

4/3/2018

Vila Real Planeamento, mobilidade e transportes de mãos dadas

A Câmara Municipal de Vila Real tem neste momento em curso a elaboração de três estudos que, uma vez aprovados, irão permitir gerir a cidade de uma forma mais sustentada, mais integrada e mais coerente nos domínios do planeamento, da mobilidade e dos transportes. Para ficarmos a conhecer ?mais em pormenor a estratégia que está a ser delineada em Vila Real nestes domínios, fomos ao encontro do vereador Adriano Sousa, responsável pelos pelouros do Ordenamento do Território e Urbanismo e das Acessibilidades, Mobilidade e Transportes.



Transportes em Revista (TR) – De que estudos estamos a falar?

Adriano Pinto de Sousa (APS) – Temos neste momento em elaboração o Plano de Urbanização da Cidade de Vila Real, o Estudo de Tráfego e de Circulação para a cidade de Vila Real e o Estudo da Definição de uma Política e de Princípios de Organização e de Gestão do Sistema de Estacionamentos Públicos de Vila Real.

TR – Não é muito frequente vermos as autarquias atuarem desta forma, ou seja, terem a preocupação de articularem diferentes políticas de cidade. Houve algum propósito nessa decisão?

APS – Claro que sim. O único propósito é o de podermos gerir melhor a cidade através da

articulação e da integração das políticas de Planeamento e de Uso-do-Solo, com as políticas de Acessibilidade, de Mobilidade e de Transportes, face à sua forte correlação e interdependência.

TR – Que novidades vão trazer estes estudos?

APS – Acima de tudo, um pensamento novo e estruturado para a cidade. Vila Real nunca teve um plano de urbanização plenamente eficaz. Sempre se trabalhou a gestão da cidade com base no Plano Diretor Municipal, não obstante haver para o perímetro urbano uma maior preocupação e detalhe.

Pretendemos implementar o modelo urbano compacto e multifuncional, assente em três pilares fundamentais: o da cidade sustentável, o da cidade inteligente e o da cidade inclusiva. Por sua vez, os outros dois estudos, mais intimamente relacionados com as políticas de mobilidade e transportes, irão debruçar-se sobre a procura de modelos alternativos aos atuais, de modo a prepararmos a cidade para os desafios futuros em matérias de gestão do tráfego e de estacionamento, tendo presentes as condicionantes existentes e às quais dificilmente podemos fugir.

TR – Quando fala em condicionantes, a que está a referir-se em concreto?

APS – Vila Real é uma cidade que nasceu assente numa orografia bastante difícil, sustentada num promontório delimitado pelos vales dos rios Corgo e Cabril. Para crescer, teve de o fazer para além desses limites, o que hoje obriga a que tenhamos de percorrer trajetos com diferenças de quotas significativas e que, em parte, justifica a taxa de motorização da ordem dos 464 veículos/1.000 habitantes, superior à média nacional. Mas o grande desafio que temos pela frente é o de alterarmos a distribuição modal nas deslocações urbanas e assim contribuirmos para a política governamental da descarbonização das cidades.

Por outro lado, Vila Real cresceu assente num modelo de construção dispersa e apoiada numa rede viária muito heterogénea, que foi evoluindo ao longo de décadas, mas que cedo se deixou confinar a ponto de hoje apresentar algumas dificuldades em se expandir, o que de certo modo dificulta a tarefa de encontrarmos espaços-canaís livres para completarmos a malha viária estruturante.

TR – O que pretendem em concreto com a elaboração do estudo de tráfego?

APS – Pretendemos, acima de tudo, vir a dispor de um estudo que nos ajude a melhor sustentar a tomada de decisão na implementação de medidas que contrariem alguns sinais de saturação que a rede viária urbana começa a evidenciar.

Foi por isso que decidimos incluir na adjudicação do estudo de tráfego o fornecimento de um modelo de microssimulação de tráfego, desenvolvido pela Universidade de Coimbra. Com este instrumento, vai ser possível testar os diferentes cenários de evolução da rede viária e da procura de tráfego, e analisar os seus impactos nos diferentes pontos críticos da rede

urbana da cidade, recorrendo a visualizações 3D e a um conjunto pré-selecionado de indicadores de desempenho, representativos das diferentes dimensões do problema.

TR – Considera então que Vila Real já sofre de problemas de tráfego automóvel?

APS – À semelhança de todas as médias e grandes cidades, Vila Real começa já a evidenciar alguns problemas de tráfego decorrentes do aumento da taxa de motorização e do facto de a rede viária urbana não ter acompanhado esse aumento na mesma proporção. Mas não adianta pensar que resolveríamos o problema da satisfação da procura com o aumento da oferta, pelo facto de estar provado que qualquer aumento de oferta gera, automaticamente, o conseqüente aumento de procura.

TR – Falando agora do tema estacionamento. Sabemos que é um tema delicado para qualquer político, uma vez que obriga, quase sempre, à tomada de medidas impopulares, nomeadamente a da tarifação. O que está a ser pensado sobre o estacionamento?

APS – Temos de admitir que o urbanismo das últimas décadas modelou a cidade à escala motorizada e sacrificou os espaços público e pedonal às necessidades de estacionamento automóvel. Por isso é que hoje, qualquer cidade média já evidencia problemas de estacionamento. Queremos encontrar para Vila Real um modelo de gestão do estacionamento público que seja justo e benéfico para os diversos tipos de utilizadores e que introduza uma maior equidade e equilíbrio entre a oferta e a procura.

TR – Que passa pela tarifação?

APS – Sim. É uma inevitabilidade pelas razões que atrás referi. Mas uma tarifação justa, equitativa e apenas utilizada quando for absolutamente necessária.

TR – Mas o que é que está na génese da falta de estacionamento?

APS – Basicamente um excesso de procura em relação à oferta disponível. Hoje existem mais carros na cidade do que lugares de estacionamento disponíveis. E não é apenas através do aumento da oferta que vamos resolver o problema do excesso da procura, pois os carros são como os gases: quanto mais espaço se lhe dá, mais eles ocupam! Sempre defendi que a abordagem destas matérias deve ser realista e pragmática. Mas mais importante que as medidas que venham a ser tomadas, vai ser a forma de as comunicar às pessoas, de modo a que possam ser compreendidas, assimiladas e aceites. Por exemplo, é importante que as pessoas percebam que, ao contrário do que é habitual pensar-se, o valor do espaço público de estacionamento – que é de todos – não é gratuito. Tem um custo que, em economia, se designa por custo de oportunidade. E nesse sentido, defendendo-se uma utilização ótima do ponto de vista da coletividade, é perfeitamente aceitável que tal espaço seja tarifado, quando se verifica um excesso de procura em relação à oferta disponível.



TR – Mas tem a noção que é um grande desafio. Ainda para mais neste tipo de matérias, onde as opiniões abundam...

APS – Claro que é um grande desafio! Mas a experiência diz-nos que a maioria das opiniões tendem a refletir pensamentos, interesses e vontades de carácter mais individualista, ignorando, por assim dizer, o interesse da coletividade. É precisamente para combater essas tendências e para defender o interesse coletivo, que o papel de regulador da Câmara Municipal é indispensável.

TR – A implementação deste género de projetos requer um tempo que vai para além do ciclo eleitoral de quatro anos. Acredita na sua concretização?

APS – Pensar a cidade para além do curto prazo, como é este o caso, obrigou-nos a ser ambiciosos na estratégia que traçámos. Estamos conscientes que é um grande desafio e que os resultados não serão visíveis no curto prazo. Mas estamos convictos da sua importância para o futuro de Vila Real, independentemente de quem esteja no exercício do poder. É por esse motivo que estamos a discuti-los com a sociedade de modo a podermos gerar os necessários compromissos para o futuro. Ainda nos passados dias 2 e 16 de fevereiro fizemos duas sessões e debates públicos: a primeira, para apresentar os trabalhos preliminares dos três estudos; a segunda, destinada a debater o projeto de requalificação da Avenida Carvalho Araújo. Posso dizer, com evidente satisfação, que foram duas sessões bastante participadas, o que prova bem o interesse dos vila-realenses em conhecer e debater projetos que são estruturantes para a sua cidade.

TR – Como o Portugal 2020 não financia a construção de mais infraestrutura

rodoviária, como pensa resolver os problemas da mobilidade urbana em Vila Real?

APS – Teremos de começar pelas chamadas soluções soft, que implicam estratégias vocacionadas para mudanças de mentalidades, de hábitos e de comportamentos e que têm acolhimento na estratégia do Portugal 2020, nomeadamente através da promoção dos modos suaves e do transporte público. Estamos conscientes de que não é o caminho mais fácil. Mas é, neste momento, o caminho possível de percorrer. No entanto não enjotaremos a possibilidade de recorrermos às chamadas soluções hard, sempre que tais sejam absolutamente necessárias e tenham acolhimento no orçamento municipal.



TR – Está implicitamente a dizer que as pessoas devem repensar a forma como usam o carro?

APS – Num contexto global, todos os sinais apontam para isso. Veja que todas as orientações e boas-práticas que vêm sendo seguidas vão nesse sentido. Mas não se veja nesta afirmação qualquer objeção ao uso do automóvel, antes pelo contrário. Hoje o carro é, para muitos, um instrumento de trabalho, até em movimento com o advento do telemóvel. O que devemos combater e desincentivar é o seu uso excessivo e começar a optar pelas novas formas de mobilidade emergentes: a mobilidade assente na partilha, a mobilidade inteligente e a mobilidade verde.

TR – Estarão os vila-realenses dispostos a aderir às soluções soft?

APS – O caminho faz-se caminhando. A experiência diz-me, que na maior parte dos casos, os maiores obstáculos à mudança estão na ausência de uma estratégia de comunicação eficiente, em não libertarmos atempadamente a informação e em ignorarmos a necessidade de promovermos as necessárias ações de educação, formação e sensibilização. Se as pessoas perceberem do que estamos a falar e se lhes conseguirmos provar que a solução preconizada é a melhor, não tenho dúvida que ficarão mais propensas a aderir à mudança.

TR – Dê-nos um exemplo dessa necessidade de comunicar.

APS – As pessoas têm de compreender que a razão principal porque se tarifa o estacionamento está na necessidade de equilibrar a oferta e a procura, fruto da existência de uma grande procura quando comparada com a oferta disponível, limitada ao espaço. As pessoas têm de perceber que, quando se melhora a infraestrutura pedonal e se alargam passeios de apenas 70 centímetros de largura, é com o intuito de permitir que TODOS possam andar e fruir a cidade de uma forma segura e confortável, porque todos somos peões! As pessoas têm de reconhecer que a razão principal que está subjacente à pedonalização de determinadas artérias é a necessidade de devolver as zonas mais nobres da cidade aos cidadãos, de modo a criar boas zonas de convívio e de lazer.

TR – Durante esta entrevista, estivemos a falar mais com o técnico ou mais com o político?

APS – Com os dois (risos). Com um técnico, na medida em que sou engenheiro civil, dei aulas de Planeamento e Gestão da Mobilidade na Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro e, durante 20 anos, exerci funções dirigentes na Câmara Municipal de Vila Real. Todo este percurso permitiu-me o contacto com inúmeros técnicos, professores universitários, gestores ligados ao setor dos transportes e cidadãos em geral que me ajudaram a consolidar o meu pensamento sobre estas matérias. Mas também está a falar com o político, função que, circunstancialmente, ocupo desde 2013 e que me permite por em prática ideias e conceitos que sempre me acompanharam e que tem a ver com a necessidade de pensarmos o território de uma forma integrada, neste caso articulando as políticas de Planeamento e Uso-do-Solo com as políticas de Acessibilidades, Mobilidade e Transportes.

TR – Uma última pergunta: o que é que mais o atrai na política?

APS – O poder por si mesmo nunca foi e nem é aquilo que me move. Mas adoro conceber ideias, concretizá-las em projetos e materializá-las em obra. Já, por várias vezes, disse que nunca fiz planos para atingir este ou aquele lugar por entender que, se assim agisse, me retiraria autenticidade. Por isso, deixei que as coisas fossem acontecendo naturalmente. Que fossem outros a desafiar-me, caso entendessem que os meus conhecimentos poderiam ser úteis para a causa pública, mas que também me sentisse identificado com o desafio que me era proposto e motivado para o abraçar por inteiro.

Foi o que aconteceu em 2013. E estou muito grato a quem teve a amabilidade de me convidar para o cargo que, atualmente e de forma circunstancial, ocupo.

Passados seis anos não nego que estou a adorar, mesmo sabendo que é uma tarefa ingrata, muitas vezes incompreendida pelos cidadãos e algumas vezes frustrante por não conseguimos fazer tudo aquilo que temos em mente ou que os munícipes nos exigem. Agora que é estimulante, é! Poder ajudar as pessoas a resolverem os seus problemas dá-me uma enorme satisfação! Poder contribuir, com a minha quota-parte, para melhorar a

qualidade de vida dos vila-realenses é muito gratificante. Por em prática aquilo que durante anos sempre acreditei ser o melhor para Vila Real é, sem dúvida, um privilégio.

por José Monteiro Limão

Por:

Fonte: