

Local Especialistas do mundo inteiro debateram mobilidade pedonal

Portugal já está a andar, mas o caminho para cidades amigas dos peões ainda é longo

As autoridades defendem que Portugal está a fazer progressos na promoção da mobilidade activa, concretamente na pedonal. Mas ainda falta muito caminho a percorrer

Beatriz Pedro Ferreira

Há nova proposta de Orçamento de Estado - que será votada esta semana na generalidade - e nova promessa de se apostar nos modos de mobilidade sustentável, como andar a pé ou de bicicleta. Mas as referências a esse investimento continuam a ser escassas e a estar pouco concretizadas no documento que planeia as finanças públicas para 2025 e que é acompanhado por um relatório. As autoridades dizem que muito já se tem feito e se está a fazer, garantindo que é para continuar. As associações pedem uma maior aposta.

No documento assinala-se resumidamente a aplicação da Estratégia Nacional de Mobilidade Activa, porém esta é a única medida apontada nesta área. Mas a secretária de Estado da Mobilidade, Cristina Pinto Dias, garante que a mobilidade é uma prioridade para o actual Governo, que quer criar condições para que seja "segura, enlaçada (integrada), digital e sustentável e que traga coesão social e territorial de forma descarbonizada", diz ao PÚBLICO. Os automóveis, além de contribuírem para emissões atmosféricas, também continuam a pôr em causa a segurança pedonal. "O traçado tradicional das ruas das nossas cidades ainda impede os automobilistas a deslocarem-se a velocidades que continuam a provocar feridos graves e também vítimas mortais", resume a secretária de Estado.

Para concretizar de que forma a mobilidade suave é uma prioridade, Cristina Pinto Dias remete para a recente aprovação do Pacote de Medidas de Mobilidade Verde, com um apoio de três milhões de euros para operacionalizar os Planos de Mobilidade Urbana Sustentável. Mário Alves, presidente do movimento Estrada Viva, desmente: esta verba visa apenas ajudar municípios na construção de ciclovias no âmbito do Portugal Ciclável, mas "a mobilidade pedonal é esquecida", diz. A

governante refere outro investimento de três milhões de euros "para a construção dos *missing links* nas ciclovias intermunicipais", que se somam a outros 90 milhões já investidos em ciclovias, não havendo dados sobre apoios à mobilidade pedonal.

Apesar das promessas, a escassez de referências concretas a incentivos que ponham mais pessoas a andar a pé ou de bicicleta, abandonando o carro, tem gerado críticas entre as associações do sector: "Pela primeira vez em muitos anos, a mobilidade activa está excluída do principal instrumento orçamental do Estado", que é uma "decepção para o futuro da mobilidade nas cidades", lê-se no comunicado da MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta. Lamenta ainda que "várias medidas importantes na área da mobilidade urbana inscritas no Orçamento do Estado para 2024 continuem sem sair do papel".

"Portugal tem estratégia"

"Andar é a forma mais simples de transporte", mas as condições nem sempre são as melhores, reconhece João Jesus Caetano, presidente do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), quando abriu a recente conferência internacional sobre mobilidade pedonal Walk21, que decorreu em Lisboa, no Iscte - Instituto Universitário de Lisboa e teve como lema "Somos Todos Peões".

Optimista, para o presidente do IMT, a escolha de Lisboa para a realização da Walk21 fala por si: "É o reconhecimento internacional de que Portugal tem uma estratégia", diz João Jesus Caetano ao PÚBLICO. Com objectivos que vão desde a descarbonização até à "humanização do espaço público", esta estratégia envolve as instituições que podem criar mudanças: "Autarquias, associações de cidadãos que promovem modos de mobilidade activa, escolas." Só dessa forma será possível cobrir as diferentes fases da mudan-

ça, aponta o presidente do IMT.

A coordenadora da Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa, Sofia Pires Bento, explica que o projecto, criado em 2018, passou por reformulações para ser mais abrangente. A sua elaboração teve contributos de uma participação pública e de audições de especialistas, mas também assentou num grupo de trabalho interministerial, coordenado pelo IMT. "Foi muito rico, porque tivemos a participação de todos", recorda Sofia Pires Bento.

Contudo, Mário Alves, presidente da associação Estrada Viva, explica que o primeiro documento da estratégia contemplava muitas medidas da responsabilidade da Associação Nacional de Municípios Portugueses (ANMP) que foram feitas sem a sua participação: quando houve contacto, a ANMP disse não ter recursos. Por isso, "40% das medidas ficaram órfãs" e sem concretização, afirma.

E o certo é que Sofia Pires Bento reconhece que o papel das autarquias é central, salientando que a política da mobilidade urbana deve começar pela própria configuração das cidades. "Nós não podemos continuar a ter cidades em mancha de óleo, espalhadas, porque isso vai criar pressão sobre os transportes e sobre o território. Temos de fazer o contrário, porque estamos num contexto de emergência climática", defende a coordenadora. Isso exige a colaboração com municípios, responsáveis pela implementação das infra-estruturas. Surge aí outro problema: "Há câmaras que, efectivamente, têm corpos técnicos [dedicados à mobilidade pedonal], mas a maioria não tem", ficando esta questão inserida noutras pastas, conduzidas por pessoas que, muitas vezes, não conhecem a estratégia.

"O desafio é entender a mobilidade pedonal como uma peça central do ecossistema de mobilidade, que liga todas as etapas", explica a coordenadora da Estratégia para a Mobilidade Activa, que refere a importân-





FOTOS: ADRIANO MIRANDA

20% das deslocações em transportes públicos até 2030

Uma das prioridades é “acelerar a transferência modal do transporte individual para o transporte público”, num cenário em que “66% das viagens [são] feitas em transporte individual”, diz Cristina Pinto Dias ao PÚBLICO. Atualmente, os transportes públicos correspondem a 14% das deslocações, mas a secretária de Estado sublinha o objectivo de “alcançar 20% de quota do transporte público em 2030”. O Pacote de Mobilidade Verde “disponibiliza novas verbas para melhorar ciclovias, [apoia] veículos zero emissões se abater uma viatura com mais de dez anos e apresenta reduções tarifárias fundamentais para o combate à pobreza de mobilidade”, diz.

O plano da Mobilidade Verde engloba, igualmente, o transporte de mercadorias. Este estará incluído nas medidas focadas na descarbonização que já tinham sido anunciadas pelo Governo, com um “apoio ao sector ferroviário de mercadorias, no valor de 45 milhões, devido aos custos externos evitados e um incentivo dedicado a empresas para a aquisição de veículos de emissões zero de mercadorias”, refere a governante.

devido aos hábitos dos seus habitantes, argumenta.

Há, porém, políticas internacionais que tentam incentivar os países neste caminho. Para os aproximar de forma a haver maior colaboração por uma melhor mobilidade activa, surgiu o programa THE PEP (Programa Pan-Europeu de Transporte, Saúde e Ambiente), da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), que conta com 56 nações aderentes: Portugal é uma delas, representado pela coordenadora da Estratégia Nacional para a Mobilidade Pedonal, Sofia Pires Bento. Os trabalhos do programa envolvem uma estratégia para a promoção do uso da bicicleta, adoptada pela Declaração de Viena, que Portugal subscreveu em 2021, mas também envolve o compromisso de se apostar num plano pedonal a nível europeu.

Segurança e ambiente

Mas há muita coisa já a ser feita no planeta. Na conferência Walk21, mais do que debater ideias abstractas, apresentaram-se medidas que serão ou já estão a ser implementadas por todo o mundo. Uma das grandes questões é como tornar as cidades mais caminháveis. A engenheira especialista em transportes Hillie Talens, representante da plataforma de desafios infra-estruturais Crow, dos Países Baixos, divide a questão em duas etapas: a infra-estrutura tem de ser a base, mas, depois de concluída, o espaço público também deve “ser confortável e permitir convívios”. Simplificando: “Se a infra-estrutura já é boa, invista-se na atractividade.”

Mas se os países baixos já têm essa infra-estrutura feita, outros têm grandes evoluções a fazer. É o caso das Bahamas, onde “73% das pessoas dependem do carro para a mobilidade diária”, afirma Daniel Oviedo, representante do Walking Cities Lab e da University College London, no Reino Unido. Em Nassau, a capital, a rede de transportes públicos não é suficientemente densa e a infra-estrutura pedonal é fraca. Já Leticia Sabino, CEO do Instituto Caminhabilidade, destaca casos como o do Brasil, em que se anda, “não por haver boas infra-estruturas, mas por falta de opções”.

A Walk21 decorre, no próximo ano, em Tirana, na Albânia, que tem investido na transformação do espaço público, no que Frida Pashako, governante da cidade, considera uma “revolução urbana”. O fundador desta conferência, Jim Walker, recorda que era ilegal ter carro na Albânia até 1990. “No pós-comunismo, o carro tornou-se um símbolo de democracia”, mas as pessoas mais velhas sentem a falta de viver sem carros e os mais novos “não os querem”. A cidade vive, assim, numa janela de oportunidade para se tornar mais caminhável. **Texto editado por Ana Fernandes**



cia de colocar o peão no centro das políticas. João Jesus Caetano reconhece que algumas deslocações exigem a utilização de outros meios de transporte. Ainda assim, as deslocações pedonais devem sempre ser um complemento utilizado nos extremos da viagem. Andar a pé “cria um novo relacionamento com a cidade e com as pessoas que nos rodeiam”, e, por isso, o presidente do IMT também defende que é importante reorganizar os espaços públicos em prol do peão.

“Existem muitas pessoas em Portugal com vontade de promover a mudança”, diz o presidente do IMT, que se comprometeu a ter em conta as ideias saídas da conferência para as incorporar na actuação do Instituto.

Uma perspectiva externa

“Portugal é francamente um líder global. Desenvolveu uma óptima Estratégia Nacional para a Mobilidade Pedonal e conectou diferentes departamentos, o que significa que reconhecem que não há uma área

“Andar é a forma mais simples de transporte”, mas as condições nem sempre são as melhores, reconhecem os especialistas

“O desafio é entender a mobilidade pedonal como uma peça central do ecossistema de mobilidade, que liga todas as etapas”, explica a coordenadora da Estratégia para a Mobilidade Activa

singular para a mobilidade pedonal”, aponta Jim Walker, que, em 2000, fundou a Walk21, quando percebeu que as pessoas estavam a andar menos e que era necessário combater o problema. “Neste momento, a política portuguesa é mais ambiciosa do que a da União Europeia. A Europa tem de tentar apanhar os países que querem ir mais rápido”, diz ao PÚBLICO.

Mas esta está a ser posta em prática? “Não é só uma estratégia, em que dizem as coisas certas. Há mesmo um modelo de execução, que é uma inspiração para outros países”, diz Jim Walker, adiantando que 62% dos países europeus têm políticas pedonais, mas apenas 22% estão a investir na sua execução e Portugal destaca-se por já ter resultados. Uma ideia de que Mário Alves discorda, considerando que há atrasos na sua implementação. Acrescenta ainda que é verdade que há muitos países sem estratégias, mas isso pode explicar-se pelo simples facto de não haver necessidade para tal documento

ID: 113846131

28-10-2024



Mobilidade
Portugal já está a andar, mas o caminho para cidades amigas dos peões ainda é longo

Local, 18/19
