



Data: 20.09.2020

Titulo: Cidades sem lugares para o regresso em força do trânsito

Pub:



Tipo: Jornal Nacional Diário

Secção: Nacional

Pág: 1;18;19

Cidades sem lugares para o regresso em força do trânsito

Esplanadas roubaram muito espaço ao estacionamento na pandemia. E agora? **p18 a 20**

Área: 925cm² / 32%

Titagem: 72.253

FOTO

Cores: 4 Cores

ID: 6946470



Data: 20.09.2020

Título: Cidades sem lugares para o regresso em força do trânsito

Pub: **P**

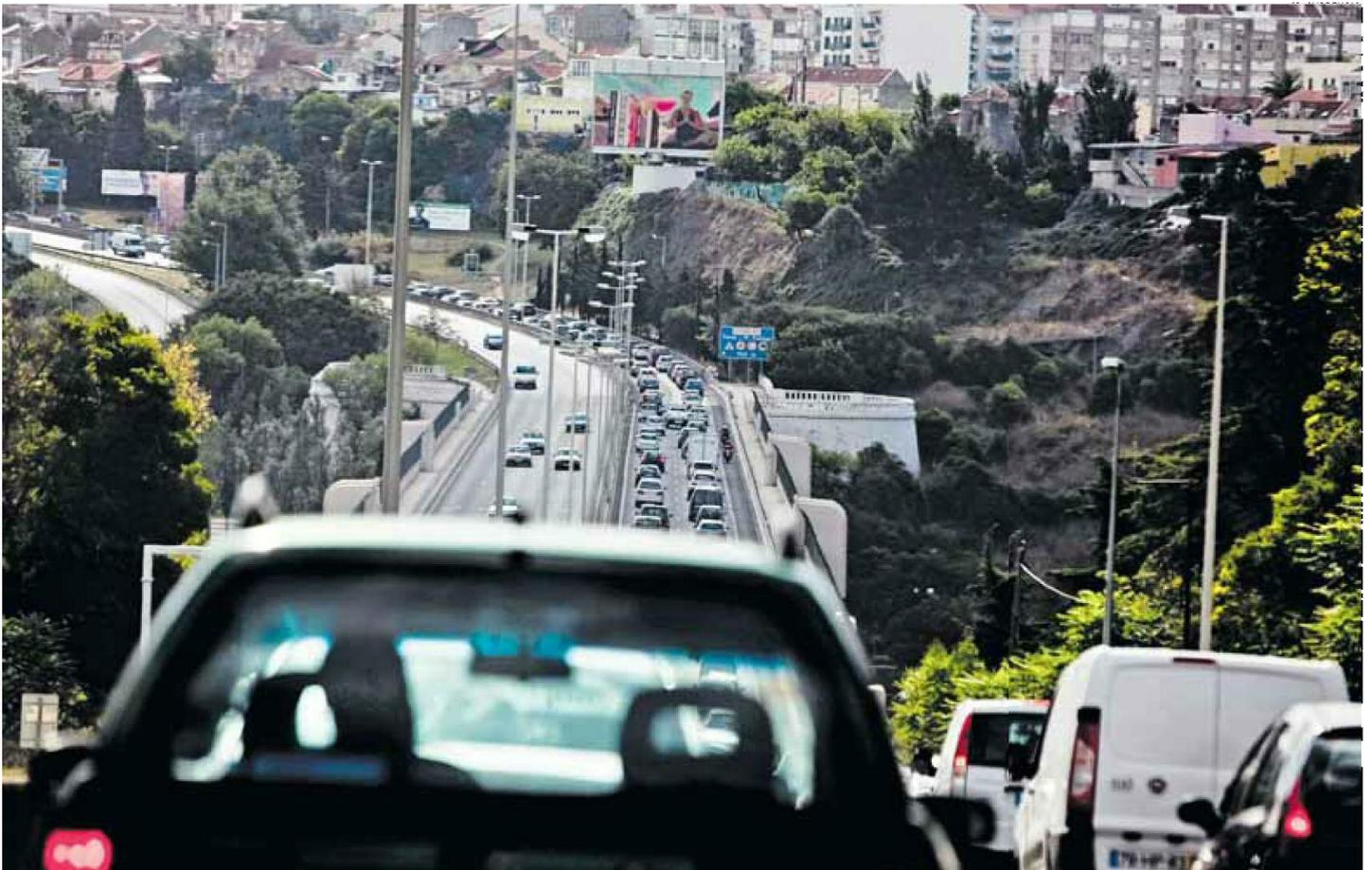
QuickCom
comunicação integrada

Tipo: Jornal Nacional Diário

Secção: Nacional

Pág: 1;18;19

Congestionamentos de tráfego: o anormal regresso à normalidade



Tom Tom Traffic Index indica a percentagem de tempo extra, por causa do trânsito, numa viagem de 30 minutos

As principais cidades portuguesas ainda estão longe dos níveis de pré-pandemia e os especialistas dizem que medidas como o teletrabalho e o *carpooling* podem evitar regresso a esses níveis

Mobilidade
Luísa Pinto e Rui Barros

Durante o estado de emergência e com o confinamento obrigatório, impressionaram as imagens das ruas das cidades desertas. Assim como nas redes sociais se repetiam os relatos

deslumbrados de quem já se permitia a ouvir o silêncio ou o chilrear dos pássaros. Quase sete meses depois, esta seria a altura do regresso à normalidade – as férias acabaram, as escolas reabriram. Os dados do Tom

Tom Traffic Index, uma plataforma que analisa os níveis de congestão nas ruas de mais de 416 cidades mundiais, mostram que o “regresso à normalidade” já começa a reflectir-se no trânsito das principais cidades nacionais. Mas ainda não atingiu os níveis de antes da pandemia.

O PÚBLICO analisou os dados desta plataforma para Lisboa, Porto, Braga e Coimbra e confirmou que os níveis de congestão de segunda a sexta-feira têm vindo a crescer desde 24 de Agosto.

O indicador do fabricante de dispositivos de navegação automóvel, que mede a percentagem de tempo extra

Área: 925cm² / 32%

FOTO Titragem: 72.253

Cores: 4 Cores

ID: 6946470

que uma viagem de 30 minutos demora devido ao trânsito, mostra um padrão semelhante nas quatro cidades analisadas. Até à 10.ª semana do ano (até 6 de Março), as quatro cidades apresentaram sempre níveis altos de trânsito – a pandemia ainda não estava declarada. Em Lisboa, uma viagem dentro da cidade demorava então, em média, mais 31% do tempo devido à existência de trânsito. No Porto, o valor apurado era 33%, em Braga 25% e em Coimbra 20%.

Este indicador caiu abruptamente em todas as cidades ainda antes do estado de emergência, tendo apenas assistido a um crescimento algo significativo após a semana que se iniciou a 27 de Abril. No período seguinte os números mostram um crescimento lento no trânsito das cidades, com especial destaque para o Porto, que, das quatro cidades, foi a que registou níveis de congestionamento de trânsito mais altos desde então (antes da pandemia, os valores semanais de Lisboa e Porto andavam sempre muito próximos). Este crescimento lento só foi interrompido em Agosto.

Mas findo esse mês e com muitos portugueses a regressar ao trabalho, os dados mostram que em todas as cidades portuguesas o trânsito tem

aumentado. Só de 14 a 18 de Setembro – uma semana marcada pelo regresso às aulas – a cidade do Porto já registava um valor semanal médio de 31,4% neste indicador de congestionamento de trânsito. Segue-se Lisboa (28,8%), Braga (22,2%) e Coimbra (19%). Se compararmos esta última semana com a de 2 a 6 de Março, período em que o trânsito nas cidades portuguesas ainda podia ser considerado “normal”, as cidades de Braga e Coimbra são aquelas onde se verifica a menor diferença (8,6 pontos percentuais), seguidas do Porto (8,8) e, por último, Lisboa (11,6).

Ninguém sabe como é que pandemia vai evoluir, mas defende-se que agora é que devem ser tomadas medidas concretas que possam melhorar a mobilidade nas cidades.

Medo do transporte público

José Manuel Viegas, catedrático do Instituto Superior Técnico, especialista em Mobilidade e Transportes, admite que o aumento do transporte individual é expectável, por causa do aumento de casos de covid-19. “Vai haver um aumento da ansiedade e do medo. Há três semanas estávamos numa situação bipolar, algumas pessoas a dizer que isto está a passar, não é nada. E outras que persistiam com

medo. Parece que vamos ter uma transferência forte da equipa dos relaxados para a equipa dos ansiosos.”

E a ansiedade joga contra a utilização de transportes públicos, apesar de, reconhece José Manuel Viegas, não estar provado que os transportes colectivos sejam um local de forte propagação. “A recolha internacional de dados ainda não o evidenciou. A ausência de prova não é a mesma coisa que a prova da ausência, mas tem significado. Em muitos países do mundo tem continuado a haver utilização de transportes colectivos. As pessoas já antes viajavam quietas e caladas. Agora, com medo do vírus, de máscara posta, muito mais caladas vão”, argumentou.

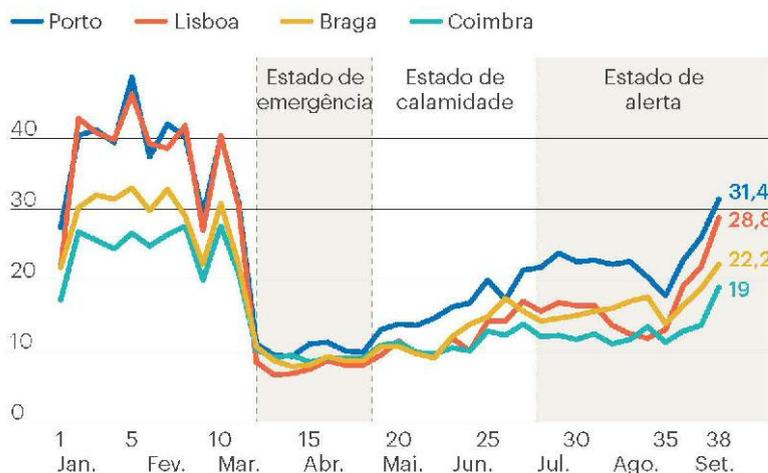
O inquérito à mobilidade efectuado pelo Instituto Nacional de Estatística em 2018 detectou que entre 68% a 70% das deslocações eram feitas de carro e que apenas 16% usavam o transporte público. O receio de contaminação nos transportes colectivos poderá implicar uma ainda maior transferência para o transporte individual.

Impacto do teletrabalho

Porém, tanto José Manuel Viegas, como Frederico Moura e Sá, urbanista especializado em Mobilidade, pro-

Tempo perdido no trânsito

Congestionamento: valores médios para uma semana (de segunda a sexta), em % do tempo que uma deslocação de meia hora demora a mais devido à existência de trânsito



Fonte: TomTom Traffic Index/PJELICO





Data: 20.09.2020

Titulo: Cidades sem lugares para o regresso em força do trânsito

Pub:



Tipo: Jornal Nacional Diário

Secção: Nacional

Pág: 1;18;19

fessor na Universidade de Aveiro, lembram que têm sido tomadas medidas importantes, do lado da procura, que podem ter um impacto importante e diluir as horas de ponta: os horários desfasados e o recurso ao teletrabalho, cuja utilização foi muito potenciada durante a quarentena. Moura e Sá recorda que o aumento do desemprego também vai reduzir, pelas piores razões, a pressão dos movimentos pendulares.

José Manuel Viegas acredita que o teletrabalho é uma das medidas que trarão maior impacto não só para o objectivo de evitar focos de contaminação, mas também para diminuir os expectáveis congestionamentos de trânsito. “Vamos pensar nos 65% que fazem as deslocações casa-trabalho de carro. Se se conseguir que, através do teletrabalho, em cada dia, não venha 1/3 de 1/3 – e acho que pensar que um só 1/3 das empresas é que pode funcionar em teletrabalho é conservador –, estou a reduzir 1/9 de 65%, isso quer dizer estar a reduzir 7%. Ora esta percentagem é praticamente metade dos 16% de quota do transporte público”, contabiliza José Viegas. Deste modo, “o teletrabalho é um contributo muito significativo para reduzir as pessoas que vêm de carro, numa escala semelhante à daquelas que usavam transporte colectivo e agora não o fazem com medo do contágio”, conclui.

“Não há como querer o aumento da utilização do transporte público, e manter a baixa densidade de ocupação. Isso só duplicando a oferta, e não se consegue fazer isso, nem que se quisesse. Comprar 500 auto-carros demora um ano. Se for com-

boios, demora cinco”, argumenta. Viegas considera que esta rigidez na oferta também afecta as bicicletas – um meio cuja utilização disparou com a pandemia, mas que está limitado pela falta de capacidade de produção. “O principal fabricante europeu de bicicletas está em Portugal, mas tem a produção nacional tomada para os próximos dois anos”, explica. Viegas considera que a notícia de que estão a aumentar as pistas cicláveis é boa, porque se está a criar infra-estrutura, mas acha que elas não terão impacto no curto prazo, como era necessário.

Para José Manuel Viegas, o fomento do *carpooling* é a única forma de reduzir o número de veículos na cidade, mesmo que, por causa do receio de contágio, cada condutor possa levar apenas um passageiro. A equipa do investigador fez uma simulação para a Área Metropolitana de Lisboa, considerando apenas casos em que a distância casa-trabalho fosse de quatro quilómetros e o desvio para ir buscar o parceiro de viagem não superior a 1,5km. “Chegámos à conclusão de que esta medida permite reduzir de 30% a 40% o número de carros que entra na cidade”, afirma.

Ao discurso anticarro, Frederico Moura e Sá prefere o discurso pró-peão. “A pandemia tornou mais visível a fragilidade do nosso espaço público. É um espaço muito motorizado. E a rede pedonal é descontínua, subdimensionada, não está organizada para a estadia e permanência. O peão é o elo mais fraco”, lamenta.

luisa.pinto@publico.pt
rmbarros@publico.pt

Área: 925cm² / 32%

Tiragem: 72.253

FOTO

Cores: 4 Cores

ID: 6946470