

# Entrevista

“  
Projeto "bragamove"



## Projeto "bragamove" incentiva mobilidade responsável e consciente

© ANA MARQUES PINHEIRO

Incentivar a adoção de uma mobilidade responsável e consciente por parte dos bracarenses é a principal missão do Projeto "bragamove". Composto por Paulo Silva, Luísa Santos, Miguel Araújo, Tiago Loureiro e Jorge Lopes, este grupo lançou dois mapas de Braga (um pedonal e um ciclável) e um do Quadrilátero Urbano. As metas passam, agora, por reforçar a equipa e apresentar uma iniciativa inovadora para a cidade.

**Diário do Minho (DM)** – O que levou à criação deste projeto?

**Bragamove** – O desenvolvimento deste projeto partiu do Paulo Silva, por considerar que a cidade de Braga precisava de um grupo de pessoas

que analisasse e pensasse a problemática da mobilidade de uma forma genérica e atual. O grupo é constituído por pessoas motivadas, inspiradas e com espírito crítico para analisar soluções de mobilidade. Procuramos sempre, com as nossas ações, fazer as pessoas (re)pensarem as suas decisões de mobilidade.

**DM** – Qual é a principal missão?

**Bragamove** – A principal missão do projeto bragamove é incentivar a adoção de uma mobilidade responsável e consciente por parte dos bracarenses. Desde que apresentámos o nosso projeto temos utilizado termos como "mobilidade responsável", "mobilidade consciente", "mobilidade ativa", "mobilidade suave", "mobilidade sus-

tentável", que correspondem aos conceitos-chave da nossa missão. A combinação entre a responsabilidade social e uma cidade com uma estratégia executada para a promoção de uma mobilidade sustentável dos seus cidadãos, corresponde, no nosso ponto de vista, a uma mobilidade responsável e consciente.

Uma mobilidade responsável requer, tal como defendemos, uma utilização regrada dos vários modos de transporte de que dispomos na nossa cidade, sem qualquer exclusão.

A motivação pela qual escolhemos abraçar es-

ta missão deve-se ao facto de considerarmos que os fatores enumerados foram esquecidos no passado quando se definiram estratégias de mobilidade para a cidade.

**DM** – Inspiraram-se no mapa "metrominuto" de Pontevedra. Como têm sido os resultados nessa cidade?

**Bragamove** – O mapa "metrominuto" está integrado num complexo projeto de reestruturação da estratégia de mobilidade da cidade de Pontevedra. Este mapa foi a fonte inspiradora para o nosso primeiro contribu-

to no âmbito da mobilidade na cidade de Braga: mapa pedonal e ciclável.

Em jeito de contextualização histórica, no ano 2000, o "Governo Local" tomou a decisão de encerrar estradas ao trânsito automóvel e pavimentar 300 mil m<sup>2</sup> dessas estradas, em benefícios dos peões (substituindo-as por passeios).

Um dos membros da nossa equipa, o Miguel Araújo, em visita à cidade, relata que esta é bastante agradável, muito calma, dada a redução da poluição sonora evidenciada. Com esta mudança de paradigma de mobilidade, o Miguel observou, ainda, que vários tipos de comércio ocupavam locais onde antes era um espaço dedicado à circulação automóvel, trazendo vantagens de âmbito socioeconómico. Referiu, tam-

bém, que a cidade possui vários parques de estacionamento nos limites do centro histórico, que possibilitam chegar ao ponto central em menos de 30 minutos, a pé.

Este foi um plano arrojado na altura em que foi implementado, tendo contado com muitas vozes contestatórias, contudo consideramos que rapidamente se tornou um sucesso até aos dias de hoje.

**DM** – Até que ponto repensar a mobilidade é importante na cidade de Braga?

**Bragamove** – A cidade de Braga, em outros momentos da sua história de desenvolvimento, foi desenhada de forma orientada à utilização quase exclusiva do automóvel. Este modelo de urbanismo degradou-se significativamente e

“

**O projeto "bragamove" pretende estudar e contribuir ativamente para a problemática da mobilidade de Braga.**

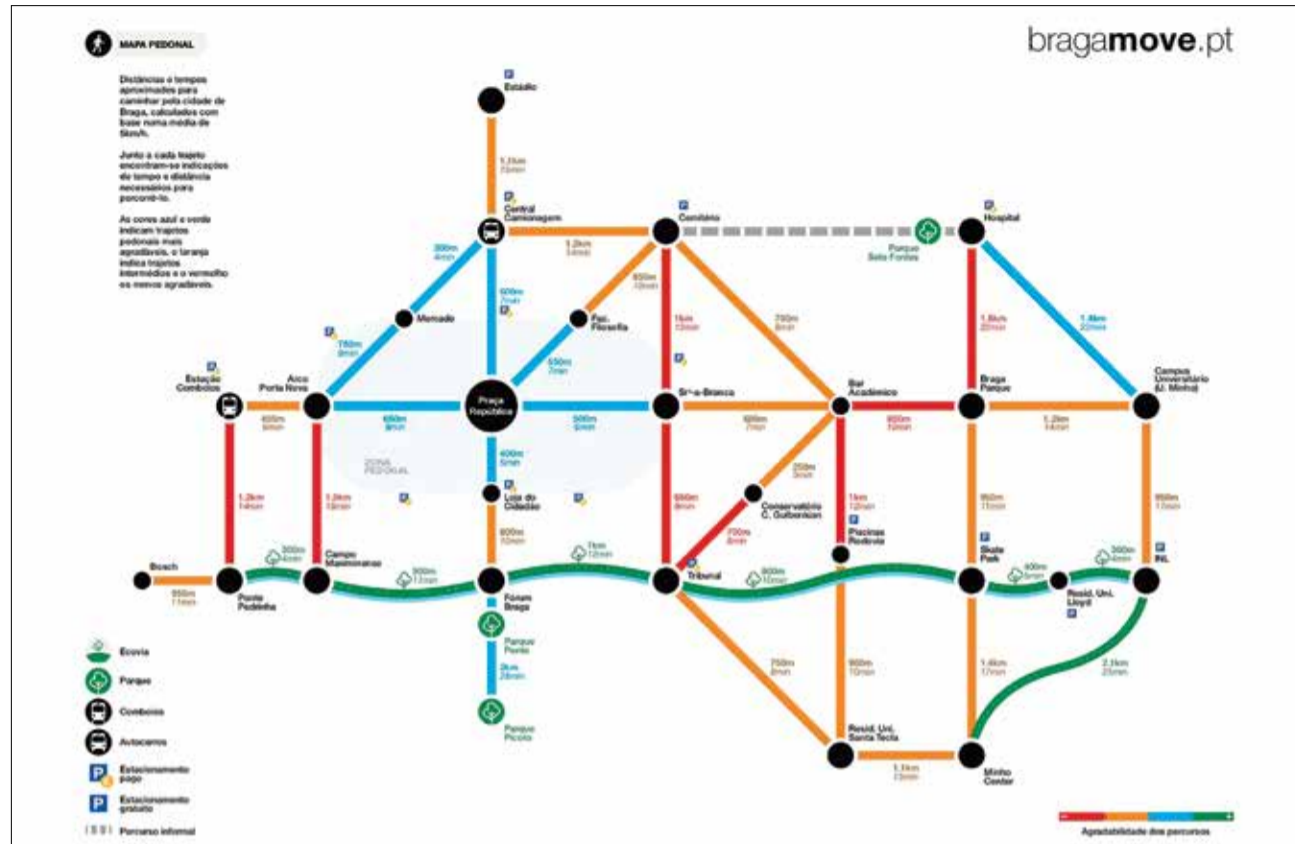
gradualmente devido ao aumento populacional e consequente aumento do tráfego automóvel.

Neste momento, empiricamente, consideramos que esse modelo de mobilidade atingiu um ponto de rutura, quer no tempo de deslocação médio das viagens de automóvel, quer nas consequências que a cidade tem que suportar relacionadas com a adoção deste modelo.

Acreditamos que há espaço para outras escolhas de mobilidade urbana adaptadas às necessidades de cada um. Os transportes públicos e modos suaves de mobilidade podem solucionar muitas deslocações que são feitas na cidade, acarretando, com isto, benefícios nomeadamente no âmbito da qualidade de vida, gestão do espaço público, qualidade do ar, diminuição da poluição sonora e redução do sedentarismo.

**DM** – Este é um problema que afeta a qualidade de vida dos bracarenses?

**Bragamove** – O conceito de qualidade de vida está diretamente relacionado, quer com a saúde física e psicológica, quer com outros fatores sociais e ambientais. Relaciona-se, também, com os valores culturais, morais, éticos de uma determinada sociedade. Considerando esta definição da OMS, tem que ser dado protagonismo à estratégia de mobilidade pensada para a cidade de Braga pelos impactos que esta tem. Vejamos: usar um modo



ativo de mobilidade tem impacto na saúde de quem o usa; usar um modo suave tem um impacto no ambiente e na qualidade de vida de todos os habitantes; usar um transporte público e, consequentemente, evitar a compra de um carro pode significar uma estratégia económica familiar mais sustentável. Como tal, pode considerar-se que a estratégia de mobilidade implementada determina a qualidade de vida dos cidadãos.

**DM** – Existem dois mapas onde disponibilizam informação sobre as distâncias. Como chegaram a esse resultado?

**Bragamove** – Os nossos mapas pedonal, ciclável e do Quadrilátero Ur-

bano incluem, por regra, informação sobre a distância e o tempo necessário para percorrê-la.

No caso do mapa pedonal, as distâncias foram obtidas a partir da ferramenta Google Maps e a informação sobre os tempos foi calculada com base numa média de 5km/h, não obstante a algumas confirmações que realizámos, no terreno.

O mapa ciclável foi construído, também, usando a ferramenta Google Maps para cálculo das distâncias. A informação sobre os tempos foi calculada com base numa média de 10 km/h em subidas, 20 km/h em descidas e 15km/h em percursos planos ou mistos.

No mapa do Quadrilátero Urbano apenas pode-



**O nosso foco de análise tem sido Braga, pelo que não ponderámos ainda a possibilidade de o fazermos noutras cidades.**

mos referir-nos ao cálculo das distâncias para as deslocações de bicicleta e a pé, que foram calculados da mesma forma já descritas nos mapas que se antecederam a este. As distâncias dos percursos com recurso ao automóvel também foram calculadas usando a mesma ferramenta.

**DM** – Como é que essa

informação tem sido acolhida pelo público?

**Bragamove** – O público tem reagido de forma muito positiva aos nossos conteúdos, nomeadamente aqueles que concluem, depois de analisar aquilo que desenvolvemos, que a cidade pode oferecer novas opções de mobilidade mais responsáveis e facilmente realizáveis. Temos sido contactados, também, por pessoas que se interessam pela temática e querem contribuir ativamente para as próximas iniciativas que iremos desenvolver. Consideramos que somos procurados principalmente pela imparcialidade nas nossas acções, pela comunicação focada na análise realista do problema e pela facilidade de interpretação

dos conteúdos. Este projeto deu protagonismo aos conceitos de mobilidade suave, inclusiva e responsável nas discussões da comunidade que normalmente se interessa em abordar esta temática.

**DM** – Para o futuro, quais são os objetivos?

**Bragamove** – A médio prazo pretendemos reforçar a nossa equipa, nomeadamente com contactos já realizados, que nos possam ajudar a concretizar mais projetos e mais contributos de uma forma técnica e cientificamente mais fundamentada. O objetivo principal é desenvolver o espírito crítico na população da cidade, de forma a que as decisões no âmbito da mobilidade sejam, daqui em diante, alvo de reflexão e análise, considerando sempre as implicações que as estratégias de mobilidade podem ter na qualidade de vida de cada um.

**DM** – Têm atividades marcadas?

**Bragamove** – Temos algumas. Os contactos que fomos fazendo estão a tornar-se muito produtivos e iremos desenvolver conteúdos e atividades, brevemente, com a mesma filosofia que temos adotado até ao momento. Acreditamos que a próxima iniciativa será algo diferente do que temos desenvolvido e inovador para a cidade.

**DM** – Como vêm o futuro da mobilidade sustentável?

**Bragamove** – O futuro de uma mobilidade sustentável, no nosso ponto de vista, terá que passar pela utilização equilibrada das várias soluções de mobilidade. Essas futuras estratégias de mobilidade terão que considerar aspetos como o ambiente, a saúde e a gestão de espaço e recursos, como fatores fundamentais. Acreditamos que cabe à geração atual decidir o futuro, com ações que promovam a sustentabilidade do planeta, deixando o seu legado às gerações mais novas.

**EQUIPA**



**As deslocações casa-trabalho de bicicleta sensibilizaram Paulo Silva para a complexidade do problema da mobilidade, levando a reunir esta equipa.**



**Luísa Santos é professora de Biologia e Geologia e procura contribuir para um desenvolvimento ambientalmente sustentável.**



**Como peão e ciclista, Miguel Araújo procura trazer ao projeto "bragamove" a sua experiência das deslocações diárias.**



**Interessado em eficiência e organização, Tiago Loureiro prefere a flexibilidade da bicicleta em relação ao automóvel para curtas distâncias (8 km).**



**Jorge Lopes usa a sua experiência profissional para interpretar o desempenho e os comportamentos diários de mobilidade.**