

**Título: A mobilidade e a acessibilidade e sua relação com o desenvolvimento urbano sustentável: caso específico da cidade da Praia - Cabo Verde**

**Autores:**

**Judite Medina do Nascimento** - Doutoramento em Ordenamento do Território - Urbanismo. Professora auxiliar da Universidade de Cabo Verde, cidade da Praia, Cabo Verde. Directora do Centro de Investigação em Desenvolvimento Local e Ordenamento do Território da Uni-CV

Email: [judite.nascimento@adm.unicv.edu.cv](mailto:judite.nascimento@adm.unicv.edu.cv)

Iriene Marques Pinto – Licenciatura em Geografia - Ordenamento do Território.

Email: [irienepinto@hotmail.com](mailto:irienepinto@hotmail.com).

**Resumo**

O presente estudo teve como objetivo a análise da mobilidade e acessibilidade e das relações com o desenvolvimento urbano sustentável, elegendo como caso de estudo a cidade da Praia, em Cabo Verde.

Para compreender a mobilidade e a acessibilidade na cidade da Praia, traçou-se a seguinte questão de partida: *Como se estrutura a cidade da Praia e de que maneira as suas infra-estruturas e o sistema de transportes colectivos urbanos contribuem para um desenvolvimento sustentável?*

Partiu-se do pressuposto de que as condições urbanísticas da cidade da Praia determinam os níveis e as condições de mobilidade no espaço da cidade.

Especificamente pretendeu-se, com o presente estudo, fazer um retrato das condições da mobilidade urbana; compreender os níveis de acessibilidade; analisar as características do sistema de transportes coletivos urbanos; verificar indícios de sustentabilidade urbana e traçar propostas para consolidar e melhorar o sistema actual.

Para atingir os objetivos preconizados, realizou-se uma pesquisa documental, que nos permitiu, por um lado, compreender o estado da investigação sobre os transportes e a mobilidade em Cabo Verde e, por outro, consolidar os conceitos e analisar as características da legislação e da regulamentação do sector e identificar indícios dos princípios da sustentabilidade. Fez-se uma pesquisa prática para uma melhor compreensão da estrutura das redes viárias e de transportes colectivos. Construíram-se redes topológicas e determinaram-se índices de acessibilidade e conectividade utilizando a teoria dos grafos, o que nos permitiu verificar os níveis de acessibilidade das áreas residenciais da cidade e compreender a mobilidade motorizada e não motorizada e os níveis de sustentabilidade existentes. Como resultado principal apresentamos algumas propostas para a melhoria do sistema de transportes e mobilidade, com vista a um aumento dos níveis de acessibilidade das áreas residenciais como base para a sustentabilidade urbana.

De acordo com SEGUI PONS J. M. e Petrus BEY JM (1991), a mobilidade urbana se insere no campo da análise dos transportes em países desenvolvidos e pode ser definida como a forma como um indivíduo executa um programa de atividades na sua dimensão

espacial e temporal. Os movimentos são caracterizados por uma deslocação entre dois pontos (de partida e de chegada), uma atividade a realizar, e a decisão de escolha do meio de transporte.

A mobilidade urbana foi analisada segundo os seus 3 componentes principais:

- *Estático* – constituído pelo sistema viário, equipamentos e edificações;
- *Dinâmico* – veículos e pedestres
- *Necessidades* – trabalho, lazer, compras, estudo, etc.

A perspectiva de análise é a da *mobilidade sustentável*, entendida como o resultado da interação das deslocações de pessoas, veículos e mercadorias entre si e com a cidade, alicerçado em políticas focalizadas sobretudo nas pessoas, que proporcionem o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, que eliminem ou reduzam a segregação espacial, e contribuam para a inclusão social, favorecendo a sustentabilidade ambiental.

O conceito de *mobilidade* está intimamente ligado ao de *acessibilidade urbana*, que é entendida neste estudo como o nível de acesso da população aos espaços, equipamentos e infra-estruturas, no âmbito das suas atividades quotidianas e deslocações privadas. Na opinião das autoras, a acessibilidade e a mobilidade, para serem verdadeiramente sustentáveis, devem subentender uma ligação estreita entre a *necessidade de circulação/mobilidade na cidade*, a *facilidade de mobilidade* e a *possibilidade de ocorrência das deslocações em demanda*.

Da versão completa do artigo constará a revisão bibliográfica e a fundamentação teórica da pesquisa.

Na cidade da Praia, a observação direta nos permitiu concluir que as deslocações (a pé ou em veículo motorizado ou não motorizado) são caracterizadas por uma certa rotina: de manhã e ao início da tarde, 7h15 - 08h00 e entre as 13h45 e as 14h00, o movimento é muito intenso em direcção aos grandes centros de comércio e serviços (Platô, Avenida Cidade de Lisboa, Achada Santo António, Palmarejo e Fazenda), a partir de todas as outras partes da cidade. Entre as 12h00 e 13h00 e 18h00-19h00, o sentido do movimento é invertido. Trata-se das deslocações quotidianas entre as áreas residenciais e os locais de trabalho. No entanto, embora com menor intensidade, os movimentos continuam durante todo o dia, ainda que de forma menos intensa, especialmente em direcção ao centro da cidade, o Platô. Isso é justificado pelos movimentos das pessoas, sobretudo donas de casa e domésticas, em direcção ao mercado central da cidade (localizado no centro da cidade) ou pessoas de diferentes idades para as compras nos supermercados ou para resolver questões administrativas (no Platô há uma grande concentração de serviços públicos e privados e de comércio). Os principais fatores que determinam as deslocações são: trabalho, estudo, compras e negócios pessoais.

Durante o fim de semana, as viagens são reduzidas, a sua orientação e os fatores determinantes também se invertem. Verificamos que as pessoas viajam nos fins de semana, especialmente para as áreas residenciais costeiras de Quebra Canela e Prainha onde se localizam as duas praias mais frequentadas da cidade. São igualmente as duas áreas menos

acessíveis através da rede de autocarros. Nesses dias e para essas áreas, as viagens são efetuadas sobretudo a pé ou de veículo particular (motorizado ou não). Aos sábados o Platô também é muito frequentado (de transporte coletivo urbano, a pé ou em veículo particular), devido à localização do mercado central e à grande concentração de estabelecimentos comerciais. O centro comercial do mercado permanente do *Sucupira*, situado na Avenida Cidade de Lisboa, também atrai um grande número de pessoas de todos os recantos da Praia, durante toda a semana (incluindo os fins de semana) e os movimentos ao longo da Avenida Cidade de Lisboa e Fazenda são muito intensos. A Achadinha e a Achada Santo António também são muito frequentados nos fins de semana, devido ao fluxo gerado pelo Supermercado *Calú & Ângela*. Com a abertura do maior Centro Comercial da Cidade, o *Shopping Praia*, situado na área residencial de *Quebra Canela*, a circulação na orla costeira intensificou-se perceptivelmente. Na noite de sexta-feira há intensa movimentação para fora da cidade, em direção a outras localidades da ilha de Santiago (sobretudo em zonas rurais), onde praienses vão passar o fim de semana com a família ou em propriedades secundárias. O sentido inverso do trânsito verifica-se na noite de domingo.

O Trânsito em direção e a partir da cidade da Praia é intenso durante toda a semana, pelo facto de se tratar da cidade capital do país, centro de convergência e de concentração de pessoas, serviços (públicos e privados), comércio, bens e informação.

Palavras chave: mobilidade, acessibilidade, transportes, sustentabilidade

O presente estudo submete-se à Área temática *Desenvolvimento Urbano*, e será apresentado sob a forma de *comunicação oral*.