

Reflexões e Comparativos sobre a Ciência Geográfica: A Mobilidade Urbana em evidência - Entrevista com o Prof. Nuno Marques da Costa – IGOT/Lisboa

PET Geografia

Revista Observatorium (R.O): Comente sobre a abordagem da Ciência Geográfica em Portugal.

A ciência Geográfica em Portugal está indo bem, e um dos exemplos de que isto está realmente acontecendo é o alto nível de autonomia do nosso Instituto. Hoje, a Ciência Geográfica é bem vista quer pela academia, quer pela mídia em geral, e pela sociedade. Os geógrafos têm contribuído muito para essas ações dentro da sociedade, desde a realização do planejamento até intervenções locais, a exemplo de previsões sobre os riscos de deslizamento, ou outras catástrofes no território. Dessa forma, os geógrafos evitam que muitas dessas situações ocorram, e, portanto tem sido uma ciência voltada para a aplicação prática. Entretanto, vale ressaltar a importância da formação teórica voltada para o contexto da aplicação. Essa é uma das razões pela qual o Instituto de Geografia, no contexto da Universidade de Lisboa, conseguiu bons resultados.

R.O: Como o senhor avalia os estudos da Mobilidade Urbana na Europa?

A mobilidade tem sido muito trabalhada pelo campo da engenharia, mas também pela Geografia. Isso ocorre desde a integração dos institutos, mas também em nível da administração central e local em conjunto. Têm ocorrido muitas contribuições com outra escola de Geografia em Lisboa, por exemplo, estudos designados por áreas de baixa densidade. Esses não foram feitos por mim, mas por colegas, professores de outra Universidade.

R.O: Quais são as suas perspectivas de planejamento urbano voltado para cidades saudáveis e mobilidade urbana?

Essa tem sido uma preocupação em nível europeu. Em Lisboa, a mobilidade constitui um aspecto fundamental do ordenamento territorial. Em termos de política regional e local um momento fundamental. A mobilidade tem sido muito importante no nível da área metropolitana como em nível local. Ela é um aspecto essencial na gestão do território. Hoje, a mobilidade também é evidenciada como de fundamental importância em qualquer cidade europeia, a exemplo das melhores como Suíça, Alemanha e França. Atualmente, a mobilidade urbana torna-se uma preocupação em escala global. As próprias políticas municipais de ordenamento do território e os planos diretores municipais buscam através do plano de mobilidade instituir essa preocupação na base do ordenamento.

R.O: Em sua opinião, o transporte deve ser avaliado como uma atividade de regulação pública, privada, ou uma ação integrada entre os dois setores?

A administração do transporte deve ser de ordem pública, pois ninguém melhor que as autarquias e o governo têm a capacidade de rotular aquilo que é de todos e, portanto, se nós tivermos autoridades de ordem privada nos transportes, essas deverão ser políticas bem articuladas com o poder público.

R.O: Quais são os principais desafios para estabelecer uma valorização do transporte coletivo frente aos investimentos financeiros, e as estratégias de marketing voltadas para o transporte individual?

Isso é uma questão muito importante, pois para que você possa tirar uma pessoa do individual e levá-la para o transporte público há de se fazer necessárias estratégias articuladas entre a qualidade e preço. Em Portugal, de maneira geral na Europa, as taxas do fundo de circulação das pessoas são baixíssimas, e por isso sempre a opção pelo

transporte público. A exemplo, outras estratégias começam a se delinear com as ações dentro da própria escola. As crianças desde pequenas usam o transporte público como modo não só útil, mas ecologicamente e socialmente mais bem visto do que o transporte circular. As carteirinhas de transporte são uma opção para os jovens, visto que a administração paga metade do custo do transporte. Hoje todas as crianças e os idosos já possuem essa carteira. É necessário que os jovens desassociem o fato do transporte público como algo negativo.

R.O: Atualmente, as cidades brasileiras enfrentam graves problemas quanto às questões de mobilidade e tempos de deslocamentos, gerando grandes impactos físicos como os longos períodos de congestionamentos. Como o senhor avalia esses impactos?

As cidades brasileiras são muito diferentes entre si. O transporte na cidade de Uberlândia é muito organizado, mas já se torna muito complicado em termos de organização em cidades como o Rio de Janeiro. Enquanto que na Europa existem situações mais próximas, as lógicas nacionais são mais diferenciadas, dependendo muito do município esforços para manter um transporte público de qualidade. É necessário que haja medidas voltadas para o transporte individual, para os estacionamentos e o transporte público. Esses três itens devem funcionar em paralelo, não podendo dissociar a política de transporte público da política do estacionamento. Essas duas ações devem estar em conjunto para que ao diminuir a quantidade de estacionamento para o transporte individual haja, em contrapartida, uma melhora do transporte público. Dessa forma, o poder público deverá oferecer possibilidades aos seus cidadãos. As políticas do setor de transporte público devem ser mais efetivas, com mais investimentos, principalmente, no que tange à organização e integração do transporte público.