

Mobilidade da Família: Custo e Oportunidade de Mudança

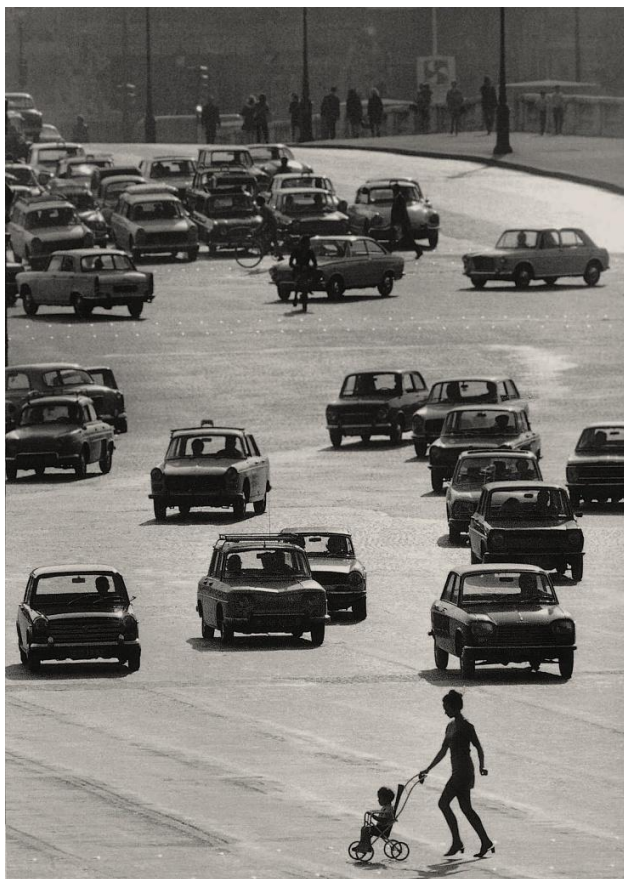
Bernardo Campos Pereira. Lisboa. 2013.03
bcp.arq@gmail.com

Em plena grande recessão fica cada vez mais evidente a necessidade em ajustar o modo de vida das famílias às novas circunstâncias de escassez, procurando sermos mais poupados e eficientes no uso dos recursos disponíveis, com comportamentos que consigam esticar o orçamento familiar ao máximo. No caso português em concreto, a percentagem média dos recursos financeiros atribuído às deslocações representa 12,4% do orçamento das famílias¹, e a situação tende a agravar-se com a sistemática subida do preço dos combustíveis, o conseqüente aumento de tarifas nos transportes públicos, bem como a eliminação de descontos na maioria dos passes para jovens, ou em alguns casos da saída de transportadoras dos sistemas de passe intermodal, como se prevê com a VIMECA em Oeiras e Amadora.²

A somar ao aumento do custo das deslocações das famílias, os transportes públicos nem sempre apresentam uma solução viável para todos os locais ou horários, e no caso da ferrovia, a greve ou a avaria já se tornou mais a regra do que a exceção. Como podem as famílias portuguesas dar a volta a este dilema? Quais os custos reais da mobilidade das famílias? Existem alternativas para o atual estado de coisas ou teremos que nos conformar com esta receita insustentável? O que pode cada família fazer para mudar e melhorar um dos problemas mais críticos da sociedade portuguesa, a dependência no automóvel, com todos os custos que isso acarreta?

Carro-dependência

Atualmente, Portugal tem a taxa de motorização absoluta mais alta do mundo com 778 veículos por cada 1000 habitantes³ e é o terceiro país da União Europeia com mais automóveis ligeiros per capita⁴, revelando um comportamento de dependência nos seus quase 6 milhões de carros⁵ como se esta fosse a única solução para as necessidades de mobilidade das famílias; desde ir para a escola, trabalho, compras – invariavelmente nos *shoppings* só acessíveis mesmo de carro - ou simplesmente ir à praia ou ao parque em família. Parece que muitos sentem que sem carro não conseguiriam viver, e prova disto foi que Portugal literalmente parou durante a greve dos camionistas em Junho de 2008 quando os postos de abastecimento ficarem sem combustíveis.



Esta dependência manifesta uma grande fragilidade nos hábitos dos portugueses em geral, e das famílias em particular, baseando a sua mobilidade em meios que ocupam a maior parte do espaço urbano do país e que são caros, pouco eficientes e quase sempre importados, consumindo combustíveis fósseis sempre extraídos fora do país e fora do nosso controlo.

E qual é o real custo do carro no nosso bolso? Podemos contabilizar os 12, 4% do orçamento familiar, que por vez representam aproximadamente 11% do que vendemos vs. o que compramos como país – e isto é só contabilizando a despesa direta das famílias, pois se incluirmos todos os veículos de mercadorias, transporte, etc. para contabilizar a situação como país, esse mesmo valor sobe para 24%⁶. A este último valor ainda devemos somar os impostos que temos que pagar para financiar a imensa infraestrutura rodoviária que decidimos construir como prioridade nacional desde 1986: autoestradas, vias rápidas, viadutos, alargamento de estradas, estacionamento à superfície e subterrâneos, parquímetros, pilaretes e estações para recarregar automóveis elétricos, tudo caprichos para os carros e os programas pré-eleitorais do nosso país. A tudo isto ainda devemos somar os inquantificáveis custos humanos que somam mais de 38 000 mortos nos últimos 25 anos⁷ mais as doenças provenientes de sedentarismo, da poluição e a ocupação hegemónica do espaço público. Considerando os fatores indiretos do automóvel na economia portuguesa, não estranha que uma boa fatia do resgate da *Troika* a Portugal seja orientada para pagar os efeitos da nossa dependência no automóvel, somos o país com mais quilómetros de autoestrada em relação ao PIB *per capita* na Europa, e o 2º no mundo.⁸

No caso mais concreto do bolso das famílias portuguesas, podemos considerar um valor quase sempre acima dos de 280€ por mês para cada carro⁹ (podendo chegar aos 600€) discriminado da seguinte forma:

▪ Valor do carro dividido pela duração ao serviço da família, (p.ex. 18.000€ e 10 anos de uso):	150€/mês
▪ Combustível (p.ex. 1 depósito e meio de gasóleo por mês):	90€/mês
▪ Seguros (p.ex. 180€/ano)	15€/mês
▪ Mecânico, manutenção, pneus e inspeção (p. ex. 300€/ano)	25€/mês

Para fazer uma conta mais detalhada existem excelentes calculadoras *online* onde podemos verificar estas contas considerando todos os variáveis, como a seguinte ferramenta disponível na internet “Quanto custa sustentar um automóvel?": <http://www.autocustos.com>

Poupar com o carro – atenuantes possíveis

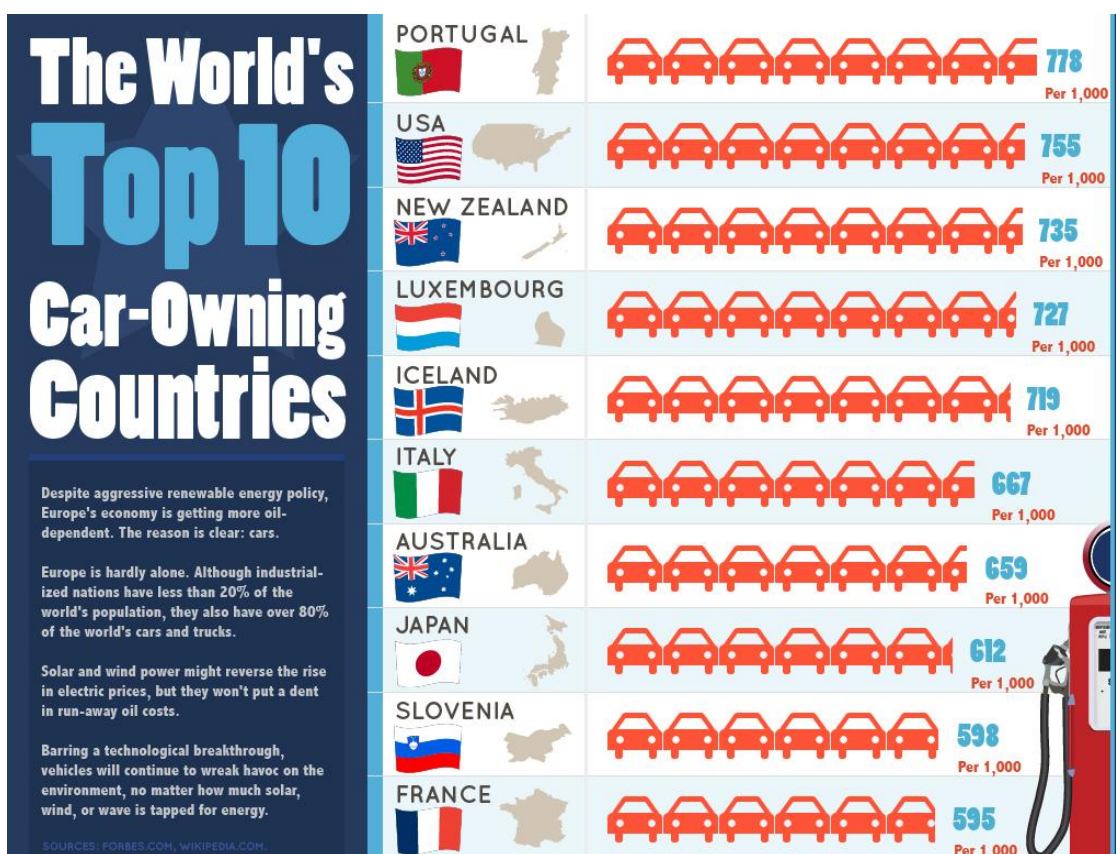
Quem pretende mesmo poupar nas deslocações, a melhor opção é mesmo evitar o carro, ou pelo menos reduzir o seu uso drasticamente. Para quem opta pelo carro ainda é possível obter alguma poupança, começando por reduzir o seu uso ao mínimo essencial e conduzir de modo económico, para fazer render o combustível pelo maior período de tempo, através de técnicas de *hypermiling* (condução económica e ecológica) disponíveis através do IMTT¹⁰ e outros *sites* (www.ecoconducao.com por exemplo). Geralmente, estas técnicas procuram manter as RPM do motor baixas e constantes através de uma condução mais segura e racional; evitar acelerar, não fazer travagens bruscas, manter velocidades de 30km/h-40km/h em meios urbanos para diminuir a necessidade de parar e arrancar, 70-90km/h em estradas nacionais, vias rápidas e autoestradas, levar o mínimo indispensável de carga e peso adicional no carro para torna-lo mais leve, planear o percurso e evitar usar o ar condicionado, bem como uma série de outras medidas que podem representar uma redução de consumo que pode chegar aos 40% de

poupança de combustível quando comparado com os consumos associados à condução rápida habitual a muitos portugueses.

Outra técnica interessante é o *car sharing* (i.e. partilha de carro) para quando ainda há espaço vazio no carro, partilhando o uso deste com vizinhos, amigos, colegas da escola ou trabalho, e otimizando assim o uso do carro. Existem diversos programas de *car share* em Portugal como o MOB Carsharing da EMEL em Lisboa ou o Citizenn da TRANSDEV no Porto.

O Paradoxo

Entretanto, o paradoxo é que apesar de muitas famílias portuguesas preferirem o automóvel como meio de transporte, esta é a forma mais cara, poluente e que mais contribui para tornar o ambiente urbano inseguro para as famílias, e em especial para as crianças, adolescentes e idosos. O contraste fica mais evidente quando comparamos com os países mais ricos do resto da Europa ocidental, ou muitas cidades de países – mesmo os altamente motorizados como são os E.U.A., Canadá, Austrália ou Japão -. Através de uma análise financeira considerando os custos diretos acima calculados e os restantes fatores indiretos, não demora muito em revelar o óbvio, quanto mais nós investimos no carro como meio de transporte, mais afundamos as contas das famílias e a capacidade económica do país.



Os Transportes Públicos

Uma análise apressada do custo dos passes na grande Lisboa ou grande Porto revela que devido às elevadas tarifas dos passes, sem diferenciação entre adolescentes e adultos por exemplo, muitas vezes a opção do carro torna-se aparentemente a mais económica e prática, em especial para as famílias numerosas com 3 filhos ou mais, o que parece reforçar a ideia que não existem alternativas ao carro.

Entretanto uma análise de custo revela que apesar dos recentes aumentos, os transportes públicos são uma opção interessante a analisar e muitas vezes ficam muito mais baratos do que ter carro. Voltando ao exemplo de 280€/mês para ter, manter e operar um carro, e sem incluir portagens, estacionamento, multas ou grandes arranjos, ou que nos limitámos ao consumo de um depósito e meio num mês (900 - 1300 kms em meio urbano e suburbano), verificamos que uma família sem descontos de ação social composta por pai, mãe e 4 crianças – onde 2 têm menos de 12 anos e 2 têm mais - consegue mobilidade ilimitada em toda a rede de transportes públicos numa parte substancial da área metropolitana do Porto com uma poupança de pelo menos 540€ por ano e com acesso a praticamente toda a área metropolitana, no caso de Lisboa é possível obter uma poupança de 962,50€ por ano dentro da cidade de Lisboa e alguns bairros limítrofes importantes como Algés, Cruz-Quebrada/Dafundo, Miraflores, Linda-a-Velha, Alfragide, Damaia, Odivelas, Prior Velho, Portela e Moscavide.¹¹

Lisboa: passe mensal Navegante Urbano (valor máximo de 192,50€/mês toda a família, considerando 4 passes adulto (a partir dos 12 anos) e 2 passes com perfil criança, até aos 12 anos). Com assinaturas de escola este valor será ainda mais baixo para crianças com menos de 12 anos. Se todos os filhos têm mais de 12 anos o valor sobe para 210€/mês.

*inclui uso ilimitado de todos os operadores na cidade de Lisboa e nas redes da Carris e Metro de Lisboa e alguns bairros limítrofes como Algés, Miraflores, Senhor Roubado, Pontinha e Moscavide.

Porto e área metropolitana: passe mensal Andante Intermodal Z4 (235€/mês toda a família de 6)

inclui uso ilimitado de todos os operadores em 4 zonas contíguas, abrangendo quase toda a área metropolitana do Porto.

Como economizar a sério

Andar a pé

Considerando distâncias inferiores a 2 km a maneira mais óbvia de economizar é deixar o carro em casa e ir a pé. Uma criança de 10 anos anda facilmente a 5km/h o que permite deslocções de 2km em menos de 30 minutos, adolescentes e adultos saudáveis serão ainda mais rápidos nas suas deslocções a pé. O valor limite indicativo para andar a pé em conforto para a maioria das idades e condições físicas é 800m.¹²

Andar a pé é uma opção prática e saudável para as deslocções pendulares casa-trabalho-casa ou casa-escola-casa, entretanto a distância limite praticável para idosos ou crianças pequenas - entre os 800m e os 2km - é restritiva considerando a dispersão geográfica de atividades nas grandes cidades e áreas metropolitanas. Esta limitação pode ser resolvida sem ter que recorrer ao automóvel com um passe de transportes públicos só para o pai ou mãe depois de deixar as crianças na escola, caso esta se situe próximo de casa por exemplo.



Mobilidade de Bicicleta

Se considerarmos deslocções até 8 e 10km em meios urbanos e suburbanos na maioria das vezes a opção mais económica e prática é a bicicleta. É um meio de transporte que permite uma autonomia

notável e assegura velocidades equivalentes ou mais rápidas do que o automóvel no meio urbano; um adolescente ou adulto saudável circula entre os 15 e 22km/h de bicicleta, e alcança 8 km em menos de 30 minutos sem suar e sem necessitar de procurar um lugar de estacionamento. Esta autonomia e velocidade podem ser complementadas com as boas práticas da rede de transportes públicos nacional, que permite o transporte de bicicletas (i.e. deslocações multimodais) sem limite de horário ou acréscimo de custo em todos os comboios urbanos e regionais da CP e todo o serviço da Fertagus, as 6 carreiras Bike Bus da Carris em Lisboa e os barcos da Transtejo para mencionar alguns.

Considerando o custo de deslocações de bicicleta, e a compra de uma bicicleta que por 220€, equipada com luzes e grelha de carga, e que assegure boas características, com desempenho e duração de 15 anos de vida útil com uso intenso, por exemplo, o valor de cada bicicleta será de 1,33€/mês para cada membro da família, portanto 7,98€ mês para uma família de 6.



Mobilidade Multimodal

No caso de deslocações superiores a 8km, a opção multimodal pode ser a mais adequada, comprando passes mais baratos como o Navegante em Lisboa ou o Andante no Porto e levar a bicicleta nos comboios ou no *bike-bus* sem acréscimo da tarifa, como são a carreira 723 entre Algés e o Desterro passando pelo Restelo, Amoreiras e Marques de Pombal, ou a carreira 708 entre o Martim Moniz e o Parque das Nações, passando pelo Areeiro e Av. Estados Unidos da América.

Para quem vive próximo de uma linha de comboio urbana, como as linhas de Sintra, Cascais, Azambuja ou Setúbal na grande Lisboa, ou as linhas de Aveiro, Braga, Guimarães ou Caíde/Vizela no grande Porto, a opção multimodal - comprar assinaturas mensais de comboio para cobrir as distâncias maiores até aos centros urbanos e utilizar a bicicleta até à estação e desta até ao destino - são uma excelente solução, reduzindo ainda mais o custo e permitindo uma cobertura da área metropolitana sem ter que recorrer ao carro.



Inicialmente estes percursos podem parecer impossíveis de fazer de bicicleta para muitos, mas um passeio em família - durante um feriado ou fim-de-semana - para testar o caminho quando há menos tráfego automóvel pode revelar-se bem mais fácil e rápido do se pensa. Alguns pontos mais complicados, como por exemplo partes da Estrada Marginal no percurso Oeiras – Algés, poderão obrigar ao uso do passeio para os menos experientes, ou de modo excepcional. Outros locais aparentemente complicadíssimos como são o Marques de Pombal ou a Av. da Liberdade em Lisboa, acabam por ser bem mais fáceis e transitáveis de bicicleta do que parecem à primeira vista, pelo menos para um adulto.

A participação em eventos livres onde só é preciso aparecer como são a Massa Crítica¹³, que ocorre na última sexta-feira de cada mês em 13 cidades e vilas de Portugal – bem como em dezenas de cidades por todo o mundo - são igualmente excelentes pontos de partida e partilha de conhecimentos com outros ciclistas de todas as idades. Em Lisboa a concentração que parte do Marques de Pombal às 19h00 costuma aglomerar centenas de ciclistas de todas as idades, mesmo quando há mau tempo. Existem excelentes iniciativas, programas, atividades e partilha de informação para apoiar quem usa ou pretende usar a bicicleta como meio de mobilidade em Portugal, através da MUBi – Associação para a Mobilidade Urbana em Bicicleta (mubi.pt) que é livre e aberto a todos, ou associações pagas como são a FPCUB – Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores da Bicicleta (www.fpcub.pt) com seguro e assistência jurídica para os membros e um calendário de eventos e delegações por todo o país.

Conclusão

Os modos de deslocação a pé e de bicicleta – chamados os *modos ativos* - além de permitirem notáveis poupanças de dinheiro e contribuírem para cidades mais agradáveis e um país mais sustentável em termos ambientais e económicos, são opções saudáveis e mais enriquecedoras para todos, permitindo que as pessoas interajam mais humanamente com o próximo, e com o meio urbano onde vivem, assegurando uma maior consciência do mundo que os rodeia. Vários estudos efetuados sobre as deslocações diárias para a escola - comparando crianças que andam a pé ou deslocam-se de bicicleta vs. crianças que se deslocam de carro - revelam tendências perturbadoras no desenvolvimento da população carro-dependente, com diversos estudos a apontar para menos obesidade, um melhor desenvolvimento do Q.I. e melhor rendimento e aprendizagem na população escolar que se desloca a pé ou de bicicleta.¹⁴ Com toda a preocupação que temos pelo bem dos nossos filhos e do seu futuro, uma educação com valores, e conscientes do mundo que vão herdar, todo o assunto da mobilidade da família dá que pensar e agir.

Fontes

- 1 – PORDATA. Previsão para 2012 de 12,4% do orçamento das famílias é despesa em transportes. 2012.12.12
[http://www.pordata.pt/Portugal/Despesas+de+consumo+final+no+total+do+rendimento+disponivel+das+familias+total+e+por+tipo+de+bens+e+servicos+\(percentagem\)-767](http://www.pordata.pt/Portugal/Despesas+de+consumo+final+no+total+do+rendimento+disponivel+das+familias+total+e+por+tipo+de+bens+e+servicos+(percentagem)-767)
- 2 – DINHEIRO DIGITAL. VIMECA Abandona Sistema de Passes Intermodais. 2013.02.13.
http://dinheirodigital.sapo.pt/news.asp?id_news=194857
- 3 – William Pentland. *The World's Top Car Owning Countries*. FORBES. 2008.07.30 [Valores OCDE 2006]
http://www.forbes.com/2008/07/30/energy-europe-automobiles-biz-energy-cx_wp_0730cars.html
- 4 – EUROSTAT 2011.
- 5 - Estatísticas do Sector Automóvel – Edição de 2010 Quadro nº 58
<http://www.autoinforma.pt/estatisticas/estatisticas.html?MIT=36458>
- 6 - João Bernardino. Cálculo de importações no transporte rodoviário 2003-2012. MUBI. [Valores PORDATA, INE]
- 7 – ANSR – Dados de Sinistralidade. [Soma das tabelas dos anos de 1987 a 2012]. <http://www.ansr.pt/Default.aspx?tabid=402>
- 8 - Estudo do Prof. Avelino Jesus, ISG – Instituto Superior de Gestão sobre a relação da rede rodoviária e o PIB per capita, coloca Portugal como o segundo país com mais quilómetros (8,3 km) por mil milhões de dólares de PIB.
- 9 – João Pimentel Ferreira. ACP Declaro que não sou Sócio. VERA VERITAS. 2012.03.21.
<http://www.veraveritas.eu/2012/03/acp-declaro-que-nao-sou-socio.html>
- 10 - IMTT - Condução Económica e Ecológica. 2011.
http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/EnsinoConducao/ManuaisEnsinoConducao/Documents/Fichas/FT_ConducaoEconomicaeEcologica.pdf
- 11 - Tarifas na grande Lisboa e grande Porto:
Transportes de Lisboa (Carris e Metro): www.carris.pt/fotos/editor2/desdobavel_tarifas-site.pdf
STCP: www.stcp.pt/pt/gca/index.php?id=129
- 12 – Cândido Malta Campos Filho. REINVENTE O SEU BAIRRO. Editora 34,São Paulo. 2003. (p. 36)
- 13 – Cidades e vilas portuguesas onde existe Massa Crítica: Almada, Aveiro, Barcelos, Barreiro, Beja, Braga, Coimbra, Guimarães, Lisboa, Porto, Santa Iria da Azoia, Seixal e Vila Nova de Famalicão. <http://www.massacriticapt.net/>
- 14 - *The Relationship between Physical Activity, Weight, and Academic Achievement*. Diversos estudos efetuados pela *Safe Routes to School National Partnership* (E.U.A) publicados entre 1997 e 2013.
<http://www.saferoutespartnership.org/resourcecenter/research/the-relationship-between-physical-activity-weight-and-academic-achievement>

Imagens

- Robert Doisneaux. *La Meute*. Paris, 1969.
- Which Countries Own the Most Cars?* DriveSteady, 2011.
- That Guy Benz. *The 13th Amendment*. Youtube, 2011.
- Bala Nallama. *City of Bicycles*. Amsterdão, 2005
- Dekoster e Schollaert. *Cycling – The Way Ahead for Towns and Cities*. Comissão Europeia, 2000.

Agradecimentos

João Bernardino

João Pimentel Ferreira