

A UTILIZAÇÃO DE MODOS SUAVES NO TRIÂNGULO URBANO CONCELHIO LOULÉ-QUARTEIRA-ALMANCIL – DESAFIOS E OPORTUNIDADES PARA UMA POLÍTICA DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Anacleto, Dinis ¹; Menor, Ricardo ^{2*}; Marques da Costa, Eduarda ³; Abrantes, Patrícia ⁴

1 IGOT-ULisboa; dinis.anacleto@campus.ul.pt

2 IGOT-ULisboa; rmenor@campus.ul.pt

3 IGOT-ULisboa; eduarda.costa@campus.ul.pt

4 IGOT-ULisboa; patricia.abrantes@campus.ul.pt

* Autor correspondente: rmenor@campus.ul.pt; Tel.: +351 933 775 982

Resumo: O presente artigo tem como objetivo averiguar em que medida a existência de infraestruturas e serviços ligados à mobilidade suave são suficientes para o desenvolvimento destas práticas por parte da sua população. Em termos metodológicos, para a análise da oferta recorreu-se à identificação da rede viária, de transportes públicos e ciclável, utilizando os SIG, no sentido de identificar as áreas com melhor nível de serviço; na análise da procura, realizaram-se 68 inquéritos à população do concelho de Loulé, com finalidade de perceber a frequência, amplitude e modos de deslocação no seu dia-a-dia. Como conclusão, podemos avançar que o contributo da mobilidade suave para a sustentabilidade ainda é limitado, suscitando a necessidade de um plano de mobilidade favorecedor da intermodalidade, no contexto territorial analisado.

Palavras-chave: Mobilidade sustentável; Mobilidade suave; Intermodalidade; Algarve

Abstract: This article aims to analyse the measures in which the infrastructure and services related to soft mobility are sufficient for the development of this practice for its population. The methodology used was the identification of road network, public transportation and cycling using GIS, in order to find the areas with best service. For the research, 68 surveys were distributed to the population of Loulé, with the objective of trying to find the frequency, amplitude and ways of everyday travel. In conclusion, we can state that the contribution of soft mobility to sustainability is still limited, getting the necessity of a mobility plan that favours intermodality in the analysed territorial context.

Keywords: Sustainable Mobility; soft mobility; Intermodality; Algarve

1. Introdução

A necessidade de reduzir as emissões de gases poluentes para a atmosfera é hoje uma realidade que temos bem presente nas nossas vidas e, para que se torne possível, é urgente repensar a forma como nos deslocamos, procurando alternativas mais sustentáveis e amigas do planeta.

A mobilidade é uma característica das sociedades atuais e uma necessidade inquestionável para o ser humano, sendo imprescindível repensar os modos que utilizamos nas nossas deslocações. A mobilidade ativa ou suave surge como a melhor opção para as deslocações diárias da população, em alternativa ao automóvel particular e promotora do desenvolvimento sustentável.

É neste contexto que decidimos abordar a contribuição dos modos suaves para o desenvolvimento da mobilidade sustentável no Concelho de Loulé, mais precisamente, como caso de estudo, o triângulo

urbano concelhio Loulé-Quarteira-Almancil.

2. Revisão Bibliográfica

Quando se fala de espaço urbano, o planeamento tem seguido o paradigma de “redesenhar” a cidade (Haughton, 1997), promovendo alterações no espaço urbano que fomentem a mobilidade urbana sustentável (Vale, David S., 2016) e conduzam a uma maior mobilidade ativa da população, um dos grandes desafios das sociedades atuais.

Um dos grandes problemas atuais é a maneira como nos deslocamos, pois, o transporte motorizado, em particular o automóvel, quando utilizado individualmente constitui um fator de desperdício de espaço urbano (Gonçalves, A.E.T, 2015).

Se antes o automóvel aparentava ser a resposta às necessidades de mobilidade, atualmente representa um sério problema, sobretudo quando utilizado de forma generalizada em áreas urbanas, originando inúmeros problemas, dos quais se destacam os congestionamentos devido à necessidade elevada de espaço para se deslocar (Gonçalves, A.E.T, 2015).

Quando comparado com outros modos de transporte, o automóvel necessita uma área de circulação muito maior para transportar a mesma quantidade de pessoas (Gonçalves, A.E.T, 2015).

Se outrora houve a crescente necessidade de utilização do automóvel privado, hoje em dia existe a urgência de diminuir a utilização do mesmo.

A mobilidade sustentável é o tipo de mobilidade que deverá ser suportada por uma atividade de transporte que cumpra integralmente as suas funções económicas e sociais, ao mesmo tempo que restringe a ação nociva sobre o ambiente (Marques da Costa N., 2007), tendo ainda a capacidade de suprir as necessidades da sociedade se movimentar livremente, ter acesso, comunicar, comercializar e estabelecer relações (Louro A., 2019).

Dentro da mobilidade sustentável podemos encontrar a mobilidade ativa ou suave, sendo os meios mais utilizados o andar a pé e de bicicleta. Estes modos de viagem têm claros benefícios, destacando-se a “mitigação das alterações climáticas, a redução da poluição e do ruído, estimular a vitalidade urbana, a saúde pública, a obesidade, para não falar de benefícios financeiros individuais e coletivos” (Vale, David S. et al, 2016).

A mobilidade ativa ou suave como não depende do uso de transportes motorizados (Erwing & Cervero, 2010), conforme referido por Goulart (2018), permite alcançar uma melhoria da qualidade ambiental e da qualidade de vida através da redução das emissões de carbono para a atmosfera (Louro A. & Marques da Costa N., 2018).

2. Metodologia

O presente trabalho baseia-se numa metodologia dividida em cinco fases:

A) Revisão bibliográfica, que resultou de uma leitura científica tendo por base conceitos, uma leitura das políticas que atuam no domínio da mobilidade sustentável em diferentes níveis de análise, designadamente europeu, nacional, regional e local e por fim realizou-se uma pesquisa de bons exemplos europeus, sendo eles Pontevedra e Sevilha.

B) Caracterização da área de estudo, onde se efetuou uma caracterização da área a diferentes níveis, nomeadamente a nível demográfico, socioeconómico, ambiental, geomorfológico, da rede viária, ciclável e pedonal. Também se efetuou uma caracterização dos movimentos pendulares por parte da população residente e uma caracterização dos transportes públicos disponíveis.

C) “Análise Empírica” que resultou da aplicação de um inquérito à população, de modo a perceber a opinião acerca da utilização dos modos suaves e o modo como a população se desloca. Foi também realizado um trabalho de campo para que se percebesse a eventual carência ao nível das infraestruturas.

D) “Considerações finais” que inclui uma análise geral do trabalho, as dificuldades encontradas na realização do mesmo, bem como as propostas que eventualmente possam vir a ser implementadas na área de estudo.

3. Área de Estudo

A área de estudo localiza-se na região do Algarve (NUTS II), no concelho de Loulé. O Algarve é a região mais meridional de Portugal Continental, coincidindo com o distrito de Faro. A região possui uma área de 4996,79 km² e uma população permanente de 751 005 habitantes, segundo os censos 2011, correspondendo a 6,27% da população de Portugal.

O concelho de Loulé, tem como sede de concelho a cidade de Loulé, sendo esta dividida por duas freguesias, São Clemente e São Sebastião. É composto por outras 7 freguesias, sendo elas Almancil, Ameixal, Alte, Boliquiteime, Quarteira, União de freguesias de Querença, Tôr e Benafim e Salir. Tem uma área de 763,67 km² e, segundo os censos de 2011, 70 622 habitantes.

A área em estudo é composta pelas freguesias de Almancil, Loulé (freguesias, São Clemente e São Sebastião) e Quarteira, perfazendo uma área de 209,36 km² e um total de 57 266 habitantes, o que representa 81,09% da população do município

4. Resultados

De forma a perceber, no passado, qual a classe socioeconómica (figura 1) dos inquiridos que mais se deslocaram com recurso aos modos suaves, analisaram-se todos os inquiridos que responderam usar um modo suave na sua deslocação diária, concluindo-se que 47,6% é trabalhador por conta de outrem e 42,8% são estudantes.



Figura 1. Combinações de grupos socioprofissionais com a utilização modos suaves

Quando se trata de utilizar os modos suaves para realizar deslocações de proximidade (figura 2), como por exemplo, uma deslocação ao café, ao supermercado, ou ao cabeleireiro, 85,3% dos inquiridos afirmaram utilizar estes modos mais sustentáveis, enquanto apenas 14,7% das pessoas disse que não os utilizam.



Figura 2. Percentagem de inquiridos que efetuam ou não deslocações de proximidade com recurso aos modos suaves

Perspetivando o futuro, 50% dos inquiridos considera viável vir a realizar deslocações casa trabalho/escola com recurso a modos suaves, sendo que a faixa etária dos 35 aos 44 anos é a que mais considera viável, com 16,2% e a faixa etária dos 18 aos 24 anos é a que menos considera viável efetuar, no futuro, estas deslocações com recurso aos modos suaves, com 17,6%. (figura 3 (a))

Dos 50% que não pretendem usar, futuramente, os modos suaves nas suas deslocações diárias, casa trabalho/escola, 74,3% justificam o motivo pela distância ser muito longa, 22,9% o excessivo esforço físico e 20% a necessidade de transportar alguém no mesmo meio de transporte

Relativamente ao futuro, o uso de modos suaves nas deslocações de proximidade, 89,7% espera nos próximos continuar ou começar a utilizar estes meios suaves nestas mesmas deslocações (figura 3 (b)), sendo que, a faixa etária dos 18 aos 24 anos é a que, mais considera viável, no futuro, vir a utilizar as deslocações de proximidade com recurso aos modos suaves, com 27,9% e a faixa etária dos 35 aos 44 anos é a que menos considera viável, com 5,9%.

Dos 10,3% que não pretendem usar os modos suaves na realização das deslocações de proximidade, 40% justifica o motivo pela longitude da distância, 30% pelo excessivo esforço físico, a necessidade de transportar alguém e pela falta de segurança que se faz sentir nestas deslocações.



Figura 3. (a) Viabilidade de, no futuro, vir a realizar deslocações casa-trabalho/escola de modos suaves; (b) Viabilidade de, no futuro, vir a realizar deslocações de proximidade de modos suaves

5. Conclusões

É consensual a premente necessidade de apelar à população para a utilização de modos suaves nas suas deslocações diárias, sobretudo porque estes contribuem para a melhoria significativa da qualidade de vida das populações, sob o ponto de vista ambiental, pois são meios de deslocação que emitem menos poluentes, nomeadamente gases com efeito de estufa (GEE) e produzem menos poluição sonora. Contribuem ainda para a promoção do bem-estar físico dos indivíduos, promovendo a prática de exercício físico, potenciando desta forma a saúde dos cidadãos na medida em que previnem o aparecimento de doenças associadas ao sedentarismo.

A crescente utilização do automóvel privado e o avolumar de problemas associados à massificação do transporte rodoviário, em particular nas áreas urbanas, foram razões que levaram à implementação de políticas europeias no setor dos transportes desde a década de 90. A partir dessa década foram implementadas várias diretrizes e aprovados diversos documentos com o intuito consciencializar a população para os impactos que a crescente mobilidade da população teria no território da U.E. e, em particular, nos grandes centros urbanos, alertando para a necessidade de apostar numa mobilidade sustentável, que recorra a transportes alternativos aos transportes rodoviários, surgindo a necessidade de implementar políticas que promovam a adesão por parte da população aos modos suaves de deslocação. Para tal, ao nível do planeamento urbano, as aglomerações urbanas foram reestruturadas para que pudessem ser implementadas infraestruturas de utilização destes meios.

Em Portugal, a evolução das políticas no domínio dos transportes tem acompanhado as diretivas comunitárias e os objetivos por elas definidos, dos quais se destaca a redução de emissões de CO², meta também preconizada na Política Ambiental da U.E.

Na região do Algarve, onde se situa o concelho da nossa área de estudo, os planos regionais e locais de desenvolvimento integram as orientações estabelecidas pelas políticas nacionais que apelam cada vez mais para o desenvolvimento dos modos suaves de deslocação da população, sendo que o concelho de Loulé “está um passo à frente no que toca à mobilidade”, como indicou o vereador da mobilidade do município de Loulé, Dr. Carlos Carmo.

Nas medidas estabelecidas e executadas por este município tem-se dado relevância à promoção da mobilidade suave, contudo observámos, no trabalho de campo efetuado, que o modo de transporte mais utilizado pela população nas deslocações casa trabalho/escola é o automóvel individual, sendo que na freguesia de Quarteira, a população revela uma maior adesão aos modos suaves nas deslocações diárias, em especial os estudantes que usam com mais frequência estes meios de mobilidade mais sustentáveis.

Verificámos que por parte da população da nossa área de estudo existe uma vontade em aderir futuramente a estes meios de deslocação, embora essa pretensão ainda não seja generalizada, pois a população que percorre grandes distâncias e a que se sente pouco segura recorrendo aos modos suaves, pretende continuar a utilizar os meios convencionais se não mudanças significativas nas infraestruturas existentes. Dadas as condições excelentes para a utilização dos modos suaves no município de Loulé, quer pelas morfologia e topografia dominantes, quer pelas condições existentes nos aglomerados para a circulação pedonal, aliadas ao facto de a maior parte da população do concelho nas suas deslocações quotidianas percorrer curtas distâncias, além da vontade manifestada, sobretudo pelos mais jovens, em futuramente equacionar a utilização destes meios, devem ser reforçadas as condições para que a população adira em maior número a este tipo de mobilidade e a mesma se possa generalizar.

Para que a mobilidade sustentável se desenvolva neste município propusemos 5 medidas que consideramos fundamentais implementar, designadamente o aumento de sistemas de bicicletas partilhadas, a implementação de um maior número de parques para bicicletas perto das paragens de autocarro, o melhoramento das ciclovias, a implantação de ciclovias mais seguras e o desenvolvimento de ações de consciencialização da população para a importância do uso dos modos suaves. Consideramos que são medidas executáveis e que contribuirão para o desenvolvimento da mobilidade sustentável neste o concelho algarvio.

Bibliografia

- Gonçalves, A. (2015). Mobilidade suave em zonas de dispersão urbana. Aplicação ao Algarve. (Dissertação de Mestrado). Instituto Superior de Agronomia. Universidade de Lisboa, Lisboa. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10400.5/11162>
- Louro, A. (2019). Contributos da gestão e planeamento da mobilidade urbana para a construção de cidades saudáveis (Tese de Doutoramento). Instituto de Geografia e Ordenamento do Território. Universidade de Lisboa, Lisboa. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10451/37474>
- Marques da Costa, N. (2007). Mobilidade e Transporte em Áreas Urbanas. O caso da Área Metropolitana de Lisboa. Tese especialmente elaborada para obtenção do grau de Doutor em Geografia, Geografia Humana. Faculdade de Letras, FLUL, Lisboa. Disponível em: <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/556>

Vale, David S. (2016). A cidade e a Bicicleta: Uma Leitura Analítica. *Finisterra*, LI, 103, 2016, pp. 45-66 doi: 10.18055