

Presidente e Fundadora do Instituto de Cidades e Vilas com Mobilidade (ICVM).

Recentemente foi fundadora do Instituto de Cidades e Vilas com Mobilidade Brasil (ICVM Br) e do Instituto de las Ciudades de Excelencia España (ICEE).

Presidente da CT 177, Comissão Técnica de Acessibilidade e Design Inclusivo com sede no IPQ, desde 2009.

É membro da Comissão de Peritos do Fórum “Pensar as Cidades Século XXI”, do Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular (Galiza e Norte de Portugal).

É representante da Comissão Europeia em Portugal no âmbito do ICVM que preside ao Pacto de Autarcas para o Clima e Energia.

Foi vereadora na Câmara Municipal de Penafiel com os pelouros da Mobilidade, Imagem da Cidade e Ordenamento do Território (2009-2013).

Membro da Assembleia de Representantes da Ordem dos Engenheiros (2019-2021)

Detentora do título de Especialista em Transportes e Vias de Comunicação pela Ordem dos Engenheiros.

Detentora do Cartão Europeu de Engenharia (engineering card).

Palestrante e Congressista convidada como perita em vários eventos nacionais e internacionais na área da Mobilidade Urbana.

É autora e co-autora de um vasto conjunto de publicações em matéria de Acessibilidade e Mobilidade.

PUBLICAÇÕES

2014
A CIDADE DAS (i)MOBILIDADES
Manual Técnico de Acessibilidade e Mobilidade para Todos

2013
ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE PARA TODOS,
O Estado da Nação (coordenação)

2009
CIDADES DE DESEJO ENTRE DESENHOS DE CIDADES
Boas Práticas de Desenho Urbano e Design Inclusivo

2007
GUIA DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE PARA TODOS
Apontamentos para uma melhor interpretação do DL 163/2006 de 8 de agosto (coordenação)

2006
DESENHO URBANO E MOBILIDADE PARA TODOS

2005
OS TERRITÓRIOS (SOCIAIS) DA MOBILIDADE

NOTA DE AUTOR

A PERTINÊNCIA URGENTE DESTA PUBLICAÇÃO

Quando planeamos e projetamos cidades temos uma dupla responsabilidade: a responsabilidade técnica, naturalmente, mas também a responsabilidade do legado de conhecimento adquirido ao longo do nosso percurso.

A experiência profissional tem-me permitido concluir que o conhecimento necessário ao bom planeamento urbano ou do território nem sempre consegue acompanhar o tempo imediato, urgente, de “fazer para ontem”, que atualmente pressiona a elaboração dos respetivos projetos.

O tempo do planeamento é obrigatoriamente maior que o tempo do projeto. Este primeiro, exige conhecimento absoluto do território físico e social como forma inequívoca da compreensão das mudanças observadas ao longo do tempo, diagnóstico esse, essencial para anteciparmos o futuro desejado para as vilas e cidades que planeamos.

Mas há um denominador comum às duas escalas de trabalho, plano e projeto. As duas têm como objetivo principal melhorar a qualidade de vida dos cidadãos. E a nossa missão só é atingida quando conhecemos as realidades no seu entorno e quando desenharmos as cidades como desenhamos as nossas casas. Urge assim, neste processo de conhecimento, observar as vivências urbanas antes e após as nossas intervenções. Se o espaço público for apropriado pelas pessoas, ou seja utilizado, então a nossa missão está cumprida!

Entendo, que a mobilidade urbana é um pilar estruturante na obtenção da qualidade de vida. Daí, o meu gosto e paixão em estudar a mobilidade urbana associada ao território, sempre numa perspetiva do “espaço público” como fio condutor de todo o sistema urbano. A mobilidade, na sua visão holística, tem de irrigar todos os tecidos urbanos. Com analogia à medicina, por comparação com a designação de tecidos humanos, cada vez mais entendo a cidade como um tecido urbano, em que as ruas, as ciclovias, os passeios, são justamente os vasos capilares que a terão de irrigar, para a sua própria sobrevivência e sustentabilidade.

Deste modo, quando falamos em qualidade de vida das pessoas, falamos obrigatoriamente na qualidade do ambiente urbano. Queremos, exigimos e sonhamos que haja uma relação direta entre as pessoas e o seu espaço envolvente, plataforma onde cruzam as múltiplas deslocações urbanas também hoje em conceitos de mobilidade ativa e cidade saudável. Se esta relação for efetiva teremos cidades mais sustentáveis, inclusivas e saudáveis. Este tem sido o desafio do trabalho desenvolvido nestes 25 anos de profissão. Não olhar para a cidade como um território de infraestruturas e veículos mas de sociabilidades!

Se por um lado, o espaço público tem de garantir as deslocações casa/trabalho e casa/escola em segurança e conforto, por outro, tem de garantir lugares de estadia e repouso, de abrigo e contemplação, de felicidade e magia. O espaço público, referido por Jan Gehl (2017) como “A vida entre edifícios”, não pode ser apenas o espaço que sobra na cidade, tem de ser um espaço de e para todos, como garantia dessa condição universal do direito à mobilidade e do direito à cidade.

Esta perspetiva exige cada vez mais responsabilidade aos técnicos, mais dedicação de estudo e reflexão teórica e prática, pela simples

perceção que o seu limite ínfimo se esgota numa pedra preciosa para quem planeia e desenha cidades, chamada de espaço público. E em ambas as escalas de planeamento ou de projeto, mais macro ou mais micro, a complexidade nas premissas técnicas e políticas exigem esforços conjuntos de todos os stakeholders que constroem as cidades. Sim, porque o espaço público, ou o que sobrou, de cem anos a desenharmos cidades para os automóveis, é mesmo muito reduzido e teremos de estabelecer prioridades na sua nova ocupação sob pena que a pressão instalada no momento, no que respeita à implementação de ciclovias, rebentará a cidade como se de uma bomba se tratasse.

Recordo que o Governo Português lançou, recentemente, um programa de 300M€ através do Fundo Ambiental, destinado à execução de ciclovias no nosso país. Este programa terá um tempo de 12 anos, o que significa que estamos mesmo em cima do momento para estudarmos as melhores opções face a erros já observados, para melhorarmos os projetos e termos obras mais eficazes.

Este é um exercício diário e contínuo, resultante dos novos paradigmas urbanos que estão a gerar novos padrões de mobilidade. A nossa estreita relação com os municípios para desenhar ciclovias tem exigido um conhecimento mais multidisciplinar e transversal, muitas vezes não adquirido pelos jovens profissionais nas universidades face a um tempo que corre à velocidade da luz e num mundo cada vez mais de soluções “*post-it*”, “*icloud*” e “*táticos*”. Esta “*correria desenfreada*” em que o tempo é mais determinante que o lugar, tem criado autênticos “buracos” e erros irreversíveis, por se perder a consistência da visão holística e pensamento global.

Abrem-se envelopes financeiros que, de forma abrupta, e na maior parte das vezes sem qualquer estratégia nacional, regional e municipal, impõe ações no terreno desfasadas do tempo necessário às mudanças culturais necessárias para absorver os objetivos específicos da implementação dessas mesmas ações e ao seu próprio planeamento.

Na área da mobilidade, e em particular em matéria de ciclovias, isto tem sido um facto e preocupa-me muito este desfasamento temporal, com resultados irreversíveis para os investimentos e para a aculturação gradual das novas tendências dos padrões de mobilidade por parte sociedade civil. De resto, temos presenciado neste exato momento, várias contestações populares em municípios portugueses, pela implementação de medidas de mobilidade suave que, não obstante a sua importância conceptual, não estão ainda absorvidas e interiorizadas totalmente pelos cidadãos.

Como inserir agora, à pressa, quilómetros de ciclovias exatamente no mesmo perfil das ruas e avenidas existentes nas cidades, sem retirarmos uma única fila de automóveis ou de estacionamento? Mas o motivo da injeção financeira e da sua própria execução não é, justamente, a descarbonização? E estas novas vias cicláveis não deveriam estar desenhadas de modo a serem competitivas com o automóvel no tempo de deslocação, segurança, conforto e do ponto de vista ambiental? Não me parece ser uma boa solução integrar o ciclista lado a lado com o automobilista a absorver diretamente as partículas poluentes. E no que refere às prioridades dos modos de mobilidade? Em Portugal só cerca de 1% da população móvel utiliza a bicicleta, contrapondo ao modo pedonal que, na generalidade representa o segundo modo de mobilidade. De resto, nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto já representa o segundo modo de transporte mais utilizado, atingindo valores na ordem dos 30% das

deslocações. Outra pergunta que se poderá fazer e que me interrogo diariamente é sobre as prioridades de investimento. Será que este modo suave, andar de bicicleta, deverá constituir a nossa prioridade, em detrimento do peão? Que tipo de investimentos temos realizado na infraestrutura pedonal, passeios, praças e canais dedicados ao peão? Para já não falar daqueles que têm mobilidade reduzida, em particular deficientes, crianças e pessoas idosas?! Este espaço para a escala humana deve ser negligenciado pelas prioridades financeiras, técnicas e políticas?! Mas este é um assunto político e por esse motivo, sairá desta publicação.

Agora é tempo de ajudarmos a desenhar melhor as nossas vilas e cidades cicláveis. E nesse sentido, surgem outras questões designadamente se é possível partilhar os canais pedonais com o ciclista, ou como partilhar com o automóvel. Se devemos ter canais próprios para deslocação da bicicleta na estrada ou deverá, sempre que possível, ser de forma segregada. Quais as suas dimensões, a relação com os outros modos, como se devem tratar os pontos de conflito dos entroncamentos ou rotundas com outros modos de mobilidade. Ou mesmo, respostas simples, como que materiais e sinalética a utilizar, como desenhar áreas de descanso e apoio, como cruzar a infraestrutura ciclável com as bicicletas, designadamente, o bike sharing, para uma melhor segurança, qualidade e imagem da cidade.

Em síntese, diria que esta publicação, na qual designei humildemente de Gramática, apresentada em forma de guião técnico, tenta dar pistas, orientações para ajudar a desenhar cidades cicláveis nos nossos territórios e responder a muitas destas questões. E surge pelos seguintes motivos principais:

- A ausência de documentação em Portugal (Bibliografia);
- O trabalho de inúmeras visitas de investigação e de prática

- pelo país e pelo mundo, dos últimos 15 anos, observando e analisando, sistemas já implementados;
- A vontade de contribuir para reduzir os erros que se estão a cometer visivelmente no terreno, pela fragmentação da ação, face a alguma ausência de conhecimento técnico, em particular na ignorância de se planear antes de se projetar;
- O desencontro entre o tempo real das práticas europeias e a sua execução em Portugal (imposta pelos fundos comunitários do Portugal 2020);
- A proximidade com o 2030 e a perceção que a Mobilidade Suave vai ter um papel preponderante nos futuros fundos comunitários, e que esse envelope financeiro não pode ser mais uma oportunidade perdida;
- Por fim, senão a primeira, uma vontade permanente de partilhar conhecimento.

A leitura deste trabalho reforça, ainda, a necessidade urgente do planeamento de mobilidade e a ausência da forma sistematizada e formal (legislativa) da prática de planear. Tenho referido, recentemente, em vários órgãos de comunicação social que o planeamento da mobilidade é hoje um colete salva vidas.

De resto, os PMUS – Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (designados na Europa de SUMP), são obrigatórios na maior parte dos países da Europa. Portugal insiste em não alinhar com estes princípios europeus e globais como refere de forma muito clara a obra “Do fim do mundo ao princípio da rua” (Pedro Silva, 2018).

Esta ausência de planeamento da mobilidade, a curto e médio prazo vai ter efeitos nefastos para a qualidade de vida das populações e, como já referido, pode constituir-se como uma oportunidade perdida ao nível dos investimentos das linhas do apoio do Portugal 2020 em matéria de mobilidade.

Recordo novamente que, na atualidade, os municípios portugueses dispõem de apoios financeiros diretos para a implementação de ciclovias com funções de deslocação casa/trabalho e casa/escola nas vilas e cidades, face à necessidade da descarbonização resultante dos problemas do Planeta, e a experiência evidencia que não basta fazer ciclovias tipo “post-it”, sem ações de mitigação dos conflitos com os restantes modos de mobilidade e respetivo desenho urbano. Aliás, poucos são ainda os municípios que já têm a arquitetura desenhada da sua rede ciclável, muito menos a sua integração com as restantes redes de mobilidade. E o primeiro passo deveria ser planejar as redes da mobilidade e os seus interfaces e depois, então, projetar ação a ação de acordo com a estratégia definida no PMUS e com a visão holística sobre o território.

Esta Gramática que agora ousou partilhar com todos, inicia-se com breves conceitos de âmbito do planeamento geral da mobilidade e respetiva rede ciclável para, posteriormente, se desenvolver, quase em forma de “cartilha”, em tipologias de percursos cicláveis e respetivos apontamentos de dimensionamento e recomendação para o seu mais adequado desenho no terreno.

Não é um trabalho definitivo, pelo contrário. Não está fechado, nem estará, porque a aprendizagem recente em Portugal, na área da mobilidade ciclável, ainda se encontra no estágio inicial de um caminho que se espera duradouro e capaz de cooptar a vontade dos portugueses. Foram anos intermináveis a desenhar as cidades para os automóveis e todo o elemento urbano foi desenvolvido em função do carro. Ter um automóvel era o desejo de todos pelo *status* social que carregava, mas hoje, novas gerações estão a impor novas políticas e ações públicas nesta matéria.



Hoje, o tempo urge pelas alterações climáticas no planeta e pela qualidade da condição humana que é cada vez mais condição urbana. Se não pela racionalidade da vida urbana, pela urgência para o mundo que as cidades integrem, numa das suas razões principais de existir, a mobilidade suave e ativa, com particular destaque para a articulação do transporte público.

Na partilha de informação sistematizada não são só os conteúdos avaliados mas também o seu autor que, não por qualquer tipo de receio mas pela ideia que as interrogações próprias são exponenciais ao número de soluções apresentadas, importou trocar o imobilismo das questões, pela dinâmica de um debate sistematizado que tardava em surgir.

Porque sobretudo acredito no conhecimento como processo, mais do que dogmatizar as ideias como soluções definitivas, apelo a que elas potenciem a capacidade de pensar no mosaico polissémico de que as cidades são concebidas. São, por isso, uma proposta de base de partida para a partilha e desenvolvimento de conhecimento nesta matéria.

Sei, enquanto empresária e técnica, que a arte impõe estudo ininterrupto durante a vida, mas também entendo que um processo tem necessariamente de ter momentos síntese e de debate coletivo sobre uma base trabalhada como contributo para uma sociedade mais competente e mais conhecedora, como o principal desafio de futuro. Este foi sempre o meu lema neste percurso de vida em que a mobilidade, nas suas múltiplas formas, modos e sonhos, foi o tema comum a todos os meus trabalhos.

E foi isso mais uma vez o que aqui procurei fazer, compilando e sistematizando informação relacionada com o planeamento e o projeto de ciclovias, ao longo de cerca de doze anos de trabalho na MPT. A este longo percurso, iniciado no projeto da Baixa de Vilamoura em 2007, ainda hoje em curso, se somaram muitos kms de ciclovias e estudos de mobilidade em mais de centena e meia de municípios portugueses e alguns estrangeiros que aqui pretendi partilhar, num processo de avaliação permanente da apropriação e modo de utilizar, de uma população, para a qual esta cultura ainda tem algo de novo. Alguns aspetos projetuais serão certamente reforçados nos próximos tempos, outros radicalmente alterados, porém creio ser necessário, nas cidades portuguesas, estabelecer um momento síntese para se poder continuar em frente com segurança, coerência e consistência.

Assim, é meu confessado desejo que as páginas que se seguem sejam um auxiliar para todos aqueles que planeiam e projetam ciclovias nas cidades, no pressuposto que esta Gramática, eternamente inacabada, terá uma dinâmica de atualizações em tudo idêntica à própria energia que as cidades emanam. É assim um produto em permanente construção, tal qual a cidade.

Paula Teles

19 de março de 2019