

ASPECTOS DE ACESSIBILIDADE E TRANSPORTES NA BAIXA PORTUENSE¹

Elsa PACHECO

Enquadramento, objectivos e metodologia

Enquadramento:

Em 2003, por iniciativa do GEDES - Gabinete de Estudos de Desenvolvimento e Ordenamento do Território (unidade de investigação do Departamento de Geografia), avançou-se com um projecto que pretendeu envolver investigadores e estudantes no desenvolvimento de estudos sobre a Baixa do Porto. Daqui resultou um conjunto de áreas de trabalho, coordenadas pelos docentes das disciplinas e/ou linhas de investigação afins: habitação, usos do solo, espaços verdes e mobilidade/acessibilidade.

Objectivos para a área da mobilidade/acessibilidade:

- Contribuir para a leitura da percepção que os indivíduos têm da acessibilidade à Baixa;
- Clarificar qual a influência das condições de acessibilidade na leitura de atracção ou repulsão da Baixa;
- Perceber quais as principais razões que levam os indivíduos a deslocar-se à Baixa e quais as opções modais nessas deslocações;
- Avaliar, através da opinião da população, a qualidade dos transportes colectivos da cidade;
- Discutir a política de transportes para a Baixa portuense.

Metodologia:

Este estudo baseou-se, fundamentalmente, num inquérito levado a cabo, nos primeiros 15 dias de Março de 2004, pelos estudantes da disciplina de Planeamento e Políticas de Transporte do Curso de Geografia do Porto.

A dimensão da amostra - 1000 inquéritos - corresponde apenas ao que é exequível, i. e. ajusta-se à dimensão da turma e ao tempo disponível. Esta amostra foi distribuída pelos diferentes modos de transporte (pedonal, transporte colectivo e transporte individual) proporcionalmente à distribuição modal registada no Inquérito à Mobilidade de 2000 (INE e DGTT?) para o Porto: 320 para o pedonal, 250 para o TC e 430 para o TI. Ainda dentro de cada um destes modos, houve o cuidado de cobrir o máximo de situações, quer em termos de serviço prestado, quer no que se refere à área geográfica em questão.

¹ Apontamentos da intervenção no âmbito dos “Encontros de reflexão estratégica. Porto Cidade Região - O Presente e o Futuro do Centro do Porto, painel de Revitalização Económica e Mobilidade”, Universidade do Porto/Departamento de Geografia, 17/12/2006.

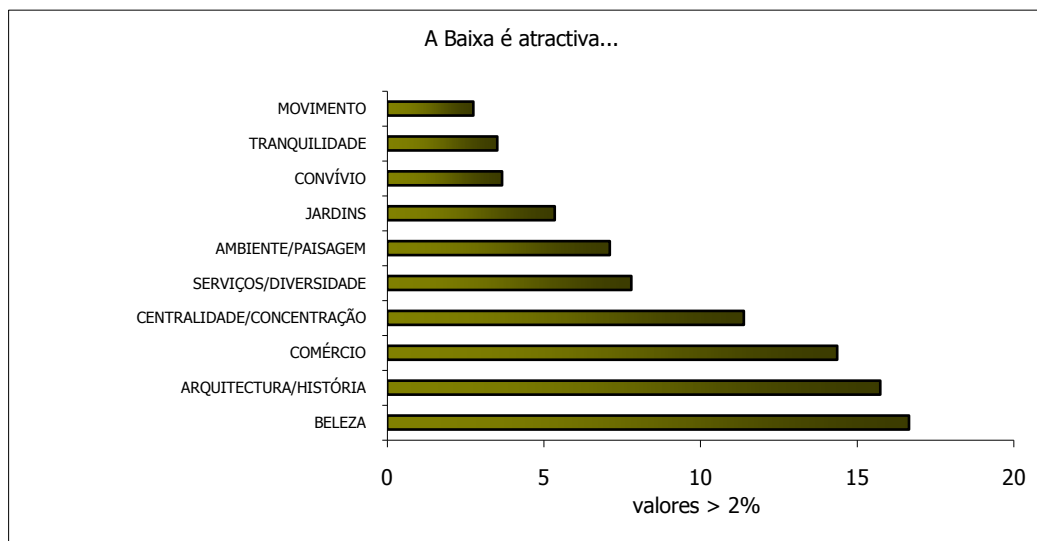
Do total de inquéritos foram validados 837.

Em função dos objectivos propostos e da dimensão da amostra possível, o inquérito organizou-se em quatro partes:

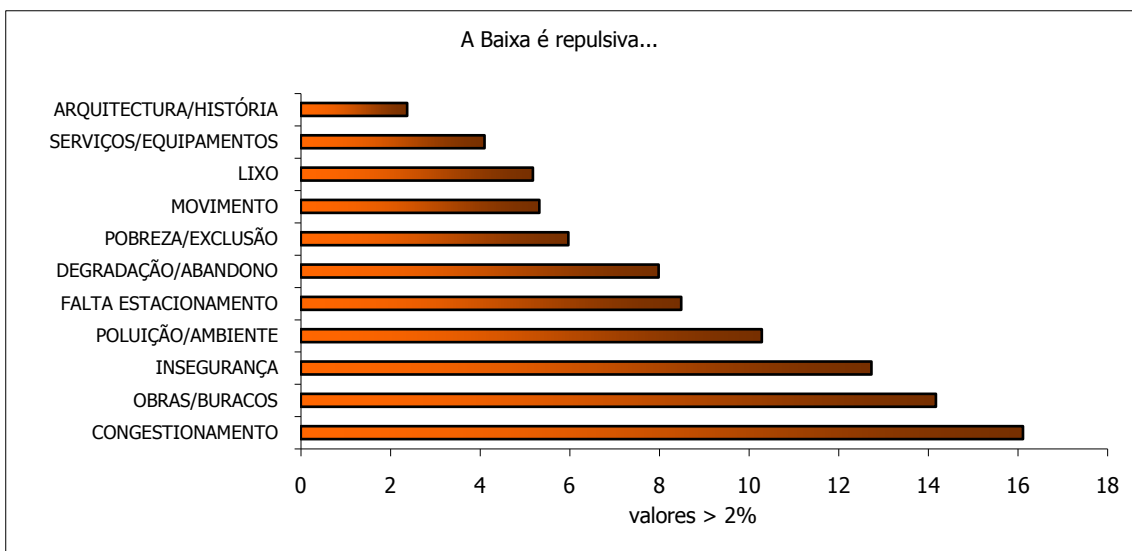
- razões da atractividade e da repulsividade da Baixa;
- aspectos gerais de mobilidade, como a origem/destino, tempo de viagem, modo utilizado, finalidade, frequência ou, entre outros, a adequação do modo de transporte utilizado na deslocação;
- elementos relativos à qualidade do transporte colectivo;
- elementos sobre o transporte individual - aqui, após alguns ensaios para fazer contagens e outro tipo de levantamentos, face aos recursos disponíveis optou-se por considerar apenas a questão do estacionamento, o que ficava plenamente justificado pela importância atribuída a este subsector do transporte enquanto dissuasor do acesso à Baixa.

Influência das condições de acessibilidade na leitura de atracção ou repulsão da Baixa

Cerca de 60% dos inquiridos consideram que a Baixa portuense é atractiva por razões que se prendem não só com a sua beleza arquitectónica e história, mas também pela sua centralidade enquanto ponto de convergência e concentração de um vasto e variado conjunto de serviços e comércio.



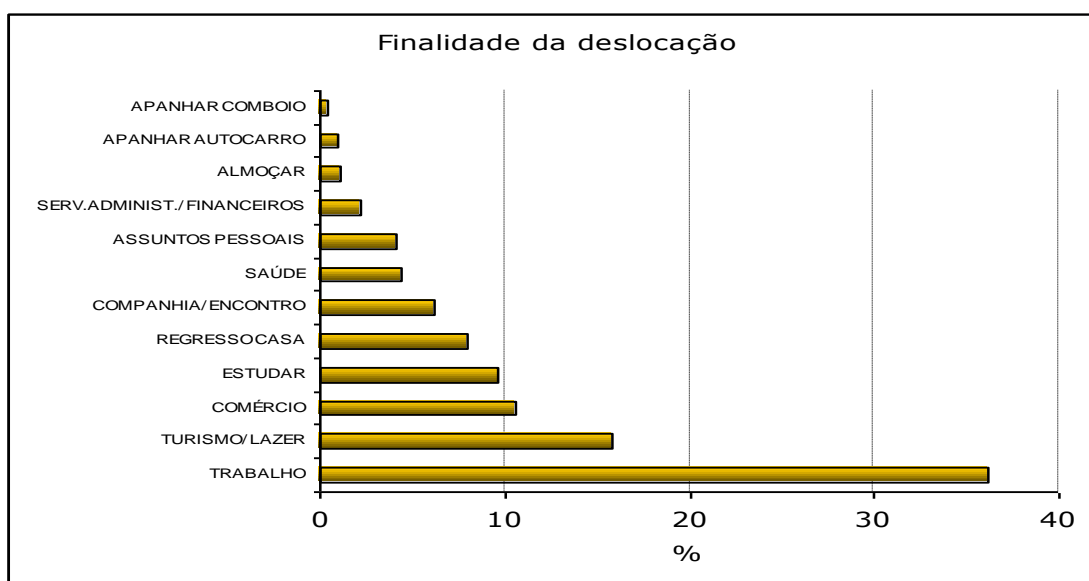
Uma percentagem idêntica da população - cerca de 60% - refere como repulsivos elementos relacionados com o transporte e a acessibilidade, seja o congestionamento, a falta de condições de circulação, a insegurança, a poluição e a falta de estacionamento.



Paradoxalmente, a ideia de “centro” e de “centralidade” acabam por constituir a base principal de justificação para a atracção e para a repulsão da Baixa.

Principais razões que levam os indivíduos a deslocar-se à Baixa e opções modais

O trabalho, o turismo/lazer, o comércio e o estudo ocupam as principais posições para as razões de deslocação à Baixa para cerca de $\frac{3}{4}$ dos inquiridos, sendo que as duas primeiras razões correspondem a mais de metade do total das respostas.



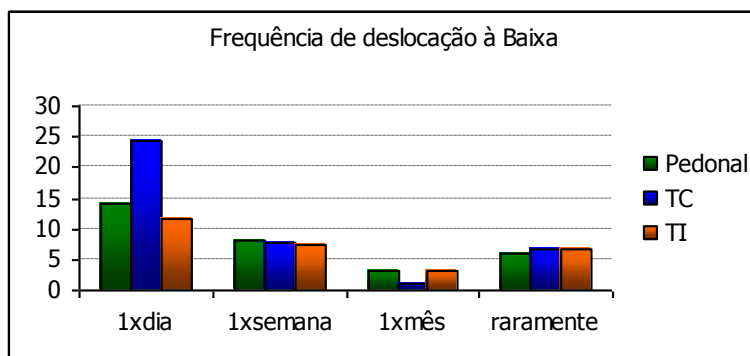
O transporte colectivo e o modo pedonal situam-se entre as opções mais frequentes entre aqueles que se deslocam com elevada frequência à Baixa, na maioria dos casos para trabalhar. Entre os 4 principais motivos que justificam a deslocação à Baixa (trabalho, turismo/lazer, comércio e estudo), os modos pedonal e colectivos registam preferências pelos inquiridos acima dos 60%, ultrapassando os 80% para o turismo e estudo, mas fica-se pelos 52% para o comércio. Note-se, porém, que quer para as razões “trabalho”, quer para o “comércio”, as preferências pelo transporte individual começam a situar-se muito próximo dos 40, indiciando tendências de aumento.

A falta de informação sobre os transportes colectivos ou, eventualmente, a dificuldade em aceder-lhe pode constituir uma das justificações para a preferência do automóvel nas deslocações raras, mais ligadas aos serviços administrativos, financeiros ou ao comércio. De facto, o aumento da frequência com que os indivíduos procuram a Baixa traduz-se na procura de soluções de transporte menos penalizadoras.

A qualidade do transporte e a acessibilidade ao centro da cidade

O transporte colectivo

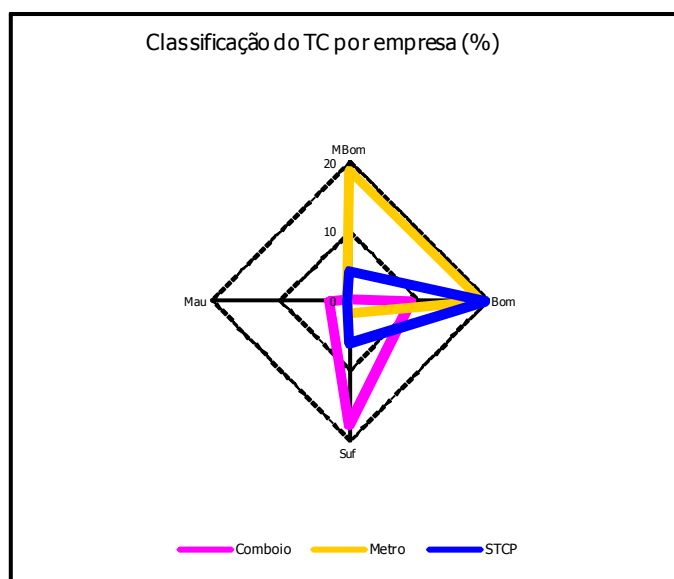
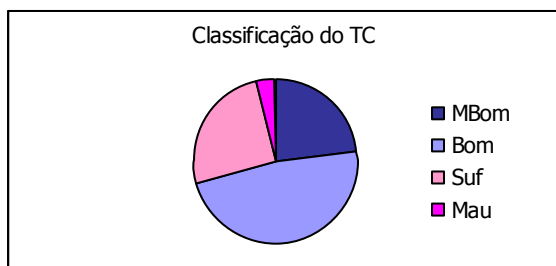
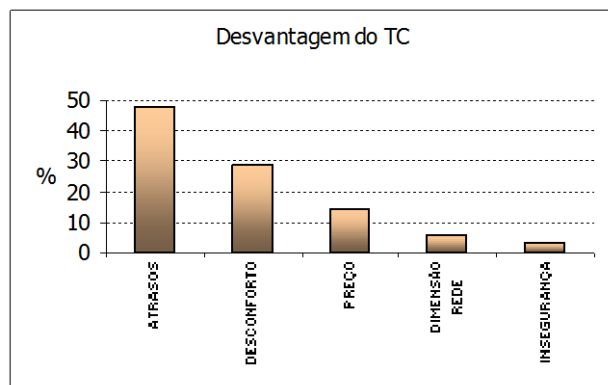
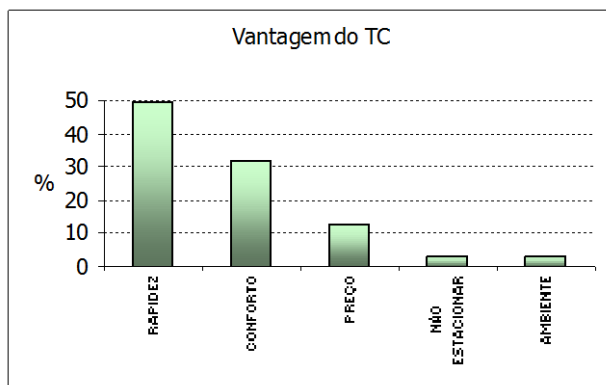
A preferência dos utentes da Baixa pelo transporte colectivo prende-se com a avaliação que fazem deste serviço, com cerca de ¼ dos inquiridos a classificá-lo como muito bom, ultrapassando os 70% se somados aos que atribuíram a nota de bom ao serviço.



A nota “mau” apenas se registou para o serviço da CP, merecendo o metro as melhores notas atribuídas pela população. Daqui se depreende a importância fundamental do alargamento da rede de metro na cidade, a qual, pela pontualidade e conforto que proporcionam, constitui um instrumento de intervenção fundamental para a conquista de actuais utilizadores do modo individual.

Entre os elementos privilegiados pela população na sua avaliação da qualidade dos transportes colectivos, a pontualidade, o conforto e o preço ocupam os primeiros lugares nas leituras mais positivas e nas mais negativas.

Mais do que o preço (item que normalmente serve de base para o protesto da população e para actos de propaganda política...), o cumprimento dos horários e as condições em que as populações são transportadas devem ser consideradas como factores principais de atracção ou repulsão por este modo de transporte.

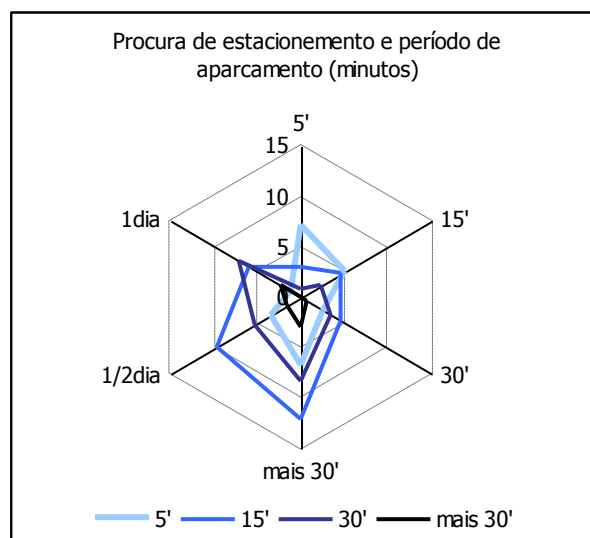
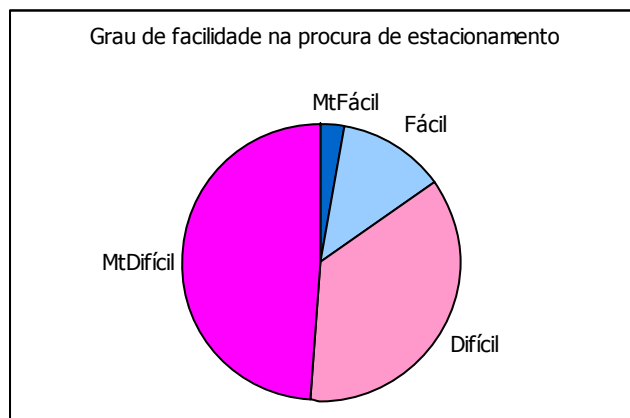


O metro lidera os transportes colectivos enquanto serviço rápido e confortável, sendo apontado por uma pequena franja (10%) como caro. Ao metro segue-se a STCP com os mesmos atributos, mas, neste caso a empresa de transportes públicos junta-se à CP para merecer notas mais negativas pela população no que toca aos atrasos e ao conforto.

Estacionamento

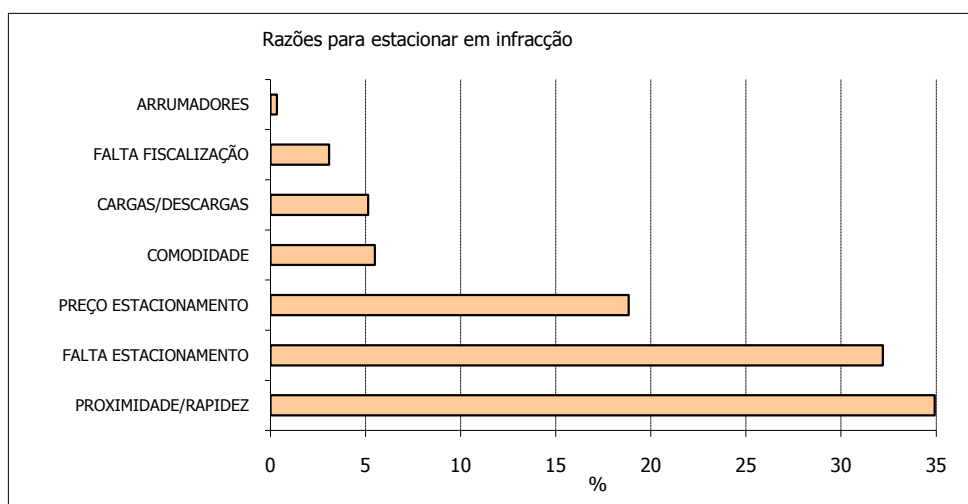
É muito difícil estacionar na Baixa. Apenas 15% avalia como fácil e muito fácil estacionar!

Esta questão é particularmente curiosa, porque há vários parques na Baixa e envolvente!



O tempo de procura de estacionamento aumenta com o período de estacionamento pretendido. Cerca de metade dos inquiridos demora 15 minutos a encontrar lugar. Como não se sabe se menores tempos de procura correspondem a estacionamento legal, daqui se pode depreender que as procuras rápidas correspondem a indivíduos que conhecem os parques ou estacionam em infracção e, os restantes, perdem tanto tempo porque procuram lugares não pagos.

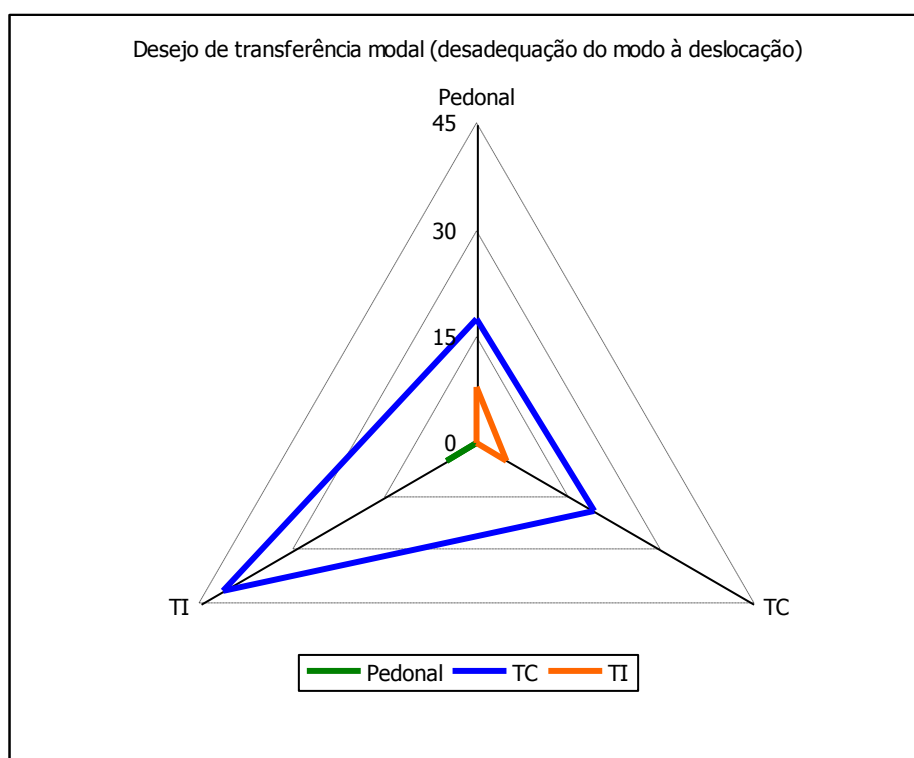
De facto, entre as razões apontadas para estacionar em infracção, o tempo despendido e a “falta de estacionamento” ocupam mais de metade das respostas. Claro que para esta última razão faltava acrescentar “sem pagar”, uma vez que, há muito estacionamento na Baixa e, provavelmente até há demais face às tão propaladas medidas de promoção de modos menos poluentes e consentâneos com a circulação neste centro com características muito peculiares do ponto de vista da circulação e transportes.



Mais uma vez, neste caso como em situações anteriores, o preço de estacionamento apenas surge em terceiro lugar. Aqui o preço traduz, em larga medida, a percepção de que vale a pena estacionar em infracção, isto é, o risco compensa porque a fiscalização é claramente ineficaz.

Desejo de transferência modal

Com uma rede de metro muito reduzida e uma rede da STCP largamente condicionada por um sistema de circulação que, apesar das significativas melhorias dos últimos anos, nomeadamente no que respeita à intermodalidade da rede, está longe de um bom e eficaz



funcionamento, todos parecem relativamente acomodados ao modo de transporte que utilizam.

Quem anda a pé ou de carro, considera que a sua opção é a melhor, talvez por falta de transportes colectivos interessantes. Quem usa o transporte colectivo considera o metro o melhor serviço para o transporte urbano, gostaria de andar mais e, quase metade gostaria de se deslocar no seu próprio automóvel se tivesse condições para tal.

Cenários futuros de mobilidade e acessibilidade para a Baixa portuense

Aos centros de cidade associam-se, geralmente, ideias de convergência porque concentram população e suas actividades, atracção enquanto espaços apetecíveis onde se chega

facilmente ou, entre outras, de influência sobre territórios mais ou menos alargados que a partir daí se organizam.

Os centros são espaços de movimento por excelência, mas a sua definição encerra também a existências de espaços intersticiais a diferentes escalas

A evolução dos centros, das cidades e dos territórios de dimensão mais alargada, faz-se acompanhar de perto pela alteração das condições de acessibilidade em diversas dimensões que vão desde a simples infra-estruturação até à alteração dos conceitos de distância, as motivações das deslocações e a multiplicação dos centros e interstícios.

Esta evolução, e portanto a construção das cidades, dos seus centros e do seu espaço de circulação resulta em cada momento da história de atitudes de reacção ou apatia face aos problemas emergentes. No capítulo da circulação e transportes, como em muitos outros domínios, estas atitudes têm resultantes substancialmente diferentes: para a primeira, a atitude de reacção, é preciso ter coragem para concretizar intenções (porque a maioria das vezes não passam de bandeiras de propaganda política em actos eleitorais) e capacidade para vencer os efeitos perversos do desenvolvimento das condições de acessibilidade e da mobilidade; para o segundo tipo de atitude, a de apatia/inércia, ocorre o mais comum, ou seja, o esgotamento da capacidade de recepção e distribuição do sistema de transportes de acesso ao centro, o que leva a tentativas apressadas para resolver os problemas do local e do dia ... ou ao esgotamento, à inacessibilidade.

A cidade do Porto e os seus centros estão a atravessar mais uma fase do desenvolvimento do seu sistema de transportes, com intervenções de grande importância não só sobre a rede de infra-estruturas, como com a inserção de novos e modernos serviços de transportes - autocarros movidos a hidrogénio, a gás e o metro, mais consentâneos com as exigências ambientais e com as necessidades da sua população, ou ainda institucionais com a criação da Autoridade Metropolitana de Transportes.

É preciso saber aproveitar a oportunidade para recuperar da apatia e inércia que foi caracterizando a intervenção neste domínio nos últimos tempos, caso contrário manter-se á esta tendência de manta de retalhos, perfeitamente antagónica com as exigências de funcionamento de um sistema de transportes, onde se vão resolvendo os problemas local a local, momento a momento, onde vão surgindo. Dito de outra forma, ignorando os conceitos de rede de transportes e de centro.

É preciso:

- clarificar se se quer reabilitar a vida da Baixa, e em que moldes - elaborar um plano estratégico;

- recuperar a atractividade à Baixa, dotando-a de elementos realmente atractivos, caso contrário não há sistema de transportes que, por mais fantástico que seja, gere por si só atractividade a um território;
- perceber que o território da Baixa construiu-se num contexto de circulação e transportes um pouco diferente das actuais exigências, pelo que será necessário desenvolver novos conceitos de mobilidade que se ajustem bem com a envolvente territorial;
- aproveitar as instituições existentes, exigindo que funcionem e que exerçam de forma adequada as suas funções - a velocidade de transformação das sociedades não se compadece com os compassos de espera das instituições - demorou pelo menos uma década ... finalmente, cá está e agora, o que tem feito a dita Autoridade Metropolitana de Transportes?
- evitar que objectivos de intervenção passem a meras boas intenções: de nada vale afirmar anos a fio que se pretende colocar restrições à circulação automóvel na cidade e no seu centro, quando se constroem cada vez mais parques no seu território mais central, os quais em vez de serem ferramentas de gestão do sistema de transportes são apenas bons negócios para alguns; para que serve alimentar ilusões de revitalização do comércio tradicional se não há políticas de estacionamento concertadas, de cargas e descargas, ...;
- ...

Não é possível gerir adequadamente os transportes sem se clarificar o que se deseja para a Baixa, para a cidade e para a cidade na sua região e na Europa. As políticas de transportes para a Baixa e para qualquer centro urbano têm de posicionar-se na articulação entre as políticas urbanas, económicas e sociais, segundo uma lógica de integração de interesses ancorada em organizações de governo supra concelhias ou metropolitanas.