

ALTERAÇÃO MODAL E POLÍTICA DE TRANSPORTES NO NW PORTUGUÊS

Elsa Maria Teixeira Pacheco

Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Via Panorâmica s/n 4150 PORTO

Tel/fax: 226077194 E-mail: elsapacheco@netcabo.pt ou elsap@letras.up.pt

Palavras-chave: transportes, mobilidade, acessibilidade, Noroeste português

1. Pensar colectivo e agir individual

Os destinos, os propósitos e as distâncias que os indivíduos percorrem apresentam uma relação directa com o progresso social e económico. Qualquer intervenção no domínio dos transportes pressupõe resultantes de desenvolvimento económico, porque promove a eficiência e a eficácia dos fluxos nas redes. Parecendo uma constatação óbvia, certo é que dificilmente se concretiza plenamente no território: regra geral, as redes são pensadas e construídas à margem das outras intervenções, ocasionando resultantes territoriais menos positivas para o desenvolvimento numa perspectiva de sustentabilidade.

Em Portugal, como noutros países, também é difícil implementar políticas de transportes de carácter duradouro, verificando-se, a maioria das vezes, que a relação entre transportes e território, no plano da intervenção, não passa de meros exercícios de intenção ou de especulação. É, sem dúvida, a dinâmica de alteração de cada área, bem como a capacidade de reacção dos agentes locais que marcam o ritmo e o sentido das intervenções em matéria de transportes, o que revela o esforço para evitar, pontualmente, bloqueios na acessibilidade e na mobilidade. De facto, parece haver uma submissão das decisões sobre transportes às mudanças que, em cada local e em cada momento, se vão processando no território, isto em vez de se articularem num quadro estratégico de desenvolvimento territorial. Assim se compreende que as vontades, as pressões e os protestos por parte dos agentes da política local e por parte das populações, são geralmente mais eficazes do que a discussão, definição e implementação de princípios e objectivos para a melhoria das condições de acessibilidade e mobilidade sustentáveis.

Não há dúvida que a evolução tecnológica no domínio dos transportes e comunicações introduziu mudanças profundas na vida das sociedades, tornando o espaço ubíquo e o tempo insignificante em muitos momentos do quotidiano dos indivíduos. Quase se poderá dizer, que não há lugar que não esteja servido por uma estrada em Portugal – afirmação impensável em meados do século XX, quando se davam os primeiros e ténues passos para a construção da

actual rede de auto-estradas. Hoje é possível alcançar rapidamente distâncias inimagináveis, mas o tempo encarregou-se de entupir os acessos aos principais aglomerados, desmontando toda a proximidade que se conseguiu com a renovação da rede, porque o aumento da procura foi superior à capacidade da oferta, isto é, continuou a não ser feita a correcta gestão dos geradores de tráfego.

As condições de acessibilidade e de mobilidade são fundamentais na tomada de decisão sobre “onde localizar” ou “por onde ir”, mas podem, a curto prazo, perder validade caso não se acautele o equilíbrio nas opções modais. Não é descabido afirmar-se que, a manter-se o rápido ritmo de expansão do povoamento em torno dos aglomerados mais atractivos e a forma de intervenção/gestão, as razões de boa acessibilidade que sustentaram muitas das escolhas de localização por parte das populações e actividades, podem ser desvirtuadas pela alteração do significado de proximidade, já que, nem sempre a distância absoluta varia no mesmo sentido dos tempos de ligação, ou seja, territórios atractivos podem transformar-se em espaços repulsivos para a localização. Trata-se de uma complexa teia de interesses, cada vez mais individuais em territórios que se desejam mais sustentáveis, ou seja, mais colectivos e mais solidários.

Portugal enquadra os seus objectivos em matéria de mobilidade pelos princípios da União Europeia, na aposta em modos não motorizados e nos transportes colectivos. Até aqui nada de novo, de resto são matérias e recomendações que vários teóricos vêm fazendo, pelo menos desde a década de 70¹ ao chamarem a atenção para a necessidade de promover os serviços de transportes colectivos de passageiros para que se pudesse fazer face ao forte ritmo de crescimento da utilização do automóvel que já então se fazia sentir.

De facto, desde meados de oitenta, mas principalmente nos anos noventa, a crise no tráfego e no ambiente, provocada em larga medida pelo uso excessivo do automóvel, conduziu a algum desgaste no sector do transporte. O alargamento das periferias urbanas a par do esvaziamento pela população e suas actividades dos centros tradicionais das grandes aglomerações, tanto por dificuldades de circulação como por falta de alternativas interessantes de transporte (principalmente público), entre outros factores, trazem à discussão a necessidade

¹ Nos Estados Unidos, no ano de 1970, em “Urban Mass Transportation Assistance Act”, a atenção centra-se nas dificuldades de deslocação das classes menos favorecidas e no “Federal Aid Highway Act” refere-se que os projectos das auto-estradas deveriam ser acompanhados por uma análise detalhada dos efeitos económicos sociais e ambientais. Ainda nesse mesmo ano, em França, no “Colloque de Tours”, dá-se o mote para a necessidade de repensar o investimento em transportes públicos, o qual viria a traduzir-se nos objectivos definidos no 6º (1971/75) e 7º (1976/80). Estes planos, basicamente, chamam a atenção para a necessidade de articular os objectivos financeiros com os sociais e ainda de proteger as cidades do uso do carro. Na Alemanha, o

de novas políticas de transportes capazes de conciliar níveis aceitáveis de mobilidade com níveis mais elevados de eficiência. Na sequência de vários trabalhos levados a cabo pela Organização Meteorológica Mundial e pela ONU, em 1988, 154 Estados assinaram a Convenção das Nações Unidas sobre as alterações climáticas, a qual preconiza a estabilização da emissão de gases promotores do efeito de estufa. Em 1990, a Conferência dos Ministros Europeus dos Transportes debruçou-se sobre o tema “Transportes e Ambiente”, recomendando a avaliação dos impactes da construção e utilização das estradas sobre o ambiente (ESCOURROU, 1996: 134 e 135).

Na década de 90 do século XX, a Política Comum de Transportes baseava-se plenamente no princípio da mobilidade sustentável, o qual contempla o desencorajamento da procura desnecessária de transporte², através do desenvolvimento de políticas de ordenamento do território adequadas e da promoção de modos de deslocação alternativos, dissuasores da utilização dos mais poluentes (BANISTER, *et al*, 2000:62).

Em Portugal, o reforço da opção pelo transporte individual tem-se acentuado desde anos 60 e 70 parecendo, por vezes, ignorar os prejuízos que tal evolução tem para as gerações vindouras ou mesmo ignorando as directivas da União Europeia sobre mobilidade sustentável. Trata-se de questões que merecem particular atenção em territórios como o Noroeste português onde o povoamento disperso ganha vida num elevado dinamismo económico e social, ancorado em grupos e redes de aglomerados cuja rápida expansão, proximidade (pela infra-estruturação rodoviária recente de alta capacidade) e interdependência se tem traduzido em espaços fortemente geradores de tráfego.

É com este enquadramento que se propõe aqui uma reflexão sobre as dinâmicas de evolução modal no Noroeste português, entre 1960 e 2000, tentando clarificar se as orientações da União Europeia sobre mobilidade sustentável, durante a última década e meia, têm contribuído para mudanças substanciais nas opções modais no Noroeste português ou se, pelo contrário, se mantém a repartição e tendências de sempre, recorrendo aqui a valores de

Plano Federal de Transportes de 1973, prossegue com o investimento em estradas, mas a ênfase nas intervenções é dada às cidades e subúrbios (BANISTER, 1994: 97, 104 e 108).

² Na Declaração de Bergen sobre Desenvolvimento Sustentável na Comunidade (em 16 de Maio de 1990), pode ler-se que (...) *os padrões insustentáveis de produção e consumo, particularmente nos países industrializados, estão na base de numerosos problemas ambientais, hipotecando opções para as gerações futuras pela diminuição da base de recursos. [A] obtenção do desenvolvimento sustentável (...) requer mudanças fundamentais na valorização humana do ambiente e nos padrões de comportamento e consumo.* Para o caso particular do sector do transporte, assumidos como um dos maiores contribuintes para a degradação do ambiente, as orientações vão no sentido de reduzir os níveis de procura (Página 2 e 4 da Declaração de Bergen, citada em “Livro Verde sobre o Impacto dos Transportes no Ambiente. Uma estratégia comunitária para mobilidade sustentável”, Ingenium, Revista da Ordem dos Engenheiros, 1991: 55)

tráfego de 1960 e 1970. Este exercício baseia-se em valores de Tráfego Médio Diário Anual³ (TMDA) do Instituto de Estradas de Portugal os quais constituem uma excelente base de trabalho para a compreensão do papel das redes de transporte rodoviário no território nacional.

2. Condições de acessibilidade para uma mobilidade (in)sustentável

Em meio século o discurso sobre mobilidade da população alterou-se substancialmente: antes as pessoas abandonavam os campos para procurar melhores oportunidades nas cidades, hoje, abandonam as cidades porque lhes é possível residir em áreas mais sossegadas mais afastados dos locais de trabalho, isto é, a distância quilométrica perde sentido com o aumento da velocidade, dotando a maioria dos lugares de boas condições de acessibilidade às oportunidades. Por estas razões, o parque automóvel triplicou na União Europeia nos últimos 30 anos, foram construídos, por ano, 1000 Km de estradas e encerrados 700 Km de via férrea⁴ (Público, 18/7/2001).

O Noroeste é o território mais dinâmico do Norte de Portugal, o qual concentra 34% do parque automóvel do Continente e apresenta uma taxa de motorização de 272 veículos/1000hab (inferior à do país que conta com 297 veículos/1000hab). Comparando com as restantes NUT's II, para as viagens de média distância (50 a 100Km) o Norte apresenta os valores percentuais mais elevados das viagens para o local de estudo e de trabalho com 7,9% e 32,6%, respectivamente, e para o número médio de viagens por pessoa (0,6). No que respeita à utilização do transporte individual, o Norte apenas é ultrapassado pelo Algarve (81,5% para o primeiro e 94,3% para o segundo). Já o transporte colectivo coloca o Norte em antepenúltimo lugar, com 8,4%, com Lisboa e Vale do Tejo, por exemplo, a registar 14,7% (DGTT, 2003: 81-87).

Trata-se de uma situação que se verifica desde os primórdios da existência do automóvel em Portugal: a exemplo, atente-se nos relatórios da Direcção Geral de Viação, segundo os quais, não fosse a influência do conflito mundial na década de 40 do século XX, o ritmo de crescimento anual do parque automóvel manter-se-ia nos 7%, sendo de cerca de 70%

³ Nestas contagens não são consideradas as auto-estradas. Os valores utilizados referem-se ao transporte colectivo, ao individual e ao total dos motorizados.

⁴ Curiosamente, algumas décadas antes, fazendo o balanço sobre a construção de estradas entre 1937 e 1957, Orlando Ribeiro in DAVEAU (1999) refere que (...) *quase se não aumentou a rede ferroviária (...) as estradas alcatroadas passaram de 3564Km (...) a 7495Km (...), e os transportes automóveis tomaram enorme incremento, assegurando a deslocação das pessoas e a circulação de mercadorias (...)* (Orlando Ribeiro in DAVEAU, 1999: 876).

a variação entre as décadas de 30 e 40. Já no caso dos veículos para o transporte colectivo, a variação anual para o mesmo período localiza-se em perdas que rondam os 15%, cifrando-se em cerca de 60% para as respectivas décadas (LAPA, 1946: 56). Isto apesar da Lei nº 2008, de Setembro de 1945, definir algumas regras de concessão para o transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, entre elas a necessidade de coordenar os modos no sentido de evitar a prevista concorrência com que o comboio se começava a confrontar face à camionagem.⁵

O tráfego rodoviário no Noroeste, cuja lógica de consolidação territorial tende para uma ocupação muito densa a partir de algumas localidades organizadas em conjuntos territoriais (casos de Amares, Braga, Vila Verde e Barcelos; Fafe, Guimarães, Famalicão, Vizela e Santo Tirso) indicia, num futuro não muito longínquo, uma sobrecarga na utilização dos principais corredores de circulação e, portanto, o aparecimento de novos problemas de congestionamento, não apenas os que hoje se conhecem à porta dos principais aglomerados urbanos. Aliás, estudos recentes revelam que a utilização do automóvel tende a ser reduzida nos centros urbanos, aumentando em direcção às periferias (TRANSPLUS, 2003: 6). De resto, se o transporte individual é preferido nas viagens de média distância, entre 50 e 100Km (DGTT, 2003: 96), é relativamente fácil perspectivar o aumento continuado do transporte individual, já que o território do Noroeste define-se, aproximadamente, por um rectângulo com cerca de 100Km na direcção Norte-Sul e cerca de 50Km na direcção Este-Oeste.

Embora num contexto social e económico diferente, as questões que hoje se devem colocar relativamente ao sentido da evolução das opções modais no Noroeste, não são substancialmente diferentes das que se colocaram no passado recente para as cidades. Os sucessivos planos que foram sendo elaborados, quer à escala urbana, quer à escala regional ou nacional, não ignoraram a necessidade de disponibilizar espaços de circulação adequados à expansão do povoamento e ao previsível aumento da procura, devendo evitar-se situações de bloqueio. Aliás, não faria sentido construir infra-estruturas se a resultante fosse de agravamento dos problemas existentes. Apesar das boas intenções e até das lições que a história e relatos de outros casos foram disponibilizando, certo é que as tendências apontam

⁵ *As empresas que operam em certa região poderão pedir sempre a concessão de novas carreiras nessa região. Mas quando estas dêem lugar a concorrência, só serão concedidas se as necessidades públicas as justificarem, considerados os interesses de coordenação dos transportes, e, neste caso, a exploração deve ser repartida pelas empresas concessionárias das carreiras afectadas. (...) As empresas exploradoras dos transportes por via férrea e por estrada, interessadas, deverão celebrar acordos para a repartição do tráfego entre um e outro sistema, (...) serão celebrados entre as empresas interessadas, também com aprovação do Governo, contratos de serviço combinado que assegurem devidamente a ligação dos dois sistemas de transportes.* (Diário do Governo, nº 200, 7/9/1945: 729 e 730)

para uma situação de insustentabilidade, por via do desequilíbrio na distribuição entre os modos de transporte.

De facto, a simples observação da variação do TMDA entre 1960 e 2000 (mapa 1) dá conta de aumentos fortes da circulação automóvel e de uma fraquíssima expressão do tráfego de transportes colectivos. No âmbito do transporte individual, há alguns eixos intersticiais à rede de IP's e IC's que merecem destaque, como Barcelos - Ponte de Lima (EN 204), Vila Verde – Braga – Póvoa de Lanhoso (EN's 101 e 103) e Guimarães / Fafe⁶ – Paços de Ferreira (EN's 101 e 206). À primeira vista, parece que esta variação decorre dos efeitos da construção da rede de estradas de circulação rápida na região, como sejam a A3, a A7 ou o IC1, mas tal conclusão não pode ser retirada de forma tão linear. As referidas áreas correspondem a territórios dotados de elevado dinamismo demográfico e económico no Noroeste, ao que acresce a sua posição privilegiada face aos Itinerários Principais e Complementares na região, correspondendo também a importantes eixos de ligação regional, com longa tradição na lógica da distribuição das viagens. Já em 1781, quando Miguel Pereira Pinto Teixeira dava a “Informação sobre as providências que parecem necessárias para a abertura e conservação das Estradas Reais”, referia que a ligação entre o Porto e Caminha se fazia por Barcelos e Ponte de Lima (MATOS, 1980:32) ou, recuando ainda mais na História, na Idade Média, as vias que apresentavam uma maior utilização no Noroeste, eram as que faziam a ligação entre o Porto e Braga e entre o primeiro e Guimarães (ALMEIDA, 1968: 78).

Já os transportes colectivos, apresentam-se para todos os períodos em observação com valores absolutos muito reduzidos, destacando-se na variação entre 1960 e 2000 os postos de contagem localizados no Grande Porto, e aqui com maior expressividade nas ligações para Oriente em direcção a Valongo e Gondomar – concelhos que empregam menos de metade da sua população residente activa (INE, 2001), o que significa uma forte geração de fluxos pendulares a partir desses municípios.

De uma forma geral, verifica-se uma relação inversa entre as variações do automóvel e o transporte colectivo, e por este facto, é possível, neste momento, avançar com três explicações preliminares para estas observações:

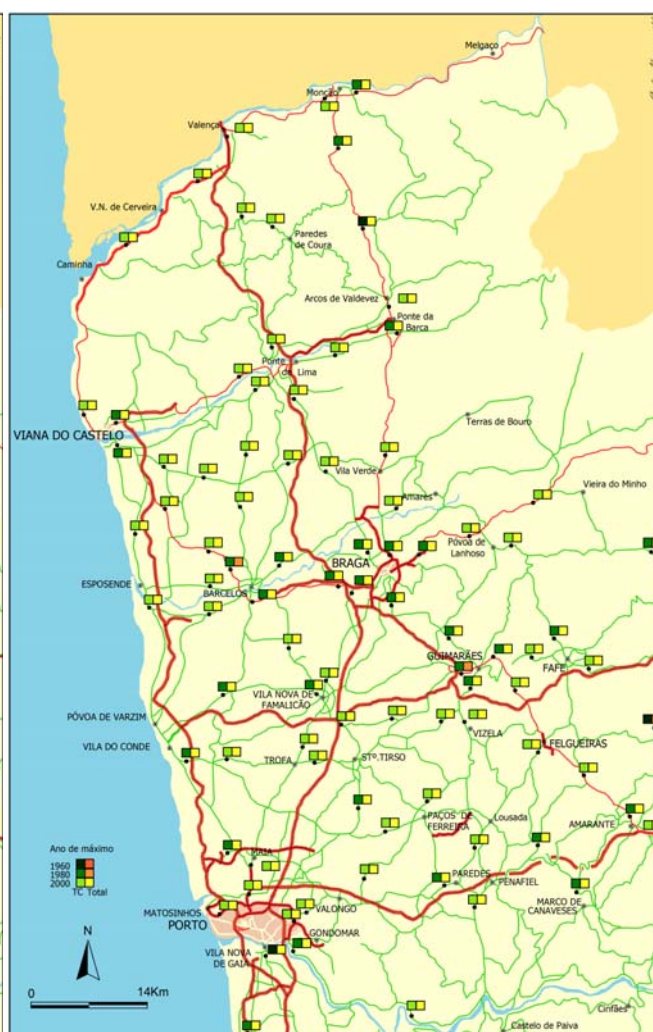
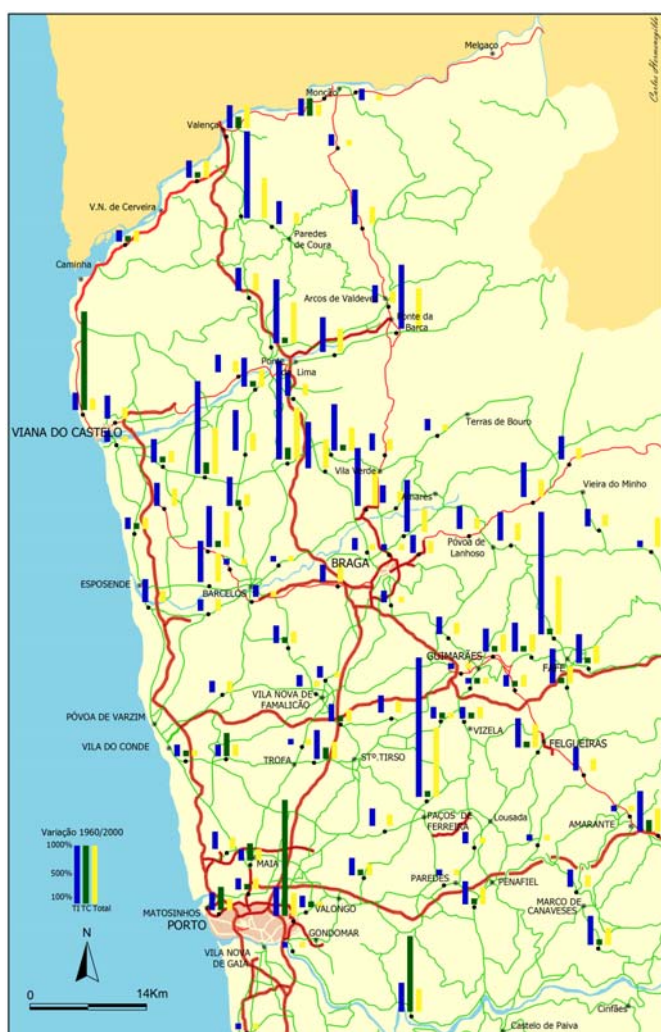
- a existência de poucas ligações para o uso do automóvel e uma forte procura de transportes colectivos, origina um aumento do tráfego por este último modo (casos de Gondomar e Valongo);

⁶ Em 2000 o IC5 (A7) estava concluído apenas até Guimarães.

- a existência de boas infra-estruturas com elevados níveis de saturação/congestionamento pelo automóvel, ocasiona uma maior procura de transporte colectivo (casos Porto, Trofa ou Vila do Conde);
- os reduzidos níveis de procura, ocasionam uma redução do tráfego de transporte colectivo (casos da Póvoa de Lanhoso, Vieira do Minho, Terras de Bouro, entre outros).

Mapa 1 – Variação do TMDA ($\geq 100\%$) – automóvel, transporte colectivo e total de motorizados entre 1960 e 2000 no Noroeste de Portugal

Mapa 2 – Ano de máximo do TMDA – transporte colectivo e total de motorizados no Noroeste de Portugal



Fonte: JAE/IEP, 1960 a 2000

Tentando clarificar um pouco mais estas dinâmicas evolutivas, o mapa 2 dá conta do ano em que ocorreram os registos máximos em valor absoluto. Aqui, não foi representado o tráfego automóvel, já que os máximos se situam todos, e para todos os postos, no ano de

2000. Pode concluir-se, para este caso, que se está perante um aumento continuado do tráfego automóvel em rodovias com características muito diversificadas, muitas delas seculares, isto é, concebidas e construídas em (e para) contextos substancialmente diferentes dos actuais. Mesmo assim, sublinhe-se que em qualquer dos casos, quase indiferente à categoria da estrada, os valores de evolução são francamente positivos para o modo individual.

Para o caso dos transportes colectivos, as leituras são um pouco diferentes:

- os sinais de redução da importância deste modo de transporte (com máximos de tráfego em 1980) manifestam-se nas proximidades dos aglomerados de maior dimensão, sobre os grandes eixos de acesso. Note-se, a exemplo, os valores para a ponte D. Luís com o máximo em 1960, no eixo Braga-Guimarães, nos acessos a Viana do Castelo, nos corredores da EN15/A4 (com particular destaque para a ligação Paredes-Amarante) e entre Ponte da Barca e Monção;
- é também nas proximidades de Braga, Guimarães e Porto onde, apesar dos máximos de tráfego de transportes colectivos terem ocorrido em décadas anteriores, os totais de motorizados registam-se em 2000, o que significa que as perdas relativas de tráfego de transportes colectivos são superadas pelo automóvel e pelo tráfego de veículos pesados de mercadorias.

É evidente, nesta leitura, por um lado a crescente perda da cota de procura do transporte colectivo nas áreas de maior densidade de ocupação face ao automóvel e, por outro, o efeito que eixos fundamentais de pendulação (caso da A4) estão a exercer na opção individual das populações, por falta de alternativas sedutoras de transportes colectivos.

Este cenário pode alterar-se num futuro próximo, quando o itinerário ferroviário suburbano Porto-Braga-Guimarães⁷ entrar em pleno no quotidiano das deslocações das populações. Curiosamente, e mais uma vez, primeiro foram feitos investimentos na rodovia, com a A3 e A7 a estabelecer aquelas ligações. É evidente, que muitos dos utilizadores desses corredores fazem-no de automóvel, e não deixarão de o fazer facilmente, a menos que as ligações ferroviárias se apresentem com excelentes interfaces naquelas cidades. Dito de outra forma, se o princípio é o da mobilidade sustentável, parece que o processo está a desenvolver-se exactamente ao contrário: primeiro avançam as intervenções para os modos individuais e, só depois, se criam boas condições para os colectivos.

⁷ Tendo por objectivo a criação de um novo serviço do tipo suburbano na Área Metropolitana do Porto, continuarão as intervenções ao nível da infra-estrutura ferroviária nas linhas do Minho, do Douro, Guimarães e Ramal de Braga, potenciando-se nesse sentido melhores acessibilidades e uma maior mobilidade das pessoas (GOP, 2003, 2ª opção: 66).

Mapa 3 – Variação do TMDA ($\geq 100\%$) – automóvel, transporte colectivo e total de motorizados entre 1960 e 1970 no Noroeste de Portugal

Esta evolução, se comparada com a da década seguinte (mapa 4) permite distinguir corredores e conjuntos de aglomerados que privilegiam traçados que se desenham a partir do

Porto, repartindo-se em leque por um território cuja actividade se concentrava no sector secundário – até Barcelos, Braga e Guimarães/Fafe, para depois entrar no canal de Ponte de Lima até à principal fronteira do Norte de Portugal – Valença. Relevante é também o papel do transporte colectivo na região nos anos sessenta, em particular no Grande Porto e sua envolvente territorial até Guimarães e Amarante, bem como nas ligações a Viana do Castelo e a Ponte de Lima, passando por Barcelos, ou seja, a manterem-se as recentes leituras de que o tráfego automóvel tende a ser mais reduzido nos centros e/ou em corredores de forte intensidade de fluxos pendulares, aumentando para as periferias, então poder-se-á dizer que já nessa década se esboçava o que poderá ser a dinâmica da rede de transportes actuais e do futuro.

A década de setenta dá início a um período de estabilização face ao cenário da década anterior. A estagnação nas obras de modernização da rede e a crise petrolífera constituem explicações de que, no entanto, não excluem o óbvio desajuste que então se faria sentir entre forte aumento da procura e parca renovação nas infra-estruturas rodoviárias⁸. As taxas de crescimento da economia mais moderadas em Portugal, como na Europa, justificaram uma filosofia de intervenção que se orientou essencialmente pela eficácia económica, com os projectos de transportes a privilegiar, essencialmente, as áreas urbanas. Aliás, reflexões no domínio dos efeitos dos transportes no território revelam que nem sempre as resultantes são as desejadas, podendo inclusive ser inversas⁹, com particular destaque para os danos no ambiente.

Nos anos oitenta (mapa 5) a rede apresenta-se com poucos registos de variações de tráfego iguais ou superiores a 100%, mas foi nesta década que se começou a construir um cenário de quase repetição do que teria acontecido em períodos anteriores: preparava-se a renovação da rede rodoviária com a entrada de Portugal na Comunidade Económica Europeia, aumentava a facilidade em adquirir viatura própria, consolidavam-se os espaços periféricos dos principais aglomerados que coalescem num território difuso de povoamento onde o sossego dos espaços de menor densidade de ocupação foram sendo cada vez mais procurados enquanto residência permanente. A solidariedade e a competitividade regional são princípios

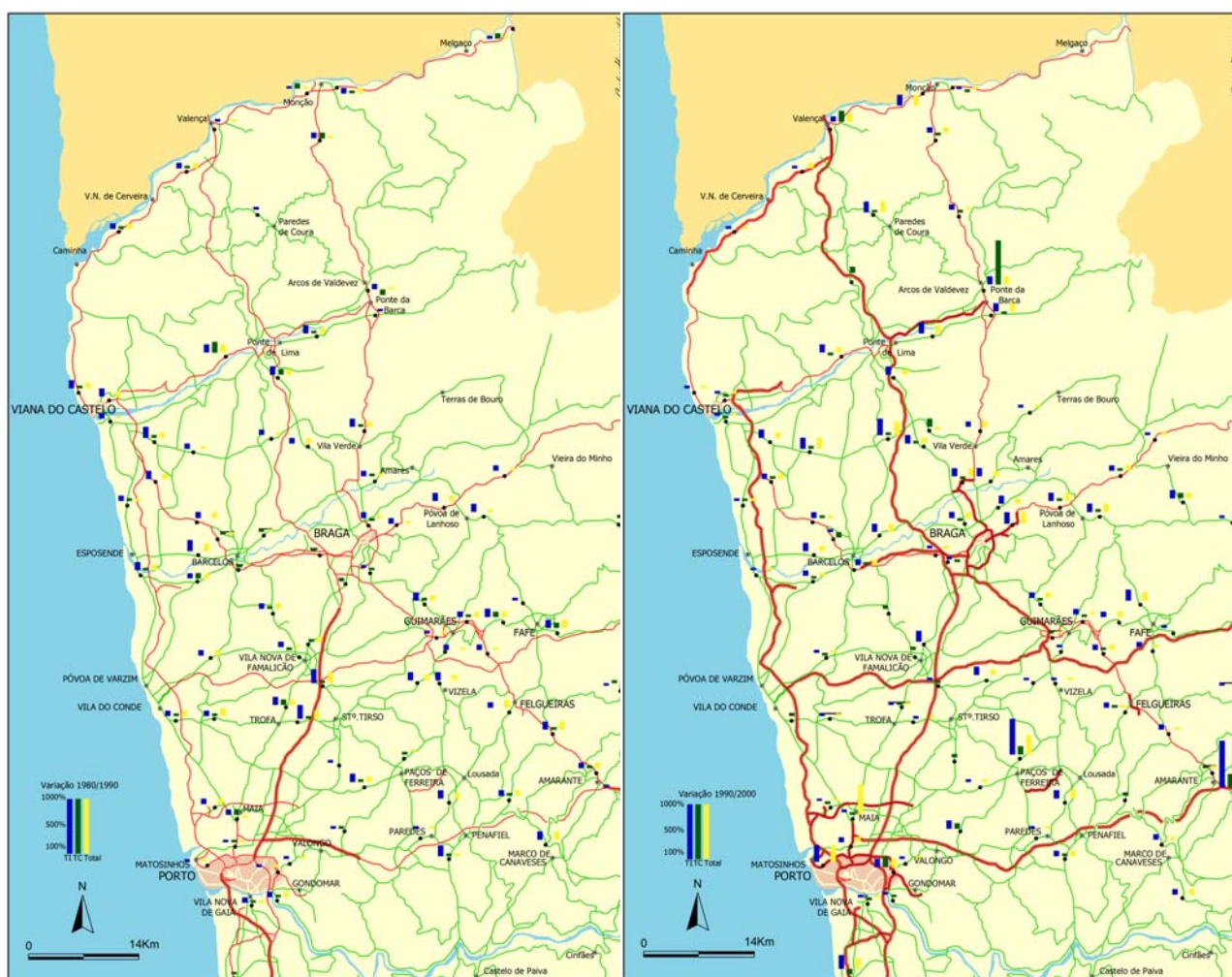
⁸ Em 1977, a JAE informa que (...) *a rede rodoviária nacional encontra-se numa situação de completo desajustamento perante as necessidades do tráfego. Traçados sinuosos e estreitos, com pavimentos em degradação progressiva a atingirem o colapso* (JAE/MEPAT 1997: 28)

⁹ Apesar de ter ficado bastante claro na Conferência Europeia de Ministros dos Transportes (CEMT), em 1975, na abordagem ao “Impact of the Infrastructural Development on Industrial Development”, que os transportes são fundamentais para o desenvolvimento económico, também se tornava evidente nalguns casos que a evolução nas redes de transportes, conjugada com outros factores, terá contribuído para o aumento das diferenças em termos regionais e nacionais (PLASSARD, in BONNAFOUS *et al*, 1993: 49-58).

que exigem agora a necessidade de definir estratégias que possam garantir o desenvolvimento sustentável, orientando as reflexões sobre uma rede rodoviária que entra no último quartel do século XX claramente subdimensionada¹⁰.

Mapa 5 – Variação do TMDA ($\geq 100\%$) – automóvel, transporte colectivo e total de motorizados entre 1980 e 1990 no Noroeste de Portugal

Mapa 6 – Variação do TMDA ($\geq 100\%$) – automóvel, transporte colectivo e total de motorizados entre 1990 e 2000 no Noroeste de Portugal



Fonte: JAE/IEP, 1980 a 2000

Mais e melhores estradas somam-se a mais, e mais facilitadas, formas de acesso ao automóvel e à consolidação de territórios mais dinâmicos, para constituir a fórmula ideal para se reiniciar, na década de 1990 (mapa 6), um processo de recuperação dos níveis elevados de variação de tráfego, aproximando-se nalguns casos dos valores da década de setenta, isto

¹⁰ A maioria das estradas portuguesas encontra-se ainda subdimensionada e incapaz de responder eficazmente à satisfação dos objectivos socioeconómicos dos transportes, exigindo premente reconstrução. (Diário da República, nº 222, 26/9/1985: 3206).

apesar das constantes chamadas de atenção para a necessidade de acautelar os efeitos nocivos do aumento do tráfego para a desejada mobilidade sustentável¹¹. A envolvente Norte e Este de Braga, em direcção a Vila Verde, Amares e Póvoa de Lanhoso; a ligação Guimarães – Fafe; em Barcelos, Paços de Ferreira, Felgueiras e Amarante, são exemplos que ilustram a reconstrução dos eixos em conjuntos de localidades que na década de sessenta apresentavam sinais de forte pressão de tráfego rodoviário.

Em síntese, a observação de alguns dados de Tráfego Médio Diário Anual no Noroeste permitem afirmar que:

- o transporte colectivo nunca assumiu grande importância na mobilidade da região;
- os ritmos de crescimento do automóvel, tal como os conhecemos hoje, já se faziam sentir antes da construção da nova geração de vias de circulação rápida;
- os problemas actuais de tráfego nos aglomerados urbanos, são a resultante do efeito cumulativo que teve o seu auge nos anos 60;
- as variações de tráfego são mais fortes nos primeiros anos de vida das estradas, mas não diminui nas estradas tradicionais, pelo contrário, mantém-se ou aumenta;
- os problemas de tráfego, pela concentração modal no automóvel, vão registar-se com grande intensidade nos interstícios da rede fundamental e complementar na região;
- os novos eixos, ou a antecipação da sua construção, estão a permitir a evolução rápida do automóvel em áreas muito distantes desses eixos;
- os registos de maior pressão sobre a rede far-se-ão sentir nos mesmos locais de há 30 ou 40 anos, porque os aglomerados principais mantêm-se, agora mais fortalecidos com a rede renovada que decalca a anterior;
- com o decorrer dos anos, parece esbater-se o caudal do tráfego nalguns eixos por esgotamento de capacidade;
- as características territoriais do Noroeste português (povoamento disperso com elevado dinamismo económico e demográfico) são altamente favoráveis ao uso do automóvel;

¹¹ Em 1992, a Comissão das Comunidades Europeias apela à necessidade de definir uma estratégia baseada na “mobilidade sustentável”, que deveria colocar no centro do debate o ambiente. A integração do sistema de transportes comunitários, constitui o tema central do “Livro Branco da Comissão Europeia sobre a Política

- pode não ser utópico afirmar que não investir na construção de mais vias de circulação rápida pode constituir uma solução dissuasiva à utilização do automóvel.

É evidente que o tráfego cresceu mais rapidamente do que a capacidade das vias. As vias de alta capacidade apenas permitem uma distribuição mais rápida do tráfego, mas sobrecarregam a rede intersticial. Sendo arriscado dizer-se, é provável que em pouco tempo se comece a ter um excesso de auto-estradas no Noroeste português, isto porque, o seu território não se organiza a partir de um ou dois centros fortes, mas apresenta várias centralidades de dimensão significativa, muito próximas, as quais, nalguns casos, quase coalescem.

Depois, sabe-se que mais de 90% da população activa do Noroeste exerce a sua actividade na região o que, aliado à constatação de que nas viagens de média distância (50-100km) é o transporte individual o modo eleito (DGTT, 2003: 99), reforça a necessidade de pensar a região como um espaço de elevada densidade onde é necessário implementar alternativas interessantes que possam dissuadir o uso do automóvel.

Num território de ocupação tão densa e forte carga no uso da rede de transportes, era desejável que se promovessem acções de reflexão e intervenção a uma escala mais alargada que não apenas ao nível dos agrupamentos administrativos. A questão da mobilidade e transportes no Noroeste não se confina à Área Metropolitana do Porto, ao Ave, ao Cávado, ao Lima ou ao Tâmega, sempre tratados isoladamente porque, cada vez mais, as origens e os destinos das viagens se disseminam por qualquer destas áreas.

3. Mobilidade e imobilidade

Há cerca de 30 anos, vários estudos apontavam já para a necessidade de repensar a intervenção no domínio dos transportes, uma vez que, as alterações nas redes podem desencadear por si só aumentos abismais na procura e um excesso de carga sobre as infra-estruturas. Sabe-se que o aumento da mobilidade global para a União Europeia será de cerca de 50% nos próximos 50 anos (TRANSPLUS, 2003: 6) e que em 20 anos o tráfego automóvel aumentará 50%, os transportes colectivos terão uma cota idêntica à actual, os modos pedonal e as bicicletas diminuirão a sua visibilidade no espectro da mobilidade, enquanto o comboio poderá conhecer um aumento para o dobro (RAC, 2002).

Comum de Transportes”, no qual o crescimento do tráfego e o congestionamento dilaceram frequentemente o sistema de transportes e geram mais estrangulamentos (GERARDIN e VIEGAS, 1992: 193 e 194).

Os avanços tecnológicos têm resultado numa aproximação óbvia entre as diferentes parcelas do território. Porém, hoje o transporte é perseguido pelas questões do ambiente e da sustentabilidade, porque há uma enorme dificuldade em implementar políticas de mobilidade sérias e corajosas. Remonta já aos primórdios das intervenções sobre transportes a perspectiva de que estes deviam responder aos problemas dos movimentos das pessoas e mercadorias, prevendo e tentando prevenir as evoluções da procura. Esta leitura tradicional, terá sido confrontada, entre os anos 60 e 70 do século XX, com uma outra que dava conta dos seus efeitos contraditórios, isto é, da necessidade de avaliar os impactes porque os objectivos que presidiam às intervenções nem sempre encontravam terreno fácil para a sua concretização no território – o conceito de externalidades dos transportes vem, nesta fase, acrescentar a necessidade de ler os efeitos ao nível social e ambiental. Os anos 90 do século passado, introduzem no campo das reflexões os conceitos de qualidade e eficiência, não só com reservas na expansão de novas redes e promoção da gestão nas existentes, como também através da responsabilização do provocador das externalidades, nomeadamente através do princípio do poluidor-pagador.

As políticas de transportes em finais do século XX mantêm, no essencial, a filosofia de base definida no século passado, porque a função que lhe cabe continua a ser basicamente a mesma, só que agora, reconhecidos os limites para a sua expansão, a definição de estratégias que permitam responder às necessidades e desejos de mobilidade dos indivíduos terá de formular-se com algum cuidado, para que não venham perpetuar um processo cíclico, ao serem os próprios transportes os geradores de cada vez mais procura. Construir mais e mais infra-estruturas, gerir as redes rentabilizando a utilização das estruturas existentes, investir na mudança de comportamentos ou, ainda, esperar que a saturação, poluição e congestionamento, por si só, auto-regulem as ocupações, são alguns dos caminhos possíveis.

O investimento em Portugal tem favorecido claramente a rodovia em detrimento de todos os restantes modos, sem precaver a necessária intermodalidade. As estradas são importantes para o desenvolvimento sustentável, mas mais do que isso deve ser a aposta em segmentos menos poluentes. Falta, portanto, discutir e concretizar as políticas para a sustentabilidade dos transportes, as quais passam pela reavaliação das concepções subjacentes às intervenções encetadas no passado e, acima de tudo, pelo conhecimento dos modos de vida das populações (cada vez mais diversificados), da forma como os indivíduos/grupos organizam os seus tempos, das interacções sociais, do uso do ciberespaço, entre outros.

Para que os transportes não sejam as vítimas do seu próprio sucesso, é necessário:

- definir pacotes de soluções em função das especificidades de cada local;
- aumentar as condições de mobilidade de acessibilidade e, paralelamente, ensinar a usar o sistema na perspectiva da sustentabilidade;
- intervir sem fazer guerra ao automóvel, até porque ele representa uma boa parte da liberdade das sociedades actuais, a facilidade de evasão, o poder estar onde se quer.

Difícilmente se conseguirá alterar a importância que o automóvel tem na vida dos indivíduos, daí que a hipótese de redução da sua utilização seja cada vez mais remota. O problema coloca-se nos efeitos ambientais, no conforto e na qualidade de utilização dos espaços públicos por outros modos, questão que pode resolver-se parcialmente com a inovação tecnológica, nomeadamente com os desenvolvimentos no domínio de automóveis menos poluentes. Porém, se não se desenvolveram alternativas ao uso individual, as áreas de maior densidade de ocupação manterão os elevados índices de ocupação dos seus espaços de circulação por automóveis.

Serão com certeza os avanços tecnológicos no domínio da circulação e processamento da informação, no sentido da redução das deslocações inúteis e da eficácia das comunicações, bem como uma gestão corajosa e séria do tráfego nas diferentes escalas geográficas (do local ao regional e internacional), que poderão evitar muitos dos bloqueios na fluidez das redes e quebrar com esta tendência de evolução dos sistemas de transportes guiada pela natural inércia do território, onde se procuram resolver as questões mais prementes em cada momento, sem uma verdadeira intervenção para a mobilidade sustentável.

Bibliografia

- ALMEIDA, C. A. F. (1968) – *Vias Medievais. Entre Douro e Minho*, dissertação de licenciatura, FLUP.
- BANISTER, D. (1994) - *Transport Planning*, E&FN SPON.
- DGTT (2003) – *Evolução do Sector de Transportes Terrestres – Documento Síntese (1992-2001)*, Direcção Geral de Transportes Terrestres, Lisboa.
- DIÁRIO DO GOVERNO e DIÁRIO DA REPÚBLICA – vários números
- ESCOURROU, G. (1996) - *Transports, Contraintes Climatiques & Pollutions*, G. Wackermann (dir), SEDES, Paris.

- GERARDIN, B.; VIEGAS, J. M. (1992) – “European Transport Infrastructure and Networks: current policies and trends”, *Conference of the NECTAR research network*, Amsterdam, (texto cedido pelos autores).
- INE (2001) – Dados de mobilidade da população por modos de transportes.
- INE (2003) – Movimentos pendulares e Organização do Território Metropolitano: Área Metropolitana de Lisboa e Área Metropolitana do Porto – 1991/2002, INE, MOPTH, GEP, Lisboa.
- IAE/IEP (1960, 1970, 1980, 1990 e 2000) – *Tráfego Médio Diário Anual*
- IAE/MEPAT (1997) – “70º Aniversário”, *Projectos Especiais*.
- Jornal Público de 18/7/2001
- LAPA, J. F. (1946) – *Transportes Terrestres*, Gráfica Santelmo, Lisboa.
- MATOS, A. T. (1980) - *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750/1850)*, Dissertação de Doutoramento, Universidade dos Açores, Ponta Delgada.
- Ministério das Finanças (2002) – *Portugal. Grandes Opções do Plano 2003*, Ministério das Finanças – DPP, Lisboa
- RAC (2002) – *Motoring Towards 2050*, RAC Fondation for Motoring, Londres.
- RIBEIRO, O *et al* (1999) – *Geografia de Portugal. O Povo Português*, vol. III, 3ª ed, Edições João Sá da Costa, Lisboa.
- TRANSPLUS (2003) – *Alcançar a Sustentabilidade através de Políticas Integradas de Transportes e Usos do Solo*, Comissão Europeia, www.transplus.net.