

Balanço sobre os 10 anos de gestão do Município de Aveiro na política de Mobilidade e Transportes

Recentemente, o executivo do Município de Aveiro divulgou um documento^{1 2} sobre os 10 anos de gestão da sua política de mobilidade e transportes, dando a conhecer a estratégia para a almejada meta de descarbonização, onde define alguns objetivos: reduzir o consumo de energia, as emissões CO2 e os níveis de poluição sonora; promover a mobilidade sustentável e suave; qualificar e apostar no eixo viário estruturante da cidade; aumentar a rede de transporte público; apostar na mobilidade elétrica (eletrificação de 14 autocarros, 1 ferryboat e 27 moliceiros), onde espera reduzir 800 toneladas de CO2. Do balanço anunciado consta também a BUGA 2, 29 km de vias cicláveis (23 dos quais ainda por executar) e estacionamento “periférico”.

A Ciclaveiro como associação que promove a mobilidade em bicicleta e ONG de ambiente não pode deixar de se pronunciar sobre a estratégia do executivo municipal nesta matéria. Na nossa perspetiva, esta é uma estratégia ineficaz, sem correspondência com a realidade e que fica muito aquém do potencial do nosso território, das metas assumidas para a redução de emissões no setor dos transportes, da necessidade e urgência de combater a excessiva dependência do automóvel privado e do seu impacto na organização da cidade, nos níveis de poluição do ar e sonora, da insegurança rodoviária e dos problemas de saúde pública, cada vez mais evidentes nas populações, tais como infeções respiratórias, obesidade, sedentarismo, stress ou a diabetes.

Nestes últimos 10 anos, a Ciclaveiro acompanhou de perto e de forma atenta as opções deste executivo na política de mobilidade, pronunciou-se publicamente sobre projetos como a requalificação da Rua da Pega, a via ciclável Estação-UA, o desenho do eixo Avenida Dr. Lourenço Peixinho-Ponte-Praça-Rossio e sobre o erro colossal que foi criar o estacionamento subterrâneo do Rossio. Deu ainda contributos para a revisão do PDM e participou na consulta pública do Plano Municipal de Adaptação às Alterações Climáticas, com sugestões concretas para o território³.

¹<https://www.cm-aveiro.pt/inovacao/noticia/10-anos-de-ribau-esteves-e-de-alianca-com-aveiro-na-gestao-da-camara-municipal-de-aveiro-mobilidade-e-transportes>

²https://www.cm-aveiro.pt/cmaveiro/uploads/writer_file/document/4098/viii_mobilidade_e_transportes.pdf

³ <https://ciclaveiro.pt/documentos/>

Em 10 anos de atividade, a Ciclaveiro também conquistou associados, ativou a comunidade e levou as suas aspirações ao conhecimento dos responsáveis executivos. Apoiou projetos ao Orçamento Participativo de Ação Direta do Município e aproveitou todas as oportunidades possíveis para participar ativamente nas políticas municipais de mobilidade e, resilientemente, continua a propôr e a insistir na importância de trabalhar de forma colaborativa com o executivo. Muitas destas propostas ficam, na sua maioria, sem respostas, como o caso do pedido de apoio e proposta de trabalho conjunto na implementação de projetos de mobilidade escolar ativa (pedonal e ciclável) desenvolvidos com a comunidade escolar. A Ciclaveiro considera que não há política pública de mobilidade sem ouvir e envolver ativamente os cidadãos, nomeadamente as organizações sociais que lhes dão voz.

A Ciclaveiro trabalha pelo direito à mobilidade em iguais condições de segurança, conforto, espaço e acessibilidade que a infraestrutura rodoviária fornece aos cidadãos que escolhem o automóvel para se deslocar. O crescimento do seu número de associados (30% em 2023) impõe-lhe o dever e a responsabilidade de combater a política municipal que tem sido centrada na promoção do uso do automóvel privado, ao mesmo tempo que adverte os cidadãos que o espaço público não é suficiente para receber todos os carros que entram na cidade, que existem metas ambientais e um compromisso de descarbonização do setor de transportes, que Aveiro é uma cidade que valoriza o espaço público e que é essencial reconhecer a variedade de opções para nos deslocarmos, sendo que métodos mais saudáveis, como caminhar e andar de bicicleta, são particularmente adequados para deslocações curtas e de média distância.⁴

Esta incoerência entre o discurso e a ação revela a falta de credibilidade da agora divulgada “estratégia”. Na verdade, é difícil acreditar na existência de uma estratégia, quando se tenta promover tudo e o seu contrário:

- não há restrição à circulação automóvel na cidade, como deveria acontecer em áreas centrais, que deveriam estar restritas a moradores, no entanto, adverte-se que não há espaço suficiente de circulação e de estacionamento;

- não há restrições nem definição de horários para cargas e descargas, como já existe em várias cidades europeias e também nacionais;

- quer-se valorizar o espaço público e que os cidadãos caminhem mais, mas permite-se um fluxo constante de circulação automóvel em ruas pedonais e o estacionamento abusivo em cima de passeios, passadeiras e espaços pedonais;

- criam-se zonas de coexistência que formalmente priorizam o peão mas, na prática, servem para estacionamento ilegal, pontos de recolha dos passageiros de tuk tuk e vias abertas onde o carro impõe a lei do mais forte; na maioria são áreas onde é possível exceder a velocidade, sem qualquer barreira ou equipamento que transmita

⁴ <https://www.noticiasdeaveiro.pt/wp-content/uploads/2024/01/Estac-Regulado2024.pdf>

que é um espaço de coexistência, ou seja, que as pessoas ali são bem-vindas e estão seguras;

- tendo conhecimento do estacionamento abusivo e da falta de condições de segurança e conforto nas envolventes escolares, não há qualquer restrição à circulação nas entradas das escolas, nem barreiras físicas que permitam ter e perceber maior conforto e segurança às crianças e famílias para se deslocarem a pé ou de bicicleta para a escola;

- quer-se promover a bicicleta como modo de deslocação na cidade, mas não existe rede integrada, conexas e seguras de vias cicláveis, sujeitando os cidadãos a velocidades automóveis excessivas e a coexistir em vias partilhadas com autocarros que servem regularmente de estacionamento ilegal, onde se abrem portas de automóveis e onde estes entram e saem constantemente dos lugares de estacionamento, o que torna insegura a circulação das bicicletas;

- numa cidade em que se diz pretender aumentar o número de utilizadores de bicicleta, deparamo-nos com um aumento de queixas e de comportamentos abusivos que colocam os utilizadores de bicicleta em perigo constante, sendo que uma grande parte destes problemas é provocado pela pressão que o automóvel está a exercer no espaço urbano, no stress que causa e no desenho da própria infraestrutura que o promove;

- reintroduz-se o sistema partilhado de bicicletas BUGA, mas de forma racionalizada, em localizações direcionadas ao utilizador recreativo e turístico, que não serve as áreas residenciais da cidade - como por exemplo a zona Sá Barrocas - e que não funciona depois das 20h;

- quer-se promover a mobilidade pedonal e ciclável no concelho, mas requalificou-se uma estrada nacional, a que se chamou avenida, onde não existem passeios nem vias cicláveis que liguem as várias freguesias ao centro urbano, apenas mais vias rodoviárias que convidam a velocidades excessivas;

- quer-se que os cidadãos usem mais transporte público, evitando entrar na cidade de carro, mas mantém-se a imprevisibilidade do sistema de funcionamento dos autocarros, a limitação de horários em certos percursos e o desconforto de muitas paragens nas freguesias periféricas;

- quer-se promover o uso de transporte público, mas numa avenida central da cidade um autocarro perde prioridade para um automóvel, fica impedido de circular por causa do congestionamento, perdendo a vantagem que poderia ter em relação a um automóvel privado, passando a mensagem duma cidade que prioriza o uso do transporte individual;

- numa cidade marcadamente tecnológica, não existe um sistema de transportes públicos que disponibilize ao cidadão uma aplicação para saber qual o autocarro que deve apanhar, onde, em quantos minutos, como adquirir o bilhete

automaticamente, entre outras funções básicas que um sistema integrado, verdadeiramente promotor da utilização do transporte público deveria ter;

- e por fim, pretende-se atingir metas de descarbonização quando os dados oficiais indicam um aumento exponencial do uso do automóvel privado nas deslocações diárias (mais de 70% da população).⁵

Porém, o executivo congratula-se pela redução anual esperada (potencial) de 800 toneladas de CO2. Este impacto corresponde a cerca de 170 viaturas a gasolina em circulação por ano. O que o executivo anuncia é, portanto, que irá conseguir reduzir na sua eficiência máxima o equivalente a 170 automóveis em circulação. Sabendo-se que população do nosso Concelho emite, em média, 324.000 toneladas de CO2 por ano^{6 7} e que até 2030 teremos de reduzir pelo menos 55% das emissões de CO2⁸, ou seja, sensivelmente 27.000 toneladas de CO2 por ano a partir de 2024, deveremos estar otimistas com as 800 toneladas anunciadas?

Para colocar estes dados em perspetiva, diga-se que a Ciclaveiro, em 3 meses de dinamização do seu programa de mobilidade escolar ativa PéPedal, em parceria com o Agrupamento de Escolas de Aveiro, conseguiu que crianças entre os 03 e os 10 anos se deslocassem cerca de 800 vezes a pé e de bicicleta para a escola, reduzindo em cerca de 0,27 toneladas as emissões de CO2, sem qualquer investimento e com recurso a trabalho totalmente voluntário.

Quanto ao valor de CO2 reduzido na última década com a “estratégia” municipal, não existem dados disponíveis para consulta pública nem o executivo os divulga neste balanço de 10 anos, apesar de ter sido anunciado que estariam a funcionar na cidade 9 estações de medição da qualidade do ar. Relembramos que o acesso a esses dados foram prometidos em dezembro de 2020⁹ e em julho de 2022¹⁰, mas continuam sem ser divulgados.

Neste sentido, esta estratégia que a CMA reclama como sendo uma política de mobilidade e transportes integrada, parece-nos não mais do que uma amálgama de opções e requalificações urbanas sustentadas por oportunidades de financiamento, em pontos específicos do território que não se interligam. Requalificações em eixos centrais da cidade com abordagens totalmente distintas, algumas positivas, como é o caso da Avenida 25 de Abril, outras totalmente anacrónicas e feitas em contraciclo com as opções de outras cidades europeias, como a Avenida Dr. Lourenço Peixinho, a Praça General Humberto Delgado e o Rossio, onde se continua a priorizar a circulação e o estacionamento automóvel.

⁵ <https://www.pordata.pt/censos/resultados/mobilidade-aveiro-1190>

⁶ <https://www.pordata.pt/portugal/emissoes+de+gases+por+habitante-1256>

⁷ <https://www.pordata.pt/censos/quadro-resumo-municipios-e-regioes/aveiro-1190>

⁸ <https://apambiente.pt/clima/acordo-de-paris>

⁹ <https://www.diarioaveiro.pt/noticia/63936>

¹⁰ <https://www.diarioaveiro.pt/noticia/84909>

A CMA apresenta investimentos como o reforço da rede elétrica nas frotas das empresas concessionárias da rede de transporte público, implementação da BUGA 2 e a instalação de postos de carregamento para os moliceiros (ainda por ativar). Todo este esforço financeiro é de facto meritório, mas são investimentos isolados que, por si só, não são suficientes.

Aveiro precisa de uma estratégia clara, comunicada através de uma mensagem forte e convicta de que o paradigma da mobilidade nos fluxos citadinos tem de mudar. Esta deve ser monitorizada por um laboratório contínuo de análise e de projeto, de mecanismos de análise de dados públicos e participados, por forma a perceber e validar a aceitação da oferta e de taxas de ocupação dos autocarros, evolução do número de passes emitidos e número de validação de viagens, números de utilizadores das BUGAS e dados recolhidos no âmbito do projeto Desafio da Mobilidade. Estes dados são relevantes para se promover uma análise cuidada e trabalhar medidas efetivas e integradas na mobilidade de Aveiro. Mas, como em vários aspetos no que diz respeito à gestão da nossa cidade, estes dados não são disponibilizados e divulgados e por isso continuam a ser desconhecidos pelos cidadãos e organizações que deveriam estar a contribuir e a colaborar para melhorar esses dados no que à mobilidade diz respeito.

Outro ponto que merece a nossa atenção é o anúncio da construção de 6,5 kms de ciclovias dentro do concelho. Estamos, portanto, a falar de 650 metros de ciclovia implementada por ano ao longo da última década, num território com 200 kms quadrados.

Numa época em que a urgência ambiental é inegável, a substituição do carro por modos suaves de mobilidade é imperativa. Este gesto transcende a escolha de transporte. É um compromisso para salvaguardar o nosso planeta, garantir um futuro melhor para os nossos filhos e fomentar o bem-estar das nossas cidades.

Ao optarmos por caminhar, andar de bicicleta ou utilizar transportes públicos eficientes, não só reduzimos as emissões prejudiciais, mas também promovemos estilos de vida mais saudáveis, fomentamos a economia local¹¹, a sociabilização, a proximidade, a resiliência social das comunidades e a saúde mental dos cidadãos¹². E quando falamos de mobilidade, falamos de forma direta na qualidade do espaço público que deve ser convidativo, confortável oferecendo áreas próximas das residências para estar e conviver, parques infantis de qualidade, áreas verdes com sombra, espaços para sentar em zonas de coexistência, canteiros, boa iluminação, espaços que percecionem conforto, não apenas físico mas estético e ambiental.

Esta transição não é apenas um ato de responsabilidade ambiental, é um passo rumo a uma cidade mais conectada, ativa e sustentável. Passada uma década, temos a consciência clara de que esta visão não é partilhada por este executivo pró-carro¹³, por

¹¹<https://expresso.pt/sociedade/2023-12-11-Rua-da-Prata-em-Lisboa-sem-carros-comerciantes-falam-e-m-impacto-positivo-e3e570e6>

¹² https://boost.up.pt/wp-content/uploads/2021/08/BOOST_Roteiro.pdf

¹³ <https://www.cm-aveiro.pt/cmaveiro/uploads/document/file/17985/acta132018.pdf> (página 23)

não ter tomado as medidas certas na efetiva promoção de um paradigma de mobilidade mais sustentável e que tem vindo tornar a nossa malha urbana numa cidade assética e cinzenta, onde o automóvel impera e o estacionamento selvático persiste.

A Ciclaveiro continuará a fazer o seu trabalho, em conjunto com os seus associados, na certeza de que uma má visão, mesmo que repetida muitas vezes, não deixa de ser uma má visão, continuando, como sempre, disponível para fazer parte da solução, com contributos e sugestões em prol de uma cidade mais sustentável, ou seja, que salvasse o direito à cidade por parte da nossa e das futuras gerações.

Aveiro, 11 de fevereiro de 2024

A Direção da Ciclaveiro