REFLEXÕES EM TORNO DAS OPÇÕES DOS TRANSPORTES DO QUOTIDIANO EM PORTUGAL

Miguel Padeiro, PhD.
CEG – IGOT – Universidade de Lisboa
jmpadeiro@campus.ul.pt

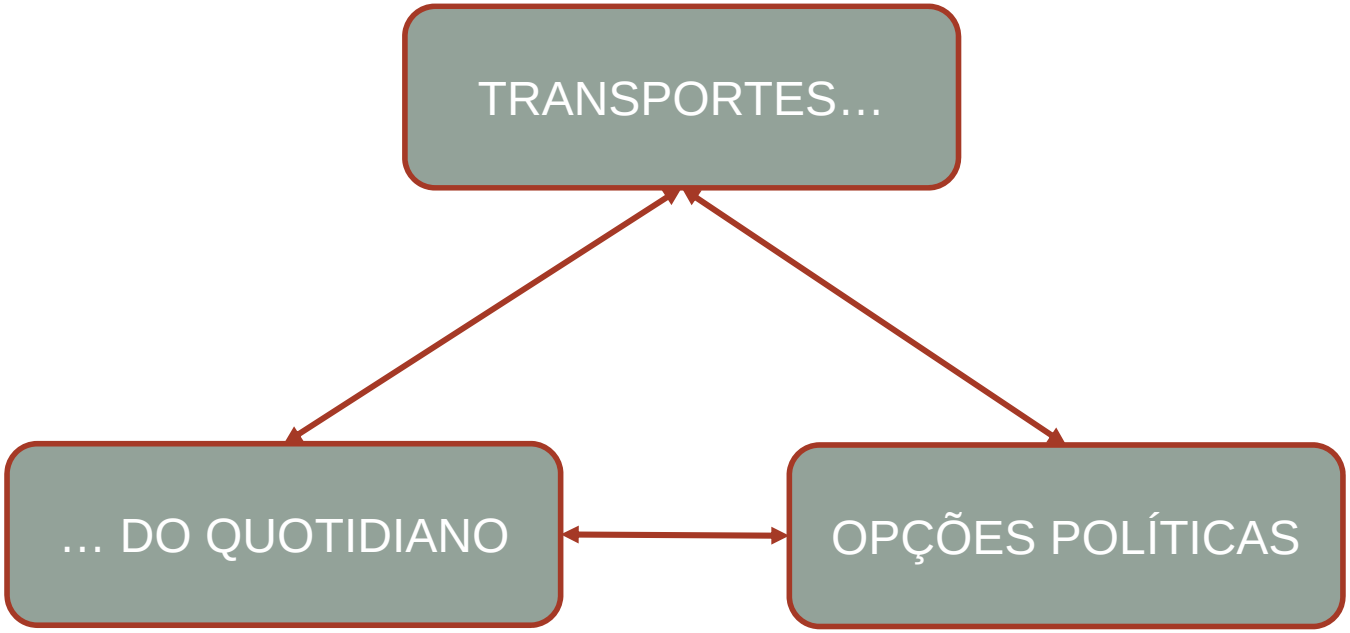
Transportes e mobilidade
Vias percorridas, caminhos possíveis

Seminário do MOPT (CEG/IGOT)
16 de Dezembro de 2014

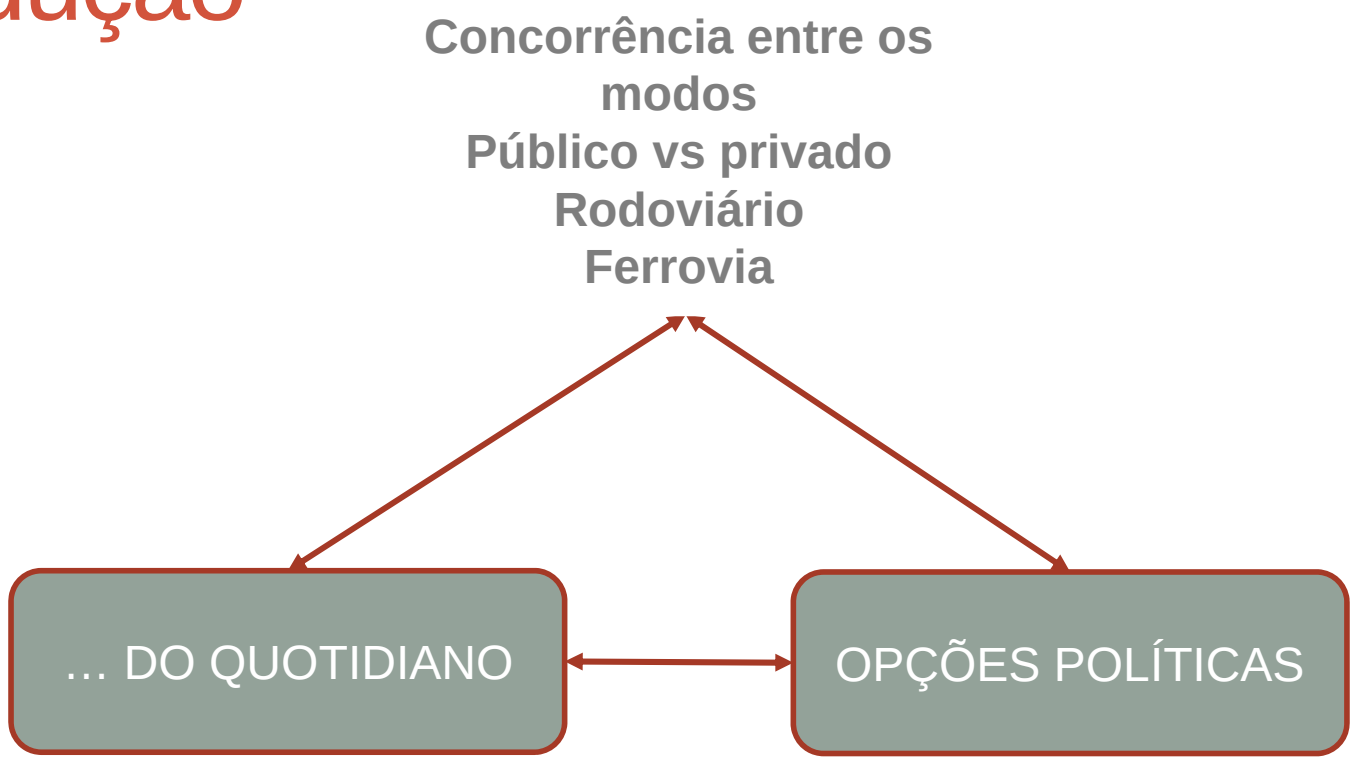
MOPT modelação, ordenamento planeamento territorial
CEG
IGOT UNIVERSIDADE DE LISBOA
U LISBOA | UNIVERSIDADE DE LISBOA
FCT Fundação para a Ciência e a Tecnologia MINISTÉRIO DA CIÊNCIA, TECNOLOGIA E ENSINO SUPERIOR

Introdução

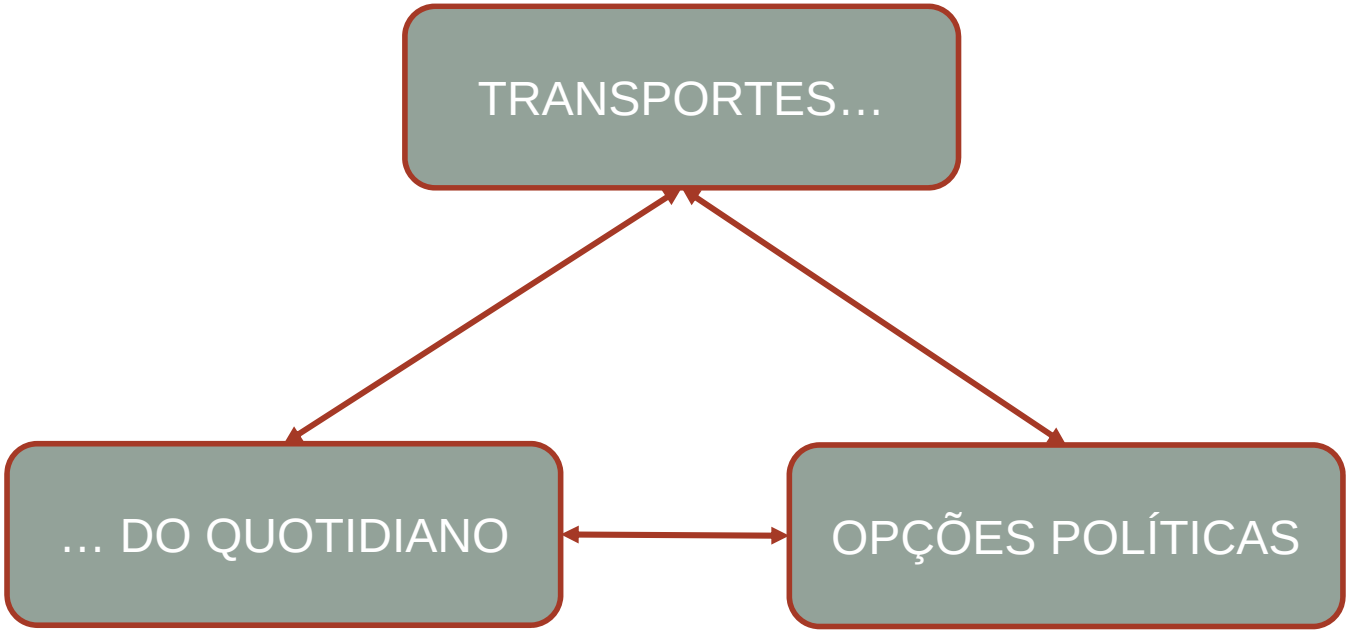
Introdução



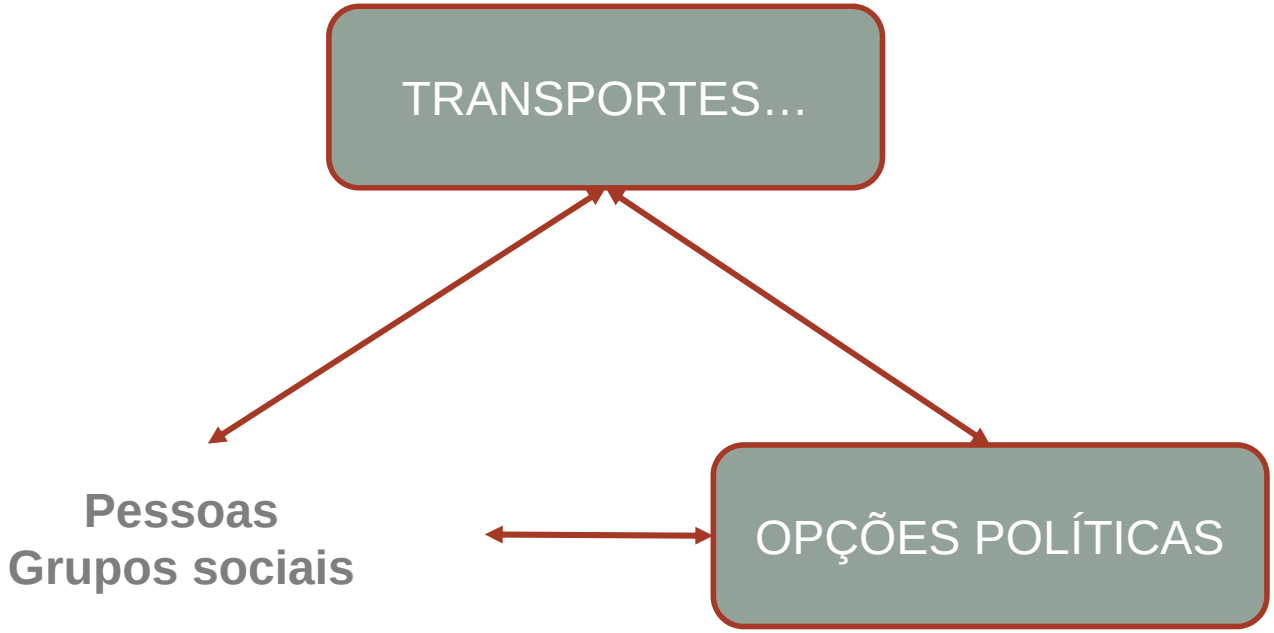
Introdução


Concorrência entre os modos
Público vs privado
Rodoviário
Ferrovia
… DO QUOTIDIANO
OPÇÕES POLÍTICAS

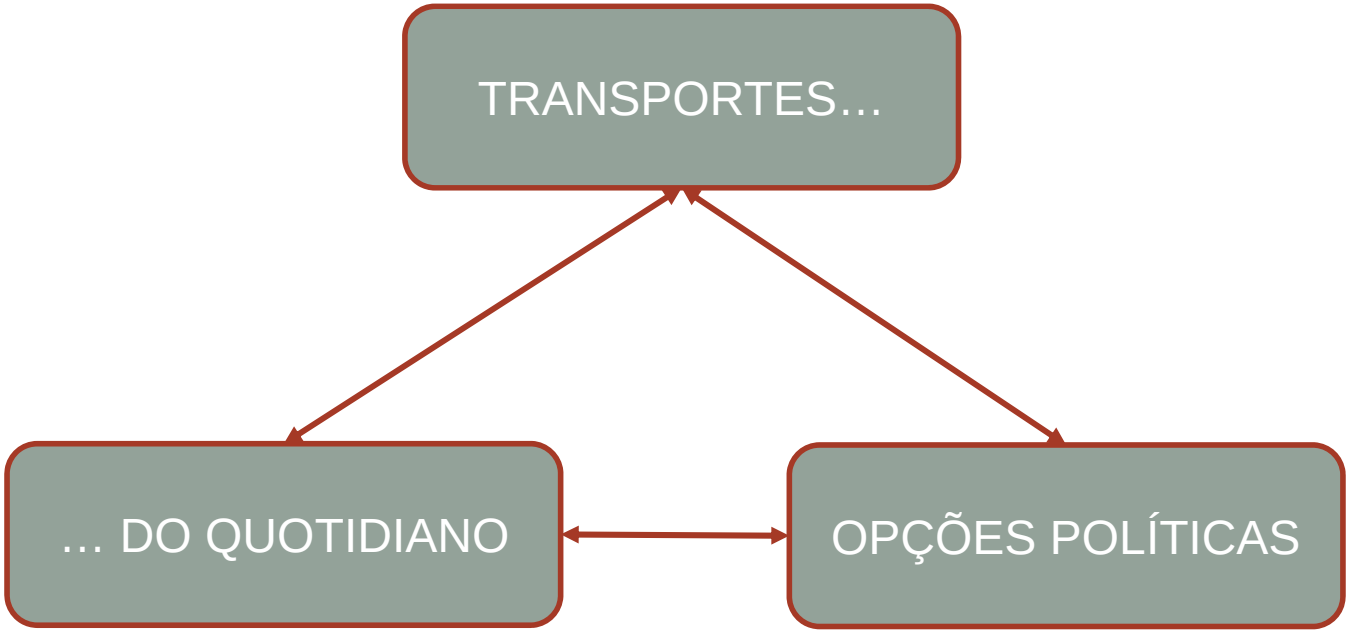
Introdução



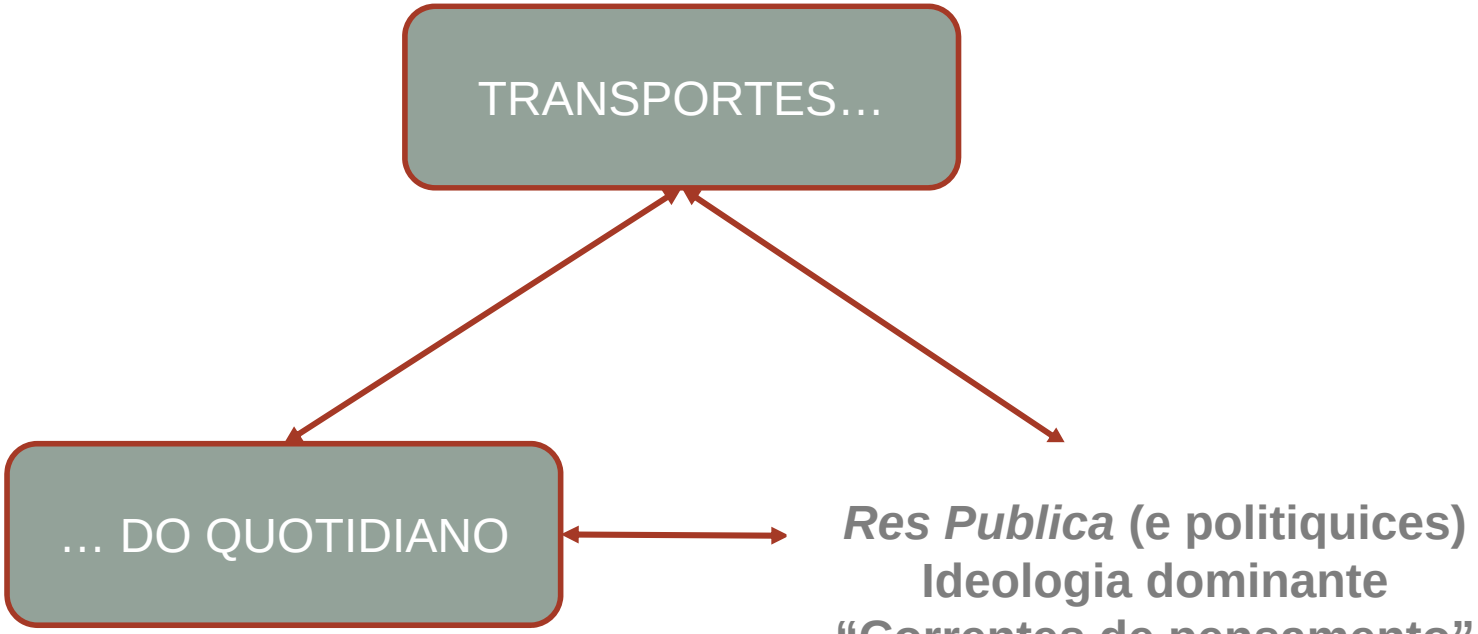
Introdução



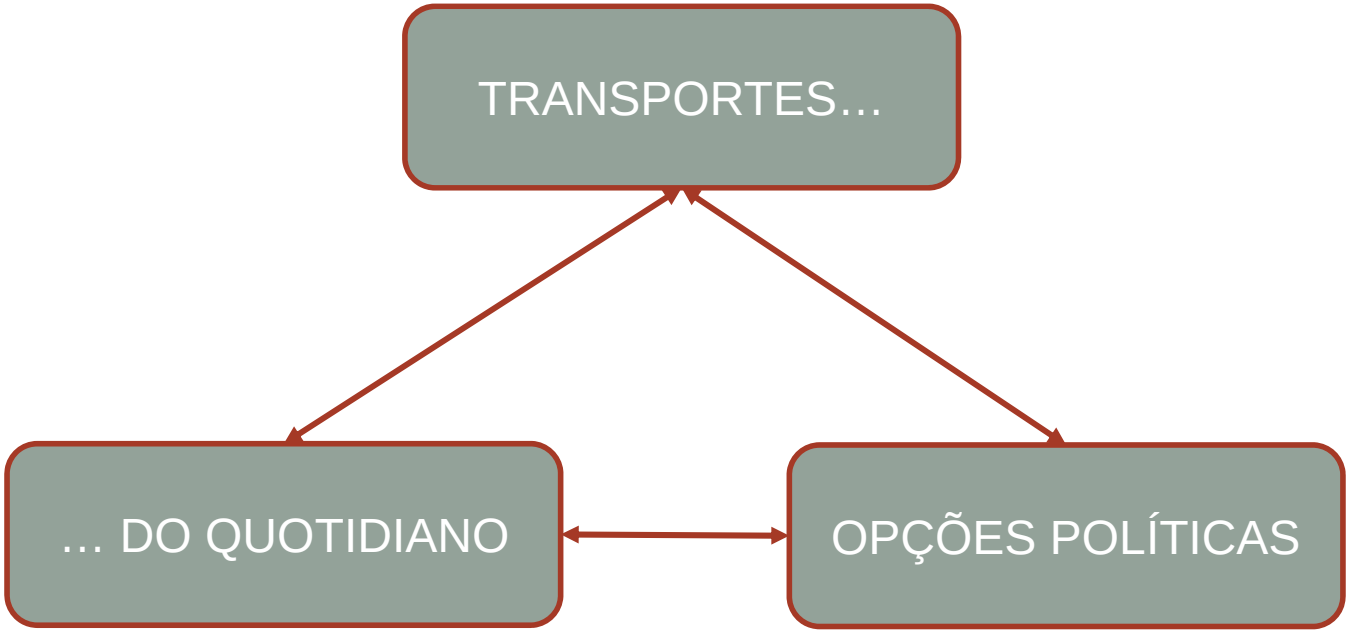
Introdução



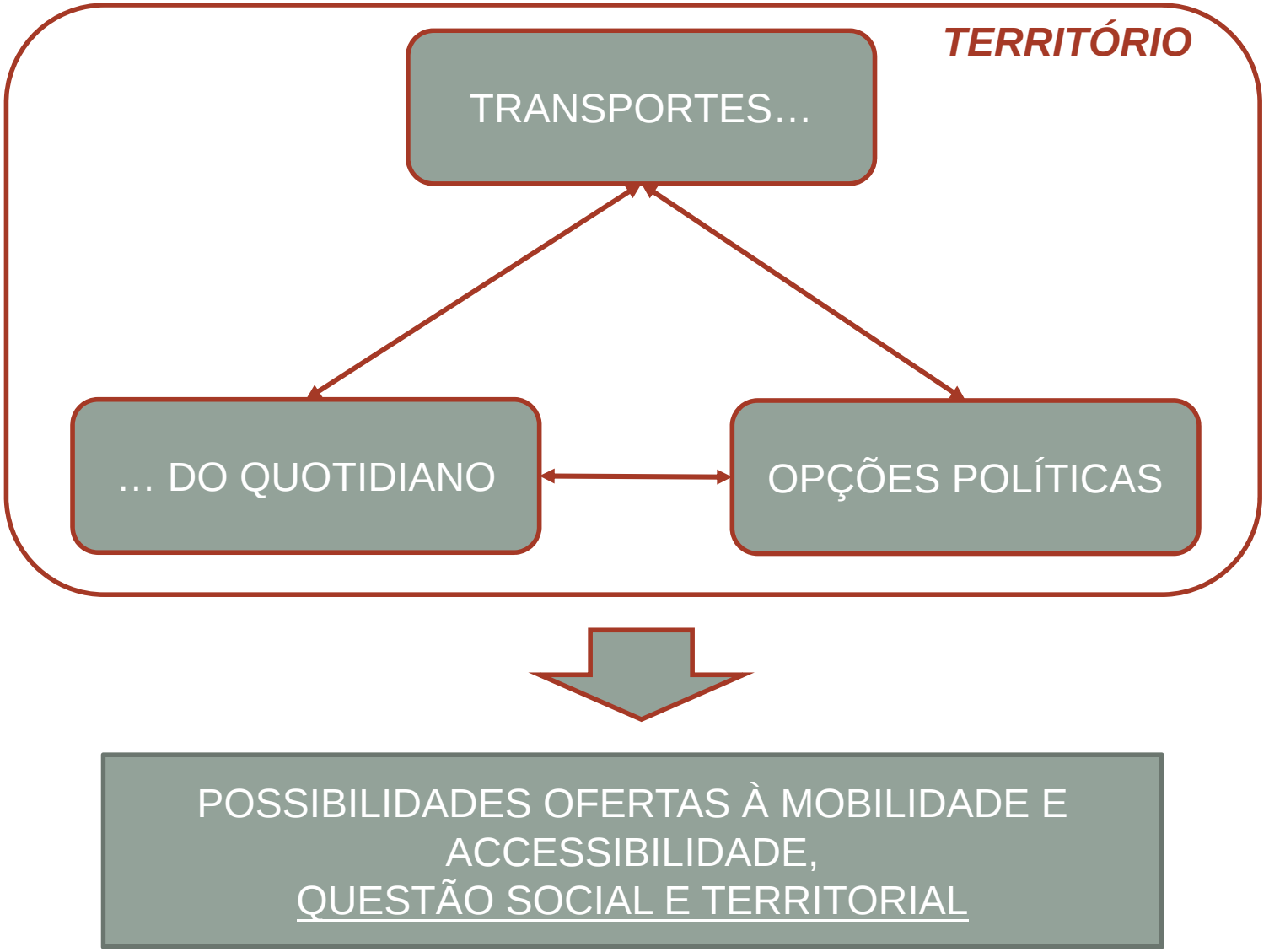
Introdução


TRANSPORTES…
… DO QUOTIDIANO
Res Publica (e politiquices)
Ideologia dominante
"Correntes de pensamento"
urbanísticas e territoriais

Introdução



Introdução


TERRITÓRIO
TRANSPORTES…
… DO QUOTIDIANO
OPÇÕES POLÍTICAS
POSSIBILIDADES OFERTAS À MOBILIDADE E ACCESSIBILIDADE,
QUESTÃO SOCIAL E TERRITORIAL

Sumário

- De que é feito este país?
- Opções recentes dos transportes e dos territórios
- Os transportes, uma questão social
- O transporte resolve-se pelo território
- Conclusão

De que é feito este país?

- Uma democracia recente e imatura
  - Sistema de planeamento recente: PDMs nos anos de 1990, Planos regionais nos anos de 2000, PNPOT em 2007 – poucas restrições, vinculação e avaliação
  - Cultura do território: políticas e culturas sectoriais, causas da concentração/acumulação das externalidades negativas

- A Sociedade-Providência e a falta de confiança no Estado
  - Nível de cidadania: o mais baixo da EU-28
  - Sociedade-providência baseada nas relações familiares e nas trocas informais de bens e serviços vs Estado-Providência (Sousa Santos, 2011)

- Evolução urbana
  - Frenesim urbano descontrolado (taxa de urbanização passou de 26,4% para 59% entre 1970 e 2005)
  - Predominância da lógica neo-liberal na produção do tecido construído, associada às fraquezas da regulação pública
  - Predominância da ocupação dos alojamentos em regime de propriedade
    - Alojamento social incipiente (15 aloj. por mil habitantes em Pt Continental; UK 85, Dinamarca e Áustria 102, Suécia 95…) – fraca regulação pública das localizações

- Compromissos *as usual*
  - Redução da poluição e das emissões de Gee (ENDS, PNPOT)
  - Favorecer mobilidade e acessibilidade – quadro de competitividade (PETI 2014-2020 – Plano Estratégico de Transportes e Infra-Estruturas)
  - Desenvolver sistemas urbanos não metropolitanos e favorecer a consolidação de áreas urbanas (PNPOT, PROT)

- Condicionantes actuais
  - Contracção do PIB e dos rendimentos, aumento do desemprego, precarização, desigualdades sociais (4º índice de Gini index à escala da EU-28 - Atkinson, Marlier, 2010)
  - “Racionalização” dos equipamentos públicos
  - Redução da despesa pública em transportes, e relativa aceitação pública
  - Portugal perdeu 1,5% da sua população desde 2010
    - Até a AML perde população (-0,5%) no período mais recente (2010-2013)
  - Envelhecimento e risco de pobreza
    - Esperança de vida > 80 anos
    - Índice de envelhecimento crescente : 177 em 2012 (143 em 2002) (> Portugal) (pop. > 64 / pop. < 15 a.)
    - 4º índice de dependência de idosos na UE (=29,4) (Eurostat 2012)
    - Risco de pobreza > 18% da população (INE, 2012)

- Condicionantes actuais
  - Contracção do PIB e dos rendimentos, aumento do desemprego, precarização, desigualdades sociais (4º índice de Gini index à escala da EU-28 - Atkinson, Marlier, 2010)
  - “Racionalização” dos equipamentos públicos
  - Redução da despesa pública em transportes, e relativa aceitação pública
  - Portugal perdeu 1,5% da sua população desde 2010
    - Até a AML perde população (-0,5%) no período mais recente (2010-2013)
  - Envelhecimento e risco de pobreza
    - Esperança de vida > 80 anos
    - Índice de envelhecimento crescente : 177 em 2012 (143 em 2002) (> Portugal) (pop. > 64 / pop. < 15 a.)
    - 4º índice de dependência de idosos na UE (=29,4) (Eurostat 2012)
    - Risco de pobreza (< 60% rend. Mediano por adulto) > 27% da população (Eurostat, 2013)

Opções recentes dos transportes

Modos de transportes em deslocações casa-trabalho

AML

Região Île-de-France
(11,6 milhões de hab.)

Modos de transportes em deslocações casa-trabalho

AML		Região Île-de-France *(11,6 milhões de hab.)*
46 % em 2001 *(15% em 1981)*	*Transporte individual motorizado*	44 % em 2008 *(estável desde os anos de 1980)*

Fontes: Silva Nunes (2011), IAU-IdF

Modos de transportes em deslocações casa-trabalho

AML		Região Île-de-France *(11,6 milhões de hab.)*
46 % em 2001 *(15% em 1981)*	*Transporte individual motorizado*	44 % em 2008 *(estável desde os anos de 1980)*
36 % em 2001 *(59% em 1981)*	*Transporte colectivo*	33 % em 2008 *(estável desde os anos de 1980)*

Fontes: Silva Nunes (2011), IAU-IdF

Modos de transportes em deslocações casa-trabalho

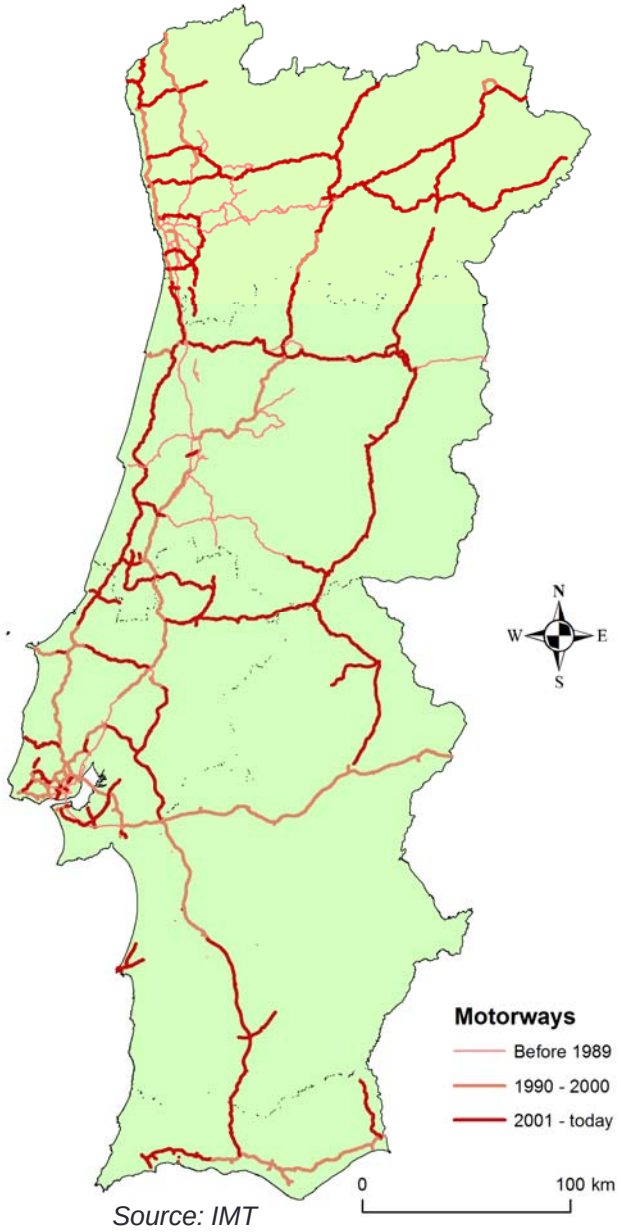
AML		Região Île-de-France (11,6 milhões de hab.)
46 % em 2001 *(15% em 1981)*	*Transporte individual motorizado*	44 % em 2008 *(estável desde os anos de 1980)*
36 % em 2001 *(59% em 1981)*	*Transporte colectivo*	33 % em 2008 *(estável desde os anos de 1980)*
16 % em 2001 *(24% em 1981)*	*Deslocações a pé*	16 % em 2008 *(estável desde os anos de 1980)*

Fontes: Silva Nunes (2011), IAU-IdF

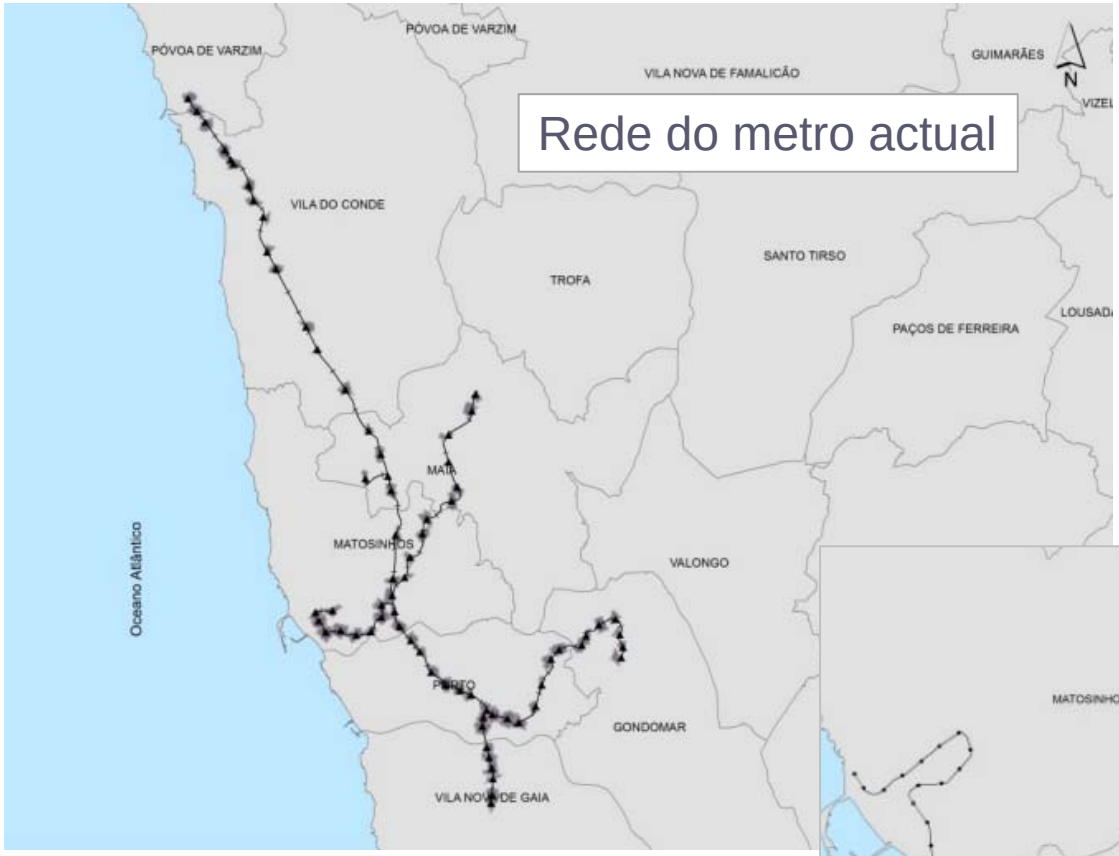
- Auto-estradas e a mobilidade automóvel

- A estrada como obsessão
  - 4ª posição da OCDE, 2ª posição da UE em termos de densidade de vias rápidas (OCDE, 2008)
  - Fundos estruturais, convergência europeia

    (a eterna – ou fingida? – fé no “progresso social”)



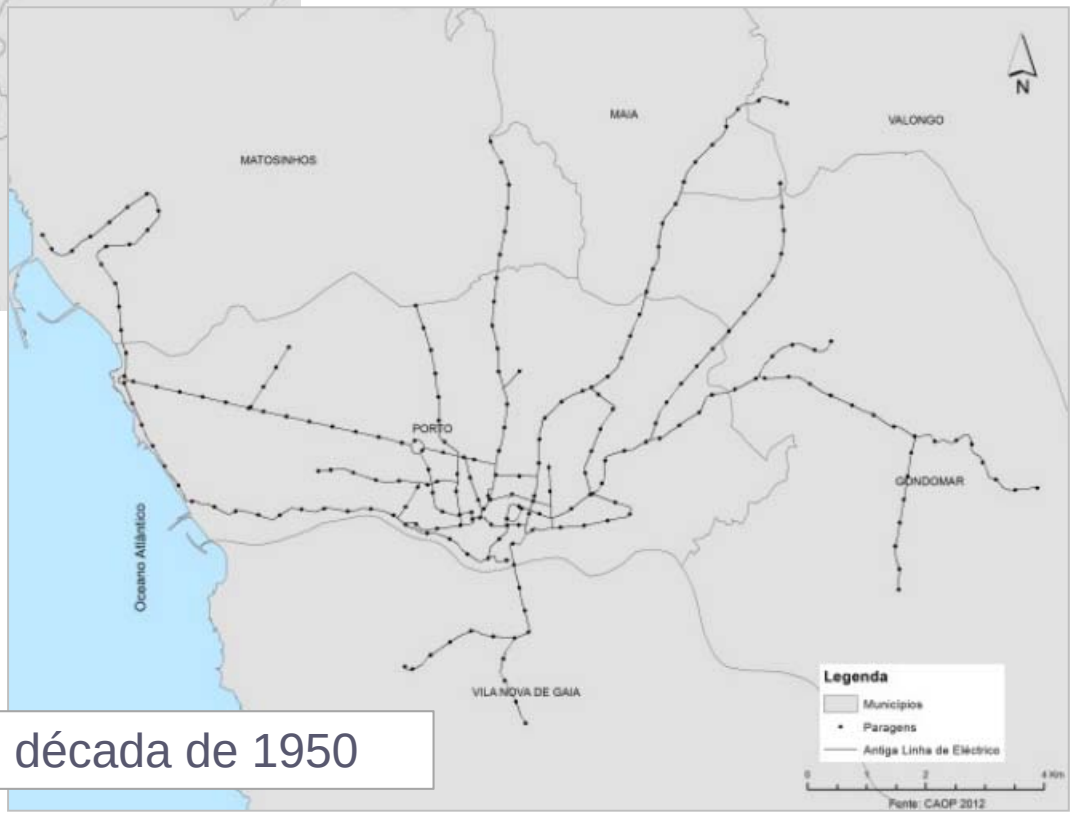
Source: IMT



Rede do metro actual

Costa e Pacheco, 2013

Desmantelar e refazer, no Porto



Rede de eléctricos década de 1950

- Rede ferroviária
  - 4ª posição na UE (a contar de baixo) em densidade de rede, com cerca de 2 500 km
  - Essencialmente interurbana, fraca conectividade no Interior
  - Tendências:
    - Redução do papel intra-regional
    - Transformação de troços antigos em ciclovias, ou simples abandono
    - Transporte de mercadorias (Porto-Vigo, Aveiro-Salamanca, Lisboa/Sines - Madrid)
    - European High Speed Railways Network (Lisboa-Madrid)

2013

Source: PETI 2014-2020

- Mentalidade portuguesa virada para o automóvel (discurso do comodismo)?
  - Não – resposta racional às possibilidades existentes
  - Fluidificação e complexificação dos programas de actividade
  - Exemplo de Lyon (França): 92% dos utilizadores do automóvel não conseguiriam cumprir o programa diário se não se deslocassem de automóvel (Massot, 2008)

- Resultado lógico do desenvolvimento económico?
  - Em parte, mas… não ocultar
    - o peso das decisões políticas conscientes: Carta de Atenas e difusão da nova cultura urbana durante o Plano Marshall (1948-51)
    - o erro histórico da relação densidade / transportes, ou falta de imaginação?
    - o contexto de explosão urbana, alojamentos em regime de propriedade
    - o escasso investimento em redes de transporte público?
      - Decreto-Lei n.º 439/83, de 22 de Dezembro
      - Falta de alternativas, escolha modal forçada ou diminuição significativa da mobilidade e da acessibilidade

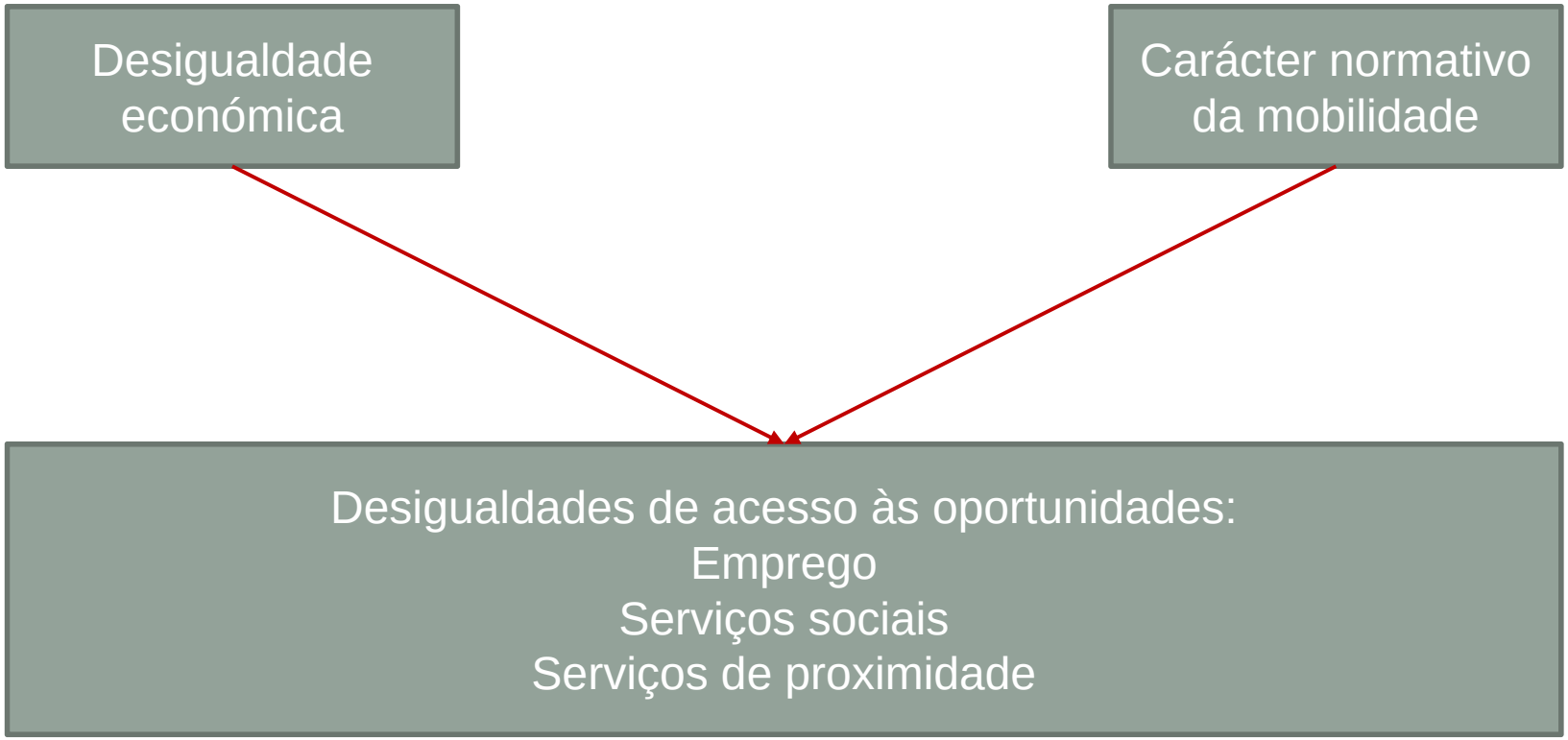
- Mentalidade portuguesa virada para o automóvel (discurso do comodismo)?
  - Não – resposta racional às possibilidades existentes
  - Fluidificação e complexificação dos programas de actividade
  - Exemplo de Lyon (França): 92% dos utilizadores do automóvel não conseguiriam cumprir o programa diário se não se deslocassem de automóvel (Massot, 2008)

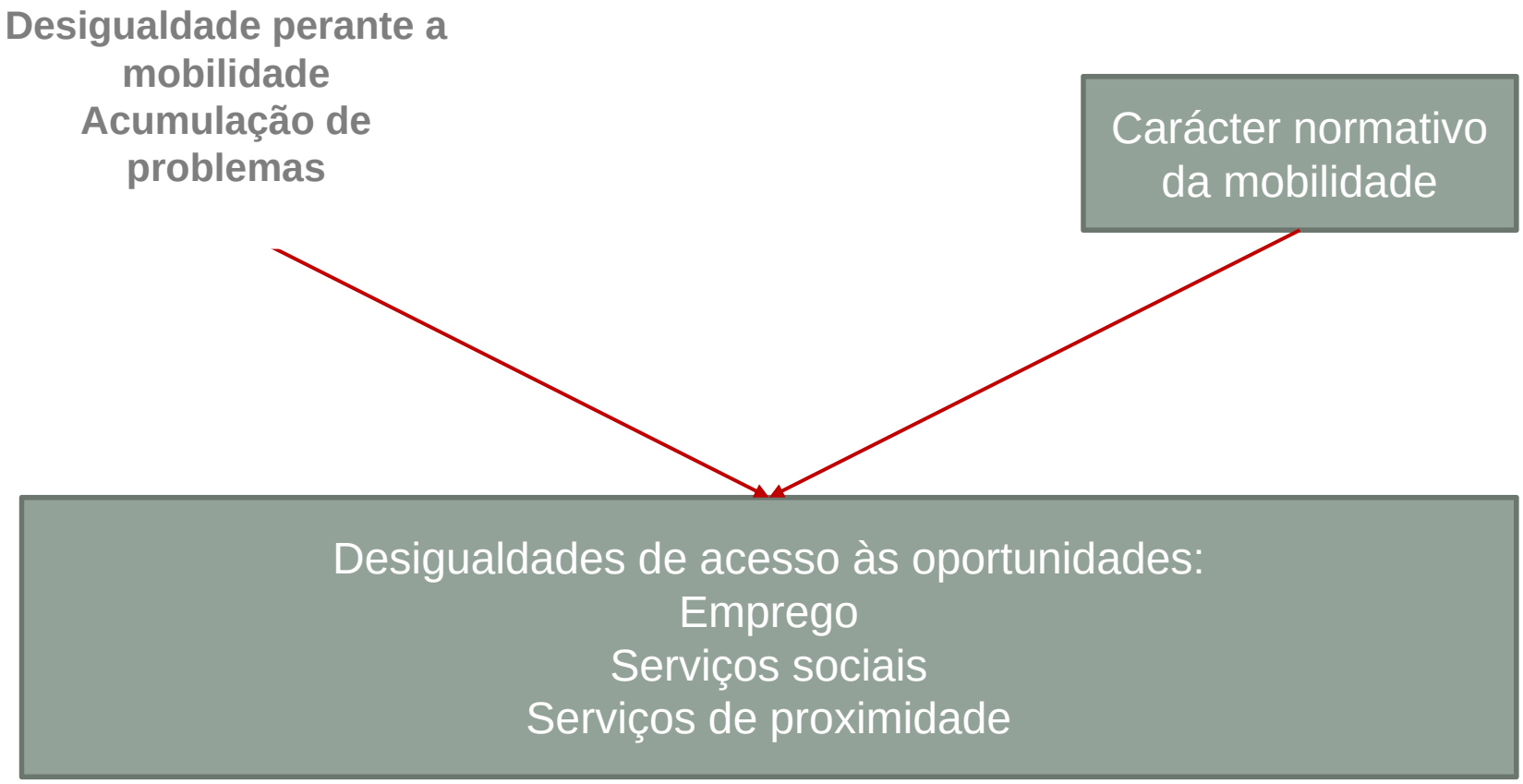
- Resultado lógico do desenvolvimento económico?
  - Em parte, mas… não ocultar
    - o peso das decisões políticas conscientes
    - o erro histórico da relação densidade / transportes, ou falta de imaginação?
    - o contexto de explosão urbana, alojamentos em regime de propriedade
    - o escasso investimento em redes de transporte público?
      - Decreto-Lei n.º 439/83, de 22 de Dezembro
      - Falta de alternativas, escolha modal forçada ou diminuição significativa da mobilidade e da acessibilidade

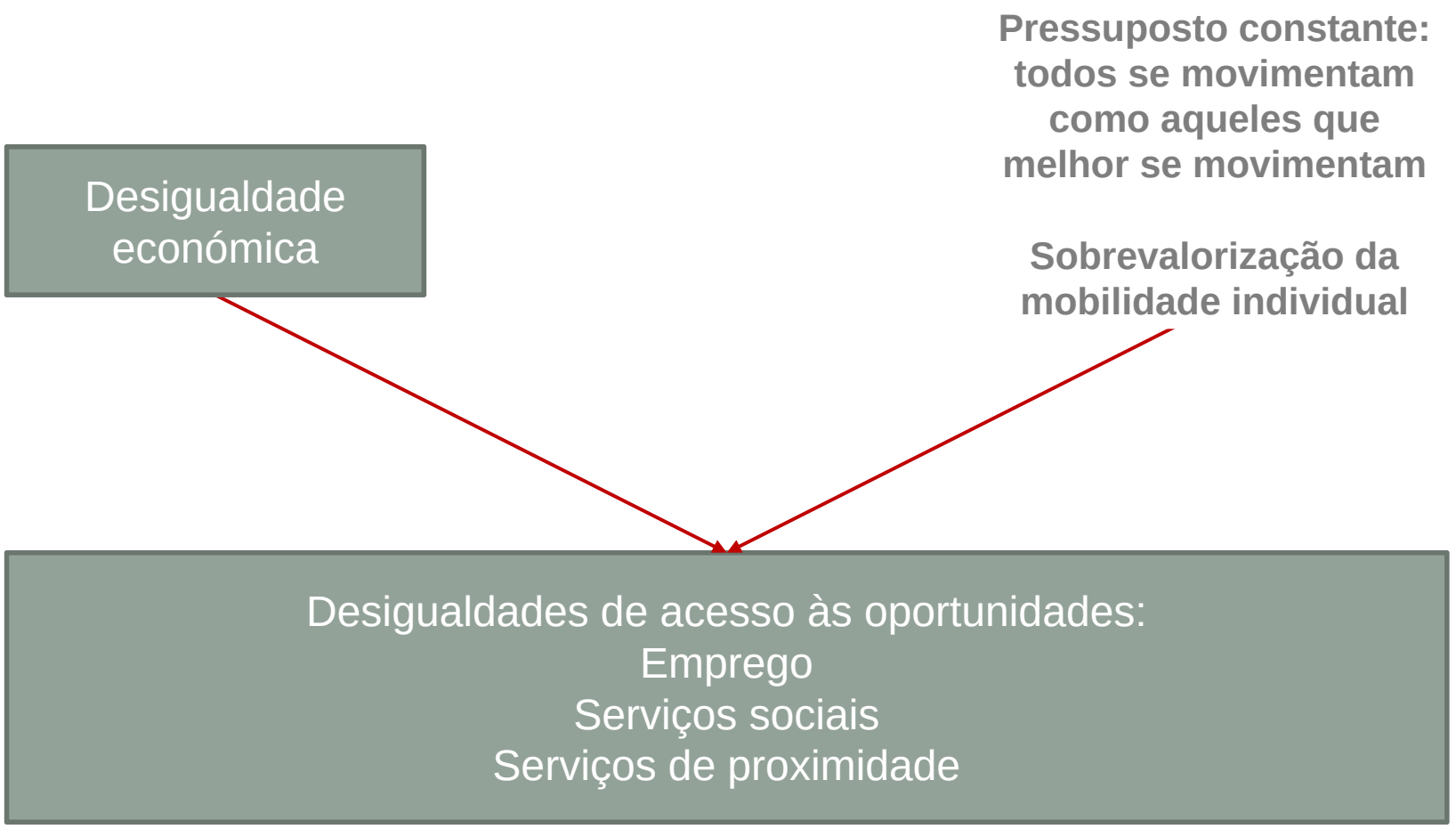
- Mentalidade portuguesa virada para o automóvel (discurso do comodismo)?
  - Não – resposta racional às possibilidades existentes
  - Fluidificação e complexificação dos programas de actividade
  - Exemplo de Lyon (França): 92% dos utilizadores do automóvel não conseguiriam cumprir o programa diário se não se deslocassem de automóvel (Massot, 2008)

- Resultado lógico do desenvolvimento económico?
  - Em parte, mas… não ocultar
    - o peso das decisões políticas conscientes
    - o erro histórico da relação densidade / transportes, ou falta de imaginação?
    - o contexto de explosão urbana, alojamentos em regime de propriedade
    - o escasso investimento em redes de transporte público?
      - Decreto-Lei n.º 439/83, de 22 de Dezembro
      - Falta de alternativas, escolha modal forçada ou diminuição significativa da mobilidade e da acessibilidade

Os transportes são uma questão social


Desigualdade económica
Carácter normativo da mobilidade
Desigualdades de acesso às oportunidades:
Emprego
Serviços sociais
Serviços de proximidade


Desigualdade perante a mobilidade
Acumulação de problemas
Carácter normativo da mobilidade
Desigualdades de acesso às oportunidades:
Emprego
Serviços sociais
Serviços de proximidade


Pressuposto constante:
todos se movimentam
como aqueles que
melhor se movimentam
Sobrevalorização da
mobilidade individual
Desigualdade
económica
Desigualdades de acesso às oportunidades:
Emprego
Serviços sociais
Serviços de proximidade

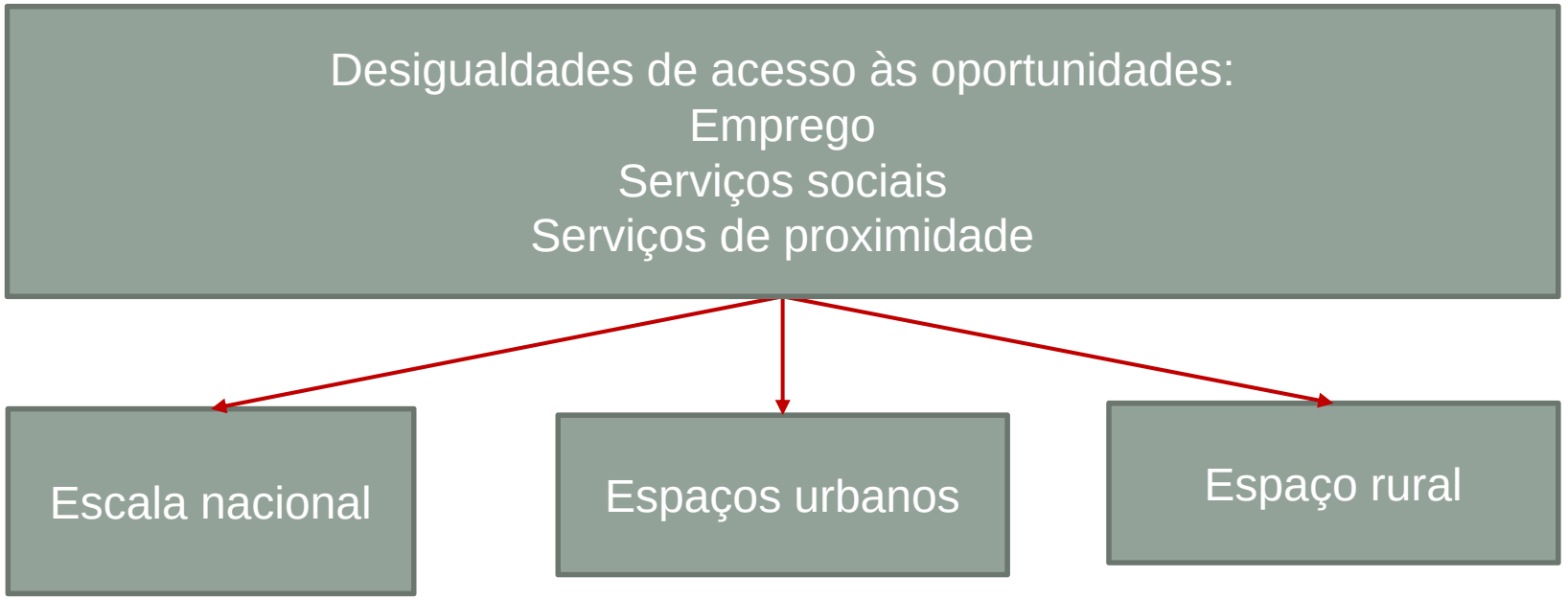
0 200 m

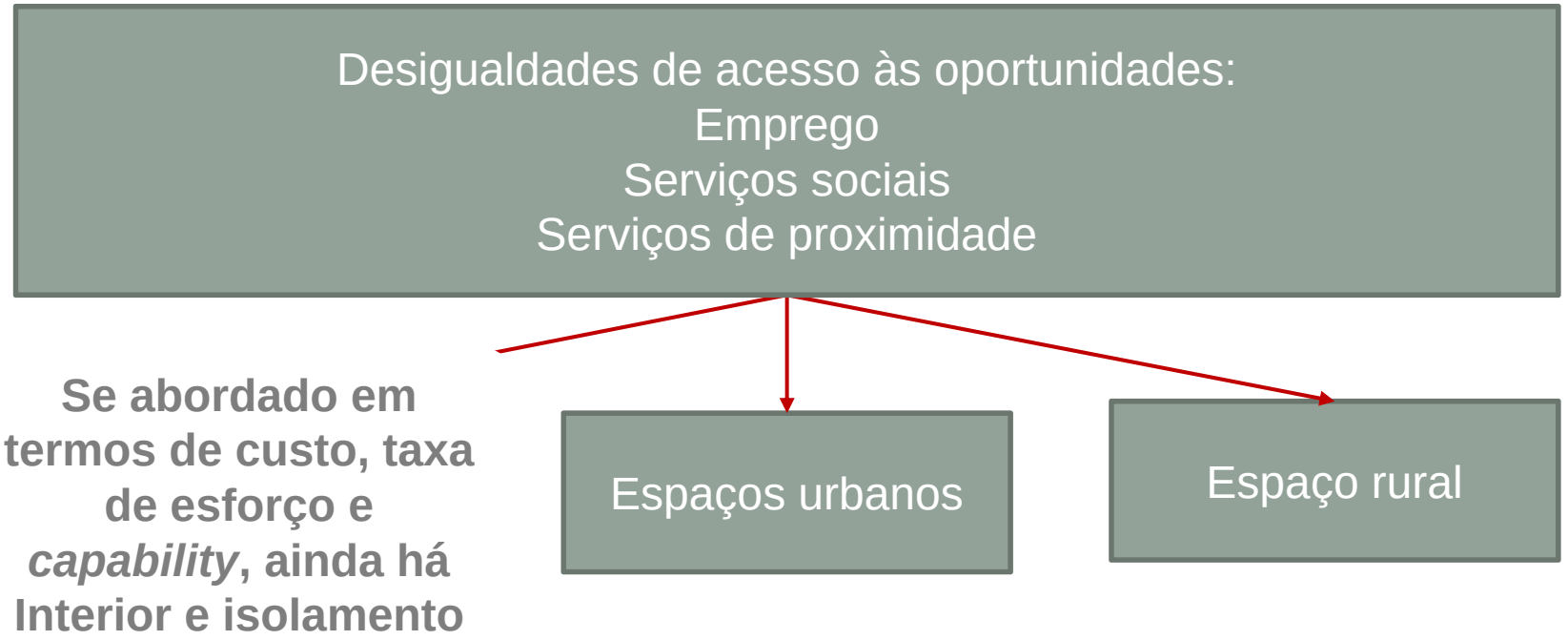
N

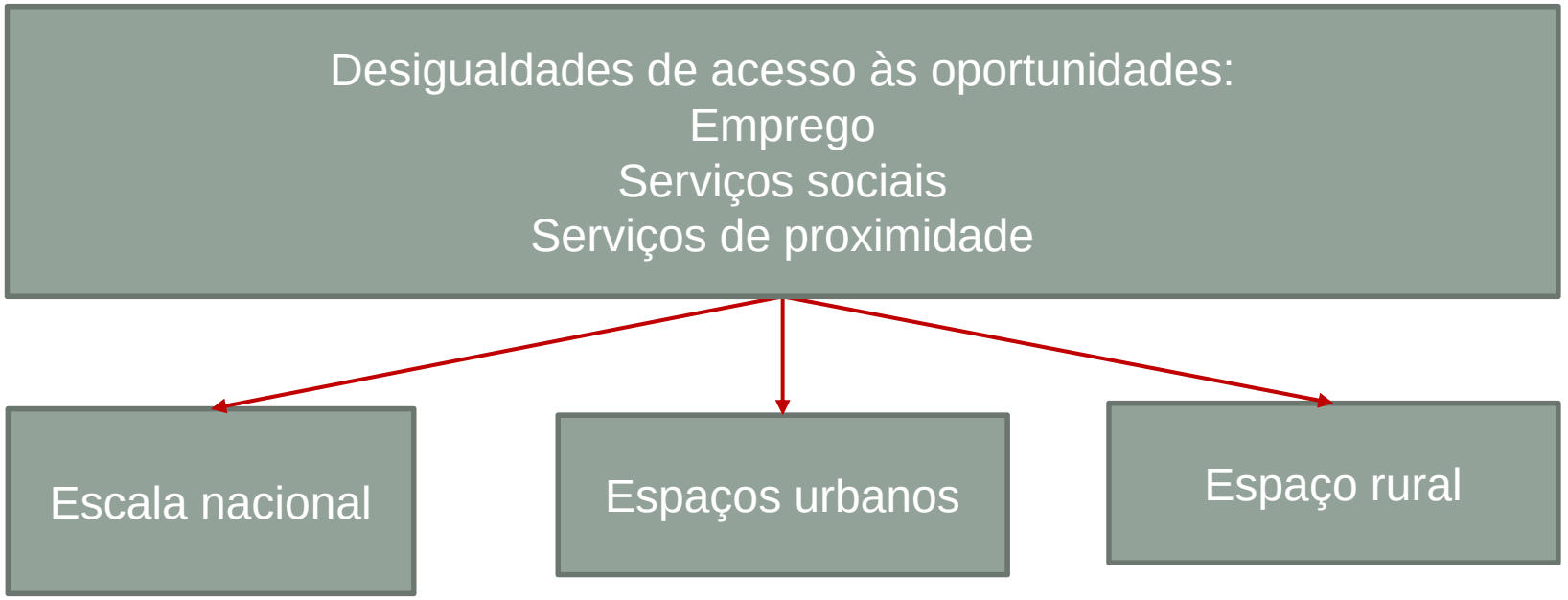
A8, Loures e S^{to} António dos Cavaleiros
(Google Maps)

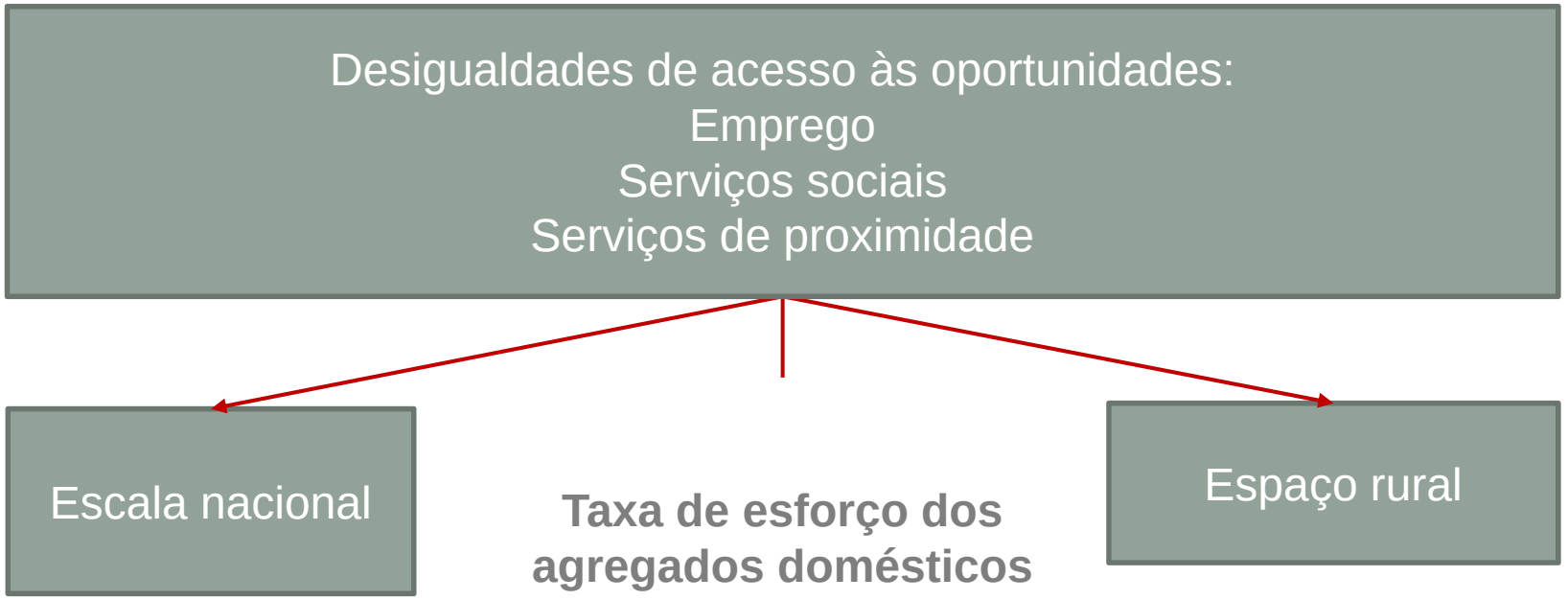
O erro urbanístico comum:
confundir acessibilidade das pessoas *(e dos bens e serviços)* e sistema de mobilidade

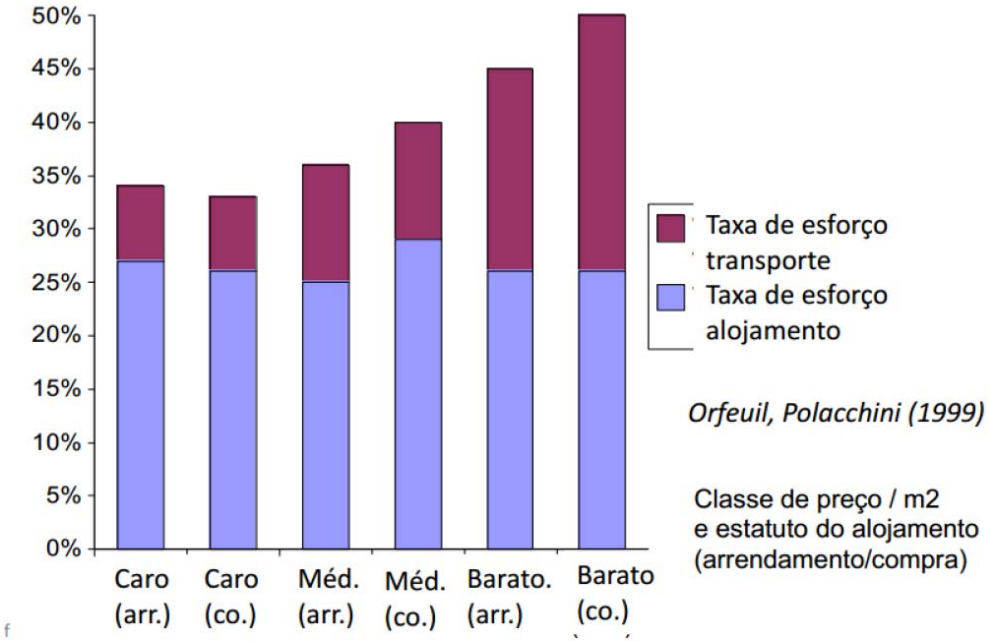
Desigualdades de acesso às oportunidades:
Emprego
Serviços sociais
Serviços de proximidade


Desigualdades de acesso às oportunidades:
Emprego
Serviços sociais
Serviços de proximidade
Escala nacional
Espaços urbanos
Espaço rural


Desigualdades de acesso às oportunidades:
Emprego
Serviços sociais
Serviços de proximidade
Se abordado em termos de custo, taxa de esforço e *capability*, ainda há Interior e isolamento
Espaços urbanos
Espaço rural


Desigualdades de acesso às oportunidades:
Emprego
Serviços sociais
Serviços de proximidade
Escala nacional
Espaços urbanos
Espaço rural

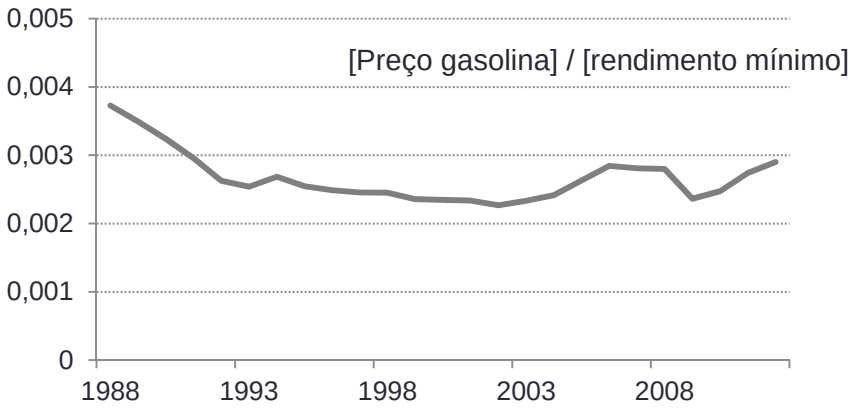

Desigualdades de acesso às oportunidades:
Emprego
Serviços sociais
Serviços de proximidade
Escala nacional
Taxa de esforço dos agregados domésticos
Espaço rural



Orfeuil, Polacchini (1999)

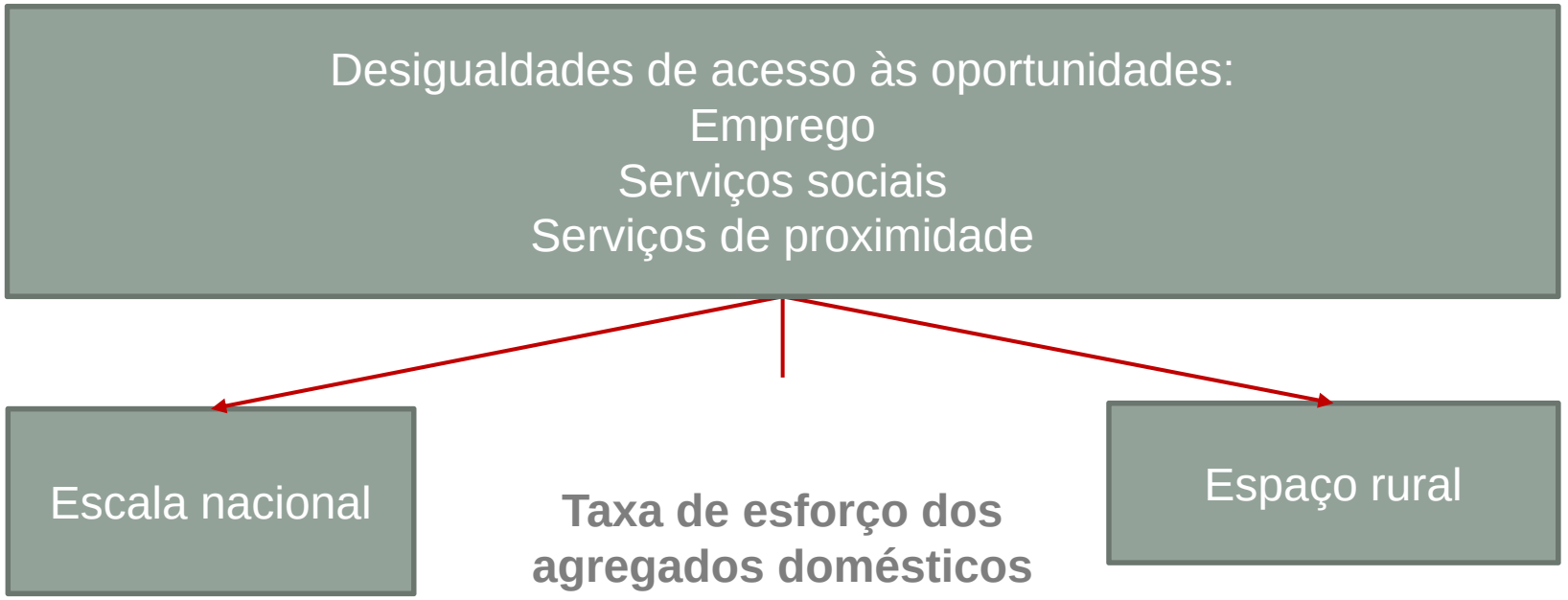
Classe de preço / m2
e estatuto do alojamento
(arrendamento/compra)

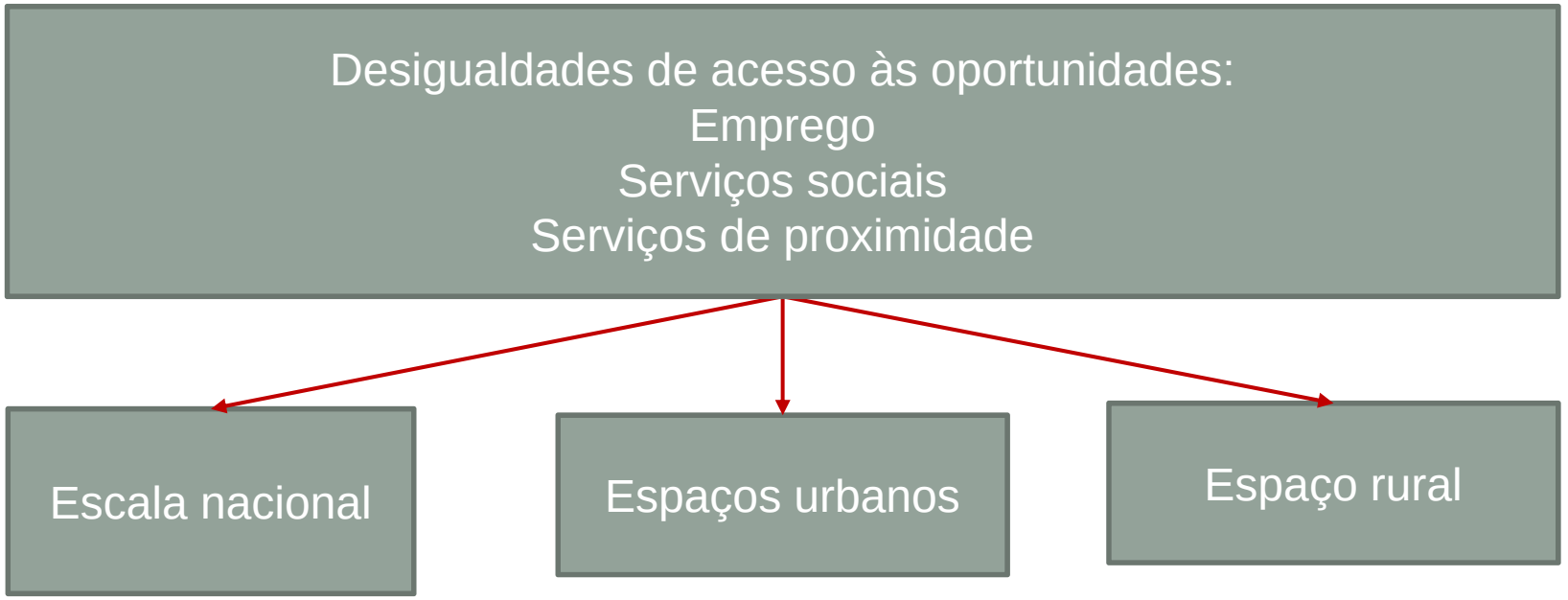
O barato (pode) sai(r) caro.

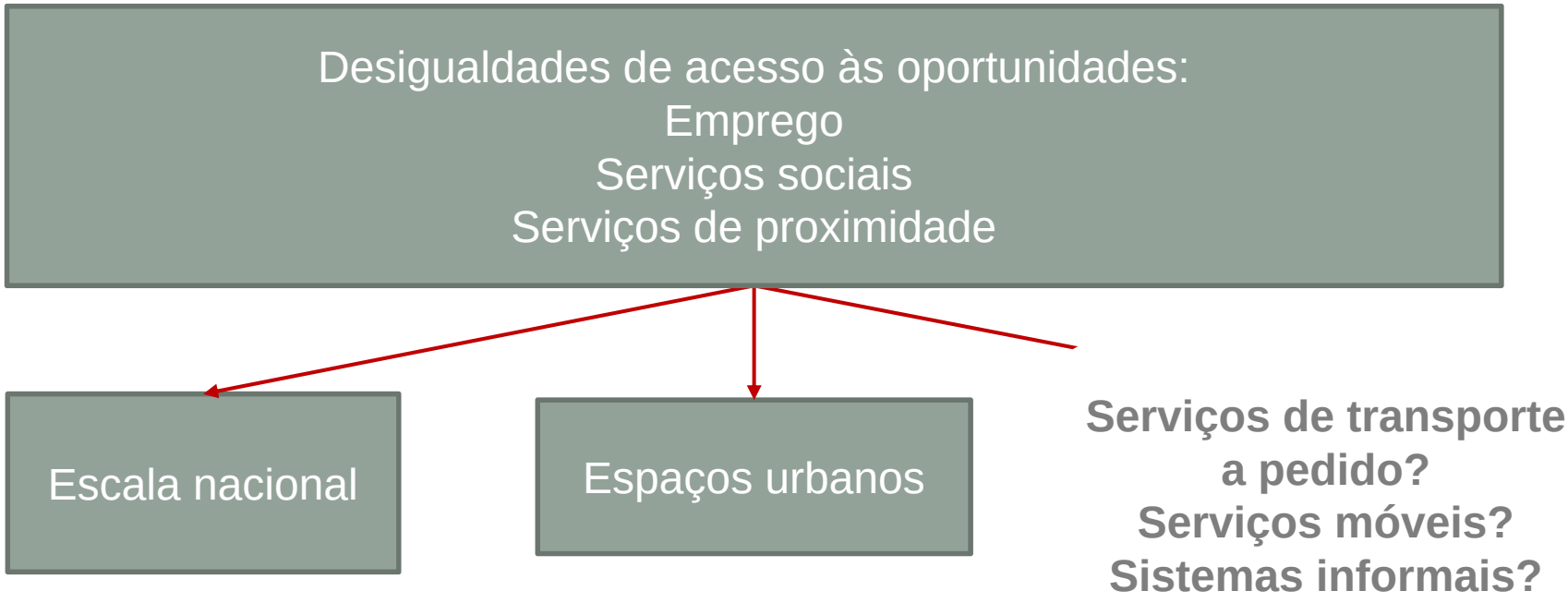


Fontes: DGEG/MEE, PORDATA

Taxa de esforço dos agregados domésticos


Desigualdades de acesso às oportunidades:
Emprego
Serviços sociais
Serviços de proximidade
Escala nacional
Taxa de esforço dos agregados domésticos
Espaço rural


Desigualdades de acesso às oportunidades:
Emprego
Serviços sociais
Serviços de proximidade
Escala nacional
Espaços urbanos
Espaço rural


Desigualdades de acesso às oportunidades:
Emprego
Serviços sociais
Serviços de proximidade
Escala nacional
Espaços urbanos
Serviços de transporte a pedido?
Serviços móveis?
Sistemas informais?

Táxis colectivos de Beja

Custo para o utente : -20%/km (vs táxi); +10% (vs autocarro)
Sáb. de manhã, domingo à tarde
(Carpinteiro, Sousa, 2007)
Resultados: de 1 100 utentes em 2000, 650 em 2010.

Programa Portugal Porta-à-Porta?

Análise ao sistema informal de mobilidade, acompanhamento e troca de serviços (Sociedade-Providência)

Transporte a pedido

Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo (CIM),
Pop. alvo: 4,000 inhabitants
36% da pop. > 65 anos
40% da pop. com mobilidade condicionada

Serviços de transporte a pedido?
Serviços móveis?
Sistemas informais?

Os transportes resolvem-se pelo território

“Os transportes são uma coisa demasiado grave para serem confiados aos especialistas em… transportes.”

- Finger Plan (1947)?
- Transit-Oriented Development?

- Ciclovias e eléctricos?
- Bairros pedonais e zonas 30?
- Influência do design urbano sobre os comportamentos de mobilidade?

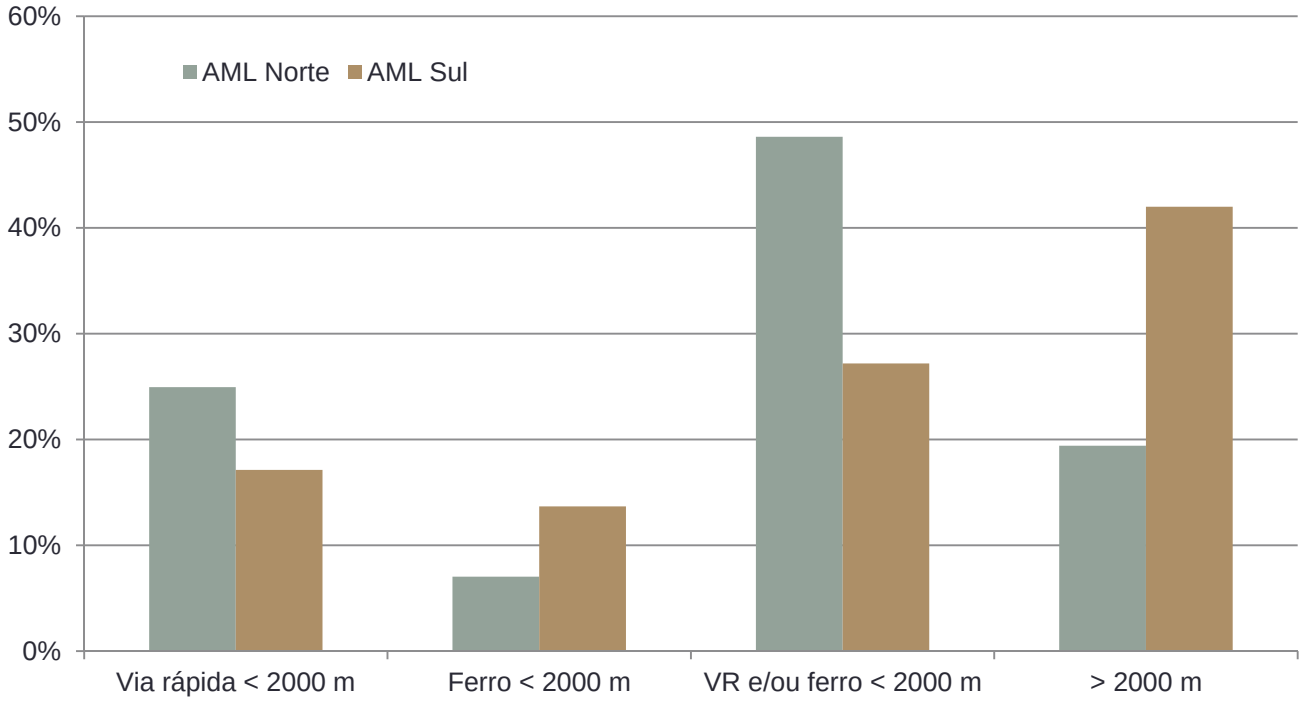
O risco da selectividade

(onde a velha geografia neo-clássica e a Nova Economia Geográfica concordam)

O efeito da centralidade

- Total de cerca de 450 mil edifícios na AML (61% na AML Norte)
- Cerca de 30% dos edifícios recenseados em 2011 têm menos de 20 anos.
- Baixa proporção de edifícios situados apenas nas proximidades das redes de transporte colectivo (9,5%).
- Proporção mais elevada para os edifícios localizados exclusivamente perto das vias rápidas (22%).

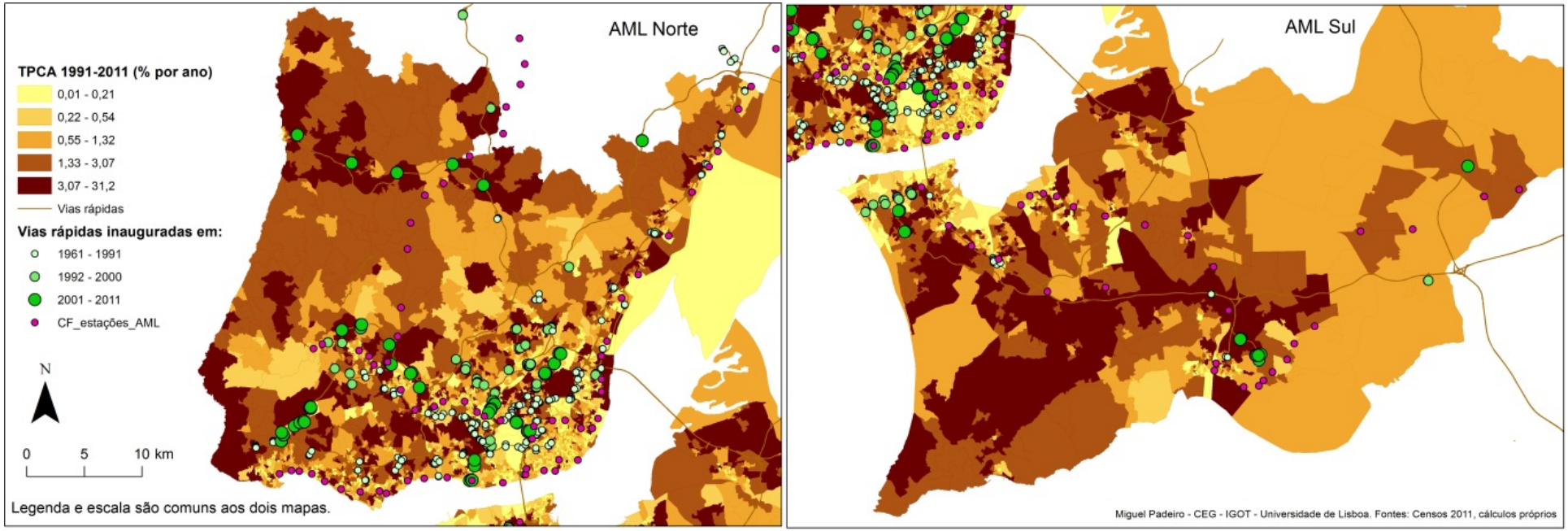
Proporção do total de edifícios de acordo com a localização relativamente às redes



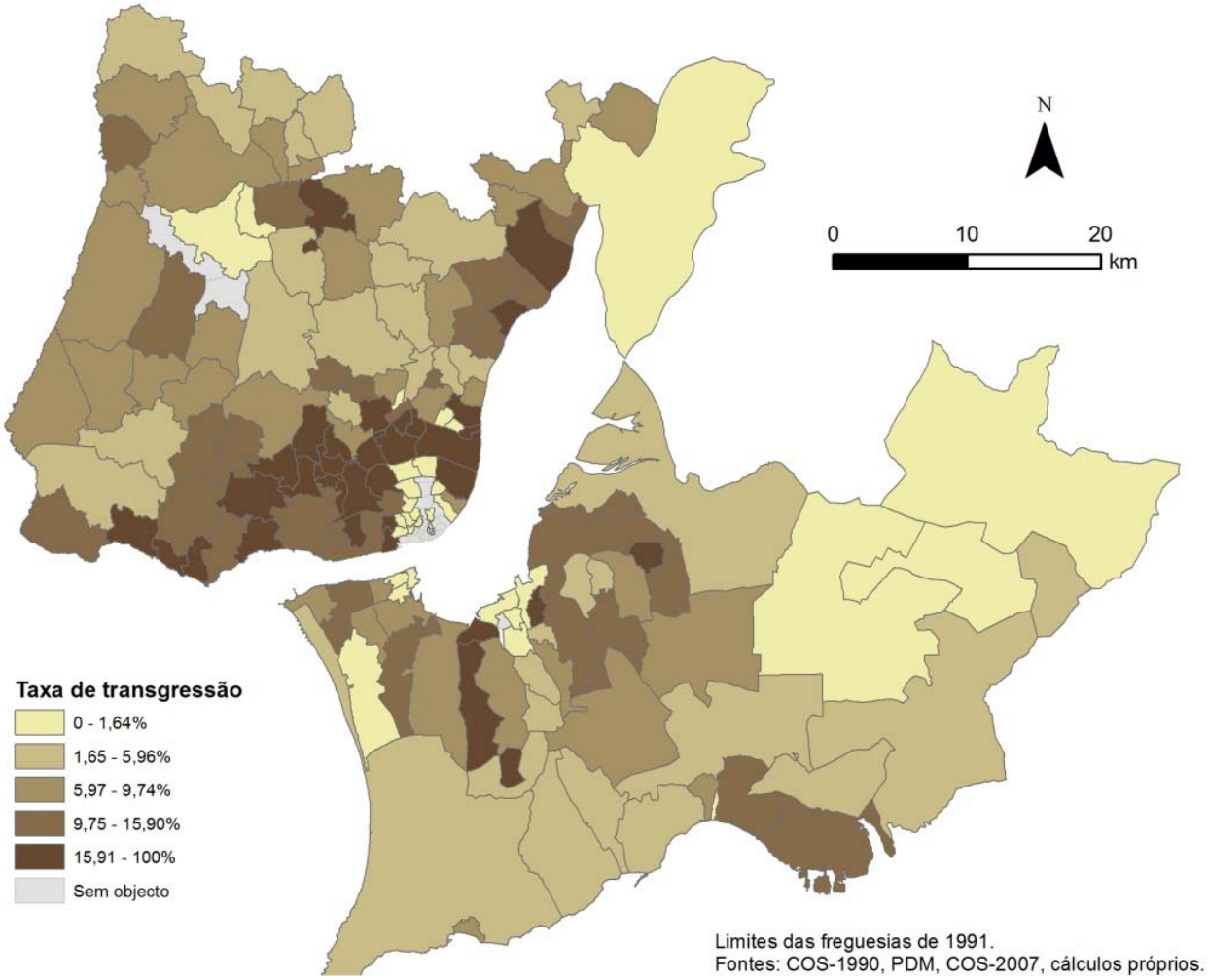
- Acentuação recente da relação edifícios - automóvel

Zonas geográficas	Raio (metros acumulados)	População servida (hab.)				Evolução 1991-2011 (%)	
		Ferroviário		Auto-estradas		População servida	
		Rede 1991	Rede 2011	Rede 1991	Rede 2011	Ferroviário	Auto-estradas
AML Norte	800	972.521	1.163.802	685.820	1.022.503	+19,7%	+49,1%
	2.000	1.470.042	1.619.137	1.483.431	1.698.567	+10,1%	+14,5%
	5.000	1.753.416	1.826.686	1.790.261	1.855.720	+4,2%	+3,7%
AML Sul	800	226.698	343.295	55.775	94.342	+51,4%	+69,1%
	2.000	475.247	513.703	239.092	280.665	+8,1%	+17,4%
	5.000	577.076	581.251	379.887	400.297	+0,7%	+5,4%
Total AML	800	1.199.219	1.507.097	741.595	1.116.845	+25,7%	+50,6%
	2.000	1.945.289	2.132.840	1.722.523	1.979.232	+9,6%	+14,9%
	5.000	2.330.492	2.407.937	2.170.148	2.256.017	+3,3%	+4,0%

Taxa de crescimento anual do número de edifícios nas secções da AML (1991-2011) e proximidade das vias rápidas.



Distribuição espacial da transgressão (por freguesias)



- Síntese dos resultados de modelo estatísticos sobre usos do solo (decisão/implementação/transgressão)

  - A decisão municipal não aparece como variável significativa da evolução real
  - Crescimento anual das freguesias (1981-1991): forte predictor da conversão transgressiva
    - a probabilidade de transgressão aumenta em 99% por cada 1% adicional na taxa de crescimento anual na freguesia
  - A localização relativamente aos centros secundários não tem influência em nenhum dos modelos, ao contrário da localização em relação a Lisboa
    - A probabilidade de decisão de conversão e de transgressão aumentam na 1ª coroa fora da capital em mais de 62%, e a conversão efectiva diminui com o afastamento
  - Proximidade de vias rápidas (< 1 km): aumenta a probabilidade da decisão (em 54%), da conversão efectiva (em 51%) e da transgressão (52%)
  - Proximidade de estação CF: influencia positivamente a decisão, parcialmente a conversão efectiva, repele a transgressão
  - RAN e REN
    - Influenciam a decisão inicial
    - 25% do total da transgressão ocorreu em áreas de RAN e REN

(pseudo-)conclusões

- O transporte: arma e brinquedo
- Abandonar a obsessão da velocidade e dos fluxos
  - Mobilidade forçada vs mobilidade valorizada
  - Soluções de engenharia de tubos ainda predominantes
  - Expandir as redes não aproxima as pessoas, os bens, os serviços, os empregos – afasta-os
- Agir sobre os sistemas de localização
  - Regulação e planeamento dos usos do solo
  - Distribuição (e escala) das competências urbanísticas?
  - “Vamos nacionalizar os terrenos, meu caro amigo, mas sem o dizer”
- Desconfiar das soluções pontuais (transit-oriented development, bairros pedonais, modos suaves), se não associadas a alguma monitorização social
- Rediscutir o papel dos agentes económicos na circuito de financiamento dos transportes e das políticas territoriais associadas
- Deixar o incentivo à mobilidade e passar ao direito à acessibilidade (*o direito de cada indivíduo de aceder aos recursos e oportunidades que lhe permitem viver de acordo com aquilo que deseja*)

(pseudo-)conclusões

- O transporte: arma e brinquedo
- Abandonar a obsessão da velocidade e dos fluxos
  - Mobilidade forçada vs mobilidade valorizada
  - Soluções de engenharia de tubos ainda predominantes
  - Expandir as redes não aproxima as pessoas, os bens, os serviços, os empregos – afasta-os
- Agir sobre os sistemas de localização
  - Regulação e planeamento dos usos do solo
  - Distribuição (e escala) das competências urbanísticas?
  - “Vamos nacionalizar os terrenos, meu caro amigo, mas sem o dizer”
- Desconfiar das soluções pontuais (transit-oriented development, bairros pedonais, modos suaves), se não associadas a alguma monitorização social
- Rediscutir o papel dos agentes económicos na circuito de financiamento dos transportes e das políticas territoriais associadas
- Deixar o incentivo à mobilidade e passar ao direito à acessibilidade (*o direito de cada indivíduo de aceder aos recursos e oportunidades que lhe permitem viver de acordo com aquilo que deseja*)

Obrigado pela atenção.

MOPT
modelação, ordenamento
planeamento territorial

CEG

IGOT
UNIVERSIDADE DE LISBOA

U LISBOA | UNIVERSIDADE DE LISBOA

FCT
Fundação para a Ciência e a Tecnologia
MINISTÉRIO DA CIÊNCIA, TECNOLOGIA E ENSINO SUPERIOR