

A aposta do Portugal 2020 no Planeamento da Mobilidade Urbana Sustentável: Uma oportunidade para os municípios

Hoje, 55% da população mundial está concentrada nas cidades. Contudo, a cidade "real" não é a "cidade-cama". A cidade é o local plurifuncional, palco de multiatividades, em detrimento do monofuncionalismo dos "donuts" gerados pelos dormitórios que se foram amontoando em torno dos centros das cidades. Segundo Paul Virilio, a cidade sempre foi um átrio, um fórum, onde o convívio permitia a troca de ideias, políticas, isto é, o espaço público. Refere ainda, que a cidade é a forma política maior da História. Pergunto: as cidades de hoje são as de Virilio? Se assim é, a mobilidade é incontornável à vida contemporânea dos nossos territórios e o debate centra-se no modo como a realizamos.



PAULA TELES

CEO da MPT- mobilidade e planeamento do território, lda

Na última década, as cidades mundiais têm sofrido enormes desafios na tentativa da resolução dessas preocupações.

Pedro Ribeiro da Silva refere que, no advento do automóvel individual, do seu status e da liberdade que lhe está intrínseca, criaram-se cidades monofuncionais totalmente medidas por distâncias percorridas em automóveis, como a cidade do Modernismo de Brasília, de Niemeyer.

A perceção destas realidades remete de forma urgente para o desenvolvimento de modelos de planeamento e gestão da mobilidade mais complexos, onde a flexibilidade e o estudo caso a caso, sublinho, terá de ser uma prática constante. Estas realidades apresentam, hoje, grandes desafios para o poder local, em particular para os municípios, os grandes gestores do espaço público.

Há longos anos que a Europa nos foi habituando a práticas de mobilidade consistentes, onde as políticas de ordenamento do território se integram com as da mobilidade. Pergunto: em Portugal, qual o estado da Mobilidade e a sua relação com o Ordenamento do Território?

Efetivamente, esta aliança tem tido poucos adeptos. No entanto, alguns fazem história e o tempo já tem permitido verificar o seu sucesso.

Diria que ainda estamos na fase embrionária do planeamento da mobilidade. Resultado da falta de políticas à escala nacional, regional ou metropolitana (recorde-se, neste úl-

timo caso, o que se tem passado com as tão desejadas Autoridades Metropolitanas de Transportes), os municípios tiveram de começar a cumprir estas funções e alguns já realizaram, nos últimos anos, Planos de Mobilidade Urbana que permitiram articular estratégias, evitando as tradicionais medidas avulso.

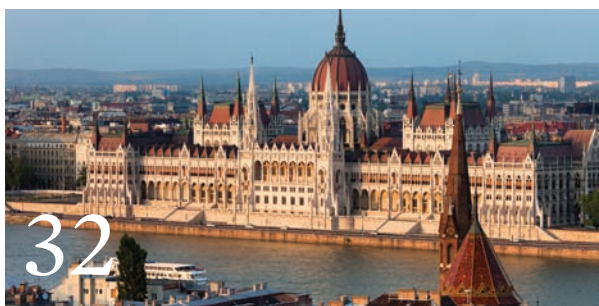
É com enorme agrado que assistimos, no Portugal 2020, à obrigatoriedade de se desenvolverem Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) por parte dos municípios e NUT's III para enquadrarem as ações derivadas da mobilidade. Só estas ações poderão, posteriormente, ser candidatas aos fundos comunitários. Esta iniciativa, inovadora nos fundos comunitários, vai introduzir um novo paradigma na mobilidade que, creio, terá excelentes repercussões no curto prazo.

Contudo, chamo a atenção para a importância das diferentes escalas do território em matéria de mobilidade. Existe a necessidade de todos os municípios planearem, de forma integrada, na sua escala, as suas estratégias de mobilidade. Mesmo as vilas, por pequenas que sejam, hoje estão de forma geral requalificadas urbanisticamente, mas carecem de repensar o seu estacionamento, os percursos pedonais mais confortáveis para as pessoas com mobilidade reduzida, designadamente pessoas idosas e deficientes, e outros modos suaves como as ciclovias. Do ponto de vista do transporte público, o exemplo designado pelo "Porta-a-Porta-



A OFICINA REGRESSA À CIDADE

“Faça você mesmo” é a máxima de uma revolução trazida pelos laboratórios de fabricação digital.



BUDAPESTE, INOVAR COM HISTÓRIA

A cidade ambiciosa tornar-se num centro de start-ups da Europa Central e de Leste, até 2020.



JARDINS SUSPENSOS AO SERVIÇO DA CIDADE

Os “telhados verdes” já conquistaram várias cidades devido ao seu contributo ambiental.



'MI GUESTHOUSE ES SU CASA'

Dois jovens portugueses reabilitaram uma guesthouse e criaram o seu próprio negócio.

06 DIGIZENS

Um espaço para o cidadão digital.

08 OPEN DATA: BOM OU MAU PARA A CIDADE?

A opinião de Jean Barroca, consultor de Open Innovation do Banco Mundial.

10 ENTREVISTA Miguel de Castro Neto

“Queremos uma orientação para os resultados”.

14 “É O TEMPO DE TODOS NÓS”

A iniciativa do Governo português “Cidades Analíticas” ganhou escala com uma conferência internacional.

16 CIDADES SUSTENTÁVEIS 2020 Cristina Cavaco

Um referencial conceptual, estratégico e instrumental para o desenvolvimento urbano em Portugal.

26 OPINIÃO Sérgio Coelho

A gestão patrimonial das infra-estruturas urbanas de águas - um desafio de maturidade.

30 INTELIGÊNCIA PORTUÁRIA

SmartROAD é o projecto que está a levar a Internet of Everything ao Porto de Hamburgo.

36 INNOVEIT: FALAR DE INOVAÇÃO EM 'EUROPEU'

O Fórum Europeu de Inovação revelou os melhores projectos de empreendedorismo nascidos no Velho Continente.

38 OPINIÃO Dinis Guerra Fernandes

Segurança de Dados na Cloud: de problema a diferenciador.

40 APP_ME

Uma selecção de aplicações para o dia-a-dia

46 LICENCIAMENTO 'SEM PAPEL'

Uma iniciativa da câmara municipal de Vila Nova de Gaia poupou à autarquia 500 mil folhas em papel A4.

48 FICIS VOLTA EM 2016

O Fórum Internacional das Comunidades Inteligentes e Sustentáveis regressará a Braga sob o tema “Utopia”.

49 JITT.TRAVEL CONQUISTA TURISMO MUNDIAL

A aplicação móvel nacional foi recomendada pela Organização Mundial de Turismo das Nações Unidas.

50 OPINIÃO Paula Teles

A aposta do Portugal 2020 no Planeamento da Mobilidade Urbana Sustentável: uma oportunidade para os municípios.

54 EM DIA DE GREVE, GANHA A ECONOMIA DE PARTILHA

Cada vez mais portugueses estão a optar por modelos de deslocação como o carpooling e o car-sharing.

58 O PÁRA-ARRANCA DA UBER

A plataforma de serviços de transporte de passageiros não tem tido mãos a medir com processos judiciais pelo mundo fora.

60 FAROL URBANO Vítor Pereira

O cúmulo da preguiça, outra paragem para a Uber.

66 ENTREVISTA Charbel Aoun

O primeiro passo é “criar o debate”.

70 OPINIÃO Filipe Duarte Santos

As Cidades e as Alterações Climáticas.

72 TECNOLOGIA, O 'BIG BROTHER' NO TRATAMENTO DO CANCRO

Fundação Champalimaud e Phillips uniram-se no tratamento do cancro em casa.

74 TEM ACESSO A ESTE CONTENTOR?

O sotkon ACCESS é uma solução inteligente que gere e recolhe o lixo de forma mais eficaz.

A aposta do Portugal 2020 no Planeamento da Mobilidade Urbana Sustentável: Uma oportunidade para os municípios

Hoje, 55% da população mundial está concentrada nas cidades. Contudo, a cidade “real” não é a “cidade-cama”. A cidade é o local plurifuncional, palco de multiatividades, em detrimento do monofuncionalismo dos “donuts” gerados pelos dormitórios que se foram amontoando em torno dos centros das cidades. Segundo Paul Virilio, a cidade sempre foi um átrio, um fórum, onde o convívio permitia a troca de ideias, políticas, isto é, o espaço público. Refere ainda, que a cidade é a forma política maior da História. Pergunto: as cidades de hoje são as de Virilio? Se assim é, a mobilidade é incontornável à vida contemporânea dos nossos territórios e o debate centra-se no modo como a realizamos.



PAULA TELES

CEO da MPT- mobilidade e planeamento do território, Ida

Na última década, as cidades mundiais têm sofrido enormes desafios na tentativa da resolução dessas preocupações.

Pedro Ribeiro da Silva refere que, no advento do automóvel individual, do seu *status* e da liberdade que lhe está intrínseca, criaram-se cidades monofuncionais totalmente medidas por distâncias percorridas em automóveis, como a cidade do Modernismo de Brasília, de Niemeyer.

A perceção destas realidades remete de forma urgente para o desenvolvimento de modelos de planeamento e gestão da mobilidade mais complexos, onde a flexibilidade e o estudo caso a caso, sublinho, terá de ser uma prática constante. Estas realidades apresentam, hoje, grandes desafios para o poder local, em particular para os municípios, os grandes gestores do espaço público.

Há longos anos que a Europa nos foi habituando a práticas de mobilidade consistentes, onde as políticas de ordenamento do território se integram com as da mobilidade. Pergunto: em Portugal, qual o estado da Mobilidade e a sua relação com o Ordenamento do Território?

Efetivamente, esta aliança tem tido poucos adeptos. No entanto, alguns fazem história e o tempo já tem permitido verificar o seu sucesso.

Diria que ainda estamos na fase embrionária do planeamento da mobilidade. Resultado da falta de políticas à escala nacional, regional ou metropolitana (recorde-se, neste úl-

timo caso, o que se tem passado com as tão desejadas Autoridades Metropolitanas de Transportes), os municípios tiveram de começar a cumprir estas funções e alguns já realizaram, nos últimos anos, Planos de Mobilidade Urbana que permitiram articular estratégias, evitando as tradicionais medidas avulso.

É com enorme agrado que assistimos, no Portugal 2020, à obrigatoriedade de se desenvolverem Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) por parte dos municípios e NUT's III para enquadrarem as ações derivadas da mobilidade. Só estas ações poderão, posteriormente, ser candidatas aos fundos comunitários. Esta iniciativa, inovadora nos fundos comunitários, vai introduzir um novo paradigma na mobilidade que, creio, terá excelentes repercussões no curto prazo.

Contudo, chamo a atenção para a importância das diferentes escalas do território em matéria de mobilidade. Existe a necessidade de todos os municípios planearem, de forma integrada, na sua escala, as suas estratégias de mobilidade. Mesmo as vilas, por pequenas que sejam, hoje estão de forma geral requalificadas urbanisticamente, mas carecem de repensar o seu estacionamento, os percursos pedonais mais confortáveis para as pessoas com mobilidade reduzida, designadamente pessoas idosas e deficientes, e outros modos suaves como as ciclovias. Do ponto de vista do transporte público, o exemplo designado pelo “Porta-a-Porta-

ta”, tem uma capacidade de resposta muito positiva face a necessidades concretas, em particular nos municípios com povoamentos dispersos e, ainda, novamente, nos grupos mais desfavorecidos.

No que refere aos municípios de maior dimensão, esses têm naturalmente urgência em planearem de forma mais sustentável os seus padrões de mobilidade, com a introdução de políticas fortes em matéria de gestão da circulação e estacionamento, nos transportes públicos mais eficientes, na criação de interfaces e utilização das novas tecnologias (TIC), integrando outros modos de transporte, como a afirmação social e cultural da bicicleta que, atualmente, tem vindo a conquistar terreno na utilização quotidiana. Contudo, tenho uma enorme preocupação que gostaria de ver sublinhada na utilização dos fundos comunitários: desenhar para o peão. O modo andar a pé é o segundo modo de transporte mais utilizado na Europa e em Portugal. As cidades que, nos anos 70-80 foram dimensionadas para o automóvel, começam agora a ser desenhadas para as bicicletas, que representam ainda uma pequena percentagem de utilização. Se a plataforma do modo andar a pé é o chão, ou o passeio, os técnicos e políticos responsáveis por estes Planos devem ter a sensibilidade de valorizar este capítulo no PMUS.

Na escala sub-regional, ou seja nas Comunidades Intermunicipais (CIM) e Áreas Metropolitanas (AM),

os Planos de Mobilidade são de enorme importância, designadamente no que refere ao planeamento dos sistemas das infraestruturas de transporte, sob pena de continuarmos sem articulação rodoviária, ferroviária, marítima, fluvial e aérea.

Ainda a este respeito, alerta para a necessidade de simplificação dos referidos Planos. Há “planos” e “planos”. Entendo que o espírito da elaboração dos PMUS, no âmbito do Portugal 2020, é de enquadrar as ações tradicionalmente realizadas avulso, numa estratégia articulada e planeada ao nível dos municípios e das CIM/AM. Esta atitude representa um enorme avanço neste tema, face aos anteriores quadros comunitários. Contudo, presumo que não é objetivo constituir-se como tese de mestrado e/ou doutoramento, essenciais em casos específicos, mas noutros enquadramentos técnicos.

Em suma, é tempo de se encarar esta matéria com todo o rigor profissional que se exige, elaborando Planos credíveis e úteis à melhoria da qualidade de vida das populações, e não apenas como se tratasse de um “cozinhado” realizado em gabinete, utilizando “receitas” estáticas e “chavões” iguais para todos os territórios. A escala torna-se, assim, essencial para planear a mobilidade e, consequentemente, priorizar os investimentos numa era globalmente com dificuldades financeiras.

Um termo na moda é *smart cities*, algo entre as e-Cidades e as i-Cidades.

Recentemente, surge outro léxico: as Cidades Analíticas, tentando ultrapassar o nano-urbanismo num ápice. Pergunto novamente: o político trocará o seu gabinete de atendimento por um Skype em tempo real, via iPad ou iPhone? As salas das Assembleias Municipais, salas das decisões políticas serão substituídas por processadores de informação que debitam Excel à velocidade da luz fazendo e-políticas por via tecnológica? E os técnicos? Vão ser *smart* urbanistas, *smart* arquitetos? E o cidadão? Vai mesmo deixar de ir ao cinema, e ligar-se sozinho a um enorme televisor 3D, comendo pipocas, tirando *stick-selfies* e bombando fotos para o Facebook? Não creio. Mesmo! Por exemplo, os ginásios já estão a ser substituídos pelo espaço público. Vejam-se as funções atuais dos parques da cidade, o Hyde Park, o Central Park... Até os “Não Lugares” de Marc Augé continuarão a multiplicar-se nos destinos das pessoas em permanente trânsito.

As cidades são mesmo um palco de mobilidades. As pessoas vão cada vez mais substituir as *smart cities*, e as *cities analíticas* pelas *ciudades móviles* de Italo Calvino. Essas, as verdadeiras cidades que nos levam permanentemente a lugares de desejo, onde os aromas dos cinco sentidos, os afetos e as pessoas são a nossa constante procura. É nessas cidades que me revejo e serão estes os princípios dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável que continuarei a desenhar. sc