



Igualdade nos Acessos



Mobilidade nas Zonas Rurais

JSD Sintra

XXIII Congresso JSD - Braga

12, 13 e 14 Dezembro de 2014

Mobilidade nas Zonas Rurais

O grande desafio, que uma população residente em zonas rurais enfrenta, na área dos transportes, verifica-se na igualdade aos acessos e da oferta disponível na dimensão de mobilidade. A viabilidade económica de um sistema de transportes flexível e capaz de responder às realidades dispersas de zonas com características rurais, tem sido agravada por resultados do actual contexto de reorganização do sistema administrativo, o que não tem permitido ao poder local garantir um dos direitos básicos da Constituição, garantir a equidade de oferta na mobilidade entre zonas rurais e zonas urbanas.

Tendo presentes estas dificuldades, e acreditando que a solução passa por um sistema de transportes menos rígido e com capacidade para se adaptar a zonas de pouca densidade, procuramos apresentar uma proposta que permita uma interoperabilidade entre horários, paragens e gestão de informação. A proposta tem como base outros sistemas já implementados, e com resultados positivos, em países como Reino Unido e Suíça.

O nosso enfoque nesta questão é fortemente impulsionado pela no nosso Concelho, Sintra, e pela necessidade dos nossos jovens, em início de carreiras e deslocações diárias de casa-trabalho ou casa-escola.

I - Objectivo

A definição de objectivos/metasp a atingir é um elemento fundamental para a criação de um conjunto de soluções que visem a satisfação ou melhoramento de algum/alguns aspectos.

No âmbito da nossa Moção a única premissa é apresentar soluções eficazes para uma Mobilidade igualitária. Em pormenor os objectivos são:

- I) Aumento da rede de transportes nas zonas rurais, garantir a sustentabilidade ambiental e de serviço público;
- II) Propor alternativas eficazes ao transporte próprio;
- III) Garantir que os preços aplicados nos bilhetes seguem uma lógica consciente, onde não seja apenas a distância, mas um conjunto de factores, como rendimentos do agregado familiar

II - Enquadramento

(Da realidade de Sintra enquanto concelho urbano-rural)

Localizada a cerca de 30km de Lisboa, Sintra é hoje o segundo município mais populoso do país com mais de 370.000 habitantes e uma extensão de 317km², sendo constituída por uma forte componente urbana e por uma extensa área rural e florestal.

Estas componentes podem ser diferenciadas avaliando o grau de densidade populacional.

Nas regiões do litoral e norte do concelho, os valores situam-se abaixo dos 400 hab./, estando, as densidades mínimas, concentradas na freguesia de São João das Lampas, Terrugem e Colares sendo estas e todas as outras que partilham as suas características, denominadas de áreas ruais. O oposto se verifica na região Sudeste do Concelho onde as concentrações populacionais tomam valores significativamente maiores.

Estas freguesias, inseridas no corredor urbano, com o inerente elevado valor fundiário, graças às acessibilidades ao comboio e do principal eixo rodoviário, apresentam valores que chegam a duplicar os valores da densidade populacional do Município de Lisboa.

Face a esta análise, verifica-se a existência de assimetria entre a oferta de serviços nas zonas urbanas face ao resto do concelho, com predominância das zonas rurais. Isto porque a preocupação nas deslocações entre Sintra e Lisboa é posta como prioritária face às deslocações dentro do concelho revelando-se, assim, uma fraca importância das deslocações intra-freguesias.

Ou seja pode-se observar duas realidades antagónicas, no tocante aos transportes, onde se tem vindo a aumentar as diferenças económicas e sociais entre a cidade e o campo (zonas urbanas e zonas rurais), tornando o cidadão urbano incluído e o cidadão rural cada vez mais excluído.

Sendo que o direito de equidade no acesso aos transportes é um direito segundo o qual cabe ao estado “programar e executar uma política de habitação, inserida em planos de ordenamento geral do território e apoiada em planos de urbanização, que garantam a existência de uma rede adequada de transportes e de equipamento social” e “Promover a coesão económica e social de todo o território nacional, orientando o desenvolvimento no sentido de um crescimento equilibrado de todos os sectores e regiões, e eliminando progressivamente as diferenças económicas e sociais entre a cidade e o campo, e entre o litoral e o interior”. Existe, portanto, a necessidade de se construir e implementar soluções para que este direito seja partilhado por todos os residentes do nosso concelho e não só, por aqueles que habitam no corredor urbano.

“ (...) Não é só por causa de um papel do Estado que as coisas avançam. É necessário fomentar a participação de todos e pôr em prática incentivos”.

Robet Stussi

III - Dados

Como qualquer outra motivação, a presente, teve como base uma dificuldade decorrente de uma disparidade sentida pelos habitantes do nosso concelho. Para melhor compreender a dimensão do problema, foi realizada uma pesquisa onde foram contabilizados a área de cada freguesia, os habitantes e a densidade populacional, como se pode ver na Tabela 1, apresentada abaixo.

| Freguesia | Area (Km ²) | Habitantes | Densidade populacional |
|----------------------------------|-------------------------|------------|------------------------|
| Aigualva-Cacém (cidade) | 10,1 | 81845 | 8103,5 |
| Algueirão - Mem Martins | 15,9 | 62557 | 3931,9 |
| Almargem do Bispo | 39,7 | 8417 | 212,2 |
| Belas | 23,2 | 21172 | 912,2 |
| Casal de Cambra | 2,1 | 9865 | 4720,1 |
| Colares | 33,5 | 7472 | 223,2 |
| Massamá | 1,8 | 28176 | 15653,3 |
| Monte Abraão | 1,3 | 22041 | 17632,8 |
| Montelavar | 8,7 | 3645 | 419,4 |
| Pêro Pinheiro | 15,7 | 4712 | 300,5 |
| Queluz | 3,6 | 27913 | 7753,6 |
| Rio de Mouro | 16,6 | 46022 | 2774,1 |
| São João das Lampas | 57,6 | 9665 | 167,9 |
| Sintra (Sta. Maria e São Miguel) | 12,5 | 9274 | 741,9 |
| Sintra (São Martinho) | 24,4 | 5907 | 242,4 |
| Sintra (São Pedro de Penaferrim) | 26,6 | 10449 | 392,8 |
| Terrugem | 26,1 | 4617 | 176,7 |
| TOTAL | 319,2 | 363749 | 1139,5 |

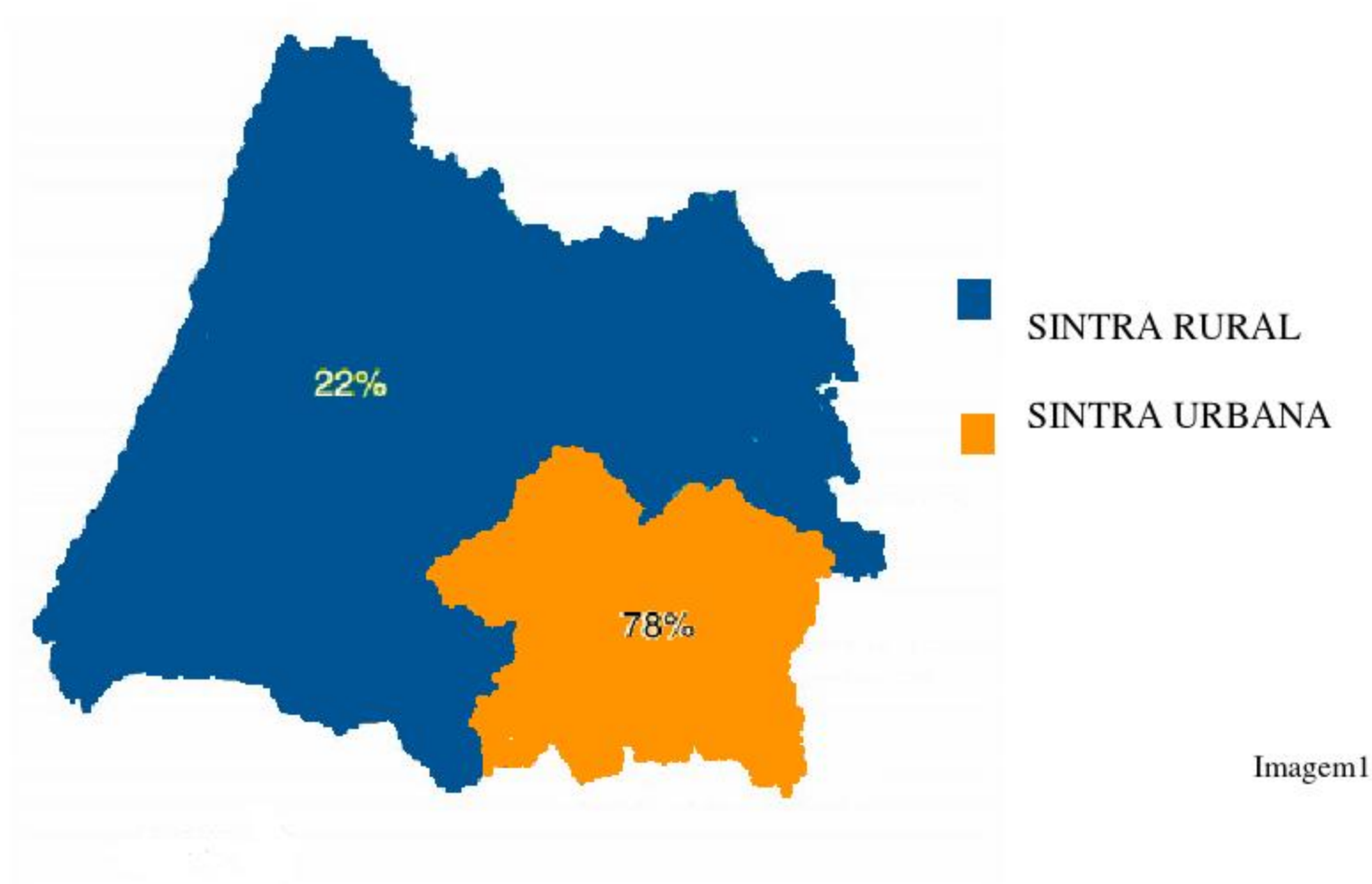
Tabela1

depois de recolhidos os dados gerais é importante, saber o que representa a Sintra Rural e a Sintra Urbana, assim obtivemos a Tabela 2.

| | Area (Km ²) | Habitantes | Densidade populacional |
|---------------|-------------------------|------------|------------------------|
| SINTRA RURAL | 246,9 | 74023 | 7597,1 |
| SINTRA URBANA | 72,3 | 289726 | 56761,4 |

Tabela2

Em termos visuais o resultado é o mapa da imagem1, abaixo exibida.



Podemos claramente observar que, a densidade populacional, na zona rural é significativamente menor do que na zona urbana, sendo a dispersão de habitantes muito maior na primeira. Este facto torna a temática dos transportes e da mobilidade um factor sensível e de extrema importância, para habitantes, para comerciantes e mesmo para as juntas de freguesia.

Analisando os transportes, na área rural delimitada pela Freguesias de S. João das Lampas, Terrugem, Pêro Pinheiro, Almargem do Bispo, Colares e as freguesias de Sintra podem

encontrar-se, 22 Carreiras diferentes, providenciadas por 3 operadores (Scotturb, Lt - transportes e Mafrense).

A frequência média é de 50 minutos entre autocarros, sendo a excepção as carreiras dirigidas às escolas do agrupamento de alto dos moinhos (Terrugem) e à escola de recuperação do património (Odrinhas – São João das Lampas) onde a média é de 25 minutos entre autocarros. A oferta de transportes e a sua periodicidade é deveras reduzida uma vez, que grande parte da população residente em zona rural, tem nos transportes públicos o seu único meio de locomoção. Relativamente aos horários, a oferta não facilita em nada a mobilidade dos utentes, dado que apenas iniciam o percurso antes das 8:00, 35% das carreiras e 88% destas termina a sua actividade às 20:00, sendo o horário máximo as 22:00.

Em suma, e grosso modo, os habitantes em zona rural têm transportes em média de 50 em 50 minutos, das 8 da manhã às 8 da noite.

Já na área urbana do Concelho o transporte de excelência é o comboio, no trajecto Sintra-Queluz/Queluz-Sintra, nos dias úteis, em horas de ponta existem cerca de 7 comboios por hora, e nas restantes horas, cerca de 5 por hora, das 5 da manhã até às 2 da manhã.

Na linha de Meleças, e até Queluz (Meleças-Queluz/Queluz-Meleças), também em dias úteis existem, cerca de 4 comboios a circular por hora durante todo o dia.

Podemos assim ter uma noção concreta das disparidades de acessibilidade. Não só em termos de número de lugares disponíveis também como em periodicidade, horários flexíveis ou na própria extensão de horário. É inquestionável que a zona rural precisa urgente de um melhoramento na área da mobilidade, para bem dos seus habitantes e até mesmo para promover o desenvolvimento económico e o crescimento.

A análise incidiu apenas nos dias de semana verificando-se uma diminuição de 2/3 de oferta nos 3 operadores nos fins-de-semana e feriados nacionais e municipais.

IV - Exemplo de Boas Práticas

O projecto-piloto, implementado em Janeiro de 2013, no concelho de Mação, distrito de Santarém, é um exemplo a seguir. Estamos a falar de um serviço de transporte, não especificamente de porta-a-porta, mas sim de um serviço de proximidade, onde o transporte é feito a pedido.

Foi, inicialmente, implementado no concelho de Mação e, posteriormente, alargado à zona norte do concelho de Abrantes, bem como ao concelho do Sardoal. Se inicialmente eram servidos 7300 habitantes, com um número de 112 paragens, com o alargamento ficaram abrangidos 20 mil habitantes, tendo o número de paragens aumentado para um total de 126. No que respeita a custos, a autarquia de Mação, mensalmente dispense de cerca de 1000 euros, de forma a assegurar este serviço de mobilidade a todos os seus habitantes, que não dispõem de outro meio de transporte.

No que respeita, efectivamente, ao serviço de transporte, este pressupõe a existência de itinerários predefinidos, com horários fixos, havendo a possibilidade de serem efectuados desvios, quando seja solicitado por algum cliente, de acordo com as paragens existentes. Normalmente, estes desvios, têm reduzido impacto na relação tempo/custo, uma vez que são zonas de relativa proximidade geográfica.

As formas de reserva deste serviço são por chamada telefónica, para um serviço central, com uma antecedência mínima pré-determinada, em que o passageiro, mediante reserva prévia da viagem que pretende realizar, solicita o transporte, dentro dos vários circuitos existentes e paragens disponíveis, no sentido de possibilitar uma organização interna e articulada dos veículos disponíveis para o efeito.

Esta forma de reserva permite determinar, atempadamente a dimensão do percurso mas também do veículo necessário, para que se evitem custos desnecessários. Quando haja pouca procura são disponibilizados veículos de pequena dimensão (vulgarmente designados por táxis), podendo os mesmos ser subcontratos pela empresa que disponibiliza o serviço do transporte de proximidade.

Este serviço, que permite a deslocação de populações ao centro da cidade, onde estão sediados vários dos serviços municipais, possibilita uma aproximação aos bens e serviços essenciais a qualquer cidadão (postos de correios, centros de saúde, hospitais, supermercados, entre outros).

V - Propostas

Decorre neste momento a substituição do actual Regulamento de Transporte em Automóveis que prevê, desde já, uma alteração importante nas preocupações a ter na definição de um sistema de transporte público, passando a ser um direito de qualquer cidadão o acesso a um sistema de transporte que promova a equidade e coesão social, territorial e económica dentro do território nacional.

A criação do programa Portugal “porta a porta” é um passo importante mas que deixa de fora uma grande faixa da população que não vê, ainda, os seus direitos de transporte assegurados. Esta situação é mais gravosa nas zonas com baixa densidade populacional próximas dos centros urbanos como é o caso da zona rural do concelho de Sintra.

Do ponto de vista financeiro qualquer sistema a ser implementado terá custos que dificilmente serão equilibrados do ponto de vista directo. No entanto, podem-se extrapolar ganhos consideráveis para a sociedade e economia.

A implementação pode decorrer do estudo dos casos de sucesso na Europa ou mesmo nas experiencias realizadas em Portuga, como é o caso do Sistema “porta a porta” em Mação. A expansão de sistemas flexíveis parecem ser os mais adequados à realidade portuguesa. Ao existir um corredor pré definido e paragens que surgem apenas com marcação, garante-se a máxima eficácia do sistema reduzindo custos, nas situações de vazio, garantindo o cumprimento do objectivo definido de garantir mobilidade a todos.

