

Reportagem

Cidades fazem marcha atrás nas políticas antiautomóvel

Paulo Lourenço

Estacionamento gratuito, ruas sem gente mas cheias de carros, em contraste com autocarros e metros quase vazios. A pandemia da Covid-19 mudou o paradigma da mobilidade nos grandes centros urbanos e já há quem considere que este é o momento para repensar estratégias e modelos

Ainda há pouco mais de um mês, os automobilistas queixavam-se dos engarrafamentos e do custo do estacionamento nas cidades e os utentes dos transportes públicos confessavam o "esgotamento" que era viajar diariamente em carruagens completamente lotadas. Uma realidade que a pandemia da Covid-19 veio alterar substancialmente, mesmo antes ainda de ser decretado o estado de emergência no país. O Porto deu o pontapé de saída na suspensão dos parquímetros, Lisboa seguiu-lhe os passos e, gradualmente, outros municípios copiaram o modelo. A ideia é diminuir o manuseamento das máquinas pela população e... afastar as pessoas dos transportes públicos, potenciais locais de contágio.

Está assim em curso uma mudança de paradigma, não só nas duas maiores cidades portuguesas, como em todo o Mundo. Mas esta inversão das políticas rígidas antiautomóvel tem também a ver com outro fator: o medo. Com a expansão da pandemia, e os repetidos apelos ao distanciamento social, chegou o receio generalizado de viajar "ombro a ombro" em carruagens apinhadas de gente. Mesmo antes das empresas de transportes reduzirem a lotação máxima dos veículos, as pessoas começaram a evitar os transportes públicos.

As pessoas embarcaram numa posição ideológica e politicamente correta de diabolizar o automóvel

A inversão da estratégia é para Nunes da Silva, professor catedrático na Instituto Superior Técnico de Lisboa, "o momento para as pessoas refletirem sobre a solução da mobilidade urbana no futuro, que não pode ser encarada de uma forma em que se privilegia um determinado tipo de transporte e se minimizam, diabolizam, ou praticamente se destroem, outros".

O especialista em mobilidade urbana salienta que, nos últimos anos, as pessoas "embarcaram numa posição ideológica e politicamente correta de diabolizar o automóvel", mas ter-se-ão esquecido de que "há situações em que na sociedade como a temos hoje organizada é muito difícil de prescindir do transporte individual". E dá alguns exemplos como os casais jovens em que os dois trabalham e têm filhos. "É muito difícil organizar a sua vida, sobretudo quando não têm tudo próximo da residência ou do trabalho sem recurso ao carro da família, o mesmo acontecendo com outros profissionais, como os de reparações no domicílio", observa.

Álvaro Costa, professor na Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, e especialista na área de transportes, recorre ao próprio exemplo para ilustrar a situação atual. "Não tenho carro, mas desde o dia 25 de fevereiro que não ando de transportes. Além disso, nos últimos oito anos nunca terei ido a Lisboa de automóvel mas na primeira semana de março fi-lo duas vezes. Aluguei uma viatura, porque não senti confiança para viajar de transportes públicos, olhando ao que se estava a passar em Itália", conta ao JN Urbano.

Investimento nos transportes

O docente reconhece, porém, a especificidade do momento, em que é possível ter mais carros nas cidades, porque "a atividade económica está muito reduzida", mas deixa a convicção de que os centros urbanos "não podem viver com congestionamentos permanentes", pelo que há que repensar os modelos de deslocação. Defende, por isso, um forte investimento no sistema de transportes coletivos.

"Ou há um investimento muito forte no transporte público, ou terá de haver um aumento de preço - invertendo o que foi feito recentemente - de forma a diminuir a mobilidade das pessoas, restringindo-a apenas ao acesso ao que precisam para o dia a dia. De outro modo, as pessoas vão começar a procurar empregos fora das cidades e a andar de carro", sustenta.

Nunes da Silva chama a atenção para outro aspeto que a pandemia veio obrigar a repensar. "Aquela ideia que estava praticamente enraizada, nomeadamente em Lisboa, de que tudo se resolvia com plataformas digitais e partilhas, ou com bicicletas, trotinetas e a andar a pé não é viável. Só mantendo uma articulação entre os vários modos de transporte para que, em diferentes situações, possam ser utilizados de uma forma mais eficiente, se pode continuar a viver", destaca, salientando, porém, que é essencial "assegurar numa situação normal o transporte coletivo de massas".

Já para Álvaro Costa, é inevitável que, após a pandemia, haja "uma grande alteração na forma de trabalhar". "Há muitas profissões em que se começa a perceber que as empresas conseguem laborar sem que os seus funcionários se desloquem diariamente. Portanto, quando isto passar, a atividade económica vai conseguir ter a mesma performance com muito menos custo energético", justifica.

Uma ideia que é também defendida do ponto de vista ambiental. Susana Fonseca, da associação Zero, destaca que "os dados disponíveis indicam uma diminuição da emissão de partículas" desde que começou isolamento social das pessoas.

Positivo para o ambiente

A ambientalista diz que "é compreensível que nesta fase as pessoas se sintam mais seguras" com a utilização do transporte individual, mas pensa já no pós-crise. "A seu tempo, quando as coisas normalizarem, é necessário ter estratégias que façam com que as pessoas retomem a confiança nos transportes públicos", destaca, não acreditando,

por outro lado, que haja um regresso massivo dos automóveis às cidades, porque, refere, "haverá a retirada dos estímulos atuais, o estacionamento voltará a ser cobrado e os engarrafamentos também estarão de volta".

Susana Fonseca defende que os modelos testados durante esta fase, como o teletrabalho, mostram que é possível trabalhar "sem necessidade de tantas deslocações e tanto consumo", aliviando assim os grandes centros de muitas deslocações". "Isso, para o ambiente é positivo", conclui