

NÃO PODEMOS RESOLVER OS DESAFIOS MODERNOS DE TRANSPORTE COM ABORDAGENS ULTRAPASSADAS: UM APELO PARA UMA MUDANÇA DE PARADIGMA NO PLANEAMENTO DE TRANSPORTES NA ESLOVÉNIA¹

Aljaž Plevnik, Tom Rye, Luka Mladenovič, Mojca Balant, Andraž Hudoklin

Grupo de Investigação em Planeamento de Transporte Transformativo, Instituto de Planeamento Urbano da República da Eslovénia²

Nos últimos 30 anos, a Eslovénia construiu numerosas estradas para facilitar o desenvolvimento do país e tornar as viagens de carro mais rápidas, convenientes e seguras. Apesar da segurança rodoviária em rotas de longa distância ter melhorado significativamente, paradoxalmente, a qualidade de vida deteriorou-se: passamos mais tempo nas estradas, percorremos distâncias mais longas e frequentemente ficamos presos no trânsito. Além disso, locais de trabalho, escolas, lojas e outros destinos diários tornaram-se cada vez mais inacessíveis para a maioria dos cidadãos.

A Eslovénia encontra-se num momento decisivo: continuará a investir exclusivamente na rede rodoviária, agravando problemas sociais, ou optará por uma mudança de paradigma no planeamento de transportes, promovendo uma alta qualidade de vida para os cidadãos, independentemente do congestionamento?

Como estão a mudar as políticas e o planeamento de transportes?

Nos últimos anos, cidades e países ocidentais registaram uma transformação radical nas políticas e no planeamento de transportes. Segundo Thomas Kuhn, físico e filósofo, mudanças de paradigma ocorrem quando questões críticas não podem ser resolvidas dentro da abordagem vigente. Peter Jones, professor britânico, identificou

três fases na evolução das políticas de transportes que também são aplicáveis à Eslovénia:

Fase 1: Crescimento do tráfego automóvel (Paradigma Antigo)

A primeira fase está associada ao aumento rápido da posse e uso de automóveis, acompanhado pela construção de estradas de alta capacidade e parques de estacionamento. Este modelo “*prediz e*

¹ Tradução efetuada pelo IMT do artigo “We Cannot Solve Modern Transport Challenges with Outdated Approaches: A Call for a Paradigm Shift in Transport Planning in Slovenia”, UIRS, POLICY PAPER | 2-2025 (https://www.urs.si/dokumenti/Policy_Paper_02_Paradigm_shift.pdf)

² [urs.si/en-us/stpn](https://www.urs.si/en-us/stpn)

providencia” procura prever e atender às necessidades futuras com base em tendências passadas. Contudo, diversos estudos apontam que esta abordagem perpetua problemas existentes e impede soluções mais eficazes.

Fase 2: Transição para modos alternativos de transporte (Novo Paradigma)

Nesta fase, emerge o conceito de “*novo realismo*”, que reconhece que construir mais estradas não resolve o congestionamento. Algumas pesquisas indicam que tais expansões frequentemente geram tráfego adicional, anulando os benefícios planejados. Neste contexto, o foco muda para o “*decidir e providenciar*”, promovendo acessibilidade através de transporte público e modos ativos, além de gestão da procura com medidas como tarifas de utilização rodoviária.

Fase 3: Garantir acessibilidade, não mobilidade (Novo Paradigma)

O foco desloca-se da mobilidade para a acessibilidade, priorizando a qualidade de vida e a capacidade de os cidadãos alcançarem atividades essenciais. Conceitos como o de “*acesso triplo*”, que inclui conectividade digital, ganham relevância,

promovendo soluções que evitam viagens desnecessárias.

Porque utilizamos conceitos ultrapassados?

De acordo com diversos estudos, esta resistência resulta de barreiras como crenças desatualizadas, estruturas de poder e resistência dos profissionais que beneficiam do paradigma antigo. Neste contexto, a transição requer mudanças significativas na educação, formação e políticas.

Conclusão

Elementos do novo paradigma estão presentes na Eslovênia, especialmente em centros urbanos, mas as decisões nacionais continuam baseadas no modelo antigo. Para enfrentar os desafios modernos, a Eslovênia deve abraçar esta evolução e beneficiar de colaboração internacional.

Fontes:

1. Kuhn, T. (1962). *The Structure of Scientific Revolutions*. University of Chicago Press.
2. Jones, P. (2014). "The Evolution of Urban Mobility". IATSS Research.
3. CIHT (2019). *Better Planning, Better Transport, Better Places*.