



MOBILIDADE URBANA:

Direito social e intervenção do Estado

Fernando Nunes da Silva

fnsilva@tecnico.ulisboa.pt

Professor de Urbanismo e Transportes
IST \ CITUA – Universidade de Lisboa



- 1 A cidade {
Pré-auto
Do auto
Pós-auto
- 2 “Caminhabilidade”
- 3 O combate à exclusão social na mobilidade
- 4 O papel do Estado na organização dos TC’s
- 5 Conclusões

1 A cidade { Pré-auto Do auto Pós-auto



NA CIDADE **ANTES DO AUTOMÓVEL** O ESPAÇO PÚBLICO FOI, DURANTE SÉCULOS, UM **ESPAÇO PARTILHADO E MULTIFUNCIONAL**.

SÃO CIDADES NAS QUAIS, ALÉM DOS ESPAÇOS DE REPRESENTAÇÃO (Lefebvre, 1996), OS DEMAIS ESPAÇOS URBANOS SÃO OS LUGARES ONDE SE PROCESSA A VIDA QUOTIDIANA. A RUA É NÃO SÓ O ESPAÇO DE LIGAÇÃO, MAS TAMBÉM O SUPORTE DESSA VIVÊNCIA.

Terreiro do Paço, Lisboa, séc XVII

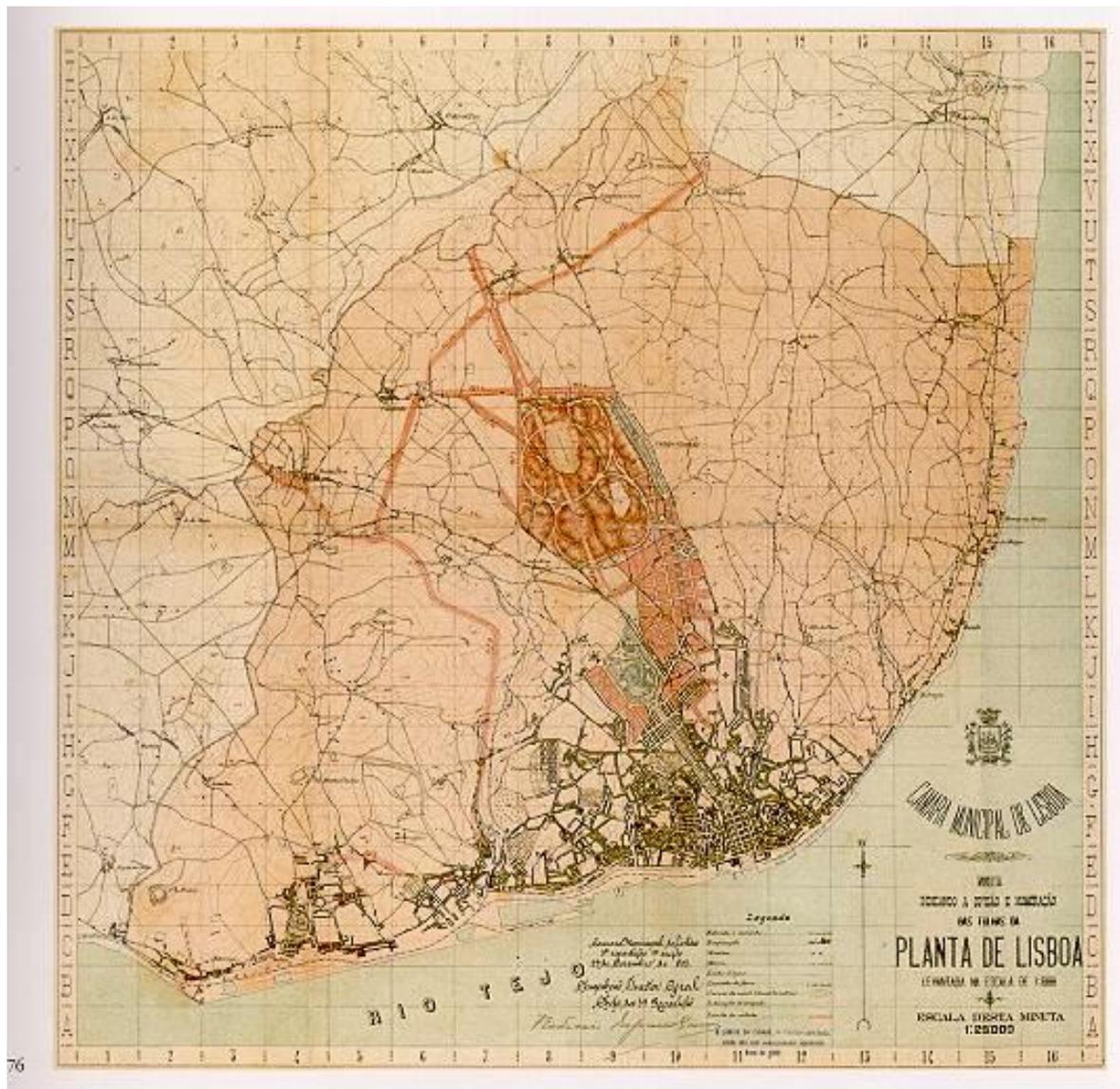


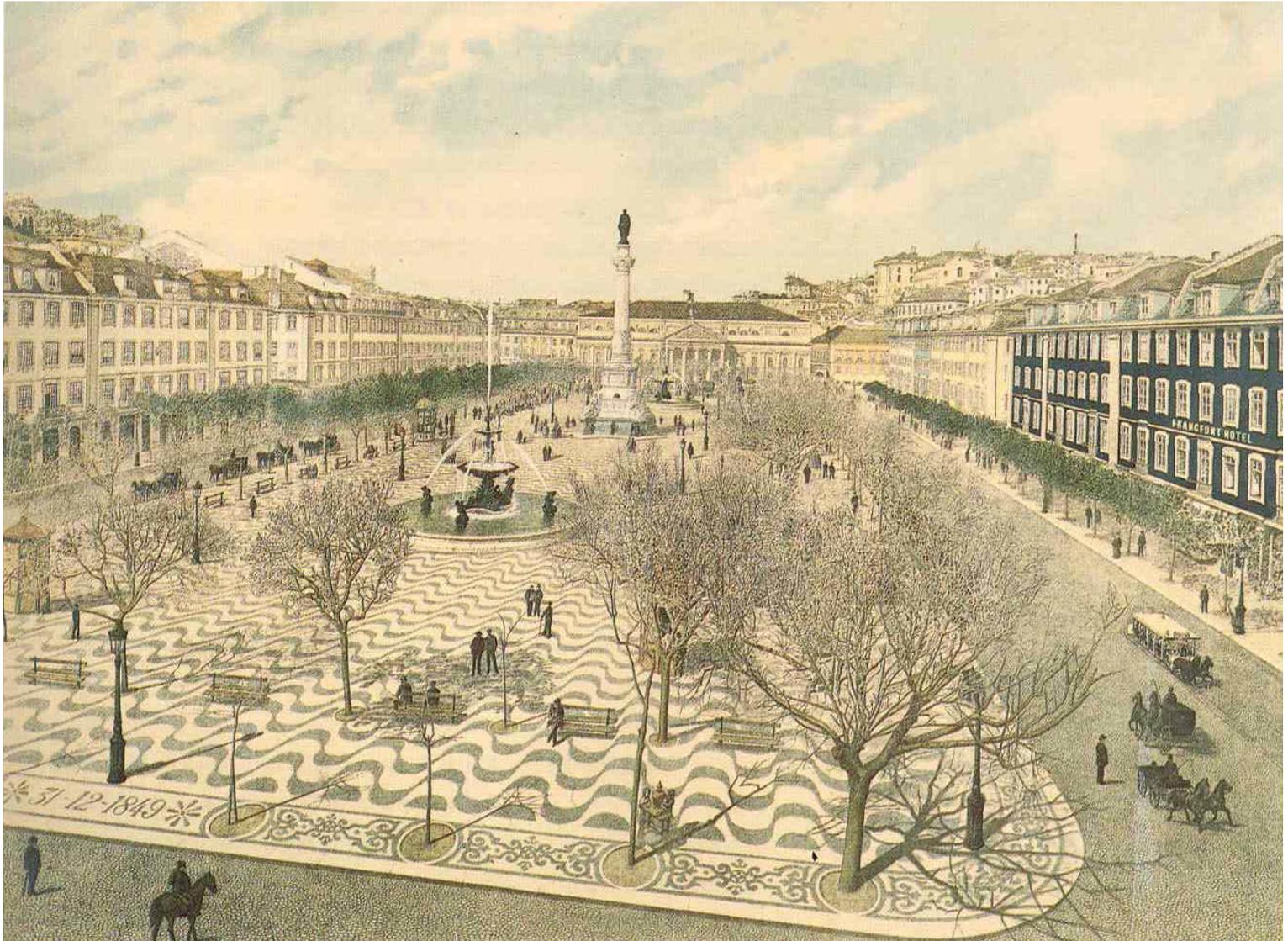


ESTA SITUAÇÃO ALTERA-SE PROFUNDAMENTE COM A **REVOLUÇÃO INDUSTRIAL**, EM RESULTADO DO CRESCIMENTO EXPONENCIAL DA POPULAÇÃO URBANA E DA CONSEQUENTE ENORME EXPANSÃO DAS CIDADES.

O **ESPAÇO PÚBLICO** ASSUME ENTÃO UM **PAPEL ESTRUTURANTE** NA CONFIGURAÇÃO DOS NOVOS ESPAÇOS URBANOS. TODAVIA, É AINDA UM ESPAÇO QUE MANTEVE AS SUAS CARACTERÍSTICAS DE **ESPAÇO PARTILHADO E MULTIFUNCIONAL**. AS EXCEÇÕES SÃO OS ESPAÇOS DEDICADOS AOS MODOS SOBRE TRILHOS (bonde e trem), ATENDENDO ÀS SUAS CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS.

Plano de Expansão de Lisboa - 1901





Rossio, Lisboa



Rossio e Teatro Nacional, Lisboa

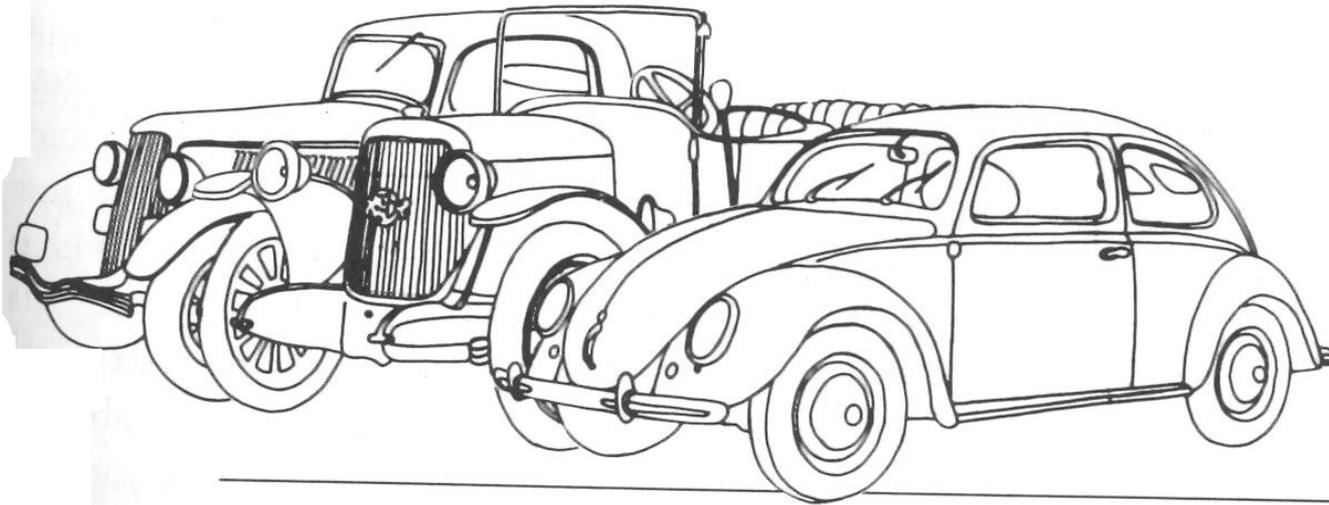


COM O **PÓS-GUERRA**, SOBRETUDO A PARTIR DOS ANOS 1950, O **AUTOMÓVEL EMERGE** COM UMA DINÂMICA IMPARÁVEL NA CENA URBANA. NOS ANOS DE 1920 E 30, O **MOVIMENTO MODERNO** PROPÔS **UMA CIDADE ADAPTADA AO AUTOMÓVEL**, ESPECIALIZANDO CADA VEZ MAIS AS **VIAS**, **HIERARQUIZANDO-AS DE MODO RÍGIDO** E DESENVOLVENDO UMA REDE DE **AUTOESTRADAS** COMO SEU ESPAÇO DEDICADO. SERÃO ESSES OS EIXOS DE (DES)ESTRUTURAÇÃO DE TERRITÓRIOS CADA VEZ MAIS VASTOS.

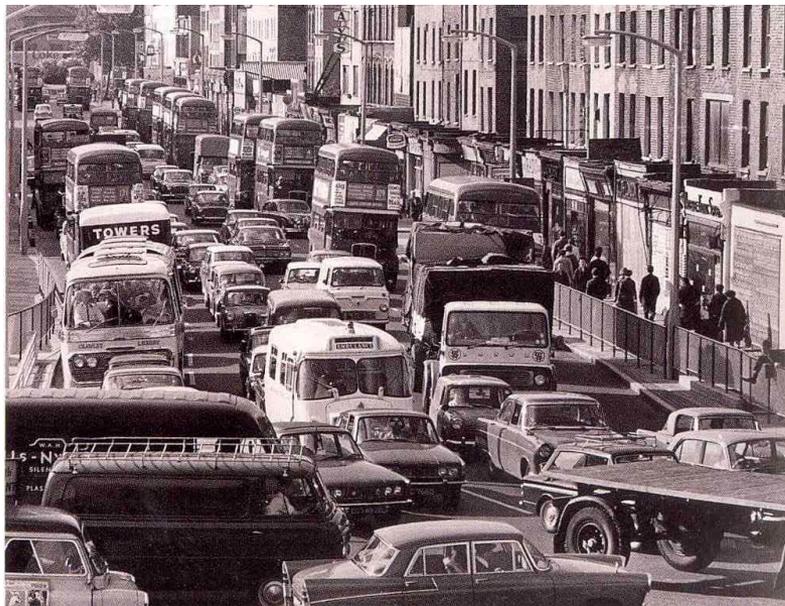
FOI ESSE O **PARADIGMA DE PLANEJAMENTO E O PADRÃO URBANO** QUE SE MANTEVE ATÉ AO FINAL DOS ANOS 70'.

“Is possible that no invention of such a large influence have had once been spread out so quickly or so instantly that had created influences that grow trough our national culture, transforming also our thoughts and language habits”

“Recent Social Trends in the United States”. Report of the President’s Research Comitee on Social Trends, 2 vols. McGraw Hill, 1933, pág. 172



The models that changed the automobile’s popularity: Peugeot (1905), Ford T (1909) e VW (1938)



Congestionamento de tráfego, Londres, 1960



Barcelona, 1986

Face à explosão da motorização individual que se seguiu à 2ª GM, os centros das principais metrópoles começaram a conhecer graves problemas de congestionamento de tráfego. Com a expansão urbana para as periferias, foram as autoestradas de acesso ao centro que passaram a estar congestionadas.



Terreiro do Paço, Lisboa, início séc.XX



Terreiro do Paço, Lisboa, anos 80



Avenida da Liberdade, Lisboa, 1880.





Lisboa. Praça dos Restauradores e Av. da Liberdade (1950)

BRASÍLIA, capital aérea e rodoviária; cidade parque.



Brasília. O centro político e administrativo, com a Esplanada dos Três Poderes ao fundo.



Foto cedida pelo Prof. Paulo Bicca, PUCRS.

DENTRO DESTAS “ SUPER-QUADRAS ” OS BLOCOS RESIDENCIAIS PODEM DISPOR-SE DA MANEIRA A MAIS VARIADA, OBEDECENDO PORÉM A DOIS PRINCÍPIOS GERAIS: GABARITO MÁXIMO UNIFORME, TALVEZ SEIS PAVIMENTOS E PILOTIS, E SEPARAÇÃO DO TRÁFEGO DE VEÍCULOS E TRÂNSITO DE PEDETTRES

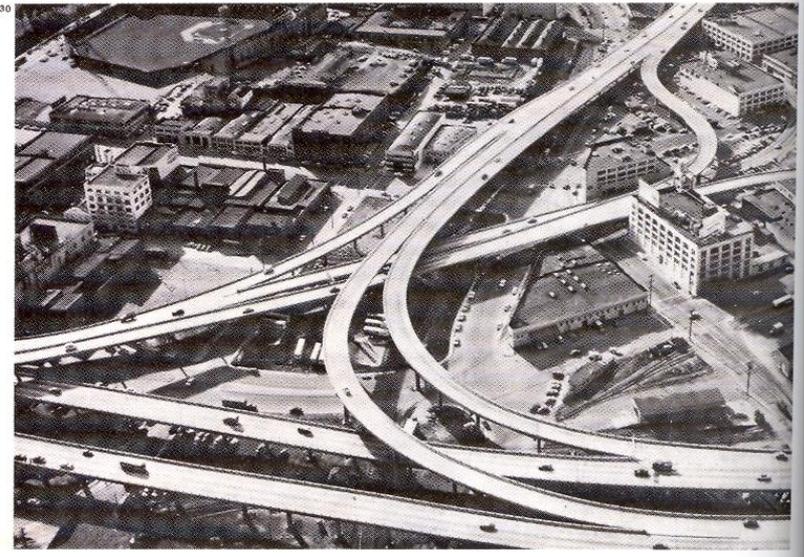


Fonte: cedido pelo Prof. Paulo Bicca, PUCRS

Na tentativa de resolver este problema, cada vez mais autoestradas, vias rápidas urbanas e complexos nós viários são construídos na maioria das grandes cidades



29



30

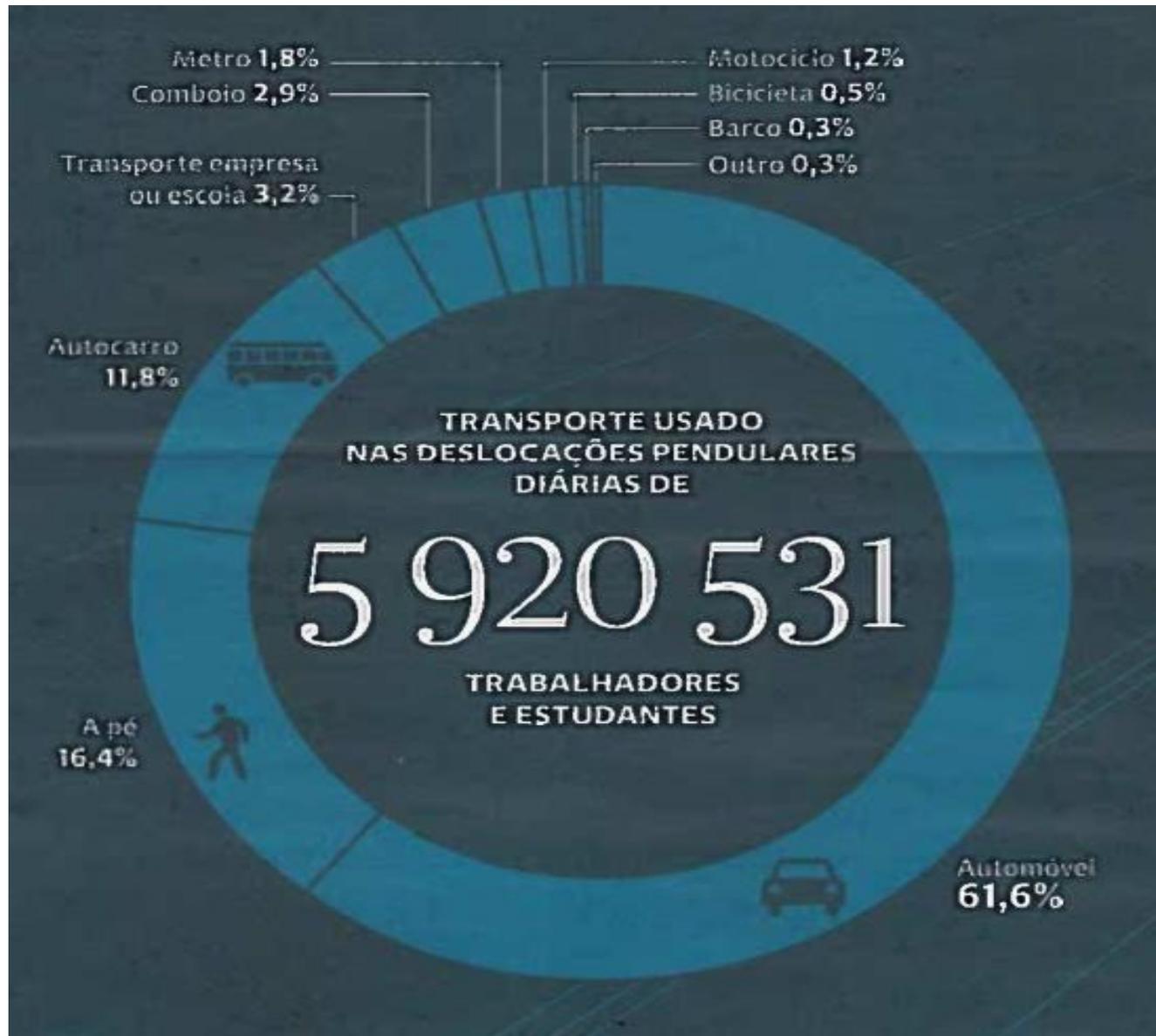
Todavia essas tentativas revelaram-se infrutíferas ..

Os congestionamentos de tráfego tornam-se uma constante nas radiais de acesso ao centro das metrópoles e grandes cidades. Na hora de pico de manhã num sentido e na tarde no outro, num enorme desperdício de tempo e espaço!





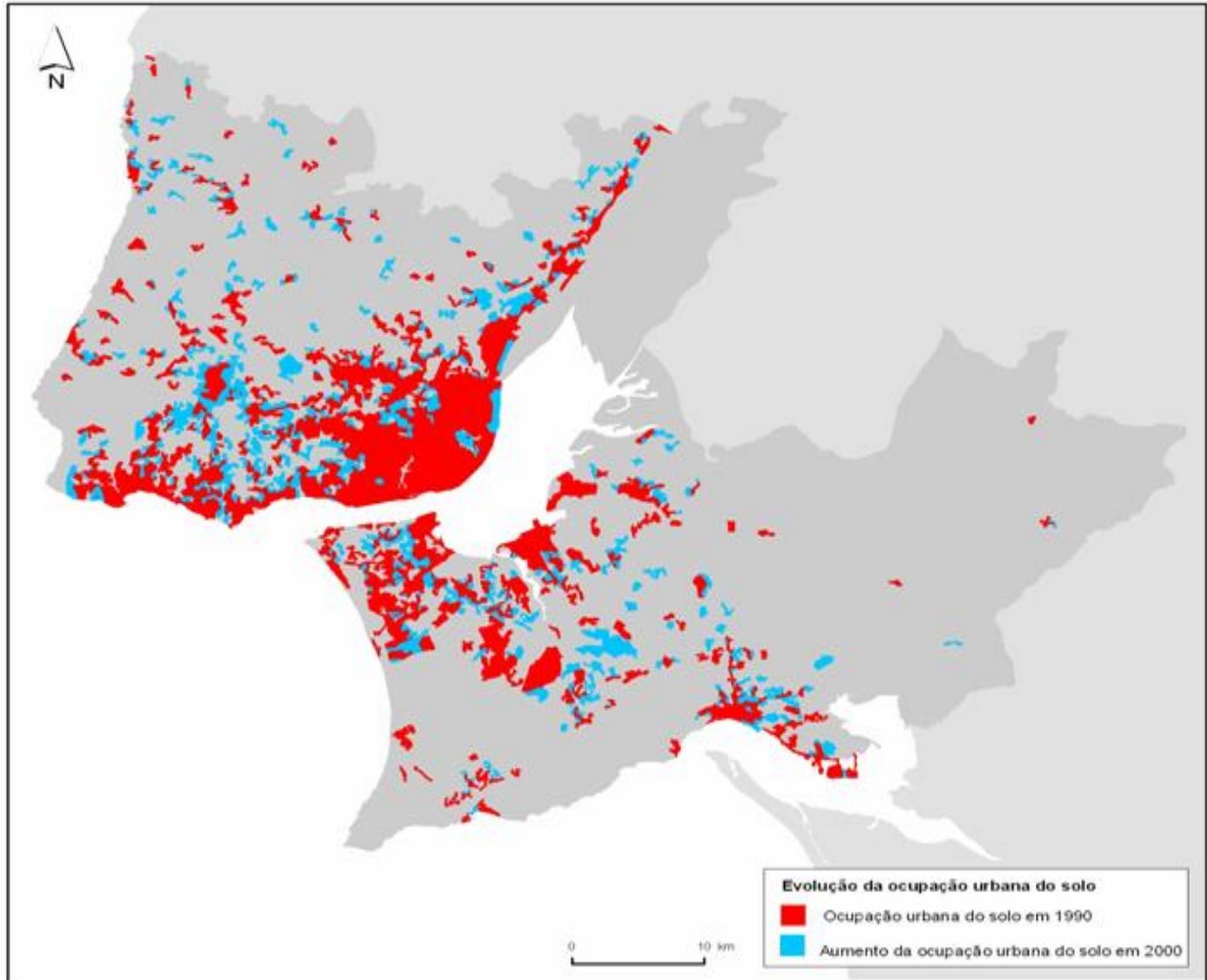
A cidade americana se torna o paradigma da cidade DO e PARA o automóvel ... tendo seguidores nomeadamente nos países menos desenvolvidos!



Deslocamentos pendulares na Área Metropolitana de Lisboa

Fonte: Recenseamento Geral da População, 2011 – INE, Lisboa

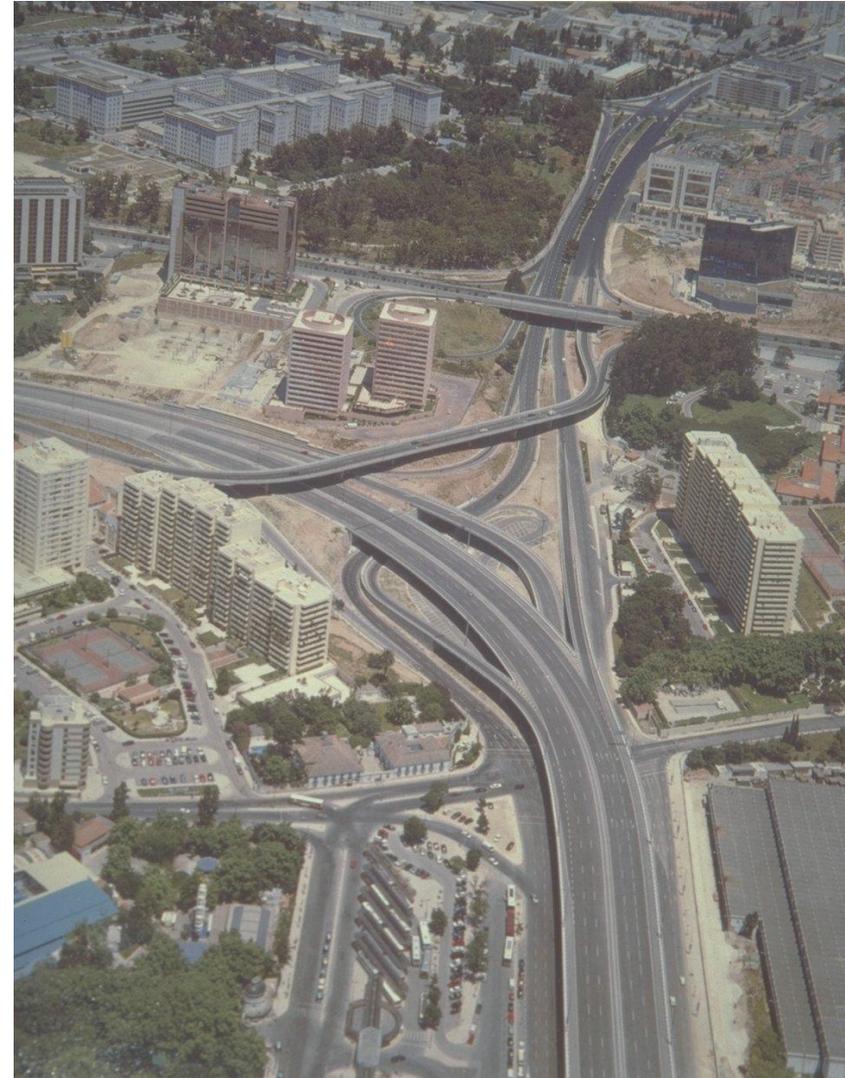
Ocupação urbana do solo – AM Lisboa



Bairro de Alvalade: exemplo de mistura de usos e de aplicação do conceito de unidade de vizinhança (Lisboa, anos 1940)



Urbanização assente na infraestrutura rodoviária: espaços monofuncionais, segregados e sem continuidade urbana.





AS CONSEQUÊNCIAS EM TERMOS DE SEGREGAÇÃO SOCIAL:

- PERIFERIAS **MONOFUNCIONAIS E SUB-EQUIPADAS**, OCUPADAS SOBRETUDO POR POPULAÇÃO DE BAIXA RENDA.
- **MAIORES TEMPOS DE DESLOCAMENTO** (tanto nos movimentos pendulares – aumentando na prática o tempo de trabalho – como nos ocasionais – menor acessibilidade a bens e serviços) E **MAIORES CUSTO COM O TRANSPORTE**.
- **ORGANIZAÇÃO DA VIDA** MAIS DEPENDENTE DA OFERTA DE TRANSPORTE COLECTIVO.
- AUSÊNCIA DE **ESPAÇO PÚBLICO QUALIFICADO** (falta de espaços de urbanidade e socialização; espaço público reduzido ao viário).
- **MAIOR TENDÊNCIA PARA A FORMAÇÃO DE COMUNIDADES FECHADAS** (contraponto à falta de elementos de referência para a construção de uma identidade colectiva)

Cheong gye cheon, Seoul, Coreia do Sul: Comparação ANTES e DEPOIS



Praça do Saldanha – Lisboa

(antes e depois da intervenção)



Living streets – Ruas vivas, de reencontro / Zonas 30

Lisboa – Bairro do Charquinho



Reino Unido



França



2 Um novo conceito: “caminhabilidade”

Ambiente urbano

Características Fundamentais do ambiente urbano

ACESSIBILIDADE

ATRATIVIDADE

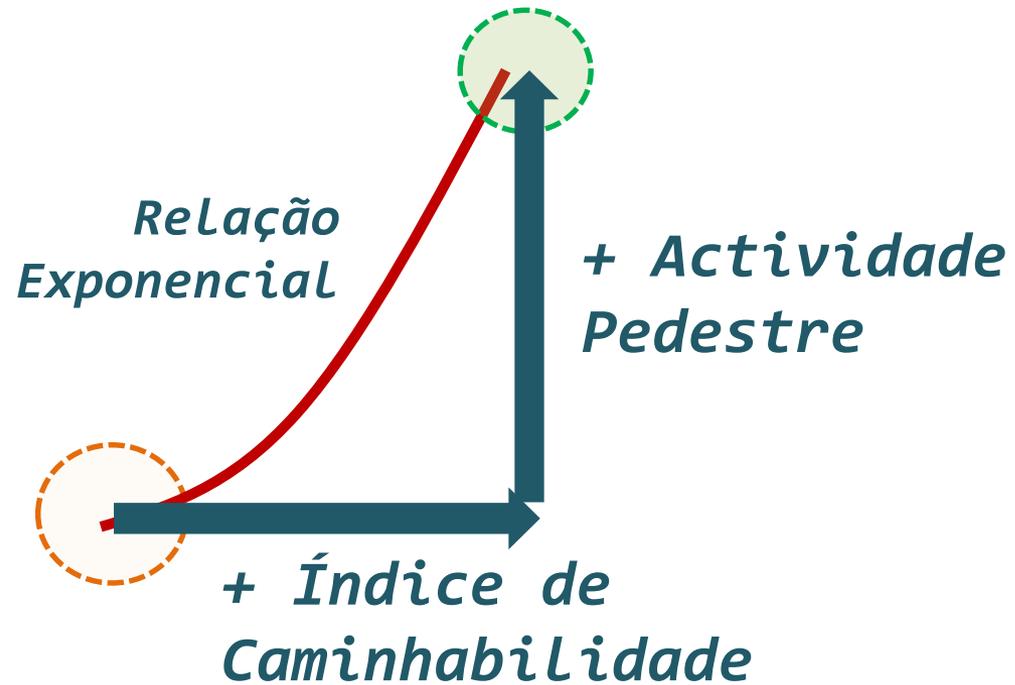
Avaliadas por 7 dimensões chave
7 Cs



Caminhar / Andar a pé / comportamento pedestre

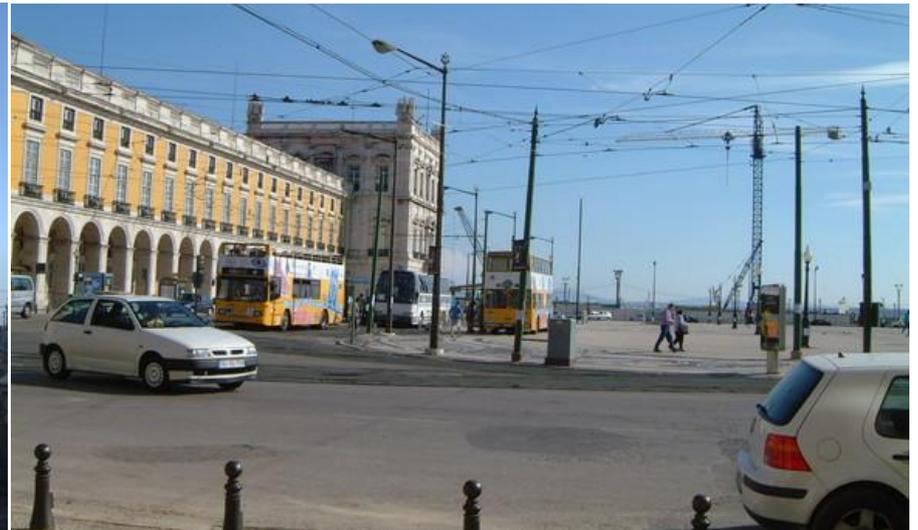


Av. Duque de Ávila 2004

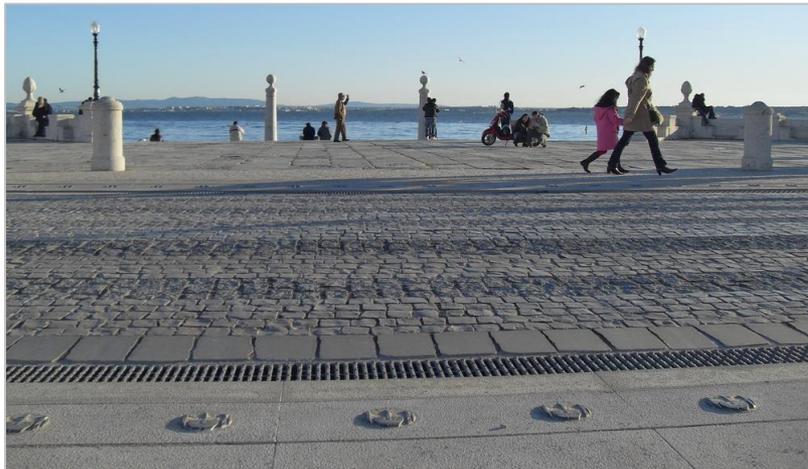


Av. Duque de Ávila, 2014

Praça do Comércio antes da intervenção



Praça do Comércio / Terreiro do Paço - hoje





Ribeira das Naus – hoje



Fernando Nunes da Silva – IST \ CITUA – Universidade de Lisboa

I'M HERE

Lisboa

🌡️ 23°C CÉU LIMPO
16:56 19 ABR

🌅 6:54
🌃 20:17

Ribeira das Naus

Associação de Moradores

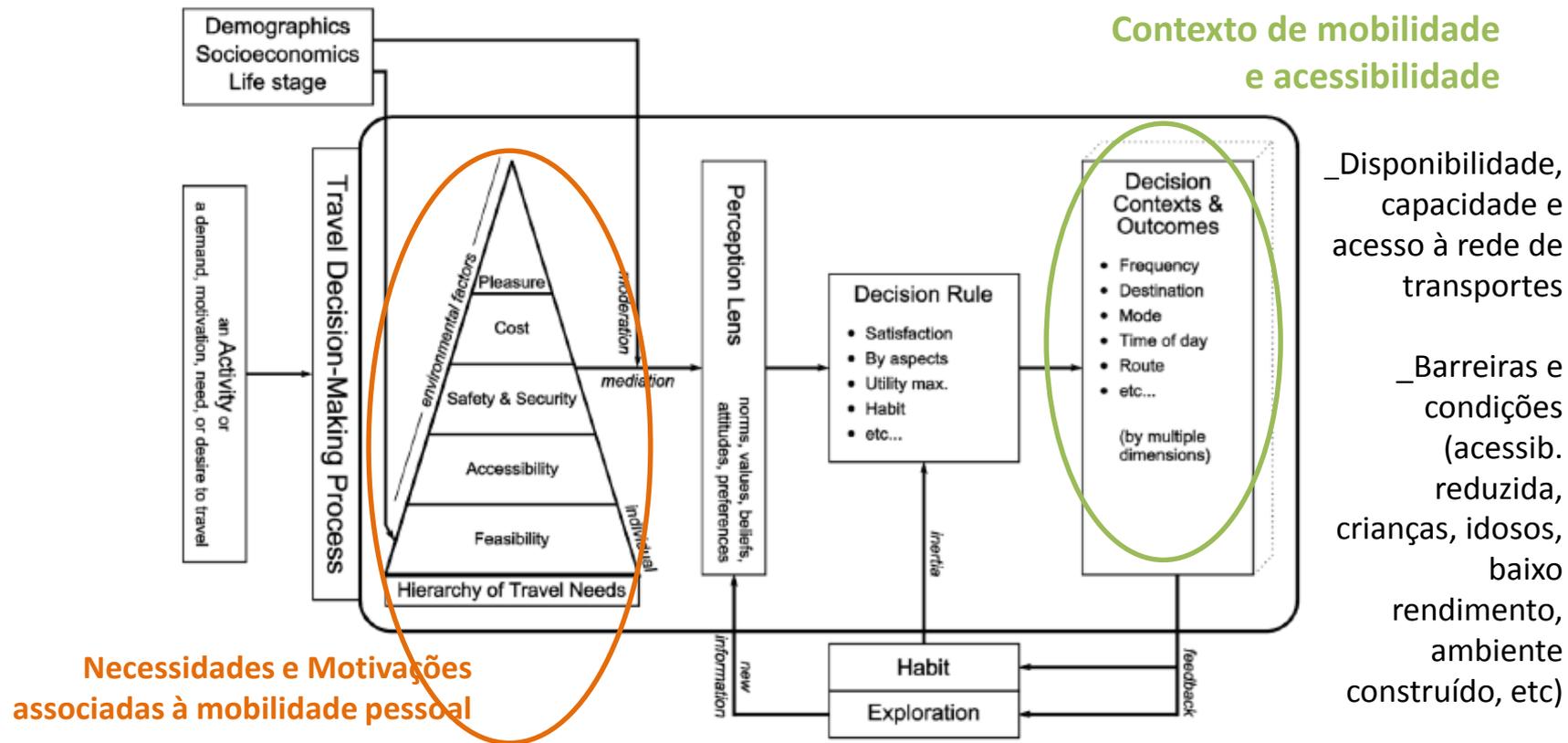
venha conhecer um novo espaço a partir de 23 de março

S.Paulo – Maio 2018

3 O combate à exclusão social na mobilidade

Exclusão Social e Mobilidade/Acessibilidade

“Um **processo** através do qual certos indivíduos são empurrados para a margem da sociedade e impedidos de participar plenamente na mesma (...). Isto **afasta-os** das **oportunidades de emprego, rendimentos e oportunidades de educação e formação, bem como das redes e atividades sociais e comunitárias.**” (Comissão Europeia, 2004)



Fonte: Singleton, P.A. (2013). *A Theory of Travel Decision-Making with Applications for Modeling Active Travel Demand* (Master of Science In Civil and Environmental Engineering, Portland State University).

Exclusão Social e Mobilidade/Acessibilidade

“A Mobilidade é uma parte central da nossa vida quotidiana” (*Lucas, 2010*)

Fatores de Exclusão
relacionados
com os
transportes

(*Church, Frost & Sullivan, 2000*)

- **Físicos** – barreiras físicas relacionadas com a natureza do sistema de transportes e do ambiente construído;
- **Geográficos** – resultante da fraca acessibilidade da área;
- **Infraestruturas** – ausência de bons acessos a bens e serviços (saúde, educação, comércio, lazer, ...);
- **Económicos** – as limitações da rede de transportes que podem levar a uma exclusão no acesso a empregos e outras oportunidades;
- **Temporais** – a oferta de transportes só funciona em determinado período do dia e em certos dias da semana
- **Segurança e qualidade do espaço público** – dificuldade de assegurar a intermodalidade e a complementaridade entre modos de transporte.



TUDO SOBRE RODAS COM O PORTA-A-PORTA



Alcântara, Lisboa, criou serviço de transporte para acabar com isolamento de fregueses

24 nov 2015 · 06:00

[Atualidade](#)

[Lusa](#)

[Comentar](#)



A Junta de Freguesia de Alcântara, em Lisboa, criou um serviço de transporte para acabar com o isolamento a que algumas pessoas estavam sujeitas por falta de transportes públicos na sua zona de residência.

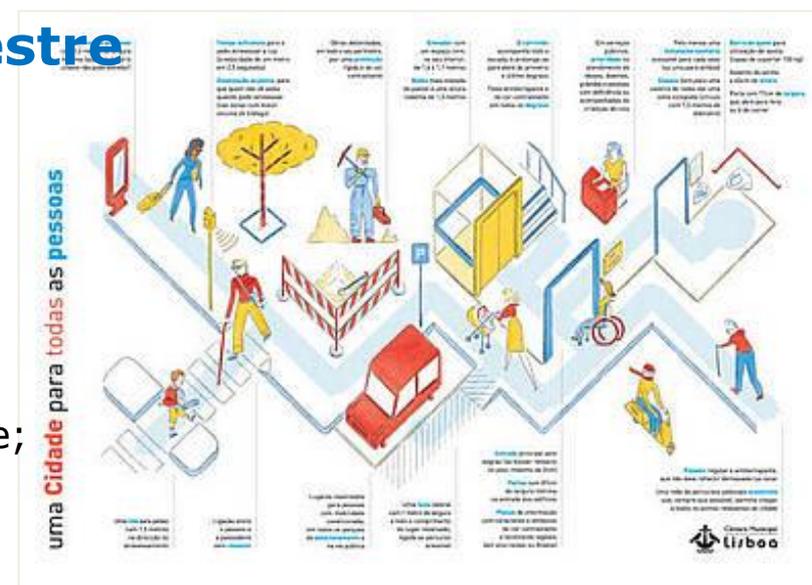




Plano de Acessibilidade Pedestre

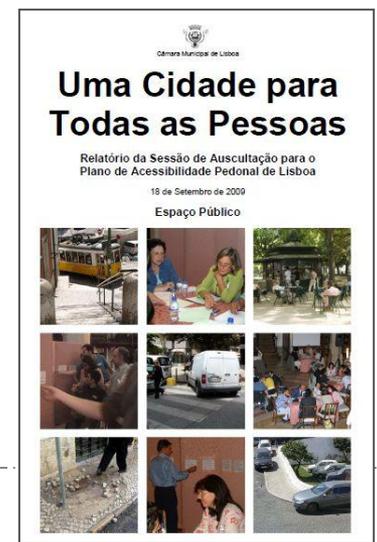
Objectivos Principais:

- Promover uma **cidade acessível**, evitando a criação de novas barreiras;
- **Adaptar** os **edifícios existentes** às novas exigências legais em matéria de acessibilidade;
- Mobilizar a comunidade, promovendo a **participação activa** neste processo



Áreas de Intervenção:

1. Via Pública
2. Equipamentos Municipais
3. Articulação com a Rede de Transportes Públicos
4. Fiscalização dos Particulares
5. Interacção com o Município
6. Gestão e Avaliação do Plano



3 Candidaturas aprovadas no Programa «RAMPA» Regime de Apoio aos Municípios para a Acessibilidade

visa apoiar as autarquias na elaboração de planos locais ou regionais que promovam as acessibilidades físicas e arquitectónicas no espaço público



Lisboa tram route reinstated after 23 years

27 Apr 2018



Photos: André Pires

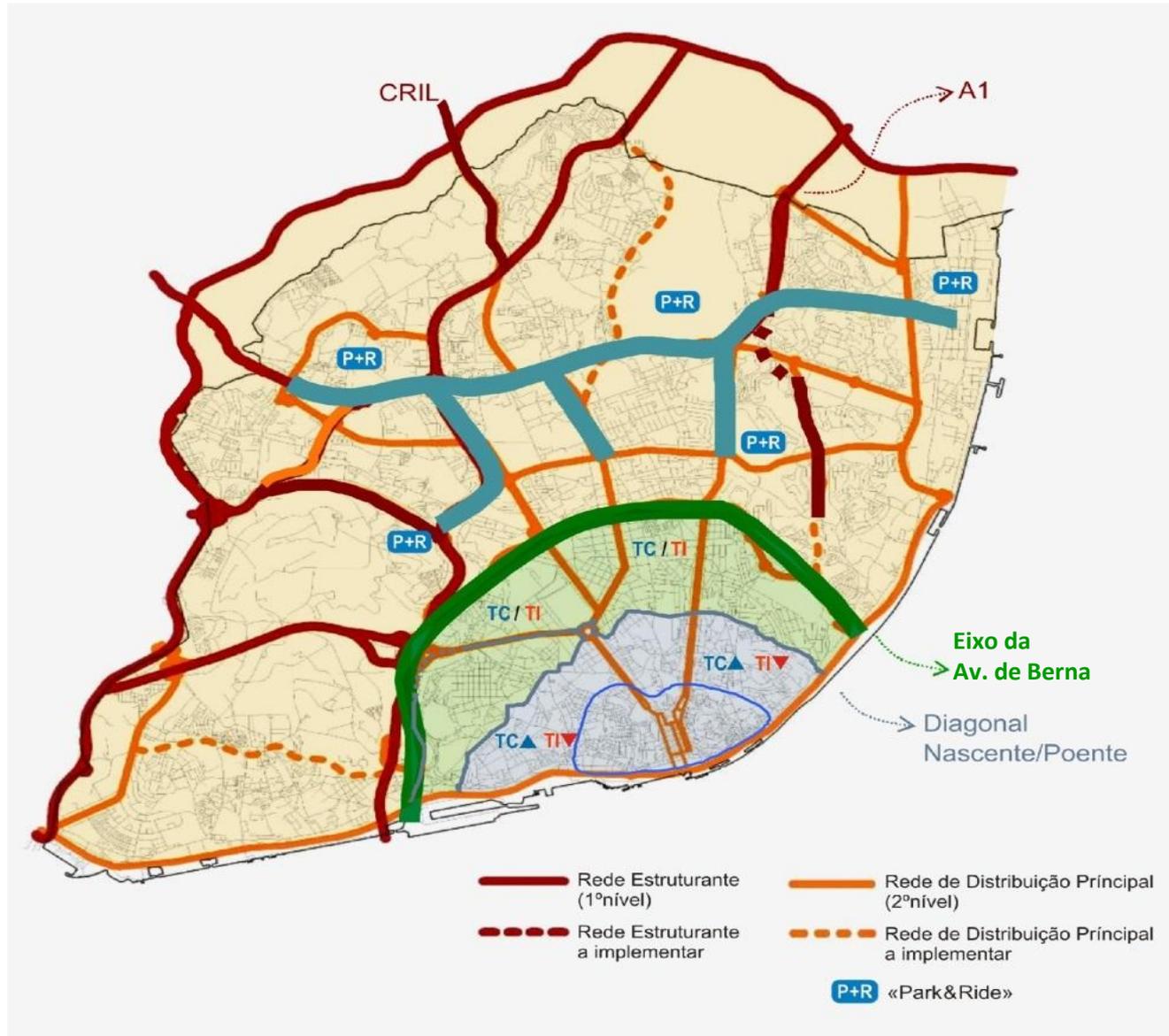
PORTUGAL: Services restarted on tram route 24 in Lisboa on April 24, nearly 23 years after they were suspended.

The 4 km north-south route links Campolide with Praça Luís de Camões. Services are initially worked with three refurbished trams, and could increase if demand is strong enough.

4

O papel do Estado na organização dos TC's

Conceito de Acessibilidade e Transportes para Lisboa





Modelos Europeus de organização dos TCU

→ Modelo Francês

Concessão de serviço público a partir de uma entidade organizadora dependente dos municípios, com financiamento tripartido

→ Modelo Alemão

Comunidade de transportes e empresa pública regional

→ Modelo Britânico

Liberalização quase total de acesso ao mercado e à operação

Características comuns dos Serviços de Interesse Económico Geral

- **Universalidade (do acesso)**
- **Continuidade (da prestação)**
- **Qualidade (padrões pré-definidos)**
- **Acessibilidade de preços (não exclusão de utentes)**
- **Protecção dos utilizadores e consumidores
(disposições horizontais de defesa do consumidor)**

Fonte: Livro Verde sobre Serviços de Interesse Geral, CE, 2003

Taxa de cobertura dos Custos Operacionais pelas Receitas e Tarifários no TC Rodoviário

| | 1996 | 2001 |
|--|------|-----------|
| Empresas Públicas | | |
| Lisboa | 57% | 56% |
| Porto | 74% | - |
| Empresas Municipais * | 84% | - |
| Empresas privadas de Lisboa | - | 50% a 60% |
| Valores médios em cidades europeias | - | 45% a 75% |

* Coimbra, Braga e Barreiro.

Fonte: “O financiamento dos TC Urbanos”, Anabela Maria Marcos (2000).
Relatório de actividade e contas de exploração

Taxa de cobertura dos custos de operação pelas receitas tarifárias após reforma de 2013

Alterações introduzidas:

- Redução em 20 % na oferta
- Aumento tarifário médio de 25 %
- Redução de pessoal (aposentação antecipada) na ordem dos 15 a 25 %

Taxa de cobertura

- Metrô de Lisboa : 80 a 85 %
- CARRIS (ônibus e tranvia) : 85 a 90 %



**MAS QUEBRA
DE 30% NO
NÚMERO DE
USUÁRIOS!**



FINANCIAMENTO SUPLEMENTAR

pelos Beneficiários Indirectos do TC

Beneficiário

- Empresas
- Utilizadores TI
- Comerciantes
- Proprietários imobiliários

Incidência da Taxa

- Massa salarial
- Uso da rede viária (portagens urbanas, estacionamento)
- Volume de vendas
- Área de construção e nível de acessibilidade

QUESTÕES FUNDAMENTAIS NA ORGANIZAÇÃO E OPERAÇÃO DOS SISTEMAS DE TC NAS ÁREAS METROPOLITANAS

- **Quem planeja a oferta ?** – entidade supramunicipal (associação de municípios ou órgão regional)
- **Quem opera ?** - a entidade supramunicipal através de empresas públicas; concessão a empresas privadas; consórcio de empresas publicas e privadas
- **Concedente e fiscalizador** – a mesma entidade que planeja
- **Quem financia ?**
 1. Infraestruturas de longa duração – contratos com governo e empréstimos especiais
 2. Material rolante – empresa + entidade + governo
 3. Operação – utilizadores + benif. Indirectos + entidade

5 CONCLUSÕES

- Necessário ter uma **visão estratégica** para a **gestão da mobilidade** urbana ao nível da cidade e da aglomeração urbana.
- A **reconquista do espaço público** pressupõe uma **actuação integrada em todo o sistema de mobilidade** da cidade, que conduza à liberação do espaço actualmente atribuído aos modos motorizados.
- O **espaço público** é um dos fatores mais importantes de **integração e coesão sociais**, pelo que deve ser liberado do predomínio absoluto do automóvel.
- A promoção da **complementaridade entre todos os modos de transporte** (públicos e privados, motorizados e suaves/ativos) é uma condição necessária para **reequilibrar a repartição modal** em favor do TC.

- **Integração** entre o planeamento dos **transportes** e das acessibilidades e o **planeamento urbano é uma condição imprescindível** ao sucesso das intervenções visando uma **cidade mais humanizada e solidária**.
- Sem **acções-piloto de demonstração** é quase impossível criar as **condições de aceitabilidade social e política** que permitam mudar de paradigma.
- A **intervenção do Estado** e demais entidades públicas é determinante para **eliminar ou reduzir os efeitos do sistema de transportes na segregação social e na eliminação de factores de exclusão** a ele associados (tarifário, cobertura temporal e espacial, barreiras físicas, dependência do automóvel, espaço público qualificado, provimento de equipamentos e serviços públicos acessíveis e de proximidade, mix social e de usos do solo, etc.)

Obrigado pela vossa atenção!

fnsilva@tecnico.ulisboa.pt

IST – Universidade de Lisboa / CITUA