

# “Não houve planeamento dos transportes públicos”

Rita Marques Costa

“Nos últimos 30 anos, tivemos um crescimento muito focado na expansão urbana para as periferias, mas não fizemos um planeamento dos transportes públicos.” Quem o diz é a geógrafa e coordenadora da revisão do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, Teresa de Sá Marques, que defende que esse crescimento se foi suportando no transporte individual. Agora, tudo está a mudar e é preciso “investir e levar o transporte público para onde ele é preciso”.

O problema é que os autocarros, comboios ou metro “não vão às grandes zonas residenciais”, nota a geógrafa. Pelo que, enquanto a rede não for melhorada, “não se pode pedir às pessoas que façam o esforço de passar do transporte individual para o transporte público”.

A rede pública de hoje é o resultado de “uma política pouco articulada”. “Se temos um serviço eficiente em alguma zona é por acaso”, aponta a geógrafa. “Se dizemos que queremos tornar o país mais coeso e equilibrado, temos de fazer uma política que seja simultaneamente de habitação, mas também de reflexão de emprego e de transportes”, conclui Teresa de Sá Marques.

A insuficiência do transporte público percebe-se nos dados de 2018 do Inquérito à Mobilidade nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa, do Instituto Nacional de Estatística. Em Lisboa, quem usa o automóvel justifica-se com a rapidez deste meio de transporte (62,9%) e com o conforto e comodidade (50,2%), mas também com o facto de a rede de transportes não ter ligação directa ao destino (30,5%), nem a frequência e fiabilidade necessárias (25,1%).

No Porto, além da rapidez e comodidade, os utilizadores do carro apontam a inexistência de ligação directa ao destino através de transportes públicos (35,7%) e ausência de alternativas (34,8%).

A insuficiência e ineficácia dos transportes públicos é uma realidade, mas há quem sofra mais com isso. “Há vários investigadores que defendem que houve um agravamento da segregação socio-espacial de muitos dos bairros abrangidos pelo Programa Especial de Realojamento [criado em 1993 para realojar pessoas que viviam em barracas]”, nota Rita Cachado, antropóloga no Centro de Investigação de Estudos de Sociologia do Instituto Universitário de Lisboa (CIES-IUL). Isso aconteceu porque “as pessoas estavam mais perto do centro e tinham transportes um pouco melhores”, explica. À medida que se afastam, a cobertura é pior. A classe média que pode suportar essa despesa continua “a preferir andar de carro”.

No Porto, o cenário é semelhante. Gonçalo Canto Moniz, investigador do Núcleo Cidades, Culturas e



“Não se pode pedir às pessoas que passem para o transporte público enquanto a rede não for melhorada”

Arquitectura do Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra, é categórico: “Os bairros sociais têm uma ligação muito precária aos centros urbanos, através de redes de autocarros que nem sempre funcionam.” A redução do preço dos passes pode vir a alterar estas dinâmicas, assumem os investigadores.

Mas não são só os transportes que ficam aquém das necessidades da população. Nuno Nunes, investigador do CIES-IUL, diz que há uma carência ao nível de equipamentos sociais em Portugal, especialmente aqueles dedicados à infância e à terceira idade. Uma vez mais, “os territórios mais desfavorecidos terão mais dificuldade no acesso”. **com**

**Cristiana Faria Moreira**

rita.costa@publico.pt