

Ao esguardae: paisagem, energia, mobilidade – mais uma utopia?

Helena Barbosa Amaro

“antes de um lugar há o seu nome,
e ainda a viagem até ele,
que é um outro lugar mais descontínuo e inominável.”

Maria do Rosário Pedreira

Nenhuma paisagem não será tecnológica (Saraiva), que haverá sempre alguma rede subjacente ou aeroespacial não aparente. Este carácter tecnológico adveio primeiro dos caminhos e da ferrovia, depois da rede eléctrica e da das telecomunicações, a seguir dos combustíveis e das coisas mais virtuais – regra geral, partilham o mesmo veio, ainda que em diferentes níveis; mas, noutras alturas, exibem-se em camadas alternadas, de recíproca negação, cada uma vendo a outra como um empecilho à sua passagem (Borges).

Todas as infra-estruturas geram paisagem, mesmo ou talvez especialmente quando, pela sua dimensão ou violência, causam rupturas, desencontros ou migrações, tanto quando atraem como quando repelem (como barragens, centrais termo-eléctricas, auto-estradas, linhas de alta velocidade, aeroportos).

O paradigma actual de (des)organização do território vem exigindo sempre maiores demandas de produção energética e mais mobilidade daqueles usam e ocupam o território, pelo que umas e outras estruturas se densificam e, portanto, marcam ainda mais impressivamente o chão em que se pousam. Como ler esta paisagem, que fio de ariadne nos pode guiar nesta Babel?(Pavia).

Mais que *paisagens eléctricas* (Pavia), hoje estamos no tempo da *ville passante* (Magin): são *paisagens em movimento*, enquadradas pelo vidro da frente de um automóvel que nos faz vê-la como se fora como no cinema (Virilio); as estruturas para a mobilidade são os pontos nodais da paisagem, sejam por serem momento de *paragem* no percurso, pontos de espera (e de expectativa?) – portos, aeroportos, estações de comboios e de metro, centrais de camionagem e logística, paragens de táxis, sejam por serem suporte do *movimento* vertiginoso da velocidade (e que gera abstracção e distorção), ora impondo afastamentos à sua passagem, pelo risco da colisão ou da queda, ora gerando uma atracção irresistível, pelo acesso que permitem ao resto do mundo, num ápice.

Isto posto, para que nos importa olhar? Interessa-nos aferir se um alegado novo paradigma de acessibilidade, assente, ou melhor, impulsionado pela mobilidade eléctrica, implicará alterações nas redes de infra-estruturas e nos padrões de ocupação do território, seja por ser condição da sua persistência, seja por induzir alterações de maior ou menor monta na forma de deslocação e de ocupação do espaço e, em consequência, na movimentação social de quem se movimenta geograficamente.

Em concreto, interessa-nos perceber, na paisagem difusa em especial, atenta a sua densidade populacional e as infra-estruturas disponíveis (de energia e de mobilidade) e a sua

(des)integração com a *área metropolitana* (Ascher), se uma nova forma de abordar o acesso em si, reconhecendo-o como condição essencial para o exercício de todos os outros direitos – à saúde, à educação, à cultura, à participação pública e política - , poderá influir na mobilidade social dos cidadãos. Ou seja, se a garantia da livre movimentação no espaço, absorvendo alegadamente menos recursos e, portanto, menos rendimentos, e libertando tempo, pela diversa organização dos modos e meios de transporte nas infra-estruturas existentes, poderá ser condição da persistência (ou subsistência?) da paisagem difusa e dos seus cidadãos. Estaremos perante mais uma paisagem utópica?