

## CONFERÊNCIA EM GONDOMAR | MOBILIDADE NO GRANDE PORTO

“Uma empresa metropolitana para gerir os transportes é essencial. Temos que gerir o que é partilhável, como as bicicletas ou o estacionamento”

**Marco Martins**  
Presidente da Câmara de Gondomar



“A questão da governança é absolutamente fundamental. Para os autarcas poderem decidir, têm de ter poder efetivo e não ficarem à espera de quem decida por eles”

**Eduardo Vítor Rodrigues**  
Presidente do Conselho Metropolitano do Porto



“Agora temos a ‘bazuca’ europeia, mas a verdade é que o Metro do Porto já vem trabalhando com uma ‘metralhadora’ desde o ano de 2017”

**Tiago Braga**  
Presidente do Conselho de Administração do Metro do Porto



# Pensar a Área Metropolitana como uma cidade alargada para cumprir a mobilidade

Políticos, gestores e universitários apontaram soluções para melhorar a vida de quem circula no Grande Porto

**Ana Luísa Santos**  
locais@jn.pt

**DEBATE** Um sistema de mobilidade integrada e a necessidade de pensar a Área Metropolitana do Porto (AMP) como uma “cidade alargada” foram algumas das sugestões mais repetidas, ontem, durante a conferência promovida pelo “Jornal de Notícias”, em parceria com a Câmara Municipal de Gondomar, sobre a mobilidade no Grande Porto.

Na “cidade alargada” que é a AMP vivem cerca de 1,5 milhões de pessoas, o que faz com que os desafios da mobilidade tenham várias vertentes, começou por referir Inês Cardoso, diretora do “Jornal de Notícias”, no início da conferência.

Segundo dados apresenta-



**Eduardo Vítor Rodrigues, Manuel Pina, Tiago Braga e Pedro Ivo Carvalho**

dos por José Pedro Tavares, professor da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, retirados do Inquérito à Mobilidade das Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa, apresentado pelo INE, em 2018, na AMP realizam-se em média 3,4 milhões de viagens por dia, sendo que cerca de metade têm como destino principal a cidade do Porto,

e a maioria é feita em veículo individual. Muitas delas passam pela VCI, um “eixo estruturante” não só a nível local, mas também a nível nacional, que recebe diariamente entre 115 a 146 mil veículos, sendo uma das autoestradas com maior tráfego nacional. Soluções o catedrático diz não as ter, mas acredita que se deve “pensar globalmente”, em ter-

mos de região, e não de município.

Eduardo Vítor Rodrigues, presidente do Conselho Metropolitano do Porto, concorda, afirmando que não “consegue pensar no desenvolvimento do país sem pensar na regionalização”. “Estamos a discutir isto sem que nenhum de nós tenha poder que não seja de reivindicar”. “Preci-

samos de ter algumas lógicas de poder, de decisão”, defendeu, referindo-se a questões relacionadas tanto com a VCI como com a CREP.

### O METRO E A BUROCRACIA

Tiago Braga, presidente da Metro do Porto, acredita que “a capacidade de transporte duplicará na próxima década”. O que, em parte, se vai dever à extensão da Linha Amarela, até Vila d’Este, que “vai captar novos clientes para o sistema”, e à criação da Linha Rosa, que vai unir a Praça da Liberdade à Casa da Música, passando pelo Hospital de São João. O homem-forte da Metro lamentou que a teia burocrática ainda seja muito castradora dos investimentos em obras públicas e deu o exemplo do metro para antever o que pode vir a ser uma dor de cabeça nos próximos dez anos. “Não escondemos que as regras muito apertadas da contratação pública podem ser uma ameaça para o cumprimento dos prazos”, enfatizou.

Quando à “demonização” que o veículo privado tanto

tem sofrido nos últimos anos, Manuel Pina, CEO da Uber Portugal, acredita que “é uma oportunidade para mostrar a diferença entre veículo privado e TVDE. “Sentimos que houve uma alteração do hábito das pessoas, de forma a adotar ainda mais os TVDE. Acreditamos que existe uma oportunidade para a substituição do carro individual e naquilo que nos compete estamos muito empenhados”, garante.

### APOSTA NA OFERTA PÚBLICA

A abrir os trabalhos, o presidente da Câmara de Gondomar, Marco Martins, lembrou as conquistas que, nos últimos anos, a região alcançou, nomeadamente no que se refere à criação de estruturas que façam a gestão integrada da oferta dos transportes, e enfatizou a necessidade de continuar a ser dada prioridade ao transporte público. Elencou, ainda, os vários desafios que se colocam à região em termos de mobilidade: a expansão do metro, o trânsito de pesados na VCI e um maior aproveitamento da CREP. ●

“Podemos aliar a tecnologia que produzimos e aplicá-la aos meios de transporte públicos, para ajudar as cidades”

**Manuel Pina**  
CEO da Uber Portugal



“Fazer uma ciclovia não é lançar um tapete. Aqui, percebemos o planeamento da mobilidade”

**Paula Teles**  
Engenheira civil



“É preciso articular o ordenamento do território com os transportes. Faz muita falta um plano intermunicipal”

**José Rio Fernandes**  
Professor universitário



“O veículo individual é o demónio da mobilidade, mas não se pode demonizar algo que todos utilizamos”

**José Pedro Tavares**  
Professor universitário



## INTERVENÇÃO



# A importância crescente dos carros elétricos

**Eduardo Pinheiro** Secretário de Estado da Mobilidade

Quer postos de carregamento em todos os concelhos

**GOVERNO** O reforço da expansão da rede do metro e dos sistemas coletivos em vias próprias, a aposta na eletrificação dos transportes, individual e coletivo, a promoção de uma mobilidade ativa, continuar com o processo de capacitação e “promover soluções inovadoras e inteligentes para a mobilidade de pessoas, mas também de bens”, foram alguns dos desafios lançados por Eduardo Pinheiro, no discurso de encerramento do debate. O secretário de Estado da Mobilidade referiu que Portugal foi pioneiro na mobilidade elétrica e lembrou “que se a eletrificação não resolve tudo, resolve uma parte”. “A eletrificação é um objetivo claro. À data de hoje é a tec-

nologia mais madura que conhecemos e que nos permite ter para o transporte individual uma resposta assente numa tecnologia mais limpa”, sublinhou. Referiu ainda que os dados “são animadores”. “Basta ver os dados em relação à pandemia. Enquanto nos automóveis a gasolina e a gasóleo, sobretudo nos primeiros meses, as vendas foram praticamente nulas, as vendas de automóveis elétricos mantiveram valores de 2019. E houve meses em que foram superiores. Para isto contribuiu, também, o facto de os produtores terem uma oferta mais variada” e ter havido um reforço dos apoios públicos. Ter postos de carregamento em todos os concelhos é um objetivo. ●

## PLANEAMENTO

“Temos que levantar o chão, respirar o território”

**Paula Teles**  
Presidente do Instituto das Cidades

É preciso devolver aos peões o espaço tomado pelos veículos, defende.

A relação entre a mobilidade e a saúde pública foi várias vezes reforçada por Paula Teles ao longo de uma intervenção que arrancou com um vídeo sobre Pontevedra, cidade galega cuja autarquia decidiu retirar os carros do seu interior, dando mais espaço aos peões. Com o mote dado, a especialista em mobilidade defendeu uma “humanização” das cidades, com a criação de mais espaços verdes, evitando as cidades monofuncionais, ou seja, cidades parcas em serviços e comércio, levando a que os habitantes se desloquem mais. Sugeriu ainda um “aplanar” das horas de ponta nas cidades – momentos em que os níveis de CO2 são elevadíssimos –, recorrendo a horários desfasados e a um “pensamento de layers” à escala regional, mais ágil e flexível. No final, apelou aos técnicos para que trabalhem em equipa, já que a “mobilidade é uma equipa multidisciplinar”. Aos políticos, a também presidente do Instituto das Cidades e Vilas com Mobilidade pediu que fossem mais decididos e que não tenham medo de ser ousados. ●

## TERRITÓRIO

“Recurso ao online vai mudar as cidades”

**José Rio Fernandes**  
Professor catedrático da Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Acessibilidade é mais importante do que a mobilidade, garante

Pensar os softwares para gerir os canais existentes, articular os vários modos de transporte, construir de acordo com a cidade desajada e deixar de associar a mobilidade à posse – de um veículo particular, por exemplo – são alguns dos desafios apresentados por José Rio Fernandes, professor catedrático da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, em resposta às mudanças do território e do comportamento que se deram nos últimos anos. O catedrático começou a intervenção com alguns dados: em cerca de nove anos, a construção foi quase tanta como em 20 séculos. Isto para contextualizar “o brutal crescimento que ocorreu nos municípios em torno da cidade do Porto”. Destacou o aumento enorme de população em Valongo, Gondomar e Rio Tinto. Facto que torna a lógica “periferia-centro” cada vez mais desatualizada. Tal como Paula Teles, defendeu a natureza na cidade e realçou a diferença entre “mobilidade” e “acessibilidade”, referindo que um maior recurso às compras online “vai mudar as cidades”. ●

## TRÁFEGO

“A resposta tem que ser global e conjunta”

**José Pedro Tavares**  
Professor da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto

VCI continua a ser muito mais apetecível do que a CREP, explicou

José Pedro Tavares acredita que para a questão da mobilidade “deve haver uma integração de todos os modos de transporte, todos são importantes. Usamos todos. Deve-se pensar seriamente os grandes interfaces que permitam a passagem do transporte individual para o transporte coletivo de alta capacidade”. Tavares, autor de um estudo sobre a VCI, fez “um pequeno exercício para tentar ver as ligações a partir do extremo da CREP, nos de origem, qual seria o custo da viagem utilizando a VCI ou CREP?” Foi tido em conta uma velocidade sem congestionamento, o valor da distância, o tempo e as portagens. Tudo foi convertido num custo, e esse custo num tempo equivalente, permitindo comparar as alternativas tendo presente o tempo. A conclusão a que chegou “foi que quase todas as viagens litórais têm um tempo equivalente muito inferior se forem feitas pela VCI e não pela CREP”. A isenção de portagens na CREP, reforçou, ainda que pontualmente, pode ajudar nesta questão. ●

## CONFERÊNCIA EM GONDOMAR MOBILIDADE NO GRANDE PORTO

# Só com políticas integradas será possível pensar em cidades com menos carros

**Congestionamento no Grande Porto explica-se em grande medida pelo peso que a VCI ainda tem nas dinâmicas de mobilidade da região**

**SOLUÇÕES** Pensar uma cidade sem carros parece uma utopia, mas Paula Teles acredita que pode vir a ser uma realidade. A engenheira civil e presidente do Instituto de Cidades e Vilas com Mobilidade avisa, porém, que, para isso acontecer, é necessário “planear melhor as cidades”. Planear não apenas a mobilidade urbana, mas “os layers todos de forma integrada”, sublinha, dando como exemplo a necessidade de pensar os transportes públicos articulados com as redes de ciclovias ou com a rede dos estacionamentos.

“A cidade tem que ser mais desenhada e tem de ser mais humana”, salienta, acrescentando que “os especialistas há muito que vinham a demonstrar as tendências, a demonstrar dados, que evidenciavam problemas de segurança rodoviária, de relações diretas entre os níveis de dióxido de carbono, por exemplo, no Porto, na VCI, com as entradas de urgência nas emergências do Hospital de São João, de pessoas com bronquite, alergias, problemas pulmonares e respiratórios”.

A mobilidade no Grande Porto estará hoje em debate em Gondomar, em mais uma conferência promovida pelo “Jornal de Notícias”, em parceria com o município liderado por Marco Martins. O evento pode ser seguido em direto no site e Facebook do jornal, a partir das 14.30 horas.

O caso da Via de Cintura Interna é tão problemático que há dois anos a Câmara do Porto encomendou um estudo para resolver o seu congestionamento. Retirar os veículos pesados era uma das propostas apresentadas. José Pedro Tava-

res, professor da Faculdade de Engenharia do Porto e responsável pela análise, acredita que essa estratégia ajudaria muito, mas reconhece que não é uma medida “fácil de tomar”, até porque as alternativas “não são apetecíveis”. Desde logo porque desviar os pesados para a CREP significaria que estes passassem a pagar portagem, onerando os custos para as empresas. Isto apesar de, reconhece o especialista, a Circular Regional Externa do Porto ter cinco vezes menos tráfego do que a VCI.

Também a pensar em soluções para este problema da mobilidade está a Uber. Manuel Pina, CEO da empresa em Portugal, dá o exemplo da nova funcionalidade, lançada apenas para os utilizadores da Grande Lisboa, que permite aceder em tempo real à informação sobre os transportes públicos.

### UBER E TRANSPORTES PÚBLICOS

“Aquilo que nós conseguimos oferecer aos utilizadores, mas também às cidades, é o planeamento eficiente, em tempo real, daquilo

que é viagem do ponto A ao ponto B, tanto ao nível de duração dessa viagem, como em termos de preço, como em termos de comodidade”, refere. “O utilizador pode escolher ir daqui ao supermercado utilizando o TVDE ou usando os diferentes transportes públicos”, explica. Neste planeamento de viagens com transportes públicos ainda não é possível conjugá-las com viagens de Uber, mas “esse é o ponto de chegada. É para aí que estamos a trabalhar”, reconhece Manuel Pina. ●



Ponte do Freixo é uma das maiores dores de cabeça na região



**Manuel Pina**  
CEO da Uber Portugal

“A Uber tem sido um fator de dinamização e de modernização da mobilidade nas cidades portuguesas. Começamos como uma alternativa de mobilidade, mas hoje somos mais do que isso”



**Paula Teles**  
Pres. Instituto Cidades

“Os problemas da mobilidade não se resolvem só com a mobilidade, vão resolver-se com um conjunto de atitudes diretamente relacionadas com ela”



377

cidades já têm Uber Green, a frota de veículos elétricos da Uber. Lisboa e Porto foram as primeiras a acolher a funcionalidade, em 2016.

### Ciclovias em baixa

A maioria dos portugueses não usa ciclovias nas deslocações para o trabalho, para a escola ou para o parque infantil, ainda que 85% dos inquiridos saiba andar de bicicleta, revelou o “Barómetro Observatório ACP, TSF e JN”, apresentado em abril.

600

mil carros entram todos os dias na cidade do Porto.

### Mobilidade elétrica

Desde que a Uber Green foi lançada em Portugal, em 2016, já foram feitas mais de 7 milhões de viagens pelo país.

21

quilómetros é a extensão da Via de Cintura Interna.



Assista hoje em direto em [www.jn.pt](http://www.jn.pt) e no Facebook