

“O carro particular é, simplesmente, um desperdício de tempo”

Agente aduaneiro, actor de sucesso, vereador na câmara municipal de Copenhaga e, agora, na condição de director da Federação Dinamarquesa de Ciclistas, uma das maiores vozes na promoção da bicicleta enquanto meio de transporte. É o que acontece a quem tem “um nível muito elevado de curiosidade” e se “aborrece” com facilidade. Klaus Bondam esteve em Lisboa, por ocasião da Semana Europeia da Mobilidade e a *Smart Cities* não perdeu a oportunidade de ouvir, em exclusivo, a sua visão para a mobilidade nas cidades do futuro.

FREDERICO RAPOSO/FILIPA CARDOSO

De agente aduaneiro a actor. E agora é CEO da Federação Dinamarquesa de Ciclistas. Como é que isto aconteceu?

[Risos] Seria errado dizer que é pura coincidência, porque não é. É um nível muito elevado de curiosidade e de alguém que se aborrece muito rapidamente, combinado com o facto de sempre ter gostado de andar de bicicleta. Sou um rapaz do campo, cresci numa quinta. Éramos cinco irmãos, eu era o mais novo. Os meus pais não tinham tempo para nos levar de carro a todos os sítios, portanto, se precisava de ir até à vila para ir à piscina ou até outras vilas jogar badminton ou visitar amigos, tinha de me pôr na bicicleta. E sempre fui uma criança grande. Era um atleta terrível, odiava futebol e todas essas coisas, mas, na minha bicicleta, era imbatível. Portanto, essa é a razão. Para mim, está tudo relacionado com comunicação e interacção. Foi por isso que fui actor e gostei de o ser, porque se trata de sonhar com outro futuro, novas visões, criar ambientes em que as pessoas gostem de estar. Para mim, ciclismo é uma espécie do mesmo. Nas ciclovias, tenho as mais fantásticas conversas com pessoas, às vezes namorisco com outras, sorrio para elas... Sou atingido por várias impressões que não tenho no meu carro. É disso que gosto no ciclismo.

Quem é que está a liderar a mudança de paradigma na mobilidade urbana?

Depende. Difere de país para país. Na Dinamarca, há um forte entendimento cultural do ciclismo. Há muitas pessoas que se vêem enquanto ciclistas, daí que este seja uma parte muito integral da mobilidade, muito embora tenhamos exactamente os mesmos conflitos que vocês têm. Sendo um político, ajuda sempre quando existe um grupo grande, e sentes que, quando falas, não estás a falar para duas pessoas

ali no canto, mas estás, de facto, a falar para muita gente. É isso que faz de um assunto um tema político. No contexto português, sugeriria que começassem por ter um diálogo político sobre isso, porque têm uma cidade com muitos carros. Usam muito espaço para carros que estão apenas estacionados. Têm grandes problemas com a congestão, pessoas que ficam presas [no trânsito] e, depois, têm esta mentalidade de ‘Somos uma cidade cheia de colinas, portanto ninguém pode usar a bicicleta’. Isto não é, simplesmente, verdade. [O caminho] É perceber que [aqui] há muitas pessoas que vivem e trabalham perto umas das outras, portanto poderia resultar se lhes mostrassem a alternativa e se tornassem essa alternativa segura. A cidade tem muita análise e pouco trabalho para fazer para perceber onde é que podemos melhorar as coisas e de que ferramentas precisamos. Uma coisa é infra-estrutura e outra é trabalhar com campanhas, com material educativo, etc.

Como avalia a infra-estrutura existente em Lisboa?

É muito diferente... Vi um troço vermelho aqui perto e não me parece que isso seja muito bom. Quer dizer, não está mal, mas é um pouco estreito e há ciclistas nas duas direcções e, de repente, há empedrado no meio, e é um pouco assim. Mas também vi, numa das principais avenidas, [uma ciclovias] perfeitamente segregada. Com passeio, ciclovias, carros estacionados e carros em andamento. Segregação por lancil adequada. Fantástico! É mesmo essa a melhor maneira de o fazer. Também já observei bastante na zona do porto, ao pé do rio. É muito agradável, muito recreativo.

Muitos dos activistas pela utilização da bicicleta apontam isso como um factor negativo. O facto de muita da infra-es-

trutura estar orientada para o lazer e não para uma utilização utilitária.

Sim, mas há aqui dois pontos. Um é que precisam de certificar-se de que [a infra-estrutura] está bem ligada. Em segundo lugar, têm de tornar a infra-estrutura reconhecível, pelo que não faz sentido fazerem troços vermelhos aqui...

Alguns a vermelho, outros a verde...

Isso confunde as pessoas. Vocês têm de fazer algo em que saibam: ‘Ah, aquilo é uma ciclovias e tenho quase a certeza de que faz a ligação a alguma coisa’. Portanto, penso que Lisboa tem muito trabalho a fazer aí.

E é preciso tirar espaço aos carros?

Essa é uma questão com muita piada. Se precisamos de tirar espaço aos carros? Em primeiro lugar, temos de nos lembrar de que, numa cidade que tem mil anos, houve um tempo em que o carro ocupou muito espaço na cidade. Então, talvez devamos reflectir sobre se é, de facto, justo. Sabemos que a maioria dos veículos particulares são inutilizados 96% do dia. Investir em algo que não se utiliza 96% do tempo é, provavelmente, um dos piores investimentos que se pode fazer. Então, temos mesmo de trabalhar em novos sistemas, em *carpooling*, em todo este tipo de coisas. Para mim, esta não é uma questão de tirar... Temos de priorizar o espaço. Esta é, na verdade, a expressão que gosto de usar. Temos de priorizar o espaço, vendo que, se queremos mais ciclistas, temos de lhes dar prioridade. Exactamente da mesma forma que fizemos, quando, há 50 anos, demos prioridade aos carros. Temos apenas de repriorizar.

Como é que se tira espaço aos carros, para dar prioridade a outros meios?

Bem, a reacção é sempre dura, mas

é por isso mesmo que os políticos são eleitos, porque queremos políticos com visão e é assim que a política funciona da melhor maneira. Se temos políticos que têm uma visão que partilhamos, votamos neles e queremos que tornem essa visão realidade. Vai haver pessoas zangadas, que não concordam? Sim, mas isso é a vida urbana. Queremos coisas diferentes no desenvolvimento e, depois, há uma maioria que decide. Claro que precisamos de entender como é que a minoria convive e se ainda tem espaço. E percebo que em Portugal isso seja difícil, porque há muitos condutores, pelo que é um pouco como a vara e a cenoura. Podemos usar a vara de uma forma muito dura e tirar toda a propriedade, [ou] podemos usar a cenoura, dizendo ‘Gostávamos de vos oferecer algumas alternativas e sugerimos que experimentem estas alternativas, que achamos que são uma excelente ideia’. E por aí fora.

Falta democracia à distribuição do espaço público em Lisboa?

Não necessariamente. Mas usam demasiado espaço para estacionamento automóvel. Lisboa tem ruas muito bonitas. Não tenho uma visão abrangente, mas vejo que trazem carros para muitas ruas onde eu pensaria ‘Talvez conseguíssemos encontrar algo diferente ali’, como a bicicleta eléctrica.

Copenhaga, como Amesterdão, já encontrou a receita perfeita para a mobilidade sustentável? Agora é apenas uma questão de aplicar essa receita à nossa realidade?

É. Acima de tudo, é uma questão de dar continuidade ao que já começaram [aqui] e também de perceber que demora anos. Posso contar uma anedota que uso com bastante frequência. Visitei a China e Pequim várias





“O engraçado é que implementar infra-estrutura para bicicletas é uma abordagem de cidade inteligente extremamente low tech e é um fruto muito fácil de colher”.

vezes, e quando conheço jovens chineses e lhes digo que em 1989 percorri de bicicleta a praça Tiananmen numa ciclovia de oito vias, eles ficam [boquiabertos]... E, nessa altura, lembro-me de aquela ser a coisa mais incrível que já tinha visto. Tanto espaço para ciclistas! Hoje, desapareceu por completo. É uma cidade completamente cheia de carros. O ponto é: demoras 25 anos a ir em todas estas direcções. É por isso que o que importa são as escolhas que fazes e o diálogo que tens com os teus cidadãos. É importante ter um diálogo público sobre o tipo de desenvolvimento que queremos.

E o que é que Copenhaga tem que Lisboa não tem?

Lisboa tem desafios com as colinas, com o calor.

Mas não temos tempestades de neve, como na Dinamarca. E mesmo nessas circunstâncias, as pessoas pedalam. Como é que se promovem estes hábitos?

O mais importante é olhar para a liga-

ção [da infra-estrutura], assegurar que o tráfego está bem ligado, que [é possível] ir de bicicleta desde o bairro até à paragem de autocarro, ou à estação de metro ou comboio, e estacionar a bicicleta lá e ir de comboio, de transporte público. Mas eu vejo – e isto é só a minha visão – que, em muitos lugares, os autocarros ficam presos no trânsito e isso não torna o sistema fidedigno. Como podemos certificar-nos de que os autocarros conseguem passar? Reduzindo o tráfego automóvel. E essa é a vara. Mas [também] têm de trabalhar com a alternativa.

Portanto, deve aplicar-se uma dieta rodoviária. E a infra-estrutura ciclável, deve ser partilhada ou segregada?

A segregação é, definitivamente, o caminho a seguir. Porque cria um ambiente que é seguro. Até para pessoas idosas, para famílias a andar de bicicleta com crianças, crianças a andar de bicicleta sozinhas. Essa é a abordagem dinamarquesa. Então, é tudo segregação, segregação, segregação. Os holandeses são muito melhores em

[infra-estrutura] partilhada, é a cultura deles. Sou meio holandês e entendo isso. É também uma [questão de] mentalidade. Nós [dinamarqueses] somos um povo bastante conformado, no sentido em que gostamos da sensação de ‘Ok, alguém me disse que tenho de ir aqui, então ando aqui, não ando em mais lado nenhum’, enquanto [os portugueses] provavelmente têm uma abordagem mais característica do Sul da Europa. Mas acredito na segregação.

Mas a bicicleta não é para todos.

Não é para todos, e penso que isso é o mais importante: garantir que [se] fazem coisas para todos.

Qual é o futuro da mobilidade sustentável?

O futuro da mobilidade sustentável é uma atenção muito maior à mobilidade partilhada. Carros partilhados, bicicletas partilhadas, uma rede de transportes mais bem ligada, mais sensibilização para a utilização de bicicletas e para o andar a pé, em dis-

tâncias mais curtas, e um grau mais elevado [de utilização] de bicicletas eléctricas. Acho que vamos assistir a isso. Também vamos assistir a alguns meios de transporte sobre os quais não sabemos nada ainda. Monociclos, monociclos eléctricos, skates eléctricos, coisas assim. Já o carro particular é uma coisa do passado, é simplesmente um desperdício de tempo. Pode ser extremamente confortável, mas é um desperdício de tempo andar a conduzir às voltas à procura de um lugar de estacionamento, é um desperdício de tempo ficar sentado numa fila de trânsito. É tão simples quanto isso.

Qual é que deve ser o papel do carro na cidade?

Bem, o carro é excelente para o campo, é excelente para andar em auto-estradas, porque elas são construídas precisamente para isso. Mesmo os carros autónomos são fantásticos para isso. Mas onde queremos pessoas a viver e a interagir umas com as outras, o carro não contribui muito.

O que é que é preciso fazer, de um modo geral?

[É preciso] Influenciar os sistemas e as instituições europeias em relação à forma como trabalhamos isto, fazer as pessoas perceber que há várias escolhas que podemos fazer enquanto indivíduos na sociedade, em relação ao tipo de mobilidade que escolhemos. A nossa sociedade está a lutar bastante com problemas de congestionamento, com doenças ligadas ao estilo de vida, com a qualidade do ar, e isto é um bocado do mesmo. A coisa mais fantástica sobre o ser humano, ou sobre a Humanidade, é que sempre fizemos coisas em que, depois, dizemos ‘Ah, se calhar aquilo não foi assim tão boa ideia’. Então, podemos arranjar uma solução. Essa é uma coisa fantástica, sou muito optimista em relação a isto. Também podemos solucionar [o facto de ter] demasiados carros na cidade. Soluciona-se, simplesmente. Mas requer vontade política. E o mesmo se passa com a democracia e o estabelecimento da democracia. São necessárias grandes lutas para lá chegar e para a fazer funcionar, mas é

possível, se realmente se quiser fazer. E o fantástico das cidades é que, desde os romanos, sempre foram capazes de criar um ambiente em que discutimos estas coisas. Não é novidade nenhuma que estejamos a ter este tipo de discussões. Elas prolongam-se e prolongam-se, e isso é bom. Que desenvolvamos e que mudemos, e que entendamos que a cidade é orgânica. E o meu ponto é sempre o de que fomos um bocadinho longe de mais com os carros. Temos de voltar atrás um bocado. É isso.

A promoção da utilização da bicicleta nas cidades é inteligência urbana?

Quando falamos de cidades inteligentes, muitas vezes falamos sobre tecnologias e tecnologias que temos de implementar. O engraçado é que implementar infra-estrutura para bicicletas é uma abordagem de cidade inteligente extremamente *low tech* e é um fruto muito fácil de colher. E, como já ouvi alguém dizer, é um fruto tão fácil de colher que alguns políticos não o conseguem ver quando passam por ele nos seus carros. **sc**