

Data: 08.02.2020

Título: "Não compete ao Parlamento planear transportes"

Pub: **Expresso**

**QuickCom**  
comunicação integrada

Tipo: Jornal Nacional Semanal

Secção: Nacional

Pág: 27

## ENTREVISTA



FOTO NUNO BÓTEELHO

**Filipe Moura** Especialista em Mobilidade do IST

# “Não compete ao Parlamento planear transportes”

Área: 540cm<sup>2</sup> / 42%

Tiragem: 123.400

Foto: 4 Cores

ID: 6741211

## RAQUEL ALBUQUERQUE

O Parlamento suspendeu, esta semana, os concursos para a obra da linha circular do metro de Lisboa e sugeriu estudar a expansão para Alcântara e Loures. "É errado exercerem esse poder", critica Filipe Moura, professor na área de Mobilidade do Instituto Superior Técnico (IST). Já no plano de cortar o trânsito na Baixa, anunciado pela Câmara Municipal de Lisboa (CML), o especialista vê "um modelo a replicar". Não teme um efeito negativo no comércio, mas alerta para os cuidados a ter.

### ❑ O que é que favoreceria mais a mobilidade do metro?

❑ O metro não tem vocação intermunicipal. É um modo de transporte que se quer rápido e para distâncias curtas. Levar o metro para fora de Lisboa é correr o risco de as pessoas demorarem mais tempo até ao destino e perder-se competitividade. Se for melhor ir de carro do que de metro, as pessoas vão de carro. Acho que faz muito mais sentido prolongar a Linha Vermelha até Alcântara, promovendo até a interligação com a linha de Cascais e talvez transformar-se num metro de superfície até Belém. Ir para a Ajuda é claramente uma prioridade, porque é uma zona com muita população, sem comboio nem metro. Agora, o que não deve acontecer é o Parlamento substituir-se às instituições de planeamento de transportes. Acho legítimo que discuta a alocação de verbas para um investimento tão grande. Mas nesse caso também deve assumir que, ao não fazer este projeto, está a ter um custo, pois já não vai poder ir buscar esse dinheiro [aos fundos comunitários]. Ilegítimo é o Parlamento dizer que se deve estudar a expansão para Loures ou para outro sítio, porque não lhe compete fazer esse planeamento. Não são Governo, IMT [Instituto da Mobilidade e dos Transportes] ou Metropolitano.

### ❑ A CML apresentou um plano para fechar o trânsito na zona da Baixa-Chiado a partir de junho. É uma solução viável?

❑ A iniciativa não é completamente nova. Em 2011, já tinha sido lançada uma medida que impedia os veículos mais antigos de entrar nessa zona. Foi polémica e não se conseguiu implementar a sua fiscalização. Concordo com o plano agora anunciado e acho que é por este caminho que se deve ir. Transformar o espaço público para que as pessoas usufruam dele faz todo o sentido.

### ❑ Não haverá um efeito negativo no comércio local?

❑ Seria muito estranho. Nunca aconteceu nos sítios com alterações semelhantes. Na Times Square, em Nova Iorque, ou na Trafalgar Square, em Londres, parecia impensável fechar o trânsito, mas foi feito e o comércio disparou. Em Lisboa, o que poderá ter algum risco é a escala, porque é uma área de intervenção muito grande. E é preciso ter algumas cautelas. Quando se fecha uma zona de tráfego, acontece um de três efeitos: ou os carros apenas atravessavam a zona e mudam as suas rotas, ou tinham esta zona como destino e transferem-se do automóvel para o transporte coletivo, ou as atividades que iam fazer nesse local passam a ser realizadas noutro sítio. Este último efeito é o que pode ter impacto no

comércio local, mas a própria transformação do espaço atrairá pessoas que não o usavam. Neste plano, só acho contraditório aceitarem a entrada de pessoas com veículos elétricos. Faz muito mais sentido promoverem a eletrificação dos transportes públicos, táxis e, progressivamente, Uber.

### ❑ Os transportes públicos conseguirão aguentar a pressão?

❑ É difícil responder. Na zona da Baixa, há cerca de 100 mil carros a entrar por dia. Nem todas essas pessoas vão transferir-se para o transporte coletivo. Seria preciso fazer um estudo que olhe para a capacidade de absorção dos transportes públicos e também para o impacto que o desvio de tráfego terá nas zonas limítrofes. Será um problema se os automóveis usarem como alternativa de circulação o Rato ou São Bento, porque essas vias têm menos capacidade. Além de que iria piorar a qualidade do ar num sítio, quando querem melhorar noutro. Teriam de rever a lógica de tráfego para o tornar altamente dissuasor nessas zonas e ter um controlo acérrimo do estacionamento. Londres teve esse problema e resolveu-o à custa de fiscalização.

### ❑ O corte do trânsito será suficiente para melhorar a qualidade do ar nesta zona?

❑ Estas medidas têm esse objetivo. Acho que a Câmara deveria ter postos de monitorização da qualidade do ar dentro da zona que vai ser intervencionada, para ter o antes e o depois, mas também à volta dessa área, precisamente onde poderá haver desvios de tráfego. Se não estiver já contemplado no plano, ainda estão perfeitamente a tempo de o fazer.

### ❑ Faz sentido estender esta medida a outras zonas?

❑ Sim, é um modelo que deve ser replicado. Não numa lógica de mancha de óleo, mas apenas em locais centrais, muito bem servidos de transportes coletivos, que permitam às pessoas prescindir naturalmente do seu transporte privado não elétrico.

ralbuquerque@expresso.imprensa.pt

“  
**O CORTE DO TRÂNSITO NA BAIXA DE LISBOA DEVE SER REPLICADO NOUTRAS ZONAS BEM SERVIDAS DE TRANSPORTES**  
 ”