

# Mobilidade Partilhada

## CITAÇÃO

Teixeira, C. (2019)  
Mobilidade Partilhada,  
*Rev. Ciência Elem.*, V7(02):023  
[doi.org/10.24927/rce2019.023](https://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](http://rce.casadasciencias.org)



Carlos Teixeira

Universidade de Lisboa  
[Carlos.Teixeira@ciencias.ulisboa.pt](mailto: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](http://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.

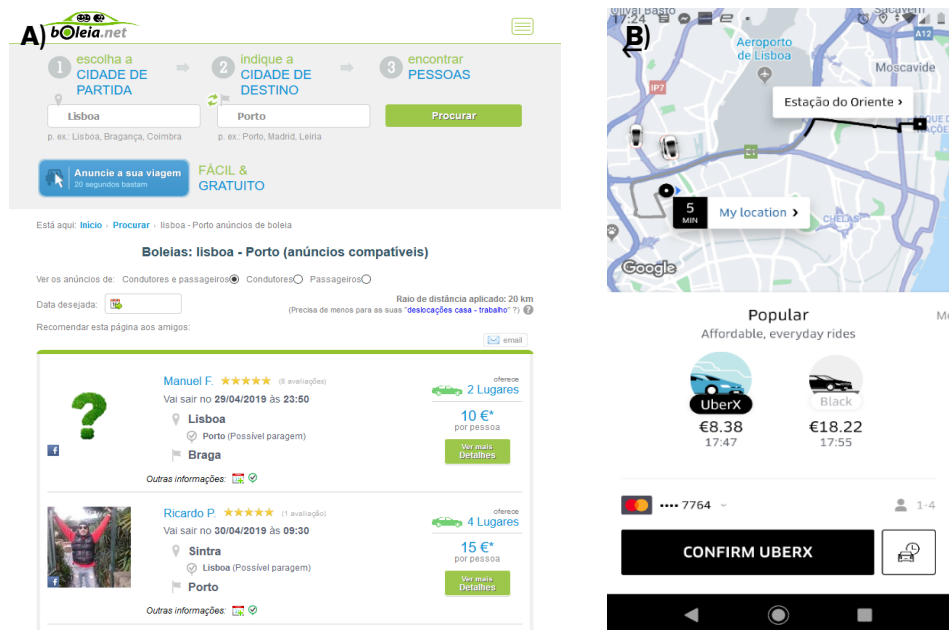


FIGURA 1. Novas soluções da mobilidade: screenshots de sistemas de apoio ao transporte individual privado.

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.

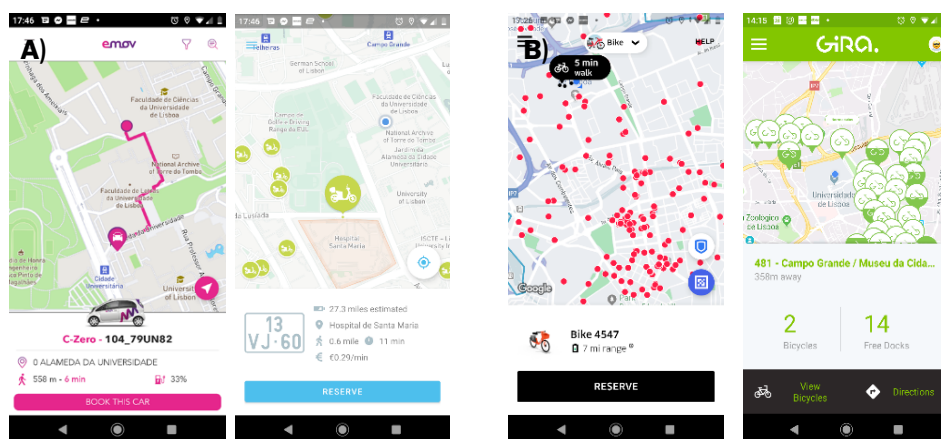


FIGURA 2. Novas soluções da mobilidade: *screenshots* de aplicações de *smartphone* para sistemas de partilha de veículos em Lisboa (Emov, eCooltra, Jump e Gira).

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.