admira portanto que essa abordagem seja por vezes incipiente, nomeadamente face ao conceito de Paisagem constante do artº 1º, da Convenção Europeia da Paisagem (Dec. Lei. Nº 4/2005 de 14/2)

### **2.3. MOBILIDADE NO PROT-Algarve**

O PROT – Algarve aborda as questões da mobilidade inter – regional associadas às bacias de emprego.

Destaca-se dos estudos do PROT-Algarve, (Anexo P - Transportes e Acessibilidades), que:

- As deslocações pendulares dentro do concelho de residência são predominantes, à excepção de cinco concelhos, pelo menos 75% das viagens pendulares são intra-concelhias;
- O modo de transporte mais usado nestas deslocações é o automóvel, como condutor, seguido pelo “andar a pé”;
- Destaca a necessidade do IC4 ter funções de “via cénica, com pontos de apoio e descanso, lazer e fruição de vistas dos seus utilizadores, e bem integrada na paisagem” (ponto 4.6 -Acessibilidade Mobilidade /Rede Rodoviária da RCM que aprovou o PROT, pág. 5011);
- Estabelece orientações para a construção de ciclovias / percursos cicláveis nos planos e projectos, referindo expressamente a Ecovia do Litoral entre V.R.S. António e Sagres, (ponto 4.6 -Acessibilidade Mobilidade /Rede Rodoviária da RCM que aprovou o PROT, pág. 5013/14). **Tem subjacente a noção da mobilidade sustentável.**
- Defende a promoção da “interligação entre a rede de vias cicláveis e os centros urbanos, particularmente nas áreas com maior interesse turístico, cultural e patrimonial”, e com as vias de circulação pedestre. **Tem subjacente a noção de Paisagem.**

### **2.4. MOBILIDADE NOS PMOT**

Os PMOT, (PDM, PU e PP), abordam em geral, de forma desenvolvida, as questões associadas a Acessibilidade e Mobilidade, identificando e caracterizado:

- a rede viária (1ª, 2ª, 3ª e local, avaliando o grau de saturação das vias);
- a rede / sistema de transportes públicos, (incluindo o ferroviário, aéreo e marítimo, com ênfase nos transportes colectivos públicos, na existência ou não de articulação intermodal);
- a rede de percursos cicláveis;
- o estacionamento;
- percursos pedonais e mobilidade pedonal / espaço público (nos PU e PP).

### **2.5. PAISAGEM E MOBILIDADE - Abordagem no âmbito do modelo de ordenamento proposto para um Plano de Urbanização da Região do Algarve**

Tendo por base um caso concreto do modelo de ordenamento proposto no âmbito dos estudos em curso no plano de urbanização de uma cidade da região, a Cidade de Loulé, podemos detalhar já um conjunto de objectivos no que a estes dois aspectos diz respeito - Paisagem e Mobilidade -, que para efeitos da presente comunicação foram

necessariamente simplificados e generalizados, retirando-lhe as suas especificidades locais.

Face à escala da análise, que é a inerente a um plano de urbanização e não a um PDM, estas duas dimensões aparecem necessariamente integradas com outras, (Urbanismo e Transporte).

**Paisagem e Urbanismo** - neste âmbito recomenda-se a promoção:

- **do desenvolvimento urbano sustentável** - garantido um crescimento gradual e intersticial e a regeneração urbana, (e o controlo da edificação dispersa no espaço envolvente).
- **da acessibilidade sustentável** - com a redução do transporte individual, promovendo um sistema de transportes alternativos, viáveis e acessíveis, e a adaptação do espaço público.
- **de um desenho urbano sustentável** - tendo a consideração as noções da eficiência energética, conforto térmico e a utilização de transporte público.
- **da melhoria do espaço público** - com a criação de infraestruturas e equipamentos que fomentam a utilização destes espaços, consolidado a suas funções de encontro e estadia, conjugando com a estrutura verde.
- **da articulação da estrutura verde urbana com o espaço rural envolvente** - estabelecendo uma estrutura paisagística de enquadramento à área urbana, articulada com o sistema hídrico; e valorizando os percursos, as vistas, pontos notáveis do território e criando áreas de estadia e lazer de fruição da paisagem.

**Mobilidade e Transporte** - neste âmbito recomenda-se a promoção:

- **da utilização pedonal** - vivência do espaço urbano centrada no peão condicionando a utilização do transporte público; e “devolução” das praças e dos passeios ao peão, tendo em consideração os critérios da mobilidade inclusiva.
- **da utilização de transportes públicos** - que devem ser confortáveis, seguros, frequentes e fiáveis.
- **de um sistema viário automóvel de acesso adequado e reordenar o estacionamento** - adequando o desenho com a gestão das velocidades e garantindo a segurança; e implementando um sistema integrado de estacionamento.
- **de um sistema de mobilidade que aposte nos modos suaves de transporte, não poluentes** - implementando um sistema ciclável nas principais vias da cidade e nos corredores verdes, devendo a rede ciclável interligar os grandes equipamentos e as zonas verdes e de recreio e lazer, e com os percursos pedonais, estendendo-se ambos para o espaço rural, valorizando os caminhos rurais e as vistas sobre a paisagem; e por exemplo, criando um serviço de bicicletas de uso público.

**Não cabe no âmbito desta comunicação retirar conclusões mas, importa referir que, a Paisagem e a Mobilidade são duas áreas cuja abordagem carece de aprofundamento na elaboração e revisão dos PMOT em curso.**

\*\*\*