

Desenvolver alternativas ao transporte aéreo

Do relatório Decrescimento da Aviação – Reduzir o transporte aéreo de forma justa, da rede Stay Grounded

Como fazemos a mudança do avião para outros modos de transporte? Muito pode ser feito para tornar, em particular, as viagens de comboio mais atrativas. Ao mesmo tempo, não podemos evitar a questão de como viajar menos em geral (ou seja, com menos frequência e percorrendo distâncias mais curtas). O estilo de vida moderno hipermóvel que temos desenvolvido ao longo das últimas décadas deve chegar ao fim.

Os bilhetes de avião baratos e a falta de alternativas adequadas e acessíveis impelem as pessoas a voar. Que alternativas já existem, e o que é necessário para as melhorar? De modo mais geral, devemos questionar o estilo de vida hipermóvel que muitas e muitos de nós desenvolvemos nas últimas décadas. Talvez uma forma de sociedade desacelerada possa ser parte da solução, como propõem movimentos emergentes como o *slow food* e o *slow travel*.

Há muitas maneiras de imaginar um mundo onde as pessoas continuam a viajar, mas a viajar de outra forma: mais devagar e com menos frequência, com distâncias mais curtas e estadias mais longas, através de meios de mobilidade sustentáveis (ver visão no final). Este capítulo começará por explorar alternativas às viagens de avião (comboios, autocarros, barcos e conferências online). O leitor notará que muitas delas têm as suas desvantagens: continuam a requerer energia e algumas são ainda demasiado marginais. Além disso, nem tudo pode ser transferido do avião para outros meios de transporte. Por isso, é fundamental reduzir a necessidade de transporte no geral, fazer decrescer o turismo e o comércio de mercadorias. Mudar os nossos estilos de vida e o desejo de mobilidade a longa distância pode ser difícil¹, mas é necessário. Como mostra um estudo do Reino Unido², o tempo médio de viagem não mudou nos últimos 50 anos: o que mudou foi a distância percorrida – e é isto que precisa novamente de mudar.

Transitar de aviões para comboios e autocarros (noturnos)

Nos nossos dias, a rede de comboios e autocarros noturnos e de longa distância difere muito de país para país, de continente para continente. Em muitos países onde não existe ferrovia, como em várias zonas da América Latina, há bons sistemas de autocarros que permitem viagens de longa distância. Os comboios noturnos são desde há muito populares por toda a Europa – no entanto, a maioria foi suprimida nos últimos anos, quase ao ponto da extinção.³ Perderam grande parte da sua quota de mercado para as companhias aéreas *low cost* e para os comboios de alta velocidade fortemente subsidiados, e têm sido desfavorecidos por políticas injustas e pela falta de cooperação entre os operadores ferroviários e as autoridades nacionais.⁴ Ainda assim, há alguns desenvolvimentos positivos. Os caminhos-de-ferro austríacos têm comprado comboios noturnos a

outros países que os encerraram e expandiram o seu serviço ferroviário noturno. O governo sueco anunciou em 2019 que vai financiar a criação de serviços ferroviários noturnos da Suécia para o continente europeu.

Hoje, uma opinião comum entre as trabalhadoras e os trabalhadores europeus é que um tempo de viagem de comboio de quatro horas é uma alternativa viável ao voo. Um estudo da ONG BUND descobriu que 200.000 voos dos aeroportos alemães – cerca de dois terços de todos os voos domésticos – poderiam ser substituídos por viagens de menos de quatro horas nos comboios já existentes.⁵ Um estudo recente para a Agência Alemã do Ambiente confirmou esta ordem de grandeza.⁶ Evitar estes voos extremamente curtos está longe de ser suficiente, mas nem sequer essa mudança aconteceu. É necessário empresas ferroviárias proativas, debates públicos intensivos e proibições de voos curtos para tornar esta mudança atrativa.

Os autocarros e comboios não só são mais amigos do ambiente do que os aviões, como também são de mais fácil acesso do que os aeroportos. As estações de comboio ou autocarro estão bem conectadas aos sistemas de transporte público locais, regra geral não implicam *check-in* nem verificações de segurança, proporcionam maior flexibilidade (como reserva de bilhete no dia da viagem) e os passageiros podem trabalhar durante o percurso, graças nomeadamente à disponibilização de Wi-Fi. Além disso, se a viagem for noturna, evita-se o custo de alojamento. As medidas que podem ajudar os viajantes a mudar do avião para o comboio e o autocarro incluem: melhor sistema de reservas internacionais, bilhetes mais acessíveis e melhores transbordos entre comboios (por exemplo entre serviços noturnos e diurnos). As ligações ferroviárias para os grandes centros aeroportuários também são imprescindíveis para evitar voos de curta distância.

Atualmente, existe apenas um pequeno número de websites para as pessoas que querem viajar por meios alternativos e reservar viagens a preços acessíveis. Estes incluem *The Man in Seat 61*⁷ e *Back on Track*,⁸ uma rede europeia para fomentar o tráfego ferroviário europeu de passageiros, em particular os comboios noturnos.

Comboios de alta velocidade: uma alternativa que cria novos problemas

Algumas pessoas defendem que os comboios de alta velocidade são a única alternativa viável aos voos. No entanto, estes não estão livres de problemas. Em primeiro lugar, o uso de energia aumenta exponencialmente com a velocidade, pelo que os comboios de alta velocidade consomem imensa energia. Implicam também altas emissões de CO₂, devido à produção do cimento e do aço utilizados nas construções de grande escala que são necessárias (por exemplo, túneis longos e pontes). Em segundo lugar, os comboios ainda não funcionam com 100% de energia renovável. Em terceiro, a construção de novas linhas para comboios de alta velocidade pode ser muito complexa: como as curvas acentuadas são problemáticas, as linhas cortam a

direito através da paisagem. A consequente perda de meios de subsistência e de biodiversidade pode levar a fenómenos de resistência, de que é exemplo o movimento No TAV em Itália. Os comboios de alta velocidade envolvem grande destruição de terras: uma linha de alta velocidade de 100 km requer a mesma destruição de terras que um novo aeroporto (5000 ha para 400 km de linha). Por fim, as linhas são extremamente caras (10 milhões de euros por 250 km), e as altas velocidades (>300km/h) causam a rápida deterioração dos carris.

Pode valer a pena discutir se existe um limite de velocidade social e ecologicamente aceitável. Além disso, viajar comodamente não significa estabelecer novos recordes de velocidade máxima, mas ter uma rede fiável de linhas que permita uma velocidade média total alta. Poder fazer transbordos entre comboios em 5 ou 10 minutos (em vez de 40 ou 55 minutos) poupa mais tempo do que aumentar a velocidade máxima de 200 para 300 km/h. Mesmo nos comboios rápidos alemães, a velocidade média é muito inferior a 200 km/h.

Barcos propulsados por energia renovável

Até aos anos 70, as viagens ao estrangeiro eram mais comuns por barco do que por avião. Os barcos podiam continuar a ser uma alternativa ao avião, só que atualmente já quase não existem navios de passageiros. Além disso, o impacto ambiental do setor marítimo é também ele considerável. Os navios de carga ou de cruzeiro costumam usar como combustível petróleo pesado, razão pela qual o transporte marítimo é uma fonte crescente de emissões de gases de efeito estufa e de outros tipos de poluição do ar, causando problemas de saúde, chuvas ácidas e eutrofização. Tal como a aviação, as emissões internacionais do setor nunca foram incluídas nos acordos sobre o clima nem nos respetivos relatórios, incluindo o Acordo de Paris (ver também o capítulo 8). Além da necessidade de reduzir o comércio internacional de bens e fortalecer as economias regionais, é preciso desenvolver e implementar melhorias tecnológicas rapidamente, a fim de substituir o petróleo pesado por uma mistura de alternativas renováveis, tais como vento, energia solar, baterias elétricas, hidrogénio ou amoníaco. Tais tecnologias podem ser muito mais facilmente implementadas no transporte marítimo do que nas aeronaves. A propulsão alternativa (sem recorrer a combustíveis fósseis) para pequenos ferries em rotas curtas já está operacional, e sua aplicação em navios maiores e de longo alcance é promissora.

Atualmente, existem alguns exemplos de transporte alternativo de passageiros e de carga por mar:

- A Fairtransport⁹, sediada na Holanda, é a primeira empresa moderna de transporte marítimo "livre de emissões". Utiliza apenas o vento como meio de propulsão. Os seus navios navegam entre a Europa, as ilhas do Atlântico, as Caraíbas e a América, com foco no transporte de produtos biológicos ou fabricados tradicionalmente - tais como azeite, vinho e rum. Os navios

também transportam passageiras e passageiros, proporcionando-lhes a oportunidade de viajar através do Atlântico sem poluir. A Fairtransport é membro da Sail Cargo Alliance, uma aliança de navios de carga à vela que também transportam passageiros.

- O e-Ferry¹⁰ é um ferry comercial com zero emissões, alimentado por baterias recarregáveis, que liga a parte dinamarquesa do Mar Báltico e a ilha de Ærø ao continente.
- O projeto Race for water¹¹ luta contra os plásticos no mar e utiliza um navio movido a energia solar, energia eólica e hidrogénio.
- Sail to the COP¹² é um projeto pelo qual um navio e uma tripulação de ativistas de vários países navegaram da Europa para as Américas. O objetivo foi consciencializar para o impacto ambiental da aviação antes da Cimeira do Clima, que deveria ter sido realizada no Chile em dezembro de 2019.

Neste tipo de viagens, a deslocação é parte da aventura. Pode permitir ganhar experiência de navegação, que facilite navegar com outras embarcações noutras partes do mundo. Uma viagem mais longa de barco permite tomar um tempo livre, relaxar, escapar ao ritmo cada vez mais rápido da vida e aproveitar o tempo para si mesma e para si mesmo.

Naturalmente, este tipo de viagem de barco não é por agora uma alternativa às formas de viagem de avião. São muito pouco numerosas e tidas como algo para aventureiros ou para pessoas endinheiradas. Além disso, recorrer aos veleiros tradicionais implica utilizar rotas e épocas do ano específicas, que permitam condições de segurança.

Conferências telefónicas ou videoconferências

As conferências telefónicas e *online* podem reduzir drasticamente as viagens de trabalho. Podemos recorrer a métodos *online* para entrevistas, conferências, workshops (webinars) ou aprendizagem híbrida (que permite comunicar com um ou mais alunos ou professores, num ambiente de sala de aula, de forma sincronizada com vídeo e conteúdo). Se o Skype costumava ser a plataforma mais comum, nos últimos anos muitos outros operadores criaram sistemas eficientes e funcionais. Alguns são gratuitos, outros pagos, uns são menos seguros, enquanto outros são encriptados. Há exemplos concretos de como as conferências podem ser organizadas com participantes e oradores *online* de forma inclusiva e produtiva.

- A rede ecolize está a desenvolver um conceito inclusivo para a participação online em conferências, que inclui os participantes à distância nos aspetos sociais de uma conferência, como refeições, *coffee breaks*, etc.¹³
- A realidade virtual está a crescer e a aperfeiçoar-se a cada minuto. Há empresas que já disponibilizam plataformas deste tipo para reuniões, como meetinvr.net e portalspaces.com.

Estabelecer sistemas de conferência *online* é mais barato do que pagar por viagens de avião. Esta alternativa permite poupar emissões, tempo e dinheiro, reduzir o desperdício de papel e de plástico, e aumentar a flexibilidade.

As conferências *online* são consideravelmente mais amigas do ambiente do que as viagens de avião, mas a comunicação online ou a realidade virtual não são tampouco livres de emissões. Estudos dizem que a internet produz cerca de 2% das emissões de CO₂ do mundo.¹⁴ Além disso, videoconferências em larga escala requerem equipamentos eletrônicos especiais, e a eletrônica está cada vez mais associada a uma série de problemas ambientais e sociais, como poluição mineira, resistência local ou condições de trabalho problemáticas. O tratamento de informações *online* pode ainda trazer problemas de violações de segurança e de questões de privacidade. Será sempre necessário que certas relações pessoais aconteçam cara a cara: é difícil lidar com sentimentos, amizades e emoções quando se fala através de um computador. Mas, em muitos casos, as reuniões de trabalho e conferências *online* seguem sendo uma alternativa aos voos.

Reduzir o comércio de longa distância – uma economia de distâncias curtas

O transporte de mercadorias é responsável por uma parte significativa das emissões de carbono. Em vez de tentar triplicar o volume de transporte até 2050,¹⁵ temos de reduzir a procura de mercadorias provenientes de lugares distantes e fortalecer as economias locais. Os alimentos, em particular, deveriam ser cultivados e consumidos localmente sempre que possível. Isto contribuiria, ao mesmo tempo, para maior soberania alimentar.¹⁶ O objetivo deve contudo ser a proteção do ambiente e não um protecionismo de tipo nacionalista. Esta mudança pode e deve acontecer juntamente com a manutenção de sociedades multiculturais e abertas.

Vemos que é difícil abordar a questão da aviação de uma forma isolada. A aviação faz parte do quadro mais amplo de uma economia capitalista fóssil que será difícil de superar sem mudar radicalmente as políticas – não só do transporte, mas também de setores como o comércio, a agricultura, a energia ou o sistema financeiro.

As medidas que se podem implementar são numerosas e não as aprofundaremos neste relatório. Poderiam incluir a resistência a acordos de livre comércio, tarifas mais elevadas sobre produtos trazidos por aviões ou navios movidos a combustíveis fósseis, ou subsídios para a produção local de alimentos e bens. Por serem de carácter sistémico, tais propostas enfrentarão grande resistência, pelo que a união de forças com outras lutas sociais (sobre a soberania alimentar, a justiça comercial, etc.) será importante.

Reformular e fazer decrescer o turismo

O aumento da aviação, e especialmente de voos baratos, tem sido um fator chave para o aumento do turismo de massas e dos seus efeitos negativos tanto para o meio ambiente quanto para a sociedade local (ver Caixa Informativa 3). Nos últimos anos tem crescido uma onda de protestos locais em torno de expansões de aeroportos, especulação imobiliária e políticas de planeamento urbano. Para reduzir a aviação e os seus impactos, devemos necessariamente mudar a indústria do turismo e viajar de formas diferentes. O turismo deve mudar tanto quantitativa como qualitativamente:

1. Reformular o turismo de forma a reduzir os seus impactos negativos, tornando-o mais sustentável e em sintonia com as visões para as viagens de longa distância no futuro.
2. Reduzir o turismo e os turistas, especialmente em lugares críticos, através do estabelecimento de incentivos negativos ou de limites diretos.

Mudança qualitativa: Reformulação do turismo

Se queremos transformar o turismo de uma forma justa para os cidadãos das áreas 'turísticas' e para o meio ambiente, é crucial empoderar os cidadãos para expressarem como o turismo afeta a sua vida diária. O planeamento urbano desempenha um papel importante para permitir decidir democraticamente a que se destina cada espaço da cidade. Conceber cidades tendo em conta os e as residentes, e não apenas os e as visitantes, implica necessariamente limitar as grandes infra-estruturas de transporte, como os aeroportos e os portos. Em Barcelona, uma medida para democratizar o planeamento do turismo propõe passar da gestão baseada em parcerias público-privadas (como o Turismo de Barcelona) para a gestão público-comunitária, dando aos cidadãos direitos legais para participar de forma efetiva.

É necessário ser realista e considerar alguns dos principais obstáculos para a implementação de decisões locais participativas e dirigidas pelos cidadãos. O primeiro diz respeito ao grande poder e influência dos lobistas que representam o setor do turismo. O segundo reside na imagem positiva que a sociedade tem do turismo em geral. As redes sociais e a sua premissa individualista e formadora de identidade pedem-nos que partilhemos conteúdos *online*, algo que alimenta a confiança e a obtenção de lucros do setor turístico. Além disso, muitas infra-estruturas turísticas são propriedade do Estado, pelo que as decisões não são tomadas a nível local, onde os impactos do turismo se fazem realmente sentir.

São formas concretas de reduzir os efeitos negativos do turismo: a promoção de transportes amigos do ambiente (ver acima); o congelamento das rendas e a habitação pública em zonas turísticas, para que os residentes não sejam expulsos; a criação de empregos alternativos que substituam aqueles que estão relacionados com os combustíveis fósseis e com o turismo de

massas (por exemplo na produção local de bens); e a promoção de espaços públicos, lojas e comércios locais, orientados para os residentes.

Para além das medidas referidas, a perceção do turismo e das viagens teria de mudar qualitativamente. Poderíamos falar de viajar em vez de turismo, de forma a tornar a diferença clara. Viajar implica uma abertura a culturas e a novas experiências, requer apenas infra-estruturas e instalações modestas, e normalmente leva mais tempo, talvez até várias semanas ou meses.¹⁷ No entanto, o problema da quantidade de turistas permanecerá, mesmo que viajemos de forma diferente. Nalguns lugares, o problema é tão grande que só remodelar o turismo não bastará.

Mudança quantitativa: decrescimento do turismo

Se um número cada vez maior de pessoas começa a viajar para destinos turísticos pouco convencionais a fim de experimentar culturas 'autênticas', podem em breve não sobrar mais lugares prístinos. O Instagram, por exemplo, tem levado milhares de pessoas a tirar fotos em reservas nacionais e lugares onde os turistas normalmente não iriam – ou onde são proibidos por boas razões.¹⁸ Sendo claro que o turismo tem de mudar qualitativamente, também é preciso pensar em reduzi-lo globalmente.

A maioria das medidas para reduzir a aviação abordadas neste relatório levariam provavelmente a uma redução de um certo tipo de turismo problemático. Mas há também medidas concretas para o decrescimento do turismo que podem ser implementadas, em especial pelas comunidades afetadas. Uma é aumentar as taxas que pagam as e os turistas pelos serviços públicos que utilizam, como o transporte público, a manutenção, a limpeza e a segurança do espaço público. Por exemplo, em setembro de 2019, Veneza começou a receber uma taxa de 3 a 10 dólares por parte dos visitantes.¹⁹ Os turistas podem comprar seus passes *online* antes visitar a cidade italiana e, dependendo do pacote, ter acesso a atrações turísticas, a eventos culturais e ao transporte público.²⁰ Os impostos ou proibições locais podem estar vinculados ao tipo de viagem ou a instalações turísticas, como o alojamento.

Por fim, reduzir a "oferta" do setor turístico pode ser o mais eficaz. A redução do número de visitantes e de pernoitas pode ser conseguida de várias maneiras: limitando o número de cruzeiros e voos por dia, colocando uma moratória na expansão de aeroportos e/ou na construção de novos alojamentos turísticos, ou impondo uma redução desses alojamentos (proibindo por exemplo o uso do Airbnb, ou regulamentando partes da cidade).

Leitura adicional

- BUND - Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (2015). *NGO-Luftverkehrskonzept (NGO aviation conception for Germany: summary in English)*.
https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_ngo_luftverkehrskonzept.pdf
- Friends of the Earth Europe (2018). *Sufficiency: Moving Beyond the Gospel of Eco-efficiency*.
https://www.foeeurope.org/sites/default/files/resource_use/2018/foee_sufficiency_booklet.p
- Friends of the Earth Europe (2000). *From Planes to Train. Realising the Potential from Shifting Short-Haul Flights to Rail*. https://friendsoftheearth.uk/sites/default/files/downloads/planes_trains.pdf
- Öko-Institut (2015). *Emission Reduction Targets for International Aviation and Shipping*.
<https://tinyurl.com/pyhhwsy>
- Transport & Environment (2018). *Roadmap to Decarbonising European Shipping*.
<https://www.transportenvironment.org/publications/roadmap-decarbonising-european-shipping>

1	Department for Transport (2014)
2	The Conversation (2018)
3	New York Times (2019)
4	Back on Track (2018)
5	BUND (2015)
6	UBA Germany (2019)
7	The Conversation (2018)
8	The Man in Seat 61 (n.d.)
9	Back on Track (n.d.)
10	e-Ferry (n.d.)
11	Race for Water (n.d.)
12	Sail to the COP (n.d.)
13	ecolize (n.d.)
14	Climate Care (n.d.)
15	ITF (2017)
16	Via Campesina (n.d.)
17	Konstantinus (2018)
18	Coffey (2018)
19	Fox (2019)
20	Venezia Unica (2014)

Uma visão para as viagens de longa distância para além da aviação

Embora muitas pessoas compreendam a crítica da aviação e apoiem algumas das políticas propostas para travar o crescimento do setor, é difícil imaginar o decréscimo da aviação a longo prazo. Como seriam as viagens de longa distância? Como é que as pessoas trabalhariam e viajariam de férias? Os exercícios de visão são úteis quando se tenta imaginar um futuro diferente. Viajemos então no tempo e imaginemos uma nova realidade! Estamos no ano de 2035 e as coisas mudaram profundamente. Como seria o mundo se a indústria da aviação tivesse radicalmente diminuído?

As pessoas continuam a viajar, visitar e explorar, mas as políticas e as instituições têm limitado a aviação ao mínimo. Viaja-se de avião apenas em circunstâncias excecionais, e as viagens de longa distância por outros meios estão disponíveis para todos, não apenas para uma minoria privilegiada. As viagens de longa distância até outros continentes são reservadas para uma vez a cada vários anos. Aí, as pessoas tomam realmente o tempo para viajar. Estas viagens são possibilitadas por um estilo de vida desacelerado e por uma organização do tempo de trabalho que permite viagens prolongadas. Temos agora férias mais longas, a possibilidade de trocar de lugar de trabalho, bem como de tirar períodos sabáticos. Tem havido um processo de transição justo para aquelas e aqueles que trabalham na aviação e em setores dela dependentes, tais como aeroportos ou locais de turismo de massas. A legislação de justiça social permite viagens de longa distância para pessoas com famílias em lugares distantes, reconhecendo a diferença de situações e como é difícil para certos grupos não voar.

Outros meios de transporte permitem viagens de longa distância ecológicas: são utilizados comboios noturnos, autocarros, veleiros e navios solares com equipamentos renováveis, bem como aeróstatos dirigíveis. Estes meios são mais lentos, mas muito confortáveis. Os comboios transfronteiriços podem ser reservados facilmente, têm boas ligações e são economicamente acessíveis. Possuem carruagens separadas para famílias, para dormir, conversar e comer. Toda a gente adora as estações de comboio - são um espaço onde pessoas de todo o mundo se encontram, em salas de espera práticas, confortáveis e asseadas, enquanto se disponibiliza acolhimento das crianças em locais de usufruto infantil. Combinam-se com frequência viagens de comboio e percursos em bicicleta, e há espaço suficiente para levar bicicletas nas carruagens. Ainda há alguns aviões que são usados para circunstâncias especiais, tais como quando pessoas com um passado migratório precisam de se reunir com a sua família para uma situação de emergência, ou quando catástrofes devem ser evitadas.

A cooperação e o intercâmbio internacional aprofundaram-se.

Se as pessoas viajam menores distâncias no total, elas experimentam conexões mais profundas com lugares e pessoas através de modos de viagem mais lentos. A viagem em si é tão valiosa quanto o destino. Viajamos menos e mais devagar, e temos estadias mais longas. Aceitamos que as viagens "rápidas e de longa distância" já não são possíveis (tal como não é possível ir à lua para uma visita). Isto significa redes re-localizadas, onde a diversidade mundial é recriada em cada localidade, e uma boa coordenação e cooperação dentro desta diversidade. Ao visitar bares e amigos argelinos, parece não ser tão necessário viajar até à Argélia. Vivenciamos mais as histórias narradas por viajantes que contam sobre outras partes do mundo. Já não há turistas do tipo antigo, mas antes visitantes que acolhemos em nossas casas - conectando-nos com esta parte da humanidade que sabia ser acolhedora.

Isto também significa mais solidariedade a nível local, incluindo a redução do consumo de produtos vindos de longe. Tais produtos tornaram-se muito especiais, e não para consumo diário. Alguns bens anteriormente importados são hoje produzidos localmente. Damos mais valor, em cada localidade, à arqueologia e à natureza locais, em vez de nos focarmos em míticos monumentos turísticos. Desta forma, reconectamo-nos com a diversidade que nos rodeia. Os aeroportos são recuperados para outros fins, como parques de aventura e museus da antiga história fóssil, e as casas secundárias são recuperadas para os habitantes locais. Há céus silenciosos e ambientes saudáveis para todos.

As sociedades sempre se transformaram e continuarão a transformar-se, e há muitos futuros possíveis. Às vezes parece mais fácil imaginar a rutura climática do que um mundo depois do capitalismo - tentemos criar imaginações mais vívidas do futuro que queremos!