

Mobilidade Partilhada

CITAÇÃO

Teixeira, C. (2019)
Mobilidade Partilhada,
Rev. Ciência Elem., V7(02):023
doi.org/10.24927/rce2019.023

EDITOR

José Ferreira Gomes,
Universidade do Porto

EDITOR CONVIDADO

Paulo Fonseca,
Universidade de Lisboa

RECEBIDO EM

29 de abril de 2019

ACEITE EM

06 de maio de 2019

PUBLICADO EM

21 de junho de 2019

COPYRIGHT

© Casa das Ciências 2019.
Este artigo é de acesso livre,
distribuído sob licença Creative
Commons com a designação
[CC-BY-NC-SA 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/), que permite
a utilização e a partilha para fins
não comerciais, desde que citado
o autor e a fonte original do artigo.

rce.casadasciencias.org



Carlos Teixeira

Universidade de Lisboa
Carlos.Teixeira@ciencias.ulisboa.pt

O conceito de partilha de transporte individual privado foi desde sempre adotado de modo informal entre familiares, vizinhos e colegas de trabalho que combinam viagens nas suas viaturas privadas. Com a ajuda de plataformas informáticas, o conceito foi recentemente estendido a virtualmente qualquer viajante no planeta (FIGURA 1A). O novo conceito, designado de *carpooling*, “é um sistema de partilha de um veículo individual, de propriedade de um dos utentes, por mais do que um passageiro, para percorrer o mesmo percurso. Tem grande potencial de crescimento em grandes empresas, universidades e associações. Alguns países já implementaram faixas de tráfego exclusivo ou portagens mais económicas para automóveis que circulem com mais de dois passageiros, para diminuir o tráfego nas grandes cidades fomentando a utilização dos transportes coletivos e a partilha dos automóveis e consequentemente reduzindo os impactes ambientais” (in www.ecocasa.pt/mobilidade_content.php?id=54).

O uso de transportes públicos coletivos, desde que minimamente bem geridos, é, em termos energéticos e ambientais, mais eficiente que o transporte individual. Contudo, o transporte individual continua a ser indispensável nos trajetos mais curtos e/ou menos utilizados. O restante texto centra-se assim na discussão do transporte individual, com particular destaque nos centros urbanos - onde qualquer problema, ou solução, é sempre mais impactante.

Nos centros urbanos, existem atualmente diversas alternativas de transportes, simples, seguras e saudáveis. A otimização de recursos é desde há muito assegurada por sistemas informáticos e de telecomunicações que gerem semáforos e as diversas linhas e frotas de veículos de transportes públicos. Com a disponibilidade generalizada de serviços *web* e, mais recentemente, de *smartphones*, fornecendo simultaneamente georreferenciação e meios de pagamento simples, quer dos utentes, quer dos veículos, melhorou-se a segurança e a oferta de novos serviços.

O transporte público individual ainda hoje mais utilizado será o táxi. As centrais de táxis utilizam, há vários anos, as vantagens das tecnologias da informática e das telecomunicações para gestão das suas frotas, dos motoristas e dos seus clientes. Com o advento dos *smartphones* surgiram novos operadores com plataformas mais eficazes e seguras, quer para os passageiros, quer para os motoristas (FIGURA 1B). Acrescem ainda mecanismos *online* verdadeiramente eficazes na avaliação dos serviços.

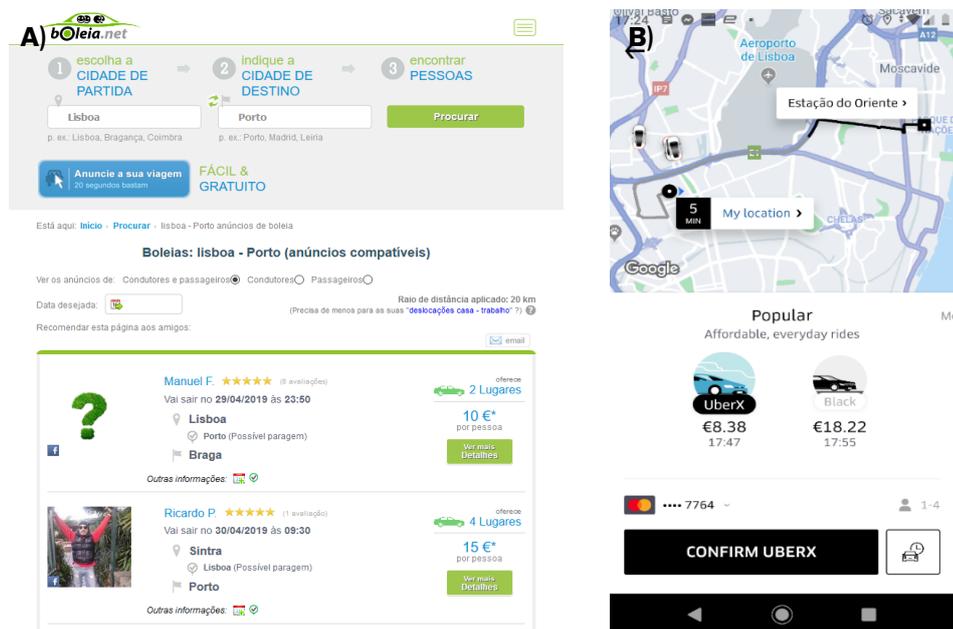


FIGURA 1. Novas soluções da mobilidade: screenshots de sistemas de apoio ao transporte individual privado.

A utilização crescente do smartphone motiva plataformas que permitam a fusão natural do conceito de transporte público individual e o do aluguer de viaturas. Estas plataformas disponibilizam atualmente, nas zonas mais cosmopolitas do país, viaturas estacionadas na proximidade do potencial passageiro/motorista (FIGURA 2A). Criou-se assim um novo conceito para a mobilidade, designado de *carsharing*. A escolha destas zonas, de grande procura, para o arranque destes serviços, justifica-se pela necessidade de oferecer um número significativo de veículos na proximidade de qualquer potencial utente. Pretende-se assim quebrar hábitos do uso de outras opções e, com o crescimento da procura, alargar estes serviços à maioria das cidades portuguesas. Os diferentes serviços atualmente disponíveis, que incluem viaturas a gasolina e elétricas, permitem ao respetivo utente esquecer, não só a maioria das formalidades iniciais para o uso de uma viatura, bem como as preocupações recorrentes com abastecimentos de combustível, portagens, estacionamento, etc.

Com o advento da condução autónoma, em que se esperam veículos cada vez mais capazes de se deslocarem na rede rodoviária sem qualquer intervenção humana, já se anuncia a fusão do conceito dos táxis com a de *carsharing* (<https://navya.tech/en/autonom-cab>). Nesse cenário, o utente tem uma interação semelhante à do uso do táxi, o qual, neste caso, não tem condutor. Ao pedir um táxi, o sistema de gestão determina o encaminhamento da viatura mais adequada para junto do passageiro. Na viatura, o passageiro poderá ter acesso a interfaces sofisticadas que lhe permitam configurar a viatura, a viagem, o pagamento, etc.

Contudo, nas zonas urbanas, os automóveis apresentam vários inconvenientes face às restantes alternativas. Desde logo as suas dimensões geométricas na ocupação de rodovias e de espaço público para estacionamento. Já os inconvenientes seguintes se aplicam também à maioria dos veículos de duas rodas em circulação: poluição emitida por motores de combustão interna e motorizações com potências exageradíssimas, que, mesmo se cumprissem os limites de velocidade impostos, tornam o seu uso desnecessariamente perigoso em espaços de partilha com peões e com outros veículos menos robustos.

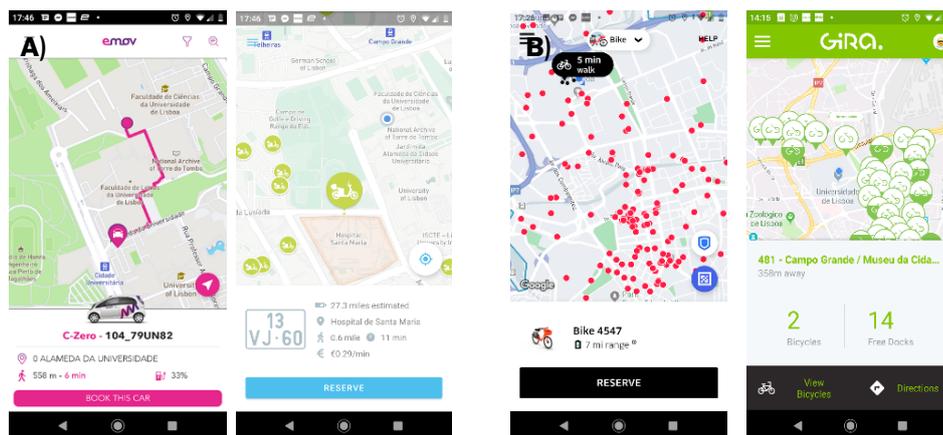


FIGURA 2. Novas soluções da mobilidade: *screenshots* de aplicações de *smartphone* para sistemas de partilha de veículos em Lisboa (Emov, eCooltra, Jump e Gira).

A criação de ciclovias e a disponibilidade de veículos partilhados adequados à sua utilização (FIGURA 2B), em combinação com a restante oferta de transportes coletivos faz parte da política de infraestruturas urbanas contemporânea em todo o mundo. Além disso pode funcionar como uma via para incentivar e implantar eficazmente novos hábitos que permitam alterar significativamente, não só o paradigma da mobilidade, como eventualmente outros ainda mais abrangentes, no sentido de melhorar efetivamente a saúde pública, quer pelo decréscimo de poluição, quer por via da designada mobilidade ativa, quer mesmo alterar outros hábitos que impeçam a já anunciada catástrofe ambiental.