

Semana Europeia da Mobilidade 5 – Programa “CIVITAS” no Porto, existe?



( Vimos em Paris, em 2008: ciclovias, programa *Vélib*, menos trânsito na cidade, postos de recolha nas estações de Metro...)

Existe no site da Câmara do Porto, um Link para o programa “CIVITAS”...

Desafio alguém da Câmara do Porto a explicar-me o que tem feito ultimamente o Programa Civitas ( Programa Europeu para a mobilidade urbana alternativa ) no Porto. Suponho que, como outros programas Europeus, tenha fundos próprios ao qual se candidatem Propostas Públicas e Privadas relativamente à implementação de Políticas de Mobilidade mais verdes e em alternativa ao automóvel-Rei...

Fica o desafio feito...Pois se até o Porto nem participa na “Semana Europeia da Mobilidade...”Onde pára o “Civitas”?

Não só me interessa criticar o que a Câmara do Porto faz de mal. Interessa-me criticar o bem que não fez nem tem intenção de fazer. Propondo alternativas.

#### 1 - CRÍTICA:

Rui Rio **não** fez ciclovias na cidade, nem incentivou o uso da Bicicleta, ou sequer criou um sistema de partilha de Bicicletas, fosse este totalmente Público, fosse em Parceria Público-Privadas. ...Ao contrário do que tem sido nestes últimos 10 anos em diversíssimos países Europeus, onde metrópoles do tamanho de Paris ou cidades de médio tamanho como Copenhaga ( comparável a Lisboa em número de habitantes ) têm vindo cada qual a criar o “seu” sistema, adaptado às condições locais de custo, topografia, dimensão urbana e tipo de política municipal dominante.

Rui Rio criou dois troços de ciclovia perdidos na cidade , ligando zonas que considera “de lazer”.

Estas localizam-se em freguesias “ricas” onde o eleitorado “de direita” é maioritário e onde, obviamente, o mais que se poderá esperar ao nível dos impactos na “redução” da mobilidade viária é um aumento do tráfego automóvel de carrinhas tipo-familiar de modo a se deslocarem de carro “a” família - pai, mãe e dois filhos, mais as Bicicletas em cima e atrás - até ao ponto de partida...Isto aos Sábados e Domingos de manhã na melhor das hipóteses...

Agora a sério:

Conhecem alguém na Vitória, no Barredo, em Paranhos, em Campanhã, em Santo Ildefonso que use diariamente as ciclovias do Porto para se deslocar “Casa-trabalho e trabalho-casa” de modo a tornar a cidade e o mundo um lugar mais respirável? Ou em Matosinhos, ou em Gaia, ou em Gondomar?

Não conheço, porque a ciclovia 1 começa no parque da Cidade e acaba na marginal ( atravessa o bairro Gomes da Costa ) e a ciclovia 2 é uma via marginal, que ora desaparece, ora aparece, ora torna a aparecer, com diferentes tipos de pavimentação e sinuosidades do género sobre passeio e agora “és peão”, desce passeio e “agora és carro”, e trocando sucessivamente.

Só detetei o eleitoralismo do costume pois as eleições estavam á porta, e era preciso fazer-se alguma coisa “rápido” e em cima do joelho para captar pessoas ecologistas ou esquerdistas (bastante) mais desatentos...De ciclovias a sério vi pouco.

São os dois troços “desgarrados” da malha Urbana da qual deveriam fazer parte.

Na Europa que se preza, os Kilómetros de Ciclovia são desenhados retirando espaço ao automóvel e suprimindo faixas de rodagem ou estacionamento. São um substituto do automóvel privado e não um complemento “giro” e de fim-de-semana. Na Europa que se preza, as ciclovias fazem trajectos centro-periferia , circulares e ligações secundárias. São assim, trajectos pensados para complementar os transportes públicos, havendo sempre interfaces com Metro, caminho de ferro e autocarro.

#### 2 - PROPOSTA:

Haverá um sistema que complementa o Metro, podendo o ciclista usar um trajecto ascendente de Metro e o trajecto descendente de Bicicleta, por exemplo...

De resto, eu já faço isso mesmo sem ciclovias. Descendo de bicicleta do Marquês até Serralves – 15 min. - e à vinda, subindo a Avenida da Boavista de Bicicleta até á casa da música e apanhando o Metro de novo até ao Marquês – Percurso “ascendente”. É possível fazerem-se este tipo de trajectos diários. Só falta é políticas que o possibilitem.

E neste sentido. O sistema Andante deverá ser o sistema de partilha de bicicletas. Não inventaremos outro nome, outro sistema. Um sistema inteligente e adaptado à situação de uma cidade que aparece á partida cheia de mitos e impossibilidades, mas que, como noutras cidades, só precisa da inteligência certa para vencer as “múltiplas” resistências e preconceitos ou má vontades.

Ruas como a Rua da Boavista, a Rua de S. Roque, a Rua da Constituição, a Rua da Alegria, a Rua de Monte dos Burgos, a avenida de Rodrigues de Freitas, a Avenida da Boavista, são artérias, por exemplo, que poderiam fazer parte de um conjunto mais vasto de ciclovias que entrem – conelho dentro – por Gondomar, Matosinhos, Vila Nova de Gaia . Isto apenas para exemplificar. Será uma rede, e o cartão que acede á Bicicleta é, claro, o Andante. Colocamos o Metro no centro da política de Mobilidade, como deve aliás ser, e logo a seguir, a bicicleta Andante...em sistema de partilha com cartão de acesso – sistema *Vélib* de Paris, por exemplo.

Serão necessárias obras nas ruas que leem ciclovias. Um plano para a supressão de uma faixa em ruas estreitas é um plano corajoso, mas é o que tem que ser feito, com todas as consequências que daí possam advir. Menos estacionamento e carros mais apertados nas faixas sobranes. Todos os problemas e consequências terão que ser equacionados, pois trata-se de um plano...

### **3 - A BICICLETA E A IDEOLOGIA:**

No limite da justificação: "Será que as catástrofes ambientais causadas pela poluição automóvel assustam-nos assim tão pouco para continuarmos felizes e contentes a conduzir ( de carro) em direcção ao abismo?"

Não se pode, portanto, adiar o inadiável.

O incentivo ao uso Urbano da Bicicleta como meio alternativo de transporte é hoje um movimento imparável. Um movimento que afecta as mais empedernidas visões da cidade e altera os paradigmas do preconceito civilizacional criados pela civilização "petróleo barato / carro a crédito / autoestrada livre".

Países com as mais variadas formas de pensar têm vindo a adoptar a bicicleta. Desde a (ex) Maoísta China à Liberal / Libertária Holanda, passando pela Social-Democrata Dinamarca, pelas metrópoles de todas as cores e diversidades Paris, Londres e Barcelona...Um mundo onde até há espaço - pasme-se - para o início da construção de ciclovias em...Nova Iorque, no país do automóvel, neste séc. XXI.

Em Aveiro, terra governada pelos Conservadores "CDS", é precisamente o único sítio em Portugal onde já existe um sistema de tipo "Europeu" para a partilha Urbana de Bicicletas. E Em Vila Nova de Gaia, terra do "Populista Liberal" PPD/PSD Filipe Menezes, é onde podemos encontrar as melhores ciclovias desta área metropolitana do Porto. (...embora apenas ciclovias "de lazer")

E aqui no Porto-Cidade, governada pela mais Reaccionária coligação Liberal - Conservadora de que temos memória - O que é que tem sido feito pela mobilidade em duas rodas? Onde pára o "Cnivities", portanto...?

### **4 - NO MUNDO, NA EUROPA, EM PORTUGAL:**

Alguns dados, retirados do *Público* e da Internet sobre os Sistemas de partilha de Bicicletas no mundo.:

**Na China** - Desde 1949, com forte incentivo do Estado Chinês. 500 milhões de Bicicletas. (dados 2005)

**Amesterdão, Holanda** - Desde 1960, 700.000 Bicicletas. 50 % da população de Amesterdão usa a Bicicleta como meio principal de transporte. 18 milhões de bicicletas ao todo na Holanda ( 16 milhões de habitantes).

**Copenhaga, Dinamarca** - Desde 1995, o programa ByCyklen. Copenhaga tem actualmente 400 km de ciclovias ( jornal Público).

**Paris, França** - Desde 15 de Julho de 2007, o Programa Público *Vélib* de utilização e partilha de Bicicletas. Criado pelo Município Parisiense e gerido pela *JC Decaux*.

Expansão do sistema *Vélib* para os Municípios periféricos de Paris. Cerca de 11.000 Bicicletas. Em cerca de 1000 postos.

**Barcelona, Espanha** - Desde 2007, o Programa *Bicing*. Cerca de 3000 Bicicletas. Em cerca de 400 postos.

**Em Londres, Inglaterra** - Desde Setembro de 2010 ( mês em que escrevo este texto ), um Programa Público *TLF* de aluguer de Bicicletas. Cerca de 5.000 Bicicletas. Em cerca de 350 postos. Em fase de expansão inicial para 12.000 Bicicletas.

**Em Aveiro, Portugal** - Desde 1999, o Programa *BUGA*. 300 Bicicletas. Em 33 postos.

**Em Vila Nova de Gaia, Portugal** - 15 km de ciclovias, embora "Ciclovias de lazer".

**Em Lisboa, Portugal** - Desde 1 de Agosto de 2010, um Programa Público de aluguer de Bicicletas a partir de parques de Estacionamento, gerido pela EMEL.

Pedro Figueiredo

p.s.:...O óptimo artigo de David Afonso sobre os Orçamentos Participativos, fazem-me pensar que a implementação deste tipo de mecanismo no Porto pode vir a ser um instrumento que também sirva para um impulsionar ("popular") da Bicicleta...Já que a Câmara á Bicicleta diz: "NADA", talvez uma petição, um movimento, um projecto "participativo" em sede de "orçamento participativo" possa ser um bom princípio...

Devo lembrar que após a vergonhosa não-classificação da Linha do Tua pela Assembleia da República, teve que ser um movimento "popular" de cidadãos a exigir e a negociar com IGESPAR, o que é afinal, óbvio.: A Decência Básica que é a sua Classificação!

"Take the Power Back!"...já que por vezes a Democracia se mostra não-representativa...