



CIDADÃOS AUTO-MOBILIZADOS

RELATÓRIO

1º Encontro de reflexão sobre o Dia Europeu das Cidades Sem Automóveis

Este encontro, iniciativa da Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados, teve lugar na Biblioteca-Museu República e Resistência, em Benfica, no dia 12 de Abril. Estiveram presentes, para além de vários membros da ACA-M, representantes das associações cívicas OIKOS, APAV, e Federação de Cicloturismo, assim como representantes das empresas de transportes colectivos CARRIS e METRO, e da Associação Portuguesa de Seguradores.

Foi apresentada e discutida a organização de um dia sem automóveis nas cidades portuguesas, com o objectivo de alertar para os problemas ambientais e sociais causados pelo uso excessivo dos automóveis privados e sensibilizar os cidadãos para as vantagens de fruir a vida urbana recorrendo aos transportes públicos e a meios de locomoção alternativos.

A circulação de um número excessivo de automóveis nas cidades, de que resultam insolúveis problemas de poluição, de stress e de segurança rodoviárias, é justificação necessária e suficiente para uma mobilização cívica intensa dos cidadãos portugueses, no sentido de tornar esta iniciativa um sucesso. Em seguida, referem-se os resultados deste encontro:

1. Aspectos gerais:

A ideia de estabelecer um dia em que o uso do automóvel privado é restringido não resulta de uma vontade popular espontânea ou organizada. Trata-se inicialmente de uma proposta europeia, recentemente assumida pelo governo português. Há por isso o perigo de ocorrer uma reacção muito negativa dos utentes de automóvel privado, caso não sejam considerados os seguintes aspectos:

- a) A iniciativa não deve surgir como uma imposição europeia ou governamental, mas deve assumir uma carga simbólica e utópica, que sublinhe, pela positiva, a importância do envolvimento dos cidadãos na melhoria da qualidade de vida nas cidades. Será imprescindível, portanto, que a iniciativa tenha um carácter lúdico, de fruição, e que antecipe uma vida urbana alternativa e mais relaxada;
- b) É essencial captar, de forma imaginativa, a adesão das escolas e dos estudantes, a quem deverá ser dado especial protagonismo na concretização de acções que possam transformar este dia numa ocasião de festa, mas suscitando uma reflexão sobre o ambiente e a qualidade da vida urbana;

- c) A tónica da preparação e organização de um dia sem automóveis nas cidades deverá, assim, ser posta na participação cívica pública, e deve obrigar a uma urgente coordenação sistemática das diversas entidades a convocar.

2. Questões de organização:

Uma iniciativa como esta corre o risco grave de ser uma ocasião perdida, caso a sua organização não seja coesa, motivada, participada e financeiramente folgada. É importante evitar a tentação ancestral de um certo autismo entre a coordenação da iniciativa, a comunicação social e a opinião pública:

- a) É essencial, tanto para as autarquias e órgãos da administração central, como para as associações cívicas e ao público em geral, poder beneficiar de informação ampla sobre a experiência adquirida em países europeus como a França ou a Itália, para que sejam previstas e evitadas dificuldades logísticas e conjunturais, para definir o âmbito de delimitação do perímetro urbano cortado ao trânsito automóvel privado, e para suplantar resistências individuais à restrição de uso do automóvel;
- b) As câmaras municipais e as juntas de freguesia deverão ter um papel de relevo na organização desta iniciativa;
- c) As organizações cívicas deverão, tanto quanto possível estar publicamente associadas não apenas à promoção da iniciativa mas deverão participar de todos os passos da sua preparação e organização;
- d) Deverá ser dada aos agentes das forças policiais especial atenção, no sentido de se encontrarem motivados para o importante papel que deverão desempenhar, podendo esta ocasião servir para melhorar o reconhecimento social da sua profissão;
- e) Os governantes, os deputados e os autarcas terão a grande responsabilidade de dar o exemplo, começando a preparar com antecedência este dia, integrando nos seus discursos e nas suas actividades referências às vantagens desta iniciativa (Deverão ser vistos pela comunicação social a deslocar-se a pé, de bicicleta ou de transportes públicos para os seus locais de trabalho, mesmo antes do dia 22 de Setembro)

Aspectos práticos:

O tempo que resta para a organização desta iniciativa, para a sua publicitação adequada com o objectivo de preparação da opinião pública, é extremamente reduzido.

- a) É extremamente urgente estabelecer um grupo de trabalho coeso, dinâmico e motivado, e com uma boa imagem pública. Neste grupo de trabalho devem estar integrados representantes da administração central e local, representantes de organizações cívicas e dos meios de comunicação social;

- b) Devem ser realizadas pelo menos três sessões públicas informais de preparação e discussão da iniciativa, a ter lugar num fórum camarário, no qual devem participar, a convite das entidades autárquicas, representantes de Organizações Cívicas, representantes dos Ministérios da Administração Interna, dos Transportes, da Educação e do Ambiente, bem como representantes das Forças de Segurança, da Protecção Civil, das Empresas de transportes públicos urbanos e suburbanos, das Associações de Transporte, etc.). O primeiro destes Encontros deverá decorrer em meados de Maio próximo (dia 16 de Maio é uma data possível);
- c) Antes do dia 22 de Setembro, deverão ser realizadas experiências-piloto quizenais ou mensais em áreas urbanas mais circunscritas, para poder estudar reacções, prever dificuldades, etc. A apreciação dessas experiências-piloto deve ser analisada pelo grupo de trabalho, e debatida nas sessões referidas acima;
- d) Para que o dia 22 de Setembro tenha um impacto efectivamente positivo, em relação aos objectivos propostos, o perímetro a delimitar deverá ser muito amplo (nunca menos de dez quilómetros de diâmetro), os transportes colectivos deverão ser gratuitos, assim como o acesso aos parques de estacionamento (para que os automobilistas de Lisboa aí possam guardar os automóveis que de outro modo estariam estacionados sobre os passeios);
- e) Deverão ser estabelecidos e amplamente publicitados eixos cicláveis, o que não só resolverá a circulação neste dia, para uma parte da população, como também permitirá desmistificar a ideia de que cidades como Lisboa não são cicláveis;
- f) Finalmente, será essencial um investimento imediato na publicitação deste dia, e deverá ser atribuída a uma empresa de publicidade e marketing a responsabilidade pela unificação da mensagem pública a assumir pelas várias entidades. Neste âmbito, revela-se urgente encontrar um muito atractivo slogan de anúncio deste dia. Durante o Encontro foram sugeridos slogans como "Lisboa tem pés para andar"; "Lisboa de pé"; "Viver Lisboa"; "Lisboa sem carros tem mais encanto " etc.. Note-se que o título da iniciativa proposto pela Secretaria de Estado do Ambiente ("Na cidade, sem o **meu** carro") é insuficientemente apelativo, dado que parece dirigir-se apenas a uma parte da população urbana, não apelando a uma participação generalizada (excluindo de imediato todos os não-condutores como os jovens adolescentes, por exemplo).

pela Direcção da Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados

Lisboa, 15/04/00

Ref.: Carta Circular

Exmo. Senhor,

Na sequência de um 1º Encontro de Reflexão sobre o Dia sem Automóveis nas Cidades, promovido pela nossa Associação (na Biblioteca Museu República e Resistência, a 12 de Abril último), vimos dar conta das nossas actividades no âmbito da preparação do chamado Dia 22 de Setembro (o Dia Europeu sem Automóveis nas Cidades):

- Enviámos cópia do relatório desse Encontro a diversas entidades públicas e associações cívicas, bem como aos órgãos da comunicação social;
- Estivemos presentes na cerimónia de lançamento nacional da campanha da Secretaria de Estado do Ambiente “Na Cidade Sem o Meu Carro - Dia 22 de Setembro de 2000 (Dia Europeu sem Automóveis nas Cidades), onde alertámos para a necessidade de esta iniciativa não se esgotar naquele dia mas de se poder projectar no futuro. Reiterámos também a urgência de uma coordenação sistemática entre as várias entidades envolvidas, e para a participação activa de representantes da sociedade civil, ao nível nacional e local;
- Em reunião da Direcção da Associação de Cidadãos Auto-mobilizados, considerámos que o caso da cidade de Lisboa será o mais problemático em termos de impacto e de adesão pública à campanha do Dia 22 de Setembro, pelo que a definição do perímetro a encerrar ao transporte rodoviário individual deveria ser urgentemente definido; concluímos que deveria ser dada atenção especial à sistematização de contactos e colaboração com a Câmara Municipal de Lisboa;
- Fomos recebidos em audiência pelo Dr. João Soares, Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, a quem apresentámos a nossa disponibilidade para colaborar na divulgação do próximo Dia 22 de Setembro e no processo de reflexão sobre o seu sentido e implicações; o Dr. João Soares disponibilizou os Paços do Conselho para um Encontro a promover pelo Grupo de Trabalho coordenado pela Vereação de Trânsito da C.M.L. e envolvendo várias entidades com responsabilidades na preparação e organização do evento, e também com associações cívicas várias, com interesse na questão;
- Tivemos uma reunião com o Dr. Fernando Teixeira, responsável da Vereação de Trânsito da C.M.L. pela planificação do evento na cidade de Lisboa; ficou agendada para o mês de Junho (data a confirmar) uma reunião entre o grupo de trabalho por ele coordenado e diversas entidades públicas e associações cívicas, a ter lugar nos Paços do Conselho da C.M.L.;
- Reunimo-nos com o Coordenador da Comissão permanente da Educação Rodoviária (Serviços Sociais do Ministério da Educação), no sentido de sensibilizar também aquela estrutura para a urgência da preparação da iniciativa, antes do fim do ano lectivo presente;
- Contactámos também a Comissão de Coordenação Regional de Lisboa e Vale do Tejo, no sentido de promover uma divulgação do evento do Dia 22 de Setembro entre os 51

municípios a ela associados, e de apelar à adesão do máximo número de municípios a esta iniciativa;

- Solicitámos audiência ao Exmo. Senhor Secretário de Estado do Ambiente, para sensibilização daquela Secretaria de Estado para a urgência de uma forte articulação entre as várias entidades e de uma ampla divulgação do evento; aguardamos confirmação de data da audiência;
- Solicitámos uma reunião com o Secretário-Geral da Associação Nacional de Municípios Portugueses, para conhecimento da participação daquelas entidades no evento, e para a sua promoção e divulgação;
- Contactámos outras câmaras municipais da área metropolitana de Lisboa, sensibilizando-as para aderirem à iniciativa e obtivemos já resposta positiva do Presidente da Câmara Municipal de Oeiras; mediámos o seu contacto com a Secretaria de Estado do Ambiente, para formalização da adesão da C.M.O. ao evento;

Tinha sido acordado por todos os participantes do Encontro de Reflexão do dia 12 de Abril que um segundo Encontro deveria ter lugar em Maio (foi proposto o dia 16 de Maio), o qual teria toda a vantagem em ser coordenado ou promovido pela C.M.L.. Por isso, optámos por sensibilizar a Vereação de Trânsito no sentido de apressar o processo de preparação e divulgação desse Encontro, o qual deverá ocorrer durante o mês de Junho (data a anunciar).

Sem outro assunto, enviamos os nossos melhores cumprimentos,

Pela Direcção

Manuel João Ramos
23705/00

Lista das entidades às quais esta carta-circular foi enviada a:

Exma. Senhora Chefe de Relações Públicas da Associação Portuguesa de Seguradores

Exmo. Senhor Chefe de Relações Públicas da Carris – Lisboa

Exmo. Senhor Chefe dos Serviços Sociais do Ministério da Educação

Exmo. Senhor Comandante da Divisão de Trânsito da P.S.P. - Lisboa

Exmo. Senhor Director do Comando Central da P.S.P.

Exmo. Senhor Ministro da Administração Interna

Exmo. Senhor Ministro do Ambiente e Ordenamento do Território

Exmo. Senhor Presidente da Assembleia Municipal de Lisboa

Exmo. Senhor Presidente da Assembleia da República Portuguesa

Exmo. Senhor Presidente da Associação Portuguesa de Apoio à Vítima

Exmo. Senhor Presidente da Associação Portuguesa do Automóvel Eléctrico

Exma. Senhora Presidente da Câmara Municipal de Sintra

Exmo. Senhor Presidente da Câmara Municipal de Évora

Exmo. Senhor Presidente da Câmara Municipal de Lisboa

Exmo. Senhor Presidente da Câmara Municipal de Oeiras

Exmo. Senhor Presidente da Câmara Municipal do Porto

Exmo. Senhor Presidente da Comissão de Coordenação Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Exmo. Senhor Presidente da DECO

Exmo. Senhor Presidente da Federação de Cicloturismo de Portugal

Exmo. Senhor Presidente da Oikos – Cooperação e Desenvolvimento

Exmo. Senhor Presidente da Quercus – Associação para a Protecção do Ambiente

Exmo. Senhor Presidente da Transporte 2000

Exmo. Senhor Secretário de Estado da Administração Interna

Exmo. Senhor Secretário de Estado do Ambiente

Memorando da Mesa-redonda “Dia Sem Carros nas Cidades – Balanço e Perspectivas”

A Mesa-redonda teve lugar no dia 18 de Outubro, entre as 10.00 e as 13.00 horas, no ISCTE, em Lisboa.

Resumo:

Esta Mesa-redonda constituiu um primeiro balanço **problematizador** da iniciativa promovida pelo Ministério do Ambiente no dia 22 de Setembro de 2000 e propôs ser uma reflexão séria sobre a importância da participação cívica “auto-mobilizada” na tomada de decisões políticas sobre o futuro das cidades portuguesas, tanto ao nível local como regional e nacional.

Tornou-se claro ser **urgente** uma articulação entre ordenamento do território, dos transportes, do estacionamento, da política fiscal e do financiamento cruzado. Por outro lado, a valorização e reaproveitamento do património edificado nos centros urbanos é a via para uma mais que necessária **densificação** das cidades.

Os participantes convidados (ver lista abaixo) apresentaram informação **concreta e objectiva** sobre o impacto económico, ambiental, cultural, etc., daquela iniciativa, numa perspectiva pluridisciplinar.

Doze pontos para um balanço:

1.
Foi promovida uma discussão sobre o panorama urbano em Portugal, que sublinhou haver um **deficiente e não integrado** ordenamento territorial e do sector de transportes, marcado por políticas tendentes a sobrevalorizar a mobilidade em detrimento da **acessibilidade**, e a expansão territorial urbana em detrimento do conceito de “**cidade densa**”.

A discussão centrou-se sobretudo em torno da área metropolitana de Lisboa, pelo facto de aí os problemas de urbanismo, transportes e ambiente serem mais intensos que em qualquer outra cidade do país.

2.

É relativamente consensual que o Dia Sem Carros nas Cidades foi uma declaração explícita de esperança, que teve a **participação activa** de algumas camadas da população, bem como dos sectores dos transportes colectivos.

Para uma devida análise antropológica e sociológica do fenómeno do Dia Sem Carros será de reter a existência de formas de **resistência passiva** a uma iniciativa governamental, autárquica e europeia, bem como uma evidente **falta de preparação** da classe política portuguesa para discutir questões de ordenamento territorial e de transportes, bem como de ecologia humana.

3.

No dia 22 de Setembro, os operadores de transportes públicos na área da Grande Lisboa **aumentaram a oferta de serviço e monitorizaram os movimentos**, por comparação com o dia 20 de Setembro. Na zona do perímetro interdito à circulação de automóveis privados, o aumento foi de mais 15% de oferta. Os parques dissuasores não foram utilizados, excepto junto às estações da Fertagus – é importante tentar perceber esta diferença. Em termos de segurança, e apesar do **frequente excesso de velocidade** de táxis e autocarros, houve 0% de acidentes. Em termos de segurança rodoviária, pode ser afirmado que o dia 22 de Setembro foi um êxito.

As empresas de transporte público, sofrendo de má imagem congénita entre os não-frequentadores, **apostaram em ser julgadas pela sua participação nesse dia**, menos em termos globais, já que esse era um dia de atracção do utilizador pontual. É por isso de grande importância sociológica e psicológica a fuga de parte da população a um esperado caos nos transportes (não verificado). Por outro lado, se os transportadores cumpriram o plano de oferta, e o sistema mostrou fiabilidade, não é menos verdade que não foram plenamente testados, dada a fraca participação cívica.

4.

Foi, no dia 22 de Setembro, clara a falta de “auto-mobilização dos cidadãos da grande Lisboa” (i.e., falta de participação cívica). Parte substancial da população suburbana não repeliu a iniciativa, **fugiu** a ela. Também a preparação, a divulgação, e o debate – tanto prévio como posterior – foram **atabalhoados e redutores** (não se negando, antes valorizando o voluntarismo das entidades envolvidas).

Não houve apresentação, **em tempo útil**, de informação detalhada e multi-sectorial sobre o funcionamento do dia 22 de Setembro, o que contribuiu grandemente para discussões vazias

de sentido, já que não houve lugar a formular opiniões plenamente informadas (ao contrário do que aconteceu em França, Itália e em Espanha). Houve excesso de marketing político e falta de seriedade na avaliação do problema de fundo, que **não é apenas nem sobretudo de ordem ambiental** — nessa medida, haverá que refrear os ímpetos dos fundamentalismos ecologistas.

Tal não será aliás possível enquanto os processos de financiamento autárquico estiverem **centrados** nas colectas provenientes dos licenciamentos de novas construções imobiliárias, os quais são os principais responsáveis de uma expansão territorial desmesurada e indiscriminada das áreas metropolitanas, devidas a uma perversa estrutura fundiária e de capital imobiliário.

É importante também lembrar que a necessidade de transporte, colectivo e individual, é um dado e não uma opção – existe e não vai desaparecer em virtude de sonhos utopistas. **A necessidade de mobilidade** é um factor essencial de condicionamento económico, social, ecológico, etc. da vida actual.

5.

A população da área metropolitana de Lisboa é fortemente dependente do automóvel privado. Por isso, ainda que o Dia sem Carros tivesse possibilitado momentaneamente a fruição de uma cidade em funcionamento e com alguma qualidade de vida, a iniciativa não deverá ser considerada um êxito, já que a sua preparação foi tibia – **sem uma reflexão séria e participada** sobre o pano de fundo urbanístico, sociológico, económico e territorial em que a iniciativa se inscreveu, e que é o de uma vida urbana desqualificada e desordenada.

6.

Os transportes públicos **não se adaptaram ainda** a uma nova realidade de ordenamento territorial. Actualmente, surgem indícios de um policentrismo urbano algo incipiente, que pode ser a base para uma sustentabilidade futura das grandes cidades: surgem centros de comércio e serviços alternativos nas linhas de Sintra e de Cascais (o que é confirmado pelos movimentos bidireccionais da CP, entre Lisboa e aqueles centros). **O desinvestimento estatal infra-estrutural e funcional** nos transportes públicos (por exemplo, ausência de investimento em interfaces racionalizados), assim como **a expansão de áreas suburbanas** de densidades populacionais baixas e **a contínua valorização do automóvel** privado e das redes viárias que potenciam o seu uso excessivo causam uma dependência sociológica e psicológica do automóvel que tem **efeitos devastadores** em termos urbanísticos – foi aliás nessas zonas de

densidades baixas que mais se sentiu a incapacidade de captação das populações para o uso de transportes colectivos, no dia 22 de Setembro.

Em termos genéricos, e ao contrário do que se passava até há alguns anos, é importante lembrar que **a área metropolitana de Lisboa tem hoje dimensão suficiente para tornar sustentável uma rede densa e eficaz** de transportes públicos colectivos capaz de fazer regredir a dependência generalizada do automóvel privado.

7.

Por isso, a grande falha está num **devido financiamento** dos transportes públicos e a **um eficiente plano de integração e articulação** das várias modalidades de transporte – nesse sentido, é urgente que uma autoridade metropolitana de transportes seja efectivamente uma autoridade com poderes decisores e não apenas uma comissão com funções meramente consultivas.

8.

Especificamente em relação ao Dia Sem Carros nas Cidades, e tendo em consideração que uma cidade não pode viver sem eles (quando muito, com menor quantidade de carros e com valorização de outras alternativas de transporte), é importante reter que estas iniciativas são importantes como **actos retóricos e emblemáticos de sensibilização cívica**, como promotores da fruição da cidade e redutores do stress, e também como oportunidades únicas para lançar **testes de novas políticas e de novos sistemas** – desde que tenham sempre o valor de teste, não de assunção precipitada de políticas e sistemas.

Em relação à ausência de debate posterior ao dia 22 de Setembro, deve ser lembrado que houve, por um lado, **uma excessiva politização** pouco informada da discussão, em Lisboa (por influência de posicionamentos políticos pré-eleitorais) e, por outro, uma manifesta falta de vontade em avaliar a coerência do sistema de transportes colectivos, dado que ele é pouco eficaz, em termos gerais e não necessariamente por culpa dos operadores (apesar de várias decisões e opções poderem ser questionadas – e foram-no durante a mesa-redonda).

Não deve ser escamoteado que, se toda a população que se desloca habitualmente ao centro de Lisboa o tivesse feito no dia 22 de Setembro usando apenas o transporte colectivo, **o sistema não teria suportado** o excesso de passageiros – ou seja, é razoável notar que os passageiros regulares do transporte colectivo – os que não precisavam de ser cativados – não deixaram de o utilizar, mas os condutores de automóveis privados resistiram manifestamente a

ser atraídos por ele (nessa medida, o lançamento do bilhete multimodal em Lisboa não cumpriu suficientemente a sua função).

A fuga ao Dia Sem Carros foi sobretudo protagonizada por quem não necessitava imperiosamente de vir ao centro da cidade, e em termos económicos **não é demonstrável** que a iniciativa tenha representado uma perda efectiva de rendimento para o país, já que quem optou por dispender um dia de férias ou de licença repô-lo-á posteriormente. De uma forma ou de outra, e apesar de tudo o que ficou dito acima, a população adaptou-se ao Dia Sem Carros.

Ficou demonstrado também que a geografia física de Lisboa não é, em grande medida, um obstáculo ao uso regular de bicicletas, sobretudo para distâncias curtas e médias – **Lisboa é mais um planalto que uma cidade de colinas**, se exceptuarmos o centro histórico. A política autárquica de construção e manutenção da rede viária em Lisboa surge assim como **grande derrotada**, por não ter considerado e valorizado alternativas várias ao transporte automóvel privado.

9.

Não houve redução substancial dos níveis de poluição atmosférica e sonora, nem efectiva sensação de segurança rodoviária em muitas zonas, porque os táxis e autocarros por si só são grandes poluidores (o que evidencia que o parque necessita de modernização com substancial participação estatal) e que os seus condutores **excedem regularmente a velocidade máxima** permitida em circuito urbano (50 km/h). Questão a ter em atenção é o facto de muitas empresas de transportes públicos favorecerem a importação de veículos em fim de vida útil, e de **o governo não produzir regulamentação** que contrarie esta tendência nem fiscalizar suficientemente estas ocorrências generalizadas.

10.

Sinal manifesto da **incipiente preparação** da iniciativa do dia 22 de Setembro é, por exemplo, o facto de a ANTRAM (Associação Nacional de Transportes Rodoviários de Mercadorias) e de as federações de comerciantes não terem sido parte activa nos grupos de trabalho. Incompreensível é também o facto de **o Memorando** enviado pela Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados, **enviado em devido tempo** (Abril de 2000) a todas as entidades envolvidas na preparação do dia 22 de Setembro, **não ter suscitado qualquer debate** – nomeadamente sobre necessidade de discussão pública prévia e de promoção de experiências-piloto nos meses que antecederam aquele dia.

Não houve também interesse da administração local em racionalizar e identificar zonas urbanas diferenciadas (zonas pedonais, para automóveis, para transportes públicos), nem em reeducar a população urbana para uma urgente valorização dos passeios e do trânsito pedonal – **retirar todos os carros dos passeios** é tão prioritário como retirar **muitos** carros da cidade.

Em relação ao problema de estacionamento automóvel na cidade: durante o Dia Sem Carros tornou-se evidente que **não existe oferta** suficiente de lugares de estacionamento para os residentes e que, em frequentíssimos casos (em várias freguesias da cidade), a única alternativa parece ser o **abusivo** estacionamento sobre os passeios. **A permissividade da autarquia**, durante décadas, perante a **transformação indevida** de zonas de estacionamento nos prédios, para os residentes, em áreas comerciais, é uma causa não negligenciável desta situação. Outra das causas é a **presente e excessiva dependência** dos residentes do centro de Lisboa face ao automóvel, sendo **a publicidade agressiva e o crédito bancário desregulado** catalizadores de uma situação insustentável em que a tendência presente das famílias é para a aquisição de segunda e terceira viatura, sem que as vias públicas suportem tal excesso.

11.

Não houve discussão pública sobre os custos externos do transporte (que contabilizem, além do preço dos combustíveis, **o preço dos acidentes**, do impacto ambiental, **dos congestionamentos**, etc.), nem informação sobre o custo dos transportes na economia portuguesa (nomeadamente, qual a factura energética comparada dos transportes públicos e privados). Por outro lado, o princípio do **poluidor-pagador** não está a ser implementado.

Ficou também provado que a rede de transportes colectivos é relativamente satisfatória em Lisboa, **mas não em nenhuma das zonas periféricas** da área metropolitana (há aí falta de periodicidade, de articulação, de interfaces, etc.). A valorização de outras formas de mobilidade em Lisboa – automóvel eléctrico individual próprio ou alugado, transporte eléctrico colectivo, bicicletas – bem como a racionalização e articulação das redes do metropolitano, do comboio e dos autocarros e eléctricos, devem ser **prioridades claras** e não túbias das autarquias e do governo central.

Não houve investimento suficiente e articulado em termos de publicidade educativa sobre o transporte público colectivo, nem tentativa de promover **uma redução da dependência psicológica** do automóvel privado. Não houve propriamente falha técnica dos transportes públicos dado que eles serviram para as necessidades, mas **falha cultural e estrutural**: o Dia

Sem Carros veio demonstrar que os transportes colectivos têm uma má imagem e que não conseguiram captar passageiros que têm vindo a optar cada vez mais pelo automóvel privado.

Em suma:

12.

Ao contrário das promessas mais optimistas dos promotores da iniciativa, este dia **não marcou** o início de uma vida diferente das cidades portuguesas, em que a mobilidade automóvel deixasse de esventrar as zonas históricas, e em que começassem a ser dados passos políticos no sentido de valorizar o conceito de “cidade compacta” ou “densa” – elemento fundamental da **identidade** das cidades.

A sustentabilidade da rede de transportes colectivos, e a valorização de um ordenamento territorial racionalizado passa pela **inversão do presente esvaziamento populacional** do centro de Lisboa (mais de 400.000 habitantes saíram do centro para a periferia nos últimos 20 anos – menos 250.000 entre 1981-91; menos 150 entre 1991-1999).

Mas não é menos importante reequilibrar os desejos de mobilidade individual e colectiva com **um ordenamento territorial que privilegie a acessibilidade** – o bom senso nota aliás que um cidadão se desloca de automóvel ou em transportes públicos se não o puder fazer a pé. Nesta medida, **é de extrema urgência valorizar culturalmente o trânsito pedonal** no interior das cidades (e desincentivar a posse familiar de segundo e terceiro automóvel), como medida simultaneamente higiénica e cívica. Também não pode ser esquecido que as novas tecnologias da informação são vias importantes para minorar a necessidade de mobilidade urbana.

Tal como o financiamento camarário não deve mais depender das colectas provenientes de licenciamentos de nova construção, **as receitas do estacionamento tarifado**, que se expande em Lisboa, não devem ser retidas pela autarquia **mas investidas** urgente e permanentemente nos transportes públicos. Do mesmo modo, o imposto automóvel e sobre os combustíveis não deve ser vertido indiscriminadamente no orçamento geral do Estado, **mas canalizado sistematicamente** para o subsidiamento do transporte colectivo.

Em certo sentido complementar a esta medida, deverá ser objecto de reflexão séria a imposição de portagens no **acesso à cidade** que sejam penalizadoras do transporte automóvel privado, sobretudo quando este não é usado colectivamente. Outras medidas, como o

incentivo ao transporte colectivo no interior das grandes empresas, devem ser estudadas – como a dedução tributária a empresas que promovam o transporte colectivo dos seus funcionários de e para os centros urbanos.

Mais de 90% da população da Grande Lisboa tinha informação sobre o Dia Sem Carros; 75% manifestou vontade que a iniciativa tivesse lugar **mais de uma vez por ano**, e – o que é um sinal muito importante - 10% considera que a iniciativa deveria ter lugar **todos os dias ou todas as semanas**.

Revalorizar o urbanismo, revivificar as cidades passa por uma participação cívica “automobilizada” na tomada de **decisões políticas**, tanto ao nível local como regional e nacional. Por isso, é premente uma política de contenção das tendências de expansão urbana – i.e., suspender a nova construção e rejuvenescer as zonas históricas, nomeadamente pela revisão radical da legislação e das políticas de arrendamento.