

# No Funchal, os carros de cesto convivem com novas soluções de mobilidade urbana

O Governo Regional e a autarquia já vêm resultados do esforço de investimento iniciado em 2008, mas admitem que a crise vai obrigar a reduzir a oferta ou a aumentar os preços

Inês Boaventura

Na cidade do Funchal, os carros de cesto que, desde 1850, percorrem os dois quilómetros que ligam o Monte ao Livramento convivem agora com autocarros preparados para transportar bicicletas, com serviços integrados de estacionamento e transporte público e com veículos que transportam porta-a-porta os cidadãos com mobilidade reduzida. Nos últimos três anos, a área da mobilidade urbana recebeu um investimento de 3,7 milhões de euros, 54% dos quais financiados pela União Europeia.

A adesão da capital madeirense ao Civitas, uma iniciativa da Comissão Europeia que integra 209 cidades empenhadas em adoptar soluções de mobilidade sustentáveis, foi o principal impulso para a transformação que vem ocorrendo. A adesão ocorreu em 2008, ano em que foi também elaborado o Estudo de Mobilidade do Funchal. Desde essa altura, quem vive na cidade, e também quem a visita, passou a ter ao seu dispor um conjunto de novos serviços. Entre eles, o Mobi Parque, que permite aos automobilistas estacionarem os seus veículos num dos quatro parques aderentes e daí seguirem em autocarro até ao centro do Funchal, por um valor entre 40 e 55 euros por mês. Quem viaja no lugar do pendura também pode fazê-lo, por 20 euros.

Segundo o vereador da Mobilidade Urbana da Câmara do Funchal, Bruno Pereira, o Mobi Parque ainda só tem “cerca de 20 inscrições”. Mas em Setembro deste ano, por ocasião da Semana Europeia da Mobilidade, o serviço foi alargado para responder às necessidades de um conjunto mais alargado de utentes: os parques de aderentes passaram a ser também servidos por carreiras que asseguram a ligação a algumas das principais escolas do concelho.

Também já concretizada foi a criação da Linha Verde, um conjunto de três carreiras em autocarro “de alta frequência e de elevada qualidade ambiental, para ligar o centro histórico da cidade a zonas de grande interesse turístico e ampla expansão residencial”, como se descreve no site da transportadora Horários do Funchal.

## Uma taxa para os hotéis

Segundo o presidente da Câmara do Funchal, Miguel Albuquerque, esta linha “aumentou as acessibilidades ao transporte público na zona poente da cidade, reduziu o tráfego e as emissões de poluição na zona”. Também o vereador da Mobilidade Urbana faz

**A intensificação do uso dos autocarros é um dos objectivos do estudo de mobilidade**



uma avaliação positiva, mas lembra que ainda há um caminho a percorrer. Isto porque uma das intenções da Linha Verde era convencer os hotéis situados no seu percurso a abdicarem dos autocarros de cortesia que disponibilizam aos seus hóspedes. Até agora, porém, só duas unidades hoteleiras o fizeram.

Bruno Pereira admite que se a “sensibilização e promoção” não derem mais frutos poderá ser necessário enveredar por “alguma penalização”. “Dentro do princípio do utilizador-pagador, os hotéis que quiserem manter os seus autocarros de cortesia terão de pagar uma taxa”, avança o vereador social-democrata.

Nas ruas do Funchal também já circulam, como explica o responsável local pela avaliação do Civitas, cinco carreiras de autocarros preparados para transportar bicicletas. Uma medida que Cláudio Mantero, que é também gestor da Horários do Funchal, acredita que contribuiu para “revitalizar a bicicleta e trazê-la das montanhas para o centro”.

Para isso terá também pesado a construção, ainda não terminada, daquela que é a primeira ciclovia da capital madeirense, ao longo da Estrada Monumental. Segundo Bruno Pereira, estão prontos mil metros, mas falta ainda realizar as duas outras fases da obra.

Tanto a autarquia madeirense co-

mo a Horários do Funchal têm apostado ainda na aquisição de veículos híbridos, com o objectivo, como explica o presidente da Câmara do Funchal, de “ter um efeito demonstrativo para outras instituições e empresas, bem como para o público em geral”. Miguel Albuquerque acrescenta que foi criado um incentivo para que os privados sigam este exemplo: quem comprar carros híbridos ou eléctricos, tem um desconto de 50% na tarifa dos parcómetros existentes no Funchal.

## Projectos por concretizar

Mas há outros projectos, previstos no Civitas, que ainda não saíram do papel. Entre eles, o lançamento de um serviço de aluguer de bicicletas, convencionais e eléctricas, e outros veículos movidos a electricidade como *scooters* e *segways*. Bruno Pereira explica que foram lançados dois concursos públicos, que “ficaram desertos”.

Cláudio Mantero justifica a situação com a inexistência de “*know-how* regional” nesta matéria. Bruno Pereira adianta que têm sido realizados contactos com empresas do sector, devendo em breve ser lançado um terceiro concurso público.

“Dentro de poucos meses”, deverá também avançar, segundo o presidente da Câmara do Funchal, a criação de um Observatório da Mo-

**O Mobi Parque permite estacionar nos parques e daí seguir em autocarro, até ao centro, por 40 a 55 euros por mês. Mas só há 20 aderentes**

bilidade, onde será centralizada toda a informação sobre esta área. Outra medida ainda por concretizar é a introdução de um sistema de controlo de entradas nas zonas pedonais do centro histórico.

A intenção, explica Bruno Pereira, é colocar em duas zonas-piloto pilaretes automáticos que baixarão quando se aproximarem os veículos autorizados a entrar. “Temos 4,5 quilómetros de áreas pedonais na zona central, o que dá uma percentagem muito grande”, explica o autarca, frisando, no entanto, a necessidade de introduzir uma forma de controlo dos acessos.

Mais difícil será a adopção, ainda sem financiamento garantido, de um

novo sistema de cargas e descargas no Funchal. Segundo Bruno Pereira, existem na cidade cerca de 300 lugares exclusivos para esse efeito, mas a sua utilização indevida é frequente.

## A crise como oportunidade

O vereador, que é também vice-presidente da câmara, sublinha que, no domínio da mobilidade, “as infra-estruturas são o mais fácil de fazer, desde que haja dinheiro”. E critica quem “demagógicamente exige resultados ao fim de dois, três ou quatro anos”, de acordo com o calendário político. “As mentalidades não se mudam por decreto”, salienta Bruno Pereira.

Também Cláudio Mantero considera que os resultados do avultado investimento que tem sido feito nesta área não podem ser procurados só em obras visíveis no terreno. A isso o responsável local pela avaliação do Civitas acrescenta conquistas difíceis de contabilizar, como a formação de quadros, a troca de experiências com outras cidades, a apresentação de soluções inovadoras aos políticos e a sensibilização da população para a mobilidade sustentável, algo que o gestor considera ser “um dos maiores sucessos” já alcançados no Funchal.

Também a secretária regional do Turismo e Transportes, Conceição Estudante, considera que os 3,7 milhões de euros que nos últimos anos foram canalizados para a área da mobilidade urbana já deram frutos. Entre eles, o facto de haver muita gente a andar a pé e a fazer exercício físico nas áreas pedonais. Já o presidente da Câmara do Funchal dá como sinais positivos o aumento do número de utilizadores de *scooters* e o facto de os transportes urbanos em autocarro terem uma procura expressiva.

Mas nem o Governo Regional nem a autarquia escondem que se avizinham tempos difíceis, em que os decisores políticos se verão confrontados com o dilema de reduzir os serviços de transporte ou aumentar os preços pagos pelos consumidores. O vereador Bruno Pereira está preocupado com essa perspectiva, embora mantenha a esperança de que algo de positivo advenha da difícil situação económica que o país atravessa. “A crise pode ser uma janela de oportunidade para mudanças de comportamento”, diz o autarca, que acredita que agora, mais do que nunca, as pessoas poderão constatar como os transportes públicos são financeiramente mais vantajosos do que os individuais.

O PÚBLICO viajou a convite do Civitas