

“Um bom planeamento da mobilidade pode ser um colete salva-vidas”

Saúde, bem-estar, qualidade ambiental, inclusão e democratização do território. Estes são, para Paula Teles, alguns dos proveitos que se podem tirar de uma mobilidade urbana mais sustentável. À frente da empresa de planeamento urbano e gestão da mobilidade MPT® e Presidente do Instituto de Cidades e Vilas com Mobilidade ICVM, Paula Teles conhece bem a realidade nacional e critica a falta de planeamento e as medidas avulsas que vão sendo implementadas.

FILIPA CARDOSO

O que significa planear para a mobilidade sustentável?

Em Portugal, ao longo dos tempos, tudo o que tem a ver com planeamento é algo proibido. O exercício de planear é, talvez, o mais sustentável que existe, independentemente da matéria em si. É o que consegue fazer a caracterização do problema, o diagnóstico, e, perante estes, encontrar as tendências, as estratégias, que têm a ver com a visão e a missão, a criação de cenários de propostas para antecipar o futuro. O planeamento pressupõe um processo, não é uma atitude de projecto, que se faz na hora. É algo que tem uma premissa muito relevante: o factor tempo. No planeamento clássico, esse tempo tinha um período maior, mais estável, o mundo era mais tranquilo e essa atitude de planeamento podia até durar décadas. Hoje, não, e esse é um dos problemas que impede a atitude ágil e rápida de planear ou de introduzir o planeamento na gestão do processo e a sua decisão. Planear a mobilidade é olhar para os problemas que agitam hoje as cidades, que estão repletas de fragilidades e de questões que é preciso resolver rapidamente num anseio muito grande: o de ser palco de qualidade de vida.

O planeamento da mobilidade mudou muito?

Inicialmente, na primeira geração de planeamento de mobilidade, havia uma necessidade de criar infra-estrutura. Mais tarde, a segunda geração veio pensar que, para além dos modos rodoviários, existem outros dos quais a cidade pode ser palco, como os cicláveis, os pedestres, os transportes ferroviários, etc. Isso era feito de forma quase sectorial. Já o planeamento de terceira geração absorve na sua totalidade a multimodalidade. Pretendemos que a pessoa, enquanto ser que tem de fazer várias trajectórias durante o dia, possa

ter vários padrões de mobilidade, utilizando os vários modos disponíveis, desde o andar a pé, à bicicleta, transporte público (TP) ou mesmo o carro.

Ainda é preciso mexer na infra-estrutura?

Sim, mas é numa infra-estrutura urbana, que é algo que não se tem pensado muito nas últimas décadas. Trabalhamos muito as escalas nacionais e até internacionais, mas, hoje, tem de se olhar para dentro das cidades e entendê-las como uma infra-estrutura. Temos de desenhar a cidade como se fosse a nossa casa, cuidar das praças como se fossem a nossa sala de estar, as ruas como os nossos corredores... dando-lhes, por exemplo, mais luz, mais árvores! Fazer com que a cidade, enquanto praça, possa ser um palco de pessoas. Vivemos, de facto, sistemas urbanos complexos, que nos permitem estar fora de casa, mas dentro dos carros, e não beneficiamos do ambiente, o que poderíamos fazer nas deslocações curtas.

Uma mobilidade sustentável é um elemento promotor de saúde?

A saúde pública é muito importante no desenho do planeamento da mobilidade, ao nível mental, por causa do stress, e também da qualidade ambiental. Um bom planeamento da mobilidade pode ser um colete salva-vidas. O planeamento enquanto processo é o único pensamento que pode integrar os modos diferentes de transporte – sair de casa de carro, apanhar TP, caminhar a pé na cidade, até tomar uma bicicleta partilhada. Para que isso aconteça, é preciso a atitude inteligente de perceber que as medidas não podem ser avulsas e que devem ser mais integradas e planeadas. Este é um desafio muito grande para quem está na decisão política e que tem, muitas vezes, de vencer o paradigma de tentar implementar projectos concre-

tos no espaço público, em detrimento de pensar um bocadinho neles, na sua estratégia e no Plano Director Municipal (PDM), que pode ser desenhado para uma década. Esse PDM, no qual vão convergir os pensamentos de mobilidade, vai ter de reflectir-se no espaço urbano, que, por sua vez, terá de ser desenhado. A mobilidade não pode ser trabalhada do ponto de vista da engenharia se não conseguirmos desenhar espaço urbano. Se não fizermos essas alterações para tornar o TP mais competitivo, não adianta... Tem de ser sempre uma visão holística, completa e integrada.

A que escala deve ser feito o planeamento da mobilidade?

O planeamento tem várias escalas e isso é outro grande problema. Em matéria de mobilidade, quem gere o território são maioritariamente as câmaras municipais (CM), que são máquinas de construir sonhos, mas que, por vezes, também deviam ter noção de que o planeamento tem diferentes escalas. Há que fazer um plano à escala do município, ou seja, de todas as freguesias, definir eixos e corredores principais onde devem andar os TP, a rede ciclável ou onde devem ser reforçadas as hierarquias dos modos pedonais, onde ficam os parques dissuasores, com soluções de bilhética integrada, etc.; de seguida, tem de se pensar na conexão com outras escalas municipais, num plano supramunicipal – as Áreas Metropolitanas (AM) e as Comunidades Intermunicipais (CIM).

E como se faz isso à escala municipal?

À medida da necessidade, cada CM deve desenvolver os planos de mobilidade urbana sustentável que integrem todo o sistema para uma maior eficiência dos recursos da mobilidade dentro dessa área urbana, não descurando a li-

gação do município na sua plenitude, nem na escala superior. São camadas diferentes que devem ser integradas, mas não misturadas. O estudo de um conjunto de ruas em torno de uma escola que implique novos sentidos de trânsito não pode vir num plano municipal. Essa confusão torna-se dramática para o técnico que está a planear a cidade e para quem quer decidir.

Os ciclos políticos são curtos. Isso é um entrave?

O tempo político passou a ser muito curto, mas, por detrás das decisões políticas e estratégicas, há instrumentos de planeamento que tentam aproximar os tempos. Se tivermos planos estratégicos, esses planos aguentam o tempo acima do ciclo político e há uma orientação a seguir.

Não corremos o risco de sobrepor visões políticas?

É melhor ter um plano que segue um caminho e que, a certa altura, é desviado porque há uma vontade política de outra natureza, até ideológica, do que passarmos décadas a ter medidas avulso, que estão na cabeça dos autarcas ou dos secretários de Estado, e que não têm uma narrativa nem conseguem chegar a lado nenhum. Se tivermos um caminho bem agarrado tecnicamente, os políticos que vão mudando podem ir absorvendo ideias nesse percurso técnico que está a ser feito e tomar decisões.

O planeamento da mobilidade e o ordenamento do território devem estar em harmonia. Têm estado?

Não! Ora, vejamos, os PDM são caldeirões de entidades públicas, que passam décadas para ser aprovados, com temáticas desde a cultura às áreas ambientalmente sensíveis, mas que tratam tudo isso não integrando, por vezes, o planeamento da mobilidade que se pretende

para esse território. É altura de os municípios terem o pensamento de planeamento da mobilidade à escala municipal bem arquitectado para, quando se fazem as revisões dos PDM, se consiga fazer a integração daquilo que é o pensamento político e o que foi o trabalho dos técnicos de mobilidade para aquele município. Por isso, o IMT vem dizendo, há muito tempo, que é preciso fazer planos de mobilidade, que devem ser revistos periodicamente, para que sejam integrados no PDM. Também os planos de urbanização são importantíssimos e Portugal tem completamente negligenciado. São instrumentos que deviam ser mais reformistas, mais trabalhados, para que pudessem absorver aquilo que a mobilidade vai dando em termos de estratégia para o que é uma cidade mais compacta.

Os planos têm também de se adaptar.

E de ser flexíveis e dinâmicos. Sem plano, é que não é possível. Estamos a fazer grandes investimentos no país que não vão ter resultado nenhum.



Porque chegámos aí?

Porque não há planos subjacentes a esses projectos que são implementados avulso. Há imensos quilómetros de ciclovias que não vão dar a lado nenhum, nem juntam nada, nem levam pessoas nas suas necessidades de deslocação.

A intenção foi só receber os fundos?

Não tenho a menor dúvida disso. Lamento dizê-lo, mas temos tido muitos investimentos nas últimas décadas que são completamente avulsos. Sou adepta dos planos que os governos vão lançando, mas só me faz sentido se, depois, houver planos ao nível dos municípios que consigam absorver esse pensamento. E não há assim tantos planos de mobilidade sustentável em Portugal, quando a Europa os exige. O próprio IMT, ao longo dos últimos tempos, foi pedindo às CM para os fazerem e as CM não os

fecto, mas um péssimo plano. E um belo projecto é uma avenida, uma praça! Mas do que adianta se, depois, não se conecta com nada? Não se pode continuar a intervir na cidade com esta metodologia.

Qual deve ser a prioridade de intervenção?

Melhorar os passeios! O pedonal é o segundo modo de transporte mais utilizado, depois do carro, que infelizmente continua a aumentar. Se o segundo é o andar a pé e o terceiro é o TP, qual é o projecto que trata o segundo modo mais usado em Portugal? Ninguém tem resposta. A infra-estrutura do modo andar a pé é o chão e, de repente, passamos das intervenções urbanas do primeiro modo para o terceiro, que é o andar de bicicleta.

Foi uma má escolha?

Estamos no bom caminho, mas isso deixa-me preocupada, por ter estratos da sociedade que nunca vão andar de bicicleta, outros porque têm mobilidade reduzida, outros porque a saúde não lhes permite, etc., e, entretanto, gastamos o nosso envelope financeiro em ciclovias ou bicicletas e voltamos a ignorar os passeios e toda esta capacidade do desenho da cidade que permite a todos, sem excepção, o direito à mobilidade. Para além disso, peão e bicicleta não compartilham o mesmo espaço.

Mas temos hoje muitas zonas partilhadas para peões e ciclistas. Vai ser um problema?

Daqui a uns anos, vamos dizer que gastámos milhões em ciclovias e pedovias e, agora, os peões vão ser atropelados pelas ciclistas! A bicicleta não convive com o peão. Se houver partilha, tem de ser entre a bicicleta e o automóvel e nunca com o peão, mas continuamos a ver investimentos para ciclistas que vão partilhar com o peão. Pior: passeios pelo país inteiro a serem beneficiados para ser ciclovias ou a serem pintados de bordeaux, dizendo que são zonas para partilha dos dois modos. Uma pessoa idosa ou com o bebé não pode partilhar

a mesma via com o ciclista, que tem outra velocidade! Quando o plano é bem feito, é acompanhado por um guião técnico que dá as pistas para o desenho da cidade, vai incluir a hierarquia das vias e os seus diferentes desenhos. Está tudo estudado, falta só levarem-nos a sério.

Que outros benefícios pode trazer uma mobilidade bem planeada?

A mobilidade é muito importante na democratização das cidades, pois tem a capacidade de fazer territórios mais iguais, amigáveis, inclusivos para todos. É uma área em que os políticos deviam apostar mais, pois pode transformar realmente uma cidade. Na Europa “civilizada”, uma pessoa que ganhe cinco ordenados mínimos não tem problemas em partilhar uma carruagem de TP. Temos de abandonar o estigma de que o CEO tem de chegar de BMW à sua empresa. Que sorte temos hoje de ter pessoas altamente qualificadas a chegar aos trabalhos de bicicleta...

Nesse aspecto, temos ainda de melhorar.

A mudança cultural na mobilidade é um desafio muito importante. Temos de mudar as mentalidades e aí entram as políticas. As políticas urbanas têm de actuar na mudança cultural e isso consegue-se na escola. À semelhança do que aconteceu com a reciclagem, temos de sensibilizar os mais pequenos para os modos de transporte. Em vez de passarem sistematicamente a ir para o banco de trás do carro dos pais, vão dizer-lhe que querem ir a pé ou de autocarro para a escola. Há, no nosso país, inúmeros exemplos de boas práticas nesse sentido. Dessa forma, ensinamos também as crianças a viver e a lidar com a cidade. Temos de pedir aos políticos que, ao mesmo tempo que gastam dinheiro com os passes ou veículos mais eficientes, que gastem também dinheiro naquilo que é a mudança cultural, a levar os conceitos modernos da mobilidade às escolas, desde o pré-escolar até às universidades. É um exercício de vivência urbana, experienciar a cidade pelos caminhos de proximidade, na escala humana. **sc**

“Há imensos km de ciclovias que não vão dar a lado nenhum (...) Não tenho a menor dúvida de que a intenção foi receber os fundos”.

fizeram. Porque o planeamento é algo que ainda não é muito levado a sério, leva muito tempo e os políticos não têm esse tempo. Para além disso, não tem havido capacidade técnica suficiente e ágil. Não é só o político que tem de adaptar a sua visão ao tempo político, o técnico também tem. E os nossos técnicos, em Portugal, continuam muito bem, sentados nos seus cadeirões das academias, nas páginas de dissertação, a fazer planos de 500 páginas...

Como é que agítamos esses técnicos?

Discutindo, utilizando as plataformas que temos disponíveis e dizendo que, independentemente dos problemas, é preciso ter tempo para planejar, com escalas diferentes de planeamento. Os técnicos têm de ser determinantes e ter a capacidade de, por vezes, dar um muro na mesa e alertar os decisores que o que estão a fazer pode ser um belo pro-

SMART CITIES

CIDADES SUSTENTÁVEIS

#21

www.smart-cities.pt

Out/Nov/Dez 2018

5€



PESSOAS EM

MOVIMENTO

As últimas tendências da mobilidade trazem modos inovadores e mais sustentáveis ao espaço urbano, mas o seu sucesso depende sempre do planeamento.

DIREITOS HUMANOS

Alex Gladstein defende a separação entre o Estado e a tecnologia.

MOBILIDADE URBANA

A Semana Europeia da Mobilidade nos municípios portugueses.

FELICIDADE

Será a felicidade o indicador do sucesso nas cidades inteligentes?