

Discurso do Secretário de Estado Adjunto e das Comunicações no encerramento do VI Congresso da Rede de Cidades e Vilas de Excelência

Porto, 27 de junho de 2019

Das grandes infraestruturas às bicicletas públicas

1.A cidade ciclável e as cidades quase-perfeitas

1. É um enorme prazer estar aqui hoje a encerrar este VI Congresso da Rede de Cidades e Vilas de Excelência, dedicado à Cidade Ciclável. Desde logo, porque tenho muita consideração intelectual e amizade pelo Pedro Silva, com quem tive o privilégio de trabalhar num executivo autárquico e que, juntamente com a Eng^a Paula Teles, têm sido das vozes mais autorizadas, esclarecidas cultas e persistentes, na defesa do planeamento das nossas cidades. E sabemos como a cultura vasta e sólida é essencial para fazer bom planeamento.

Depois, porque nutro um enorme apreço por quem acredita que as cidades podem ser excelentes e se alista civicamente na senda dessa utopia. Torná-las um pouco melhores, quando somos confrontados em Portugal, ainda, com alguns pesadelos urbanos, de mobilidade, ambientais, patrimoniais, culturais, sociais e outros, eis uma causa nobre que vale a pena enaltecer. As cidades ainda não estão perfeitas, mas vale a pena o compromisso pelo belo, o bom e o bem delas: a busca da cidade aprazível e cénica, da cidade funcional e eficiente, da cidade inclusiva e que liberta, torna-nos também menos egoístas e melhores cidadãos.

Houve um tempo em que o automóvel dava independência e a bicicleta era a locomoção dos pobres. Hoje as nossas cidades estão reféns dos carros e as bicicletas não são socialmente diferenciadoras e estigmatizantes. Pelo contrário, são opções informadas e sãs. A cidade ciclável é uma cidade interclassista e pode, por isso, ser a cidade a pedalar para a excelência.

Sucede que Pedro Silva e a Paula Teles, não só se enganaram no Secretário de Estado, como o mote que me impuseram é uma pequena partida. Na verdade, não tutelo as grandes infraestruturas – exceto os aeroportos – nem a mobilidade suave e não me parece que as infraestruturas se oponham a estes novos modos de mobilidade, quer no tempo, quer no espaço.

2. Os grandes investimentos e a sustentabilidade ambiental

Ouçó dizer muitas vezes no discurso político mais imediatista que o tempo das grandes infraestruturas e equipamentos acabou. É uma retórica muito refém da circunstância da crise subsequente a 2008 e das críticas a um modelo de desenvolvimento muito ancorado em obra pública pouco sustentável. Mas não me parece que tal corresponda às nossas necessidades: continuamos a precisar de investir em obras e equipamentos de grande escala e estruturantes. E não há nenhuma contradição entre a defesa de uma mobilidade suave e a prossecução de infraestruturas de transporte pesadas. O transporte pesado pode tornar a nossa vida mais leve. Pelo contrário, podem e devem completar-se. A escala é diferente. O que há de novo é que, agora, os transportes coletivos devem incorporar a variável da neutralidade carbónica e da sustentabilidade ambiental. Mas o modelo de transportes e mobilidade para uma grande ou média cidade em busca da excelência, tem de ser plural, intermodal, não conflituante, sustentável e respeitador da mobilidade meramente caminhante. Parafraseando George Steiner, a cidade perfeita é a cidade das distâncias urbanas caminháveis. E, nesse sentido, todas as grandes escalas são cidades imperfeitas.

3. O Plano Nacional de Investimento 2030

O Governo português está em vias de aprovar o Plano Nacional de Investimentos (PNI) até 2030, para definir a melhor alocação de recursos financeiros europeus à construção de infraestruturas na próxima década. Tem três desígnios estratégicos: Coesão territorial, Competitividade e Inovação e Sustentabilidade e Ação climática; e quatro grandes áreas: Mobilidade e Transportes, Ambiente, Energia e Regadio.

Na área da Mobilidade e Transportes, queremos ter investimentos e programas para a Mobilidade Sustentável e para os transportes públicos, para a Ferrovia, para a Rodovia, para o Marítimo portuário e para o Aeroportuário; no Ambiente, precisamos de ter investimentos no ciclo urbano da água, na gestão dos resíduos, na proteção do litoral, nos passivos ambientais, na gestão dos recursos hídricos e na gestão do recursos marinhos; na Energia, investimentos nas redes, no reforço da produção e na eficiência energética; no Regadio, na revitalização das redes e no aumento da área regada.

Nos próximos dez anos vamos ter de encontrar a capacidade de projeto e de execução para concretizar este investimento, estimado em cerca de 22 mil milhões de €, sendo 7,4 proveniente de Fundos Europeus, 6,8 do Orçamento de Estado e 7,8 do sector privado e do sector empresarial do Estado.

Estou certo que o faremos bem, alinhados por ideias força, como a acessibilidade equitativa e conectividade mais alargada, a mobilidade inteligente, partilhada,

sustentável e carbonicamente neutra, a economia circular e a resiliência das infraestruturas, tudo tendo a transição energética e digital por pano de fundo.

As grandes infraestruturas vão, pois, continuar a surgir. Uma das que está na calha é o novo aeroporto do Montijo, que esperamos que não encalhe na viabilidade ambiental. O Governo respeitará escrupulosamente as medidas mitigadoras do inevitável impacto. Outro será a cobertura em redes 5G, que permitirão, entre muitas coisas, que as coisas falem mais entre si e que a mobilidade seja mesmo autónoma, inteligente e com muito menos sinistralidade.

4. A mobilidade em modos plurais. Coexistência e complementaridade

A cidade ciclável não precisa apenas de mais bicicletas. Precisa sobretudo de mais planeamento, mais transporte coletivo sustentável, de mais viaturas partilhadas, de viaturas autónomas. Os automóveis sem condutor vão reduzir drasticamente a sinistralidade. Quanto mais apostarmos numa rede racional de transportes coletivos que efetivamente respondam bem, fiável e confortavelmente às necessidades das pessoas, menos latas teremos a ocupar o espaço público, que poderá ser resgatado para outras vivências.

O espaço público era o adro da igreja e o largo do pelourinho. Depois passou a ser o que os automóveis deixaram que sobrasse para as pessoas. Sobrou pouco e é pouco frequentável. O novo espaço público imaterial são as redes sociais. Também com esquinas mal frequentadas. Mas as cidades, na nova gramática de planeamento, estão a investir em espaços públicos físicos utilizáveis pelas pessoas. O cinismo cívico será - já é - termos centenas de pessoas nos relvados e praças ligadas ao “wifi” público, sem se olharem nos olhos. Praças físicas de não encontro. Mas em matéria de mobilidade a nova gramática não pode reescrever uma narrativa de penosidades e tempos preciosos das nossas efémeras vidas, consumidos em deslocações absurdas.

A coexistência e complementaridade entre os meios de transporte de massas – ferroviários, marítimos ou aéreos e os individuais suaves, sejam as bicicletas, sejam as trotinetes, tem de existir. Mas também os suaves têm de respeitar o direito à cidade dos meros caminhantes dela, expostos a riscos de acidentes.

A cidade ciclável não pode ser uma cidade de ciclismo selvagem desrespeitador. O ciclista é vulnerável perante a colisão automóvel, mas o pedestre é vulnerável perante a colisão ciclista. Num certo sentido esta pode ser mais traiçoeira, porque é silenciosa e inesperada.

A cidade ciclável tem de ser uma cidade segura, intermodal e de mobilidades plurais. Não é uma cidade proibicionista e sem automóveis para já, embora possa ser uma cidade com vastas áreas pedonalizadas, sobretudo nos centros urbanos históricos, o que aliás vai acontecendo um pouco por toda a parte. E a bicicleta terá mais sucesso se

for enquadrada em políticas integradas de mobilidade sustentável que envolvam todos os modos de transporte. O Planeamento precisa de incorporar essa gramática.

5. Boas razões para usarmos a bicicleta

Não preciso, neste contexto, de vos convencer das boas razões para o uso da bicicleta. A bicicleta não polui o ar, não produz poluição sonora – pelo menos quando não tocamos a campainha - não nos consome o vencimento ou a mesada tão depressa, consome mais os músculos e dispensa o ginásio, é mais rápida do que o automóvel nos trajetos urbanos de curta distância (até 5 km) congestionados, muito mais barata e mais acessível a todos.

Depois, a evolução tecnológica torna-a cada vez mais eficiente e cómoda para os marretas como eu, que já têm dificuldades em escalar prémios da montanha urbanos. A bicicleta com assistência elétrica veio proporcionar ofertas diversificadas – por exemplo para pequenas cargas de supermercado - que amplificam o potencial de deslocação quotidianas para cerca de 15 km.

Acresce que é cura para quase todos os males. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), se andarmos mais de bicicleta contrairemos menos doenças crónicas não transmissíveis, como a diabetes, a depressão, as doenças cérebro-cardiovasculares, oncológicas e respiratórias. Acrescentaria eu que reduz o “stress”, com os condutores nabos, evita os bicos de papagaio, as pedras nos rins e as dores nas costas, embora contribua para o empobrecimento da língua portuguesa ao reduzir muito o bom uso do vernáculo vocabular nortenho mais brejeiro, com que, sempre justamente, mimamos os xicos-espertos do volante que nos tiram do sério .

6. As autarquias e o Governo

As entidades públicas têm vindo a registar dinâmicas muito significativas na implementação de ciclovias e na oferta de sistemas públicos de bicicletas partilhadas. Os Planos Estratégicos de Desenvolvimento Urbano (PEDU) e os Planos de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS) ao nível municipal têm vindo a redesenhar as vias das nossas cidades e, mais importante, a mudar a forma de viver. As ciclovias atualmente em fase de execução, financiadas através do Fundo de Coesão, constituirão, em 2023, uma rede ciclável nacional superior a 6 mil km. Se a estas acrescentarmos os mais de 850 km previstos no âmbito do Programa Portugal Ciclável 2030, destinados sobretudo à interconexão de redes municipais, teremos uma rede nacional em 2030, apenas com os planos conhecidos no presente, superior aos 7,5 mil km. São números auspiciosos de um progresso muito recente. Passámos de um país a



exigir bom alcatrão nas estradas municipais, a um país a exigir boa qualidade e planeamento de ciclovias.

O Governo está atento a estas dinâmicas e quer potenciá-las. Ao programa Portugal Ciclável que interconecta as redes municipais, deve juntar-se o Programa U-Bike para estimular o uso da bicicleta pelos estudantes do ensino superior, já com adesão de muitas universidades. O Governo está, ainda, a preparar-se para aprovar uma Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável (2020-2030).

7. As BUGAS - Um projeto pioneiro

Tenho também um testemunho para dar de um sistema de bicicletas públicas. As BUGAS - Bicicletas de Utilização Gratuita de Aveiro- foram o primeiro projeto em Portugal de bicicletas públicas partilhadas. Tive o privilégio, há 20 anos já, de tomar a decisão política de o colocar no terreno, de o batizar, de lhe configurar o modelo de gestão. E perdoem-me a imodéstia: foi um caso de estudo de inovação social, de sucesso de marketing de cidade, de adoção precursora de boas práticas de mobilidade, de alguma ousadia política.

Não correu tudo bem. Mas aprendeu-se muito e a semente ficou.

Para que a comunidade levasse a sério o projeto era necessário concretizá-lo na principal avenida da cidade. Criou-se por isso uma ciclovia em plena Avenida Lourenço Peixinho. Mas claro que estava ciente que as BUGAS não podiam ser só uma demonstração inconsequente. O seu sucesso dependia de serem realmente úteis para as deslocações quotidianas intraurbanas para a escola e o trabalho e os terminais de transportes. E de serem seguras, segregando-as dos automóveis. Centralidade, capilaridade e utilidade da rede, segregação das pistas face ao automóvel e face aos peões. “Please walk your bike” tinha aprendido no Canadá, numa zona pedonal muito frequentada.

Foi um projeto pioneiro também no modelo de gestão que ainda hoje não é facilmente replicável: a minha aposta foi na gratuidade, na desburocratização e no civismo. As bicicletas eram gratuitas, não exigiam sequer identificação, eram de uso absolutamente livre. Pegar e usar. Decidimos correr um risco e apostar na civilidade da comunidade. Se perdêssemos dez por cento de bicicletas, o custo da reposição era compensado pela mais-valia cívica. E durante uns tempos a coisa correu muito bem: as primeiras pessoas que vandalizaram e atiraram as BUGAS aos canais eram da claque da Académica de Coimbra. Forasteiros. E foi muito gratificante verificar que muitos cidadãos se tornaram mesmo amigos da BUGA e substituíam os fiscais da Câmara:

alertavam para as BUGAS transviadas ou desviadas para Concelhos vizinhos. Meia dúzia de casos. O modelo financeiro era muito simples também: a ideia era que a exploração do projeto fosse integralmente paga com as receitas da publicidade que se faria nos guarda-lamas.

8. A cidade excelente é uma cidade mais ciclável

Uma boa ideia antes do tempo pode não ser sustentável. Mas o que demonstrou também é como uma nova mobilidade pode devolver espaço de encontro: quando me cruzo com um amigo de bicicleta posso parar e conversar. De automóvel provooco um engarrafamento. Novas mobilidades induzem novas vivências urbanas.

As BUGAS eram, aliás, apenas um exemplo de uma estratégia da adoção de mobilidade suave: queríamos já, então, equipar a frota de veículos urbanos com viaturas elétricas – mas avariaram ao fim de três meses, queríamos ter uma frota de táxis marítimos elétricos – mas deixaram apodrecer os protótipos...

Hoje os tempos estão maduros, quer ao nível tecnológico, quer ao nível da consciencialização das pessoas e dos decisores políticos, para a urgência de formas de mobilidade não carbónicas. A integração da inteligência e das redes 5G nos nossos transportes e os veículos autónomos, vão revolucionar de novo as nossas cidades.

A cidade excelente será uma cidade mais ciclável, mais “smart” e de mobilidade intermodal integrada. A nova gramática, os planeadores já a estão a enunciá-la há muito, como este Congresso bem evidenciou. A nova cidade precisa de ser escrita nessa gramática por cidadãos ativos e em processos de decisão participados. Este congresso também mostrou que já há boas histórias urbanas para contar. Parabéns a todos.

Muito obrigado pela V. atenção.

Porto, 27 de junho de 2019

Alberto Souto de Miranda