



*Paula Teles*

“OS PAÍSES  
EUROPEUS  
JÁ VÃO QUASE  
NA TERCEIRA  
GERAÇÃO  
DE PLANOS  
DE MOBILIDADE  
URBANA  
SUSTENTÁVEL  
E NÓS AINDA  
NÃO TEMOS  
A PRIMEIRA”

Texto: Cláudia Pinto



ID: 97511260

28-02-2022



*Paula Teles é um dos rostos mais conhecidos na defesa da mobilidade urbana inclusiva e sustentável. A engenheira civil na área do Planeamento do Território há muito que defende a eliminação de barreiras arquitetónicas e urbanísticas considerando que a mobilidade tem de ser sinónimo de liberdade. Sente que as cidades não estão desenhadas para todos, com um planeamento adequado e um trabalho multidisciplinar e crítica “medidas avulso” para justificar fundos comunitários.*



**Já era uma pessoa interessada pelo tema da mobilidade, mas foi com o nascimento da filha Marta que percebeu as mudanças necessárias às cidades. Quer resgatar essa história?**

Eu tirei um curso de engenharia civil na área de Planeamento do Território porque sempre gostei e tive muita curiosidade em perceber a organização das cidades e o desenho do espaço público. Na realidade, não havia nenhuma especialidade em engenharia civil que fosse concreta de espaço público. Aquela que remetia mais para essas preocupações era o ordenamento do território que é quem pensa, quem desenha e quem planeia.

Ao seguir essa área, tive várias disciplinas de transportes e de mobilidade. Na altura, chamava-se de trânsito, de dimensionamento de equipamentos de utilização pública e tudo o que está na ótica do pensamento e da importância do espaço enquanto plataforma coletiva. Nunca pensei em outra coisa que não fosse “desenhar” para “pessoas normais”, ou seja, médias em altura, estatura e saúde média. Diria que pensava o meu trabalho para pessoas com uma média de 37 anos. A verdade é que quando fui mãe, há 25 anos, percebi pela primeira vez que o meu trabalho de engenheira civil não estava a corresponder àquela que era a minha necessidade, o que é algo estranhíssimo porque tive mais de dez anos a trabalhar na Câmara Municipal de Matosinhos (CMM).

**Começava a sentir uma certa agitação sobre a problemática da inclusão na cidade?**

Era funcionária da Câmara e percebi que todos os dias poderia melhorar a cidade em que trabalhava. Exercer a minha profissão de engenheira na área de trânsito – era assim que se chamava – permitia tornar os percursos mais acessíveis, melhorar os passeios, limpar as barreiras arquitetónicas, colocar os sinais fora do canal de deslocação dos peões, nomeadamente, na perspetiva de uma mãe que queria andar pela cidade, apanhar ar, ir às compras, estar numa esplanada e fazer o percurso com um carrinho de bebé.

Essa preocupação fez com que eu me debruçasse sobre esse assunto e estudasse mais. Fiz um mestrado nessa área e pouco depois, pedi uma licença sem vencimento, criei fundei a minha empresa MPT [Mobilidade e Planeamento do Território, com sede no Porto, criada em 2004], comecei a trabalhar pelo país inteiro com esta preocupação de desenhar a cidade para todos, pessoas dos zero aos 100 anos. As crianças têm muitas barreiras que lhes provocam insegurança, enfrentam pe-

rigos diversos e, depois, podemos ter de andar na cidade com compras ou simplesmente ter limitações físicas devido a um acidente, sermos pessoas idosas ou mesmo deficientes. A partir daí, é uma janela que se abre e em que decido que tenho de replicar para o país aquilo que já fazia na CMM desde que fui mãe.

**Sentia que esta matéria estava a ser negligenciada no país?**

Sim. Era um problema nacional. Nesse contexto, depois de sair com a licença sem vencimento, com a criação da minha empresa, a aprendizagem adquirida nas viagens que realizei e nas discussões em que participei e o crescimento no conhecimento em matéria de mobilidade, tinha cada vez mais a confirmação de que este tema não era do trânsito nem do arquiteto nem dos geógrafos, era um tema de mobilidade urbana em contexto de ordenamento da cidade que exigia equipas multidisciplinares.

Acima de tudo, era preciso fazer pressão com os governos para que as coisas mudassem. Era preciso fazer legislação, “empurrar” os alunos nas universidades a aprender esta matéria e incutir-lhes novos pensamentos, era necessário dar formação nas câmaras municipais e aos técnicos para instituir uma mudança completa de paradigma.

Acabo depois por aceitar ser vereadora da Câmara Municipal de Penafiel (CMP) [entre 2009 e 2013] porque quando somos muito técnicos e lutamos muito por uma causa, ficamos um pouco conotados a uma ideia de “fanatismo” e de defensores de aspetos que são quase impossíveis de colocar na prática. Quando tive um convite para assessorar o presidente da CMP, Alberto Santos – do qual tinha sido adjunta – durante um mandato, percebi que teria a oportunidade de implementar tudo o que tinha planeado e realizado de projetos para mostrar que era possível estudar uma cidade através da mobilidade e que a mobilidade pode ser apenas o início de uma mudança enorme.

A mobilidade tem uma expressão muito forte e estrutural na cidade e vem revolucionar todo o seu desenho com a ajuda dos outros colegas do urbanismo. A partir daí pode dar-se um desenlace no sentido de ter uma cidade, uma vila e um território com muito mais qualidade de vida e mais amigável.

**Em algumas entrevistas que deu aborda a questão da falta de coragem dos autarcas. Estar do outro lado ajudou-a a entender melhor algumas decisões políticas?**



Sinto que dei um impulso em Penafiel que ainda hoje é uma cidade que tem uma marca ligada à mobilidade. As pessoas que vivem em Penafiel reconhecem que esta é hoje uma cidade para todos. Existem carrinhos de bebé na rua, é frequente ver famílias a passear e pessoas em cadeiras de rodas e até cegos que saíram da zona metropolitana do Porto e que foram viver para Penafiel porque consideram que conseguem ter uma vida muito melhor e mais acessível nessa cidade. É impressionante.

Simultaneamente, o comércio despoletou, a cidade tem um comércio tradicional com marcas na rua, mas houve muito trabalho que teve de ser feito em conjunto. A Câmara Municipal não permitiu centros comerciais nem apostou nos shoppings com toda a vantagem populista que teria porque as pessoas gostam destes espaços. É uma cidade com vida, não é uma cidade-dormitório.

Este exemplo do que se conseguiu em Penafiel foi um exercício pioneiro em Portugal nestas matérias. Trabalho hoje com presidentes das Câmaras Municipais que perceberam que Penafiel deu a volta e conseguiu mudar aspetos simples que permitiram ser uma cidade mais integrada, em que o carro anda por todo o lado, mas que, em muitos sítios, é o peão que tem prioridade.

Os carros passaram a estar mais em estacionamentos públicos do que circularem durante imenso tempo até encontrarem um lugar para estacionar na superfície com o gasto de gasolina e os impactos de dióxido de carbono que isso tinha na atmosfera. Existem hoje políticas de estacionamento que beneficiam quem lá mora, quem trabalha e quem tem comércio, como por exemplo, os comerciantes a fazerem parcerias para terem estacionamento gratuitos nas primeiras horas e para poderem levar as compras aos parques que é algo que também precisamos muito ao nível de logística.

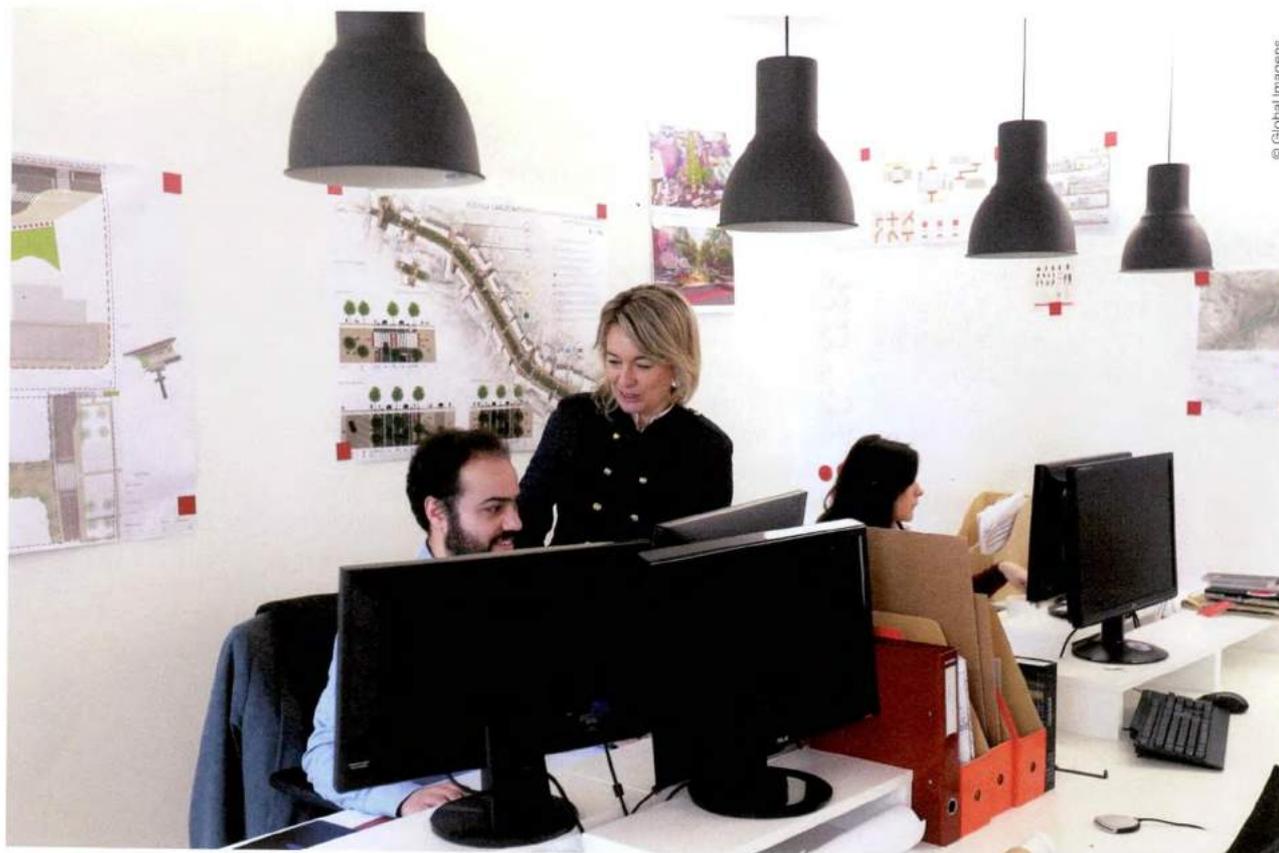
O que aprecio muito é o facto de passarmos a ter pessoas na cidade. As Câmaras Municipais têm a obrigação de planear a mobilidade antes de começarem a implementar medidas. Se não forem planeadas, são medidas avulso. A mobilidade hoje é um sistema de soluções de deslocação, umas mais fixas e outras mais inteligentes. E chega também ao ponto de ser uma deslocação enquanto serviço (Uber e outras plataformas eletrónicas). O futuro é

amanhã, mas não estamos a ter autarcas com essa visão de que têm que primeiro planear as cidades na mobilidade com o ordenamento e o urbanismo. Tudo tem de ser desenvolvido de forma articulada e temos de ter cidades mais multifunções.

### Defende também a mobilidade como uma questão de saúde...

Todo o assunto da mobilidade é um tema de saúde pública. Sempre defendi essa ideia. Só quero chegar mais rapidamente aos sítios se isso me trouxer qualidade de vida e capacidade de parar, apanhar sol, poder ler, estar com amigos e familiares. Isso significa que tudo o que fazemos ao nível das cidades é um processo de ecossistemas muito grandes e muito complexos. E isso exige um trabalho mais sério e rigoroso. Enquanto os políticos e os técnicos não se sentarem à mesa e não trabalharem o planeamento da cidade de forma metódica com princípio, meio e fim, não vamos conseguir chegar aos objetivos, que passam por criar cidades com maior descarbonização (poluição) e maior perspetiva de humanização (ter a liberdade de viver com qualidade de vida) porque são esses dois fatores que vão diretamente atuar na nossa mente e, em seguida, no nosso estado de saúde. Somos o resultado da nossa saúde física e men-





© Global Imagens

tal e temos hoje relatórios e dados muito concretos que mostram a relação muito direta entre a mobilidade e a quantidade de dióxido de carbono que existe na atmosfera, depois de se verificar um boom de tráfego e as entradas diretas nos hospitais de pessoas com bronquite asmática, problemas pulmonares, stress, enxaquecas, AVC, até chegar ao Alzheimer e ao cancro.

É necessário fazer um trabalho muito minucioso com as diferentes áreas, desde políticos, a técnicos, a universidades, a associações, à sociedade civil, de forma paulatina, para que todas elas possam, de forma progressiva, perceber que temos de fazer alterações estruturais e que a mudança na mobilidade é uma atitude que vai ser obrigatória nos próximos tempos.

#### **O que falta para essa integração e trabalho em rede?**

Os políticos têm dificuldade em ouvir os técnicos, mas os técnicos também desistem muito facilmente das suas obrigações porque grande parte destas matérias já es-

tão quase todas legisladas politicamente. Os ciclos políticos são muito curtos, o que leva a medidas avulso. Este é um caminho que tem de ser integrado, as redes têm de se cruzar e a partir daí faz-se um calendário de medidas a implementar. A mobilidade urbana tem de trabalhar ao mesmo tempo em muitas áreas. E temos a certeza de que se esse exercício for feito vamos ter cidades com um futuro muito mais sustentável.

Entretanto, a 31 de dezembro de 2021 saiu a Lei de bases do Clima, que já remete para que, no prazo de dois anos, o Parlamento constitua a ordem de trabalhos que vai dar azo aos novos planos de mobilidade urbana sustentável. Todas as Câmaras Municipais vão ter de criar o seu plano. Somos dos únicos países da Europa que não tem planos de mobilidade nas autarquias. Os países europeus já vão quase na terceira geração de planos de mobilidade urbana sustentável e nós ainda não temos a primeira. Em Portugal, cada um pensa à sua maneira e anda-se a reboque dos fundos comunitários.



*“As Câmaras Municipais têm a obrigação de planear a mobilidade antes de começarem a implementar medidas. Se não forem planeadas, são medidas avulso”*

#### **Como avalia o impacto da pandemia na mobilidade?**

Quando a Covid-19 chegou, foi como uma espécie de revolução deste pensamento porque pela primeira vez conseguimos mostrar que o planeta tinha atingido o limite.

Ao fim de um ano, temos mais Câmaras Municipais a pedirem ajuda para planear as cidades em matéria de mobilidade. Estou muito admirada, mas foi algo positivo que a pandemia trouxe. As pessoas passaram a ficar mais em casa e a precisar mais de espaço público. Temos de resgatar espaço ao automóvel para poder caminhar, andar de bicicleta, criar pequenas áreas de proximidade nas casas, fazer exercício físico ao ar livre.

Quem estuda a matéria e quem sentiu na pele o problema de ficar refém numa casa ou numa rua entende que é preciso mudar. Temos de estar mais próximos do trabalho, mesmo que para isso seja preciso viver numa casa mais pequena. Temos de passar menos horas no trânsito, de fazer exercício físico, fazer compras na mercearia e apoiar o comércio local. Existe um conjunto de atitudes que foram vertidas com a perceção da Covid.

#### **O seu livro Estação também foi lançado em plena pandemia... Porque decidiu publicar a obra em julho do ano passado?**

Estação significa paragem entre muitos caminhos. Esta obra é um resumo dos vários caminhos que tenho trilhado nos últimos 25 anos em que está tudo dito para trás. É o único livro que não foi escrito de novo, mas que resulta de uma coletânea dos vários artigos que tinha escrito e as entrevistas que tinha feito. De forma direta ou in-

## Perfil Paula Teles

Nasceu em Alvarenga, Arouca, a 16 de maio de 1969. É engenheira civil na área de Planeamento do Território pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP), pós-graduada em Planeamento e Projeto do Ambiente Urbano, pela FEUP / Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto. Apresentou a tese de mestrado sobre os “Territórios (sociais) da mobilidade”.

Foi técnica superior na Câmara Municipal de Matosinhos durante dez anos com funções na Divisão de Trânsito e Mobilidade, na qual integrou a equipa do projeto europeu PROACCESS, entre 1994 e 1996.

Em 2004, constituiu a empresa mpt®, empresa de planeamento urbano e gestão de mobilidade, pioneira em Portugal em mobilidade urbana inclusiva, tornando-se consultora autárquica nesta área em dezenas de municípios.

Pontualmente, colabora com diversas entidades do governo português. Dez anos depois, com a designação de mpt Brasil, a empresa dá os primeiros passos na sua internacionalização. É coordenadora nacional da Rede de Cidades e Vilas com Mobilidade para Todos, projeto que criou e desenvolveu em colaboração com a APPLA desde 2003 e que contou com mais de 80 municípios.

Foi assistente convidada em várias universidades, com destaque para a Universidade de Aveiro e lecionou pontualmente no Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa e no Instituto Superior de Educação e Ciências, no mestrado em gestão autárquica. É docente convidada na UTAD na licenciatura e mestrado em Engenharia e Reabilitação e Acessibilidade Humanas, desde 2008, e investigadora num projeto de mobilidade em áreas urbanas.

Foi vereadora na Câmara Municipal de Penafiel, entre 2009 e 2013, e responsável pelos pelouros da mobilidade, regeneração urbana e imagem da cidade, planeamento estratégico e ordenamento do território.

É presidente e fundadora do Instituto de Cidades e Vilas com Mobilidade em Portugal, autora de livros, o mais recente intitulado “Estação – 25 anos de vida entre cidades” e publicado em julho de 2021, tendo apresentado centenas de palestras na última década sobre o tema mobilidade urbana e desenho de cidades em Portugal, Europa e Brasil.



ID: 97511260

28-02-2022

direta, reforço, em todos eles, a necessidade de que temos desta cidade mais amigável e com mais qualidade. Parece-me que finalmente se está a perceber a mensagem. Só para dar um exemplo, é a primeira vez que aparece num pacote de financiamento em Portugal para eliminar barreiras para que as pessoas idosas e pessoas com deficiência ou incapacidade consigam circular na rua.

**Nota-se em todas as suas entrevistas que fomenta muito o humanismo e faz questão de o reforçar. De onde surgiu esta vertente?**

Nasci numa casa em que o meu pai era presidente de junta e não tendo um ordenado referente a esse cargo – porque não existia nessa época e era quase um *hobbie*

– tinha que trabalhar à escala da aldeia para resolver problemas sociais. Eram pessoas que precisavam de habitação e não tinham casa, pessoas que precisavam de água, pessoas que precisavam de uma rua melhor e tinham lama... Eu cresci neste ambiente.

Esse lado muito social e esse trabalho a uma escala mais global, quando fui tirar engenharia civil porque queria construir e fazer obra, levou-me a procurar alternativas. Depois, quando percebi que eu própria, com um carrinho de bebé na rua, poderia mudar essa cultura e intervir de uma forma diferente no território, e ao pertencer a um projeto europeu que abordava a problemática da inclusão em matéria de pessoas com deficiência, chego à conclusão de que nunca tinha aprendido





a trabalhar e desenhar para pessoas diferentes. Foi aí que comecei a ter uma maior perceção de que o trabalho iria mais além do que o conceito clássico e tradicional da engenharia civil.

Hoje tenho de reconhecer que sou uma engenheira civil que faz pontes com todas as áreas e todos os outros conhecimentos. Isso deu-me uma vida muito mais feliz e a possibilidade de trabalhar a cidade à escala humana. Tudo o que fizemos para melhorar a mobilidade de uma pessoa contribui para uma cidade mais inclusiva.

O engenheiro cria obras e arte todos os dias e existe para resolver problemas permanentes da vida das pessoas. O meu trabalho é o espaço público e não poderia pensar de outra forma que não seja o de incluir as pessoas naquele que é o meu projeto diário.

#### **Sente que tem havido uma evolução ao longo deste tempo da perceção sobre a relevância destes temas?**

Quando comecei a abordar estes temas há 25 anos, a comunicação social não aparecia, ninguém falava nisto, as salas de conferências tinham meia dúzia de pessoas e hoje felizmente já temos estas problemáticas na agenda política, temos decretos-lei, já temos financiamentos a surgirem, já tenho dado aulas nas universidades sobre esta matéria, já há autarcas a pegarem no assunto, já há cidadãos que exigem maior acessibilidade. Há uma maior preocupação na área de habitabilidade e no sentido de se construírem habitações que contemplem a eliminação de barreiras. Estamos a caminhar para um país e um mundo mais inclusivo, mas há muito trabalho a fazer.

É uma vida muito interessante e repleta de trabalho, mas também de pequenas conquistas com uma enorme dimensão. Tenho um livro em que refiro que, para muitos, a cidade de sonho não é Paris ou Nova Iorque. É dobrar a esquina e entrar num café. É fazer um quarteirão e conseguir ir a uma biblioteca. Quando percebemos que ainda há sonhos tão limitados, compete-nos ajudar. Somos todos determinantes na mudança e é por isso que não desisto de falar com todos, sem exceção.

*Paula Teles defende que “em Portugal, cada um pensa à sua maneira e anda-se a reboque dos fundos comunitários”, o que acaba por levar à tomada de decisão de “medidas avulso”*

#### **Que expetativas tem para o futuro?**

Do ponto de vista individual, no dia em que perder a mobilidade, sei que vou perder a minha liberdade. As pessoas andam aflitas no seu dia a dia e esquecem-se que também vão ser idosas e, se não tiverem problemas anteriormente, acabarão por tê-los pelo ciclo natural de envelhecimento. O nosso mundo é a escala da nossa capacidade de deslocação.

Para quem está a trabalhar nas cidades, acho que se pode aprender com o mau que aconteceu na pandemia para se extrair uma nova oportunidade e que é perceber o que é ficarmos encarcerados em casa e não termos uma cidade bonita, verde, segura e onde podemos conviver uns com os outros e realizar afazeres do quotidiano. Que todos tenhamos a preocupação a partir daqui para trabalharmos cidades que sejam mais à escala humana e não à escala urbana. E, para quem trabalha na política e na questão pública, aproveitem todas as oportunidades oriundas dos quadros comunitários – seja o PRR ou o PT2030 – para prepararem a mobilidade de forma planeada no sentido da inclusão e da saúde pública, para não fazerem nenhum gasto que não faça parte de uma estratégia a montante. Devia ser proibido gastar dinheiro dos quadros comunitários sem planear. 🗣️

