



Escola de Sociologia e Políticas Públicas
Departamento de Sociologia

Mobilidade, Transporte Público de Passageiros e Sustentabilidade: uma questão de Comunicação

João André Monteiro Rodrigues

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de
Mestre em Comunicação, Cultura e Tecnologias da Informação

Orientador:
Doutor José Jorge Barreiros, Professor Auxiliar
ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa

Setembro 2011

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus Professores do curso de Mestrado em Comunicação, Cultura e Tecnologias de Informação pelos conhecimentos que transmitiram ao longo do curso, em particular ao Prof. Doutor José Barreiros pela sua disponibilidade, acompanhamento e sábias orientações e sugestões, fundamentais para a elaboração desta dissertação.

À Administração e Direcções da empresa Rodoviária de Lisboa, S.A. pela sua disponibilidade e informações cedidas sobre os serviços de transporte Rodinhas e Flexis.

À minha família e amigos pelo seu apoio, companheirismo e compreensão ao longo deste tempo em que decorreu o mestrado.

A Todos os que comigo colaboram, um muito obrigado.

João Rodrigues

RESUMO E PALAVRAS-CHAVE

A actual crise económica que teve origem no sector financeiro, rapidamente contagiou os restantes sectores de actividade e arrisca transformar-se numa grave crise social. O sector do transporte público de passageiros também não passa despercebido e incólume a esta crise e está a passar por uma situação difícil de sobrevivência, que pode vir a tornar-se insustentável se nenhuma iniciativa for tomada para contrariar este rumo. As oportunidades surgem quando as empresas têm de repensar a sua actividade, efectuar corte na sua despesa e nos seus orçamentos e de criar novos serviços e relações de proximidade com os seus actuais clientes e com potenciais clientes, promovendo o transporte público de passageiros.

Tendo em conta as necessidades de deslocação e de mobilidade das pessoas, a resposta do transporte público de passageiros, o papel das autarquias e a sustentabilidade do sistema, procurou-se enquadrar as questões da comunicação, enquanto pólo agregador. Para ajudar a compreender esta ligação, foram escolhidos dois serviços de proximidade criados no âmbito do projecto comunitário INTERREG III em 2008 e tentando compreender os contributos de cada um deles para a melhoria das condições de mobilidade, de acesso ao transporte público de passageiros e de sustentabilidade, tendo em conta as questões da comunicação, sabendo de antemão que um dos projectos teve sucesso e o outro não.

Palavras-chave: Comunicação, Crise, Mobilidade, Sustentabilidade, Transporte Público de Passageiros

RESUME AND KEYWORDS

The current economic crisis that was originally started in the financial sector, quickly spread to the rest of the activity sectors and is becoming to start a serious social crisis. The public transport sector isn't untouched by this crisis and is going through a difficult survival situation, which might become unsustainable if no action isn't taken. Opportunities arise when companies have to rethink their business, cut their expenses and their budgets, create new services and new relationships with their current customers and potential customers, promoting public transport.

Taking into account the needs of travel and mobility of people, the response of public transport, the role of municipalities and the sustainability of the system, with an aggregating framing communication pole. To help to understand this connection, were chosen two local services established under the EU INTERREG III project in 2008, and tried to understand the contributions of each to improvement mobility, access to public transport and sustainability, taking into account the issues of communication, knowing beforehand that one of the projects succeed and other did not.

Key words: Communication, Crisis, Mobility, Sustainability, Public Transport

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	1
OBJECTIVOS	2
CAPÍTULO I – ENQUADRAMENTO: A ACTUAL SITUAÇÃO DE CRISE SOCIAL, ECONÓMICA E FINANCEIRA	3
I.1 O FENÓMENO DE CRISE.....	3
I.2 A ACTUAL CRISE ECONÓMICA E FINANCEIRA MUNDIAL.....	3
I.3 A CRISE NO TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS.....	4
CAPÍTULO II – A MOBILIDADE E AS NECESSIDADES DE DESLOCAÇÃO, OS TRANSPORTES PÚBLICOS E AS AUTARQUIAS	4
II.1 POLÍTICAS EUROPEIAS PARA A MOBILIDADE.....	5
II.2 A ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA.....	6
II.2.1 INDICADORES DE POPULAÇÃO, ACTIVIDADE ECONÓMICA, EDUCAÇÃO, EMPREGO E SAÚDE.....	6
II.2.2 PONTOS DE ANCORAGEM: LOCAL DE PARTIDA E LOCAL DE DESTINO.....	8
II.2.3 MOBILIDADE NA AML.....	9
II.2.4 MOBILIDADE NOS CONCELHOS DE LOURES E ODIVELAS.....	12
II.3 QUAL O MODO DE TRANSPORTE A ESCOLHER? TRANSPORTE PÚBLICO, TRANSPORTE INDIVIDUAL OU FICAR EM CASA?.....	13
II.3.1 TRANSPORTE PÚBLICO.....	14
II.3.2 TRANSPORTE INDIVIDUAL.....	14
CAPÍTULO III – A COMUNICAÇÃO E AS NECESSIDADES DE DESLOCAÇÃO, OS TRANSPORTES PÚBLICOS E AS AUTARQUIAS	15
III.1 AS NOVAS TECNOLOGIAS NA COMUNICAÇÃO.....	15
III.1.1 AS NOVAS TECNOLOGIAS E A SUA RELAÇÃO COM A MOBILIDADE E COM A INFORMAÇÃO.....	16
III.2 O TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS E A GESTÃO DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO.....	17
III.3 O PONTO DE VISTA DAS AUTARQUIAS.....	19
CAPÍTULO IV – A SUSTENTABILIDADE E AS NECESSIDADES DE DESLOCAÇÃO, OS TRANSPORTES PÚBLICOS E AS AUTARQUIAS	20
IV.1 A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL NA AML.....	20
IV.2 A NOÇÃO DE SUSTENTABILIDADE PARA AS PESSOAS.....	21
IV.3 A NOÇÃO DE SUSTENTABILIDADE PARA AS AUTARQUIAS.....	21
IV.4 A NOÇÃO DE SUSTENTABILIDADE PARA O TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS.....	22
CAPÍTULO V – RODINHAS E FLEXIS: SOLUÇÕES E QUESTÕES QUE COLOCAM?	23
V.1 O SURGIR DE UMA OPORTUNIDADE.....	23
V.2 APRESENTAÇÃO DOS PROJECTOS: RODINHAS E FLEXIS.....	25
V.2.1 PROJECTO “RODINHAS”.....	25
V.2.1.1 Mobilidade.....	25
V.2.1.2 Comunicação.....	26
V.2.1.3 Sustentabilidade.....	28
V.2.2 PROJECTO “FLEXIS”.....	28
V.2.2.1 Mobilidade.....	29
V.2.2.2 Comunicação.....	29
V.2.2.3 Sustentabilidade.....	31
V.3 DIFERENÇAS E SEMELHANÇAS VS PROBLEMAS E DIFICULDADES DOS PROJECTOS “RODINHAS” E “FLEXIS”.....	32
V.3.1 Mobilidade.....	32
V.3.2 Comunicação.....	33

V.3.3 Sustentabilidade	34
CONCLUSÃO	36
PERSPECTIVAS PARA O FUTURO	39
BIBLIOGRAFIA	42
ANEXOS.....	50
ANEXO A – A EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS: RODOVIÁRIA DE LISBOA . I	
ANEXO B – ENQUADRAMENTO LEGAL DO SECTOR DOS TRANSPORTES PÚBLICOS EM PORTUGAL	II
ANEXO C – O CONCEITO “LINHA AZUL”	IV
ANEXO D – ACFER - ACESSIBILIDADE ÀS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS	V
ANEXO E – INQUÉRITO À QUALIDADE DO SERVIÇO “RODINHAS”	VI
ANEXO F – RELATÓRIO DO DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO ESTRATÉGICO E DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO DA CM ODIVELAS AO SERVIÇO “VOLTAS”	VII

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 2.1 – População residente por Município segundo grandes grupos etários em 31/12/2009	7
Figura 2.2 – População residente por Município, segundo grandes grupos etários em 31/12/2008	7
Figura 2.3 – As principais redes viárias na AML (Câmara Municipal de Odivelas, 2009).....	10
Figura 2.4 – Tipo de transporte utilizado na Área Metropolitana de Lisboa (BCSD, 2010)....	10
Figura 2.5 – Tipo de transporte utilizado pelos trabalhadores nas deslocações casa-trabalho (BCSD, 2010).....	11
Figura 2.6 – Motivação para a utilização do transporte individual e do transporte colectivo (BCSD, 2010).....	11
Figura 2.7 – Motivações para mudar do meio de transporte individual para o transporte colectivo (BCSD, 2010)	11
Figura 2.8 – % de viagens dos residentes da AML por períodos horários (Carvalho, 2010:21)	12
Figura 2.9 – Motivos das viagens dos residentes em Lisboa, com extremo no concelho, por unidade de análise (IMTT, 2011: 52)	13
Figura 3.1 – ponto de paragem com Painel ICTR da RL	18
Figura 3.2 – Validador do passe sem contacto com luz verde respeitante a um título válido	18
Figura 4.1 – Passageiros transportados e passageiros /km na cidade de Lisboa (total) (IMTT, 2006).....	22
Figura 5.1 – Cartaz do Serviço Rodinhas Moscavide (horários e percurso).....	27
Figura 5.3 – Cartaz do Serviço (horários e percurso)	27
Figura 5.5 – Panfleto oferta de viagens	27
Figura 5.2 – Cartaz do Serviço Rodinhas Moscavide (horários e percurso).....	27
Figura 5.4 – Flyer A5 do Serviço Rodinhas	27
Figura 5.6 – Viatura a operar no serviço “Rodinhas”	27
Figura 5.7 - Evolução do número de passageiros do serviço “Rodinhas” de 1 de Agosto de 2007 e 31 de Março de 2008.....	28

Figura 5.8 – Flyer promocional distribuído pelas viaturas estacionadas junto ao metro do Sr. Roubado	30
Figura 5.9 – Viatura afecta ao serviço Flexis de Odivelas	30
Figura 5.10 – Viatura afecta ao serviço Flexis de Loures	30
Figura 5.11 – Cartaz promocional de grandes dimensões do serviço “Flexis” de Loures (CCDRLVT, 2007)	30
Figura 5.12 – Cartazes de promoção dos serviços “Flexis” Odivelas e “Flexis” Loures	31
Figura 5.13 – Divulgação na SIC e no site “Terra Alerta” (CCDRLVT, 2007)	31
Figura 5.14 – Espaço de espera reservado aos utentes do serviço Flexis Loures, com assentos e oferta de jornal e café (CCDRLVT, 2007)	31
Figura 5.15 – Nº de passageiros transportados nos primeiros 7 meses de serviço dos projectos “Rodinhas”, “Flexis” e “Voltas”	33
Figura 5.16 – Panfleto Voltas	35
Figura 5.17 – Panfleto Voltas Vertente Sul	35

GLOSSÁRIO DE SIGLAS

AML – Área Metropolitana da Região a Norte de Lisboa

A8 – Autoestrada n.º 8

BCSD – Business Council for Sustainable Development

CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento da Região de Lisboa e Vale do Tejo

CP – Comboios de Portugal

CRIL – Cintura Regional Interna de Lisboa

CREL – Cintura Regional Externa de Lisboa

DGTT – Direcção Geral de Transportes Terrestres

EUA – Estados Unidos da América

GPS – Global Positioning System

hab/km² – n.º de habitantes por quilometro quadrado

ICTR – Informação ao Cliente em Tempo Real

IC16 – Itinerário Complementar n.º 16

IMTT – Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres

INE – Instituto Nacional de Estatística

RL – Rodoviária de Lisboa, S.A.

SIC – Estação Televisiva SIC

TI – Transporte Individual

TP – Transporte Público

INTRODUÇÃO

O mundo atravessa um momento de grande pressão económica e financeira à qual todas as áreas de actividade tentam sobreviver e ultrapassar. A actual crise económica que teve origem no sector financeiro, rapidamente contagiou os restantes sectores de actividade e arrisca transformar-se numa grave crise social. Os gestores das empresas têm hoje em mãos um papel fundamental pois, cientes das dificuldades que se lhes apresentam têm de ter a capacidade de gerir e reorganizar internamente a sua organização, encarando as situações de crise como oportunidades para ultrapassar as adversidades.

O sector do transporte público de passageiros também não passa despercebido e incólume a esta crise e está a passar por uma situação difícil de sobrevivência, que pode vir a tornar-se insustentável se não for tomada nenhuma iniciativa que contrarie este rumo. A crise pode ser considerada como pretexto para as empresas repensarem a sua actividade, efectuar cortes na despesa e nos orçamentos, melhorar a sua eficiência energética e, pode ser uma oportunidade para dar resposta às necessidades de mobilidade, através da criação de novos serviços, melhorando o desempenho da sua comunicação, criando relações de proximidade com os seus actuais ou potenciais clientes.

O crescimento das cidades e a complexidade das deslocações das pessoas torna praticamente impossível fazer viagens dentro de uma cidade ou Área Metropolitana de forma directa utilizando apenas um modo de transporte, exigindo frequentemente o transbordo entre vários modos de transporte. Por outro lado, a escolha do modo de transporte depende do utilizador, dos seus hábitos, das suas necessidades, da proximidade dos locais de origem e de destino, da rapidez, do conforto, da segurança e da economia na deslocação, da rede de transportes e da informação disponível para planear a viagem. A integração de modos de transporte, com todos os benefícios que daí podem resultar, depende de todas as partes envolvidas: passageiros, empresas de transporte e autarquias (Vilão, 2010a: 219)¹, surgindo uma necessidade de melhorar a eficiência dos espaços urbanos, através da melhoria das condições de mobilidade, do sistema de transportes e do universo metropolitano e das relações de comunicação existentes entre si.

Tendo em conta as necessidades de deslocação e de mobilidade das pessoas, a resposta do transporte público de passageiros e o papel das autarquias, numa lógica de sustentabilidade, leva-nos a reflectir se as questões de comunicação, enquanto pólo agregador, têm alguma importância, para as empresas de transporte, para as pessoas e para as autarquias. Para ajudar a perceber esta ligação, foram escolhidos dois serviços de

¹ “Na área dos transportes, mais genericamente da mobilidade, a informação apresenta diferentes níveis de tratamento e relevo, de acordo com as necessidades inerentes aos diversos actores do sistema, que podem ser divididos em três grandes grupos: i) os prestadores de serviços, ii) as autoridades de gestão e regulação, e iii) o público em geral.” (Vilão, 2010a: 219)

proximidade criados no âmbito do projecto comunitário INTERREG III em 2008 e procurou-se perceber quais os contributos de cada um deles na melhoria da prestação de serviços de transporte mais eficientes e mais sustentáveis, sabendo de antemão que um dos projectos teve sucesso e o outro não.

As necessidades das pessoas são hoje diferentes das suas necessidades no passado. A possibilidade de se poder aceder a produtos e serviços através da Internet estão a criar uma mudança nos seus hábitos, o que leva as empresas de transporte público de passageiros a repensar a sua estratégia, ponderando novos produtos e serviços de mobilidade, não só pensando e agindo localmente, mas pensando globalmente e agindo localmente. As novas tecnologias têm uma presença cada vez mais frequente e habitual na nossa sociedade, facilitando o rápido acesso ao conhecimento, às informações e às pessoas. A Internet tornou-se num espaço de partilha, de troca de conhecimento, de informação e de troca de experiências, sem que propriamente os seus utilizadores estejam próximos geograficamente. Estamos a assistir a uma rápida mudança nos hábitos culturais e comportamentais da nossa sociedade, onde distâncias e fronteiras são destruídas e onde cada um de nós tem à sua disposição uma quantidade infinita de informação, com todas as implicações positivas e negativas que daí advém, possibilitando o “acesso massivo a toda a informação ao mesmo tempo, em qualquer parte do mundo” (Wilcox, 2002: 191) que só tem de ser adequada, confiável e interactiva. Este é o momento de promover o transporte público de passageiros.

OBJECTIVOS

Propomos fazer um estudo sobre as necessidades de deslocação das pessoas, serviço de transporte público de passageiros e o papel das autarquias, procurando uma ligação comum entre elas, as questões de comunicação.

Os objectos de estudo escolhidos são dois serviços de proximidade, criados no âmbito do projecto comunitário INTERREG III em 2008: o projecto “Rodinhas” e o projecto “Flexis”, ambos implementados na Área Metropolitana de Lisboa nos quais a empresa Rodoviária de Lisboa² participou como fornecedor do serviço de transporte rodoviário, atendendo a que os objectivos dos projectos implicam as questões da mobilidade, do transporte público de passageiros e da sustentabilidade que têm a ver com as autarquias, com as empresas e com os públicos que eles afectam.

Para este efeito iremos fazer um enquadramento destas questões, uma descrição e uma análise dos projectos e uma análise das suas conclusões e contributos.

² Para uma descrição mais pormenorizada da empresa consultar o Anexo A

CAPÍTULO I – ENQUADRAMENTO: A ACTUAL SITUAÇÃO DE CRISE SOCIAL, ECONÓMICA E FINANCEIRA

I.1 O fenómeno de crise

É na crise que nascem as grandes estratégias e que se “*agarram*” as oportunidades que fazem evoluir a sociedade em que vivemos, “[s]ão estas crises que vão fazer evoluir as organizações e fazer com que elas possam dar “saltos” qualitativos fazendo rupturas com o passado e aprendendo com os erros que cometem” (Mendes, 2006: 14).

As situações de crise são normalmente descritas como episódios que sujeitam as sociedades “de tempos em tempos (...) a episódios críticos que marcam por sentimentos de ameaça e incertezas que quebram a compreensão do mundo em volta das pessoas” (Boin, 2008:3), e podem surgir de diversas formas como por exemplo “por forças da natureza (sismos, furacões, chuvas torrenciais, tempestades de gelo, epidemias, etc), por actos deliberados por outros (inimigos), dentro ou fora da sociedade (conflitos internacionais e guerra, ataques terroristas ou outros distúrbios de larga escala), (...) podem ser encontrados no mau funcionamento dos sistemas sociais e políticos (colapso das infra-estruturas, acidentes industriais, falência económica e escândalos políticos)” (Boin, 2008:3).

Curran tem uma opinião muito própria sobre a crise, ele refere que “[a]s crises não existem no mundo. Elas existem no discurso. As crises não são eventos reais, mas avaliações de significância do que se passa. As crises são conhecimentos especiais baseados na percepção de rupturas de estados existentes de assuntos que constroem mudanças repentinas, nunca vistas, e difíceis de lidar”. (Raboy, 1992: 108).

No entanto, pior do que as consequências de uma crise são as consequências de não reagir à crise, ou seja, aumentar as suspeitas, as críticas e os rumores sem reagir, o que coloca em causa as relações de credibilidade e confiança entre as empresas e os seus clientes ou dos políticos com a opinião pública. Todas as organizações estão vulneráveis, mas só algumas lhes conseguem reagir melhor, gerindo os problemas e enfrentando as “crises”.

I.2 A actual Crise Económica e Financeira Mundial

A actual crise económica e financeira teve o seu início em 2007 com o anúncio da falência do banco de investimentos dos Estados Unidos da América (EUA), o “Lehman Brothers”, seguindo-se do anúncio da falência técnica da maior empresa seguradora dos EUA, a American International Group (AIG) em 2008. Com incentivos ao investimento em imóveis, juntamente com uma política de taxas de juros baixas e garantias de apoio do governo norte-americano, várias instituições financeiras de todo o mundo foram atraídas.

Com a falência do sistema financeiro, foi criada a crise das “*hipotecas subprime*”³, que atravessou rapidamente o Atlântico, atingindo a Europa, com sucessivos anúncios de perdas milionárias, culminando na Crise Económica e Financeira de 2008.

Ao nível nacional, tendo como referência o ano de 2010, as frágeis condições económicas de Portugal, com os números a apontarem para um nível de endividamento de quase 100% do Produto Interno Bruto e um deficit das contas públicas de 9%, levaram a União Europeia a pressionar Portugal para a necessidade, urgente, de melhoria das suas contas, o que implicou a realização urgente de um “*Plano de Estabilidade e Crescimento*” e que levou a um “*aperto de cinto*” significativo por parte das empresas e das famílias. Perante este cenário assistimos, ainda, à maior taxa de desemprego dos últimos anos (cerca de 10% da população activa) que significa uma degradação das condições sociais e uma descida acentuada do poder de compra dos consumidores, levando à retracção nas suas opções de compra e/ou consumo, levando as próprias empresas a ter dificuldades em rentabilizar os seus negócios.

I.3 A Crise no Transporte Público de Passageiros

O sector do transporte público de passageiros (TP)⁴, também ele não passa despercebido a esta crise. A questão que surge é: o que fazer; em que factores fundamentais apostar para ultrapassar esta crise? Será que se resume a cortes na oferta de serviços ou se pelo contrário ter uma oferta que responda às reais necessidades de mobilidade das pessoas? Quem é que tem de se adaptar, as pessoas, as empresas de transporte ou o espaço público onde se inserem? Será que mobilidade sustentável é sinónimo de cortes na despesa e nos orçamentos, ou investimento em comunicação adequada e fiável? Especialistas na matéria de um modo geral afirmam que existem três factores fundamentais: Mobilidade, Sustentabilidade e Comunicação, todos eles ligados entre si que procuram responder a um outro factor determinante, mas bem mais complexo, o ordenamento do território e a organização do espaço público (Viegas, 2011: 14-18).

CAPÍTULO II – A MOBILIDADE E AS NECESSIDADES DE DESLOCAÇÃO, OS TRANSPORTES PÚBLICOS E AS AUTARQUIAS

Na realidade actual em que vivemos, onde a relevância dos meios de comunicação, “nos transporta em direcção a uma “galáxia da Internet” (Castells, 2004)” (Vilão, 2010a: 10), a “essência da questão não é por isso a de vir a ter mais ou menos mobilidade, mas sim o

³ Empréstimos hipotecários de alto risco e de taxa variável concedidos a famílias consideradas “frágeis”

⁴ Para um melhor enquadramento legal do Sector dos transportes públicos em Portugal, consultar o Anexo B

modo como esta será exercida” (Vilão, 2010a: 10). O factor Mobilidade pode ter significados diferentes, dependendo do ponto de vista e do público-alvo, por isso, mais do que compreender o conceito, será compreender a sua importância para as pessoas, para as empresas de transporte de passageiros e para as autarquias, e a sua coexistência enquanto elos (ou vectores) de uma sociedade, enquadrando-se no conceito de “*mobilidade sustentável*”, ou seja, na consolidação do sistema de transportes, garantindo padrões de mobilidade adaptados às necessidades reais minimizando externalidades negativas geradas pelo sistema de transportes (Vilão, 2010a: 253).

II.1 Políticas Europeias para a Mobilidade

A Comissão Europeia lançou em 2001, um processo de reflexão sobre o futuro da política europeia de transportes que ajudou a identificar as grandes tendências e desafios das próximas décadas: o envelhecimento, a migração e a mobilidade interna, os desafios ambientais, a disponibilidade de recursos energéticos, a urbanização e globalização, propondo cerca de sessenta medidas para pôr em prática, onde entre elas se destacam a criação de um sistema de transportes capaz de reequilibrar os modos de transporte, revitalizar o caminho-de-ferro, promover o transporte marítimo e fluvial e controlar o crescimento do transporte aéreo (Comissão Europeia, 2001).

Para o caso particular do transporte de passageiros, traçou como principais objectivos o “reforço da qualidade do sector rodoviário, uma melhor aplicação da regulamentação existente através de um reforço das sanções e dos controlos” (Comissão Europeia, 2001), onde se elegeram tópicos como os tempos de condução, a formação e a certificação de motoristas ou o reforço da segurança rodoviária e a modulação de “taxas em função dos desempenhos ambientais dos veículos (emissões de gases e de ruído), do tipo de infraestrutura utilizada (auto-estradas, estradas nacionais ou urbanas), da distância percorrida, do peso e do grau de congestionamento” (Comissão Europeia, 2001), sempre tendo em conta que “o transporte rodoviário representa 84% das emissões de CO₂ atribuíveis aos transportes” (Comissão Europeia, 2001).

Refere ainda a *Intermodalidade*⁵, como principal objectivo para “[r]eequilibrar a distribuição entre os diversos modos de transporte, mediante uma política decidida em prol (...) da promoção dos transportes ferroviário, marítimo e fluvial” (Comissão Europeia, 2001) e “[c]olocar os utentes no centro da política de transportes, isto é, combater a sinistralidade,

⁵ Utilização de vários modos de transporte.

harmonizar as sanções e favorecer o desenvolvimento de tecnologias mais seguras⁶ e menos poluentes” (Comissão Europeia, 2001).

II.2 A Área Metropolitana de Lisboa

Para compreender a mobilidade é determinante conhecer o espaço público onde se insere e o ordenamento do território que a envolve, pois existem elementos estruturantes que permitem à partida antever o que irá acontecer na implementação de um qualquer projecto de mobilidade (Vilão, 2010a: 13-18).

A Área Metropolitana de Lisboa (AML) foi constituída pela Lei n.º 46/2008, de 27 de Agosto, sendo formada por 18 municípios da Grande Lisboa e Península de Setúbal, nomeadamente Alcochete, Almada, Amadora, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Sesimbra, Setúbal, Seixal, Sintra e Vila Franca de Xira e “registra a maior concentração populacional e económica do país. Nos seus dezoito concelhos, que constituem 3,3% do território nacional, residem quase 2 milhões de habitantes (...). Ao nível económico concentra cerca de 25% da população activa, 30% das empresas nacionais, 33% do emprego e contribui com mais de 36% do PIB nacional”⁷, sendo concelhos com um elevado peso na circulação diária de população do país e “de uma área de maior dinamismo, onde nas últimas décadas se assistiu ao desenvolvimento de novas cidades de pequena e média dimensão, tornando-se destinos alternativos a Lisboa como pólos de emprego. Assim, conseqüentemente alargaram as áreas de movimentos pendulares (segundo Costa e Costa, 2003; Melo e Vala, 2004)” (Carvalho, 2010: 35).

II.2.1 Indicadores de População, actividade Económica, Educação, Emprego e Saúde

Os indicadores populacionais indicam que a AML é uma das zonas mais densamente habitadas, com um índice de densidade populacional de 1 477,8 hab/km² contrastando com a média Nacional (115,4 hab/km²). Na AML os concelhos com maior densidade populacional são o da Amadora com uma densidade populacional de 7 183,3 hab/km², o de Odivelas (5 913,2 hab/km²) e o de Lisboa (5 651,0 hab/km²). O Concelho de Loures apresenta uma densidade populacional de 1 143,5 hab/km². Estes indicadores denotam o cariz mais urbano da AML (INE, 2009a: 59).

Na AML residem 2 033 756 habitantes para um total de 10 637 713 habitantes residentes em Portugal (INE, 2009a: 61), numa percentagem de homens 47,80% e mulheres 52,2% na AML, comparando com os 48,4% e 51,6% nacionais (INE, 2009a: 61-62). A população

⁶ A insegurança é referida como a “primeira preocupação dos utentes do transporte é a insegurança rodoviária” (Comissão Europeia, 2001).

⁷ Dados retirados do site da Autoridade Metropolitana da Área de Lisboa (www.aml.pt)

enquadra-se na estrutura etária da população activa (25 a 64 anos) conforme se pode constatar na Figura 2.1.

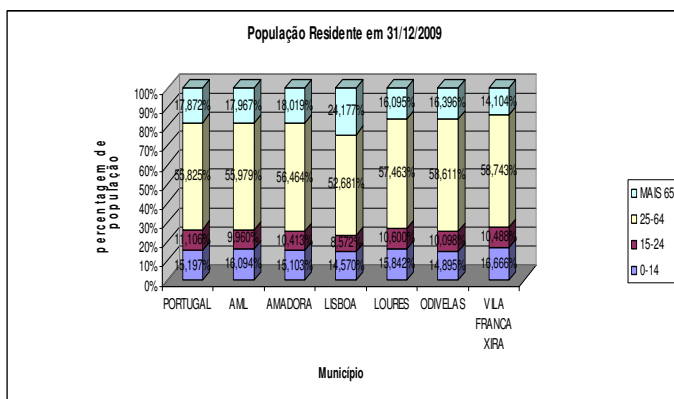


Figura 2.1 – População residente por Município segundo grandes grupos etários em 31/12/2009 (INE, 2009a: 61-62)

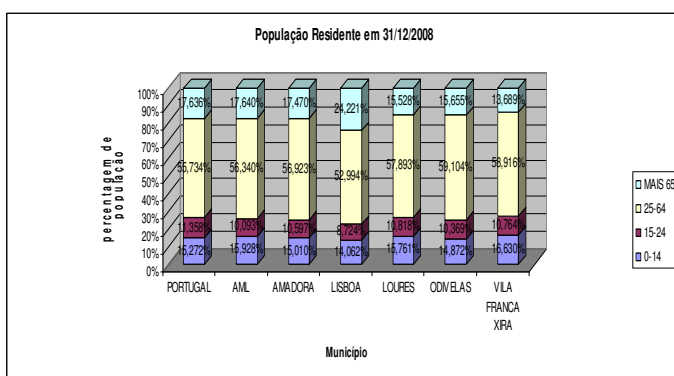


Figura 2.2 – População residente por Município, segundo grandes grupos etários em 31/12/2008 (INE, 2008a: 61-62)

Comparando com 2008 (Figura 2.2), verifica-se um ligeiro acréscimo na população residente em Portugal e um ligeiro decréscimo na população residente na AML, na estrutura etária dos 25 aos 64 anos, sustentado por decréscimos semelhantes nos principais concelhos que a constituem, e um aumento da população residente com uma estrutura integrada nas restantes classes etárias, com especial incidência na classe etária da população com mais de 65 anos.

De acordo com o site da AML, relativamente ao emprego, e de acordo com dados estatísticos de 2006, “o número total de pessoas ao serviço de estabelecimentos continua a aumentar na AML e a ritmo superior ao verificado no Continente (1.7% vs. 1.04%), passando a representar 31,7% do total (vs 31,5% em 2005)” (Girão, 2010: 3-5).

Em termos de educação, a AML tinha, em 2009, uma taxa de pré-escolarização de 78%, uma taxa bruta de escolarização no ensino básico de 128,8% e no ensino secundário de 163,9% e no ensino superior de 53.2%. No plano nacional as taxas são respectivamente

83,4%, 130,6%, 146.7% e 30.6% (Girão, 2010: 3-5). Relativamente ao ensino, o “número de alunos na pré-primária aumentou de novo na AML em 2006, e a ritmo sensivelmente duplo do verificado no Continente (1.3% vs. 0.7%), representando agora 26% do total” (Girão, 2010: 3-5).

A taxa de desemprego em 31/12/2009, na região de Lisboa era de 9.8%, dentro da média nacional (9.5%), sendo que 9.9% são mulheres e 19.2% se enquadra no grupo etário dos 15 aos 24 anos (Girão, 2010: 3-5). Verifica-se ainda que a população desempregada por grupo etário cresce entre 2008 e 2009 (INE, 2008a: 107), diminuindo em número no caso da população pertencente ao grupo etário dos 15-24 anos. Relativamente ao comércio, verifica-se que “mantém-se estável em 2007, quer em termos de estabelecimentos quer de pessoal e tanto a nível grossista como retalhista. No que respeita a vendas de automóveis, mantém-se a tendência registada desde 2000, verificando-se nova queda em 2007, na AML, da ordem de 3%” (Girão, 2010: 3-5). Com a “abertura de alguns espaços de grande retalho e lazer, como o Centro Comercial Vasco da Gama, na zona do Oriente, os dados apontam para uma elevada movimentação de consumidores e visitantes” (Carvalho, 2010: 59).

Em termos de infra-estruturas de Saúde, na AML existem 38 Centros de Saúde, sendo que 17 estão situados na cidade de Lisboa e os restantes estão distribuídos uniformemente pelos restantes municípios.

Outros indicadores que podem ser motivo de deslocações, são o “número de estabelecimentos da Administração Pública incluindo Educação e Saúde na AML, regista-se um acréscimo da ordem de 6.3%, representando estes cerca de 30% do total. Destes cerca de metade são estabelecimentos de Outras Actividades de Serviços Colectivos, Sociais e Pessoais, representando os de Saúde e Acção Social cerca de 37% e os de Educação os remanescentes 13%” (Girão, 2010: 3-5).

II.2.2 Pontos de Ancoragem: Local de Partida e Local de Destino

Importa igualmente perceber o que é que faz as pessoas movimentarem-se, quais são os nós da sua rede, os seus “*pontos de ancoragem*”, o que as faz deslocar de um ponto A para um ponto B, e o que é que determina a sua decisão, ou seja, qual a sua percepção da mobilidade. Na análise de redes, os pontos de ancoragem estão relacionados com a localização e com a distância a que estes se encontram das pessoas (Lévy, 2000: 10).

A localização é uma resposta às suas necessidades de espaço e depende do local onde as pessoas estão. São pontos de ancoragem a habitação, própria ou de familiares e amigos, o comércio⁸, o local de emprego, a escola, os centros de saúde, os tribunais e as finanças,

⁸ “[A] escolha do melhor local para implantação de lojas a retalho e armazéns de forma a que sirvam um maior numero de, respectivamente, consumidores e lojas, a localização de serviços de

os equipamentos culturais e desportivos e a localização dos serviços de transporte ou das vias de circulação.

A distância está relacionada com o menor caminho, ou o caminho mínimo que pode ser feito para atingir determinado local⁹, ou pela conectividade que existe entre dois locais. No caso particular dos transportes, a “conectividade só existe quando há ligação entre dois locais em relação à infra-estrutura de transporte” (Silva, sine anno: 59), permitindo afirmar-se que “a distância refere-se à fricção do espaço, ao custo de atravessamento, e pode ser expressa sob uma diversidade de critérios como a distância percorrida, o tempo gasto, ou outro custo” (Silva, sine anno: 59).

Assim, podemos afirmar que a localização está relacionada com a acessibilidade e que a distância está associada à mobilidade, estando ambas relacionadas entre si. Para se aceder a um local é preciso ter mobilidade para poder transpor as distâncias.

Todavia, a forma como as pessoas vêem a acessibilidade e a mobilidade, está a mudar. O paradoxo “aldeia” está a evoluir para o paradoxo de “aldeia global”. As aldeias, as vilas, as cidades e os países e tudo o que os constitui são organismos vivos, constituídos por redes materiais, construídas “a partir das mais diversas redes técnicas e sociais (água, auto-estradas, ferrovias, aeroportos, telégrafo, telefone, televisão, esgoto, correios, electricidade)” (Facom, 2003: 2) e por “redes espirituais” (Facom, 2003: 2) construídas a partir do dinheiro, da informação, da internet, da virtualidade, do estar conectado, ou seja, “estar ligado está no cerne da nossa democracia e da nossa economia” (Facom, 2003: 2) e não podemos esquecer que “[a]s novas tecnologias de comunicação e informação estão reconfigurando os espaços urbanos bem como as práticas sociais desses mesmos espaços” (Facom, 2003: 1).

II.2.3 Mobilidade na AML

Nos últimos anos têm vindo a ser construídas grandes infra-estruturas, redes viárias e estradas em volta da zona a Norte de Lisboa, sendo exemplos a CRIL, a CREL, o IC16, IC19 e o alargamento das faixas de rodagem do A8 (Figura 2.3). Durante a sua construção,

emergência (tentativa de localização dos serviços de bombeiros e de emergência médica de forma a que consigam dar uma rápida resposta a todas as solicitações), a localização de equipamentos de serviços sociais públicos (onde localizar escolas, hospitais de forma a garantir uma cobertura que respeite a máxima equidade para toda a população) e a localização de equipamentos de lazer (onde localizar piscinas, polidesportivos de forma a que sejam facilmente acessíveis pela população)” (Silva, sine anno: 58)

⁹ “[P]elas possibilidades que as análises de redes que permitem, designadamente o cálculo dos caminhos mínimos, podem ser uma poderosa ferramenta de aferição rigorosa da acessibilidade de um sistema de transportes. A sua utilização garante medições com respeito às localizações exactas dos pontos de referência, a representação rigorosa da rede de transportes e distâncias, e a possibilidade de designar melhor caminho” (Silva, sine anno: 59)

estas tiveram como consequência o preenchimento dos acessos e estradas envolventes, de forma até não comportar mais tráfego no seu traçado e nas zonas urbanas na periferia da cidade de Lisboa (Carvalho, 2010: 27). Esta sobrecarga das vias mais interiores veio provocar um aumento do tempo de deslocação e dos trajectos a percorrer. As Figuras 2.4 e 2.5 assinalam que o principal meio de transporte utilizado na AML é o transporte público, logo seguido do transporte individual.



Figura 2.3 – As principais redes viárias na AML (Câmara Municipal de Odivelas, 2009)

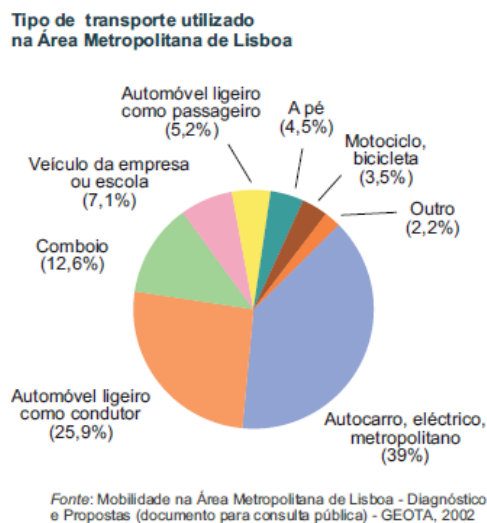


Figura 2.4 – Tipo de transporte utilizado na Área Metropolitana de Lisboa (BCSD, 2010)

Tipo de transporte utilizado pelos trabalhadores nas deslocações casa-trabalho

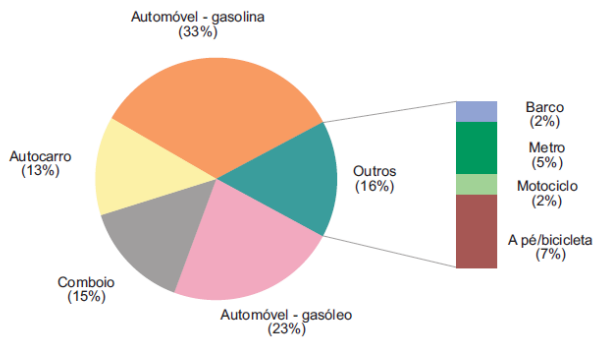


Figura 2.5 – Tipo de transporte utilizado pelos trabalhadores nas deslocações casa-trabalho (BCSD, 2010)

A Figura 2.6 refere que as motivações na escolha de um ou outro meio de transporte, para a região de Lisboa, se prendem com a rapidez e o conforto no caso do transporte individual, e com a economia, a rapidez e o conforto no caso do transporte colectivo, sendo que uma maior frequência, redução no tempo de deslocação, melhoria da ligação entre meios de transporte e garantias na pontualidade, seriam os principais motivos para mudar de um para o outro meio de transporte, conforme se pode constatar através da Figura 2.7.

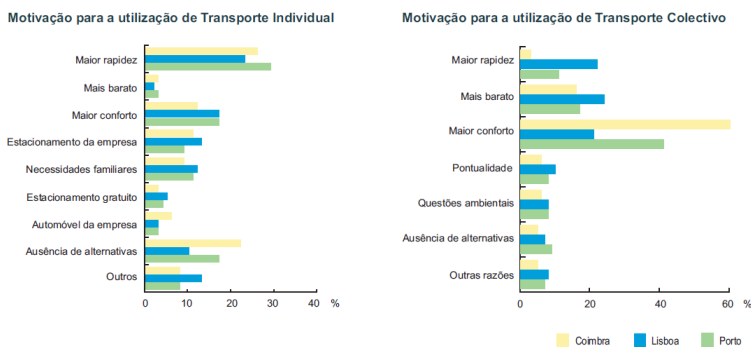


Figura 2.6 – Motivação para a utilização do transporte individual e do transporte colectivo (BCSD, 2010)

O que o faria mudar para Transporte Colectivo?

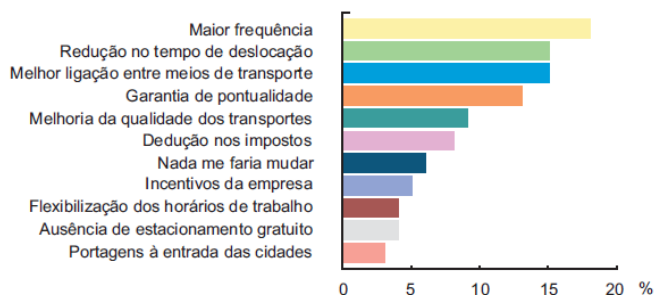


Figura 2.7 – Motivações para mudar do meio de transporte individual para o transporte colectivo (BCSD, 2010)

Por outro lado, a criação de mais acessos, promove a entrada de um maior número de veículos dentro da cidade de Lisboa, de tal forma que “[d]iariamente entram na cidade cerca de 400 mil veículos, que são os principais responsáveis pelos problemas de trânsito, estacionamento, qualidade de vida e segurança da cidade e focos de sérios problemas urbanos” (Carvalho, 2010: 64). A pressão urbanística, relacionada com a expansão do território ocupado causa problemas estruturais ao nível da criação de infra-estruturas como a criação de vias dedicadas para os transportes públicos (por exemplo as faixas de BUS), para os ciclistas e para os peões.

Alguns estudos referem a existência de movimentos pendulares na AML, em resultado “dos movimentos casa-trabalho” (Carvalho, 2010: 21) (Figura 2.8), de e para a cidade de Lisboa, em resultado dos “elevados fluxos de migração de Lisboa para as zonas periféricas com a finalidade da fixação de residência face à existência de fogos a preços mais acessíveis perante os rendimentos disponíveis” (Carvalho, 2010: 21).

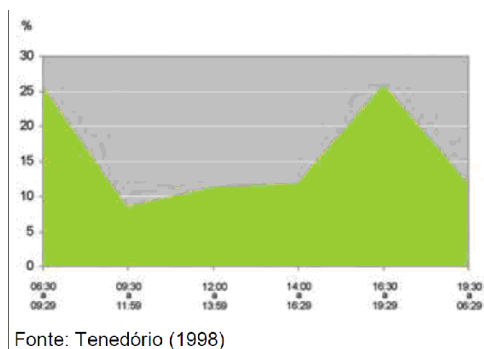


Figura 2.8 – % de viagens dos residentes da AML por períodos horários (Carvalho, 2010:21)

Por outro lado, as pessoas procuram uma melhor qualidade de vida, por isso, à medida que a pressão urbanística cresce, afastam-se do centro urbano das cidades, acentuando-se a “segregação espacial das actividades e serviços urbanos, a adopção crescente de modos de transportes pouco sustentáveis, a ineficiência de transportes colectivos, os elevados níveis de ruído, de poluição e de congestionamento, (...) cada vez mais presentes nas áreas urbanas” (Carvalho, 2010: 13). Este trabalho de captação e fixação de população nas áreas limítrofes, é das autarquias, pois ao assumirem-se como locais de partida e destino para a cidade de Lisboa, alargando os movimentos pendulares (Carvalho, 2010: 35), estão a levar as pessoas a afastarem-se do centro das cidades e a criar a necessidade de se deslocar e de recorrer a um meio de transporte.

II.2.4 Mobilidade nos concelhos de Loures e Odivelas

Dados revelados por estudos do Instituto Nacional de Estatística (INE) sobre os movimentos pendulares na AML entre 1991 e 2001 (INE, 2003), revelam que a maioria dos

movimentos pendulares nos concelhos de Loures e Odivelas, em 2001 eram para fora do Município, especialmente para o concelho de Lisboa, reflectido na Figura 2.9. O mesmo estudo refere que a utilização do transporte publico nos movimentos pendulares deixou de ser maioritária, passando o transporte individual a ser o meio mais utilizado (INE, 2003) (Figura 2.5). Esta tendência é justificada pela percepção por parte dos utilizadores de uma “má qualidade de serviços de transportes colectivo (...) ao aumento da capacidade económica das famílias e às implicações do ordenamento do território” (Carvalho, 2010: 60) (Figuras 2.6 e 2.7). Esta tendência irá naturalmente originar congestionamentos nas redes viárias e nas vias urbanas, nos estacionamento junto aos postos de trabalho, no centro das cidades e junto às infra-estruturas de transporte pesado (metro ou comboio) (Carvalho, 2010: 60). Assim, e em resultado de algum comodismo, a “utilização do transporte público na área metropolitana de Lisboa tem vindo a decrescer sucessivamente, com uma perda acentuada nos autocarros (Vala, 2003)” (Carvalho, 2010: 14).

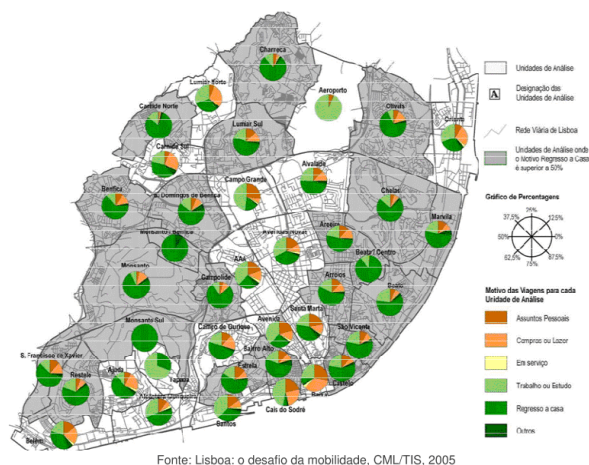


Figura 2.9 – Motivos das viagens dos residentes em Lisboa, com extremo no concelho, por unidade de análise (IMTT, 2011: 52)

II.3 Qual o modo de transporte a escolher? Transporte Público, Transporte Individual ou ficar em Casa?

Depois de ver as diferenças e semelhanças entre mobilidade e acessibilidade, importa analisar as opções disponíveis, ou seja, a escolha do modo de transporte¹⁰. As opções de escolha são diversas, no entanto geralmente resumem-se ao uso do transporte público ou ao uso do transporte individual. Existe ainda uma terceira hipótese, que nem sempre é possível, mas que convém recordar: as novas tecnologias e as plataformas informáticas. Assim, os principais factores que levam a uma escolha são referidos por alguns especialistas na matéria e recaem sobre os seguintes assuntos: “a cobertura espacial, que

¹⁰ “Um dos factores fundamentais no planeamento de transporte de passageiros – nos níveis urbano, regional e nacional – é a escolha do modo de transporte” (Simões, 2011: 102)

se define pela distância a percorrer entre a habitação e a paragem de entrada, e entre a paragem de saída e o local de destino; a cobertura horária, que é representada pelo período de funcionamento do sistema; a frequência, que se exprime em veículos por hora; a regularidade, que traduz o cumprimento dos horários de passagem nas paragens; o tempo de viagem; a segurança; o conforto; o acolhimento; a informação [e] o preço” (Simões, 2011: 104).

II.3.1 Transporte Público

Quando uma pessoa opta pelo transporte público, pretende usar um serviço de transporte que lhe providencie a sua deslocação de um local para outro e deseja que “o transporte seja de boa qualidade e o preço do bilhete seja razoável” (Caiafa, 2008: 108).

Quais os problemas que enfrenta? Por um lado, dificuldades na sua deslocação como filas de trânsito e tempos de espera por um transporte prolongados, localização das paragens distantes do local de destino. Por outro lado “a superlotação é frequentemente citada como um problema, assim como por vezes também o preço dos bilhetes” (Caiafa, 2008: 108), sem esquecer os comportamentos e o contacto com outras pessoas¹¹ ou até a sensação de medo e de insegurança¹², levando-as a optar por outro modo de transporte, surgindo em primeiro lugar das escolhas o transporte individual.

II.3.2 Transporte Individual

O transporte individual pode ser um qualquer meio motorizado de 2 ou 4 rodas. Nas “sociedades ocidentais, o automóvel sempre foi muito mais do que um objecto que permite, na sua definição pura, a deslocação no espaço, reduzindo o dispêndio de tempo” (Araújo, 2004: 2). Aliás, existem estudos que sustentam a teoria de que “os cidadãos adquirirão um automóvel antes de qualquer outro bem” (Araújo, 2004: 2), resumindo-se a escolha a uma questão de imagem, de estatuto e de posse perante os seus pares.

Quais os problemas que enfrenta? Se por um lado o “automóvel representa a possibilidade de o indivíduo dispor do tempo de forma autónoma, podendo reforçar a sua eficácia através do uso daquela máquina” (Araújo, 2004: 4), por outro lado, considerando o aspecto mais social, “o automóvel fecha o indivíduo ao mundo” (Araújo, 2004: 4). Este aspecto pode ser visto como uma vantagem, pois “o automóvel oferece uma couraça muito potente para quem deseja separar o mundo de seu espaço íntimo” (Lévy, 2000: 8). Existem

¹¹ “as pessoas ocupam o comboio, usam o telemóvel neste mesmo espaço, dispõem ou não de computador, comem e conversam no mesmo meio de transporte.” (Araújo, 2004: 6)

¹² “um reforço do uso do automóvel, em parte explicado, até, pela necessidade que os indivíduos sentem de se protegerem contra o risco (terrorismo, doenças, vírus) potencialmente favorecido pelos meios de transporte públicos.” (Araújo, 2004: 4)

ainda as questões ambientais, nomeadamente a poluição e a depleção de recursos naturais limitados, e as questões económicas, nomeadamente os “aumentos dos custos associados aos acidentes rodoviários e ao congestionamento” (Vilão, 2010a: 59).

Em suma, cada um dos modos de transporte tem aspectos positivos e negativos, bem como as suas vantagens e desvantagens. Se por um lado o transporte individual tem vantagens na facilidade de aproximação aos centros urbanos, os “modos ferroviários e o autocarro têm vantagem na regularidade e tempo de trajecto, dado poderem circular em sítio reservado” (Simões, 2011: 105). No entanto, pode-se sempre optar por ficar em casa e abrir uma janela para o mundo, através das novas tecnologias.

Capítulo III – A COMUNICAÇÃO E AS NECESSIDADES DE DESLOCAÇÃO, OS TRANSPORTES PÚBLICOS E AS AUTARQUIAS

Neste capítulo pretende-se realçar a importância da comunicação e das novas tecnologias como factor chave na mobilidade das pessoas e das suas necessidades de deslocação, e a sua importância para as empresas de transporte público e autarquias na promoção da mobilidade sustentável.

III.1 As Novas Tecnologias na Comunicação

A rápida evolução dos meios de comunicação durante o século XX, permitiram revolucionar a partilha, a troca e o acesso à informação e ao conhecimento (Blumler e Kavanagh, 1999: 209-230), sendo designada de “*Sociedade da Informação*”, ou seja, “um modo de desenvolvimento social e económico, em que a aquisição, armazenamento, processamento, valorização, transmissão, distribuição e disseminação de informação conducente à criação de conhecimento e à satisfação das necessidades dos cidadãos e das empresas desempenham um papel central na actividade económica, na criação de riqueza, na definição da qualidade de vida dos cidadãos e das suas práticas culturais” (Oliveira et al, 2004: 17).

Com as novas tecnologias, passamos a ter meios de comunicação com um elevado potencial na troca de informação, possibilitando a criação de uma “*Sociedade em Rede*”, baseada “numa teia global de redes de comunicação horizontais que incluem a troca de mensagens multimodais interactivas de muitos para muitos” (Castels, 2007: 246).

Por seu lado, Dominique Wolton refere que a comunicação pode ter 3 níveis de comunicação: directa, técnica e funcional, que confluem para um ponto comum “a interactividade” (Wolton, 1999: 16). No caso particular dos utilizadores de internet, afirma Gustavo Cardoso, que estes “não procuram apenas informação, também buscam pertença, apoio e afirmação, são também actores sociais” (Cardoso, 1998: 25) e que são eles que

“escolhem qual é a informação que querem receber, que escolhem as fontes a partir das quais aceitam a informação, que interagem, discutindo e comentando os seus interesses e experiências, e que se assumem como distribuidores de informação” (Mendes, 2006: 210).

As novas tecnologias e em particular a internet e o telemóvel têm um papel fundamental na sociedade como meios de comunicação e de transmissão de informação, não só pelo facto de funcionarem como uma rede de redes, mas pelo facto de permitirem a partilha, promovendo a “*interacção*” (Mendes, 2006: 210) entre os indivíduos.

III.1.1 As Novas Tecnologias e a sua relação com a Mobilidade e com a Informação

Saint Simon no século XIX, afirma que “[a] evolução das cidades ocorreu pela constituição de diversas formas de mobilidade por redes materiais e espirituais” (Lemos, 2010: 156) e que a mobilidade pode ser feita “por redes de transporte (de matéria e corpos em movimento), por redes de comunicação (difundindo para lá e para cá informações sobre os mais diversos formatos: cartas, telégrafo, telefone, televisão, rádio), mobilidade dos fluxos financeiros (vistos por Saint Simon com uma “seiva” que alimentaria o organismo-rede das cidades)” (Lemos, 2010: 156). Como resultado, afirma, surgem diversas formas de mobilidade: a mobilidade como factor de locomoção, a mobilidade como factor social (dependente do lugar onde habita e da necessidade de relacionamentos), a mobilidade sem deslocamento (dependente da moda ao que nos faz aderir ao comum e ao mesmo tempo nos diferencia) e a mobilidade informacional (que depende das redes criadas pelos indivíduos e pelo espaço urbano) (Lemos, 2010: 164).

Assim, “compreender a relação entre as novas tecnologias de comunicação e informação (TICs) e (...) a mobilidade” (Lemos, 2010: 156), é compreender a necessidade de ter informação disponível, e de a relacionar com as várias redes existentes dentro do mesmo espaço urbano, caracterizadas “como a interface das redes telemáticas e das redes físicas das cidades e seus espaços “de lugar” (Castells, 1996) – rua, cafés, restaurantes, pontos de ônibus, metrô, hotéis, praças, etc., criando um ambiente generalizado de acesso onde qualquer pessoa pode, dentro do seu “território informacional” constituído a partir de suas senhas de acesso, enviar e receber informações multimodais, em mobilidade” (Lemos, 2010: 160), ou seja, as novas tecnologias estão aos poucos a desmaterializar as relações e as ligações sociais e humanas que outrora existiam com as necessidades de mobilidade das pessoas, criando novas formas de mobilidade.

Como corolário, as novas tecnologias permitiram o aparecimento de “uma nova forma de mobilidade: a mobilidade por fluxos de informação, por territórios informacionais, que altera e modifica a mobilidade pelos espaços físicos da cidade, como a possibilidade de acesso, produção e circulação de informação em tempo real” (Lemos, 2010: 161).

III.2 O Transporte Público de Passageiros e a Gestão da Informação e Comunicação

Os operadores de transporte de passageiros, “têm actualmente à sua disposição meios que lhes permitem otimizar a gestão do seu serviço de transporte, através da introdução de novas tecnologias de informação e comunicação” (UNIVERSITAS, 2010: 8), que lhes permite “melhorar o desempenho dos veículos e da frota em geral, reduzindo os custos da exploração” (UNIVERSITAS, 2010: 8) em busca de soluções de mobilidade inovadoras e flexíveis, que respondam às reais necessidades das populações, integrando-as no espaço urbano em que operam, designados de “*sistemas de apoio à exploração*”.

A gestão de um sistema de transportes passa por melhorar o seu desempenho, por conseguir ajustar rapidamente a oferta à procura, e passa por gerir e comunicar a informação existente e disponível.

Antigamente, desde que uma viatura deixava uma estação ou uma paragem, até ao seu regresso, motorista e viatura ficavam sem contacto com a empresa. Hoje, as novas tecnologias permitem aos “motoristas estar em contacto com a empresa, colegas, clientes e outros contactos, tais como serviços de manutenção e reparação e centros de controlo de tráfego, ter permanentemente a bordo informação sobre o estado da via e as condições de tráfego e permitindo às empresas saber onde se encontram os veículos a qualquer momento e permitir contactar o motorista para troca de informações importantes” (UNIVERSITAS, 2010: 3), possibilitando controlar rapidamente os imprevistos e até facilitar a mobilidade e a qualidade do serviço oferecido ao passageiro, permitindo diminuir o uso do transporte individual, os tempos de transporte e um consumo de combustível mais eficiente (UNIVERSITAS, 2010: 4).

Um exemplo das novas tecnologias ao serviço da mobilidade dos passageiros é o projecto de “*Informação ao Cliente em Tempo Real*” (ICTR), desenvolvido na Rodoviária de Lisboa, com o objectivo de “gerir a sua frota de autocarros através do conhecimento do seu posicionamento na rede, mediante informações obtidas através de GPS”¹³ e como “plataforma de comunicações para disponibilizar informação em pontos de paragem, do tempo de passagem dos vários autocarros”¹⁴, disponibilizando ao “cliente, através dos seus painéis informativos, um leque variado de informações gerais e ocasionais, em mensagens actualizadas minuto a minuto”¹⁵ (Figura 3.1).

¹³ Informação retirada do site da Rodoviária de Lisboa, S.A. (http://www.rodoviariadelisboa.pt/tempo_real)

¹⁴ Informação retirada do site da Rodoviária de Lisboa, S.A. (http://www.rodoviariadelisboa.pt/tempo_real)

¹⁵ Informação retirada do site da Rodoviária de Lisboa, S.A. (http://www.rodoviariadelisboa.pt/tempo_real)



Figura 3.1 – ponto de paragem com Painel ICTR da RL

Outro exemplo é a “*bilhética sem contacto*”, que consiste num sistema de controlo e cobrança de títulos de transporte (Figura 3.2) que permite ao passageiro utilizar vários modos de transporte (UNIVERSITAS, 2010: 108), com vantagens ao nível da segurança e de acesso a outro tipo de serviços como os de cariz cultural (acesso a museus, teatros e cinema) e o acesso aos serviços no telemóvel, contribuindo para a sua mobilidade (UNIVERSITAS, 2010: 11), ou seja, as novas tecnologias ao serviço da comunicação com o passageiro.



Figura 3.2 – Validador do passe sem contacto com luz verde respeitante a um título válido

Hoje em dia a internet é um meio de transmissão de informação que permite preparar e planear uma viagem possibilitando “uma melhor gestão do seu tempo, reduzindo a incerteza e os tempos de espera, evitando tempo gasto no terminal ou paragens a pedir informação e fornecendo as soluções para os trajectos pretendidos, para além de permitir imprimir as soluções obtidas e tê-las à mão durante a viagem” (UNIVERSITAS, 2010: 12). A informação disponibilizada por uma empresa de transporte público deve ir ao encontro das necessidades e expectativas dos passageiros, servindo-se de vários suportes de informação, sejam em papel, pois “[a]pesar de vivermos na era dos sistemas de informação, os suportes em papel têm sempre o seu lugar, pela sua fácil manipulação em qualquer

parte” (UNIVERSITAS, 2010: 12), sejam através das novas tecnologias como a internet¹⁶, quer através dos painéis electrónicos de informação nas paragens (Figura 3.1), que podem dar tempos de espera, no caso dos “sistemas de informação nas paragens” (UNIVERSITAS, 2010: 12) ou qual a próxima paragem, ligações e incidentes ou alterações, no caso de a informação ser disponibilizada “a bordo” das viaturas (UNIVERSITAS, 2010: 12), completando a informação necessária para a realização de uma viagem.

Outra plataforma de comunicação, é o telemóvel, o qual permite a troca de informações em tempo real, sobre um determinado horário de passagem de um transporte público numa determinada paragem, alterando o conceito de “*estar à espera*” (Lemos, 2010: 161) do autocarro.

Não podemos esquecer o papel das redes sociais, pois também elas são parte da mesma evolução paradigmática das novas tecnologias ao serviço da comunicação. A aposta numa comunicação virada para a promoção da empresa ou dos seus serviços, divulgando vídeos institucionais ou fotografias nas redes sociais devem ser vistas como uma oportunidade, como fonte de captação de novos clientes e como fonte de investimento no futuro. A captação de massa crítica, leva à adopção de novas formas de mobilidade, que por sua vez contribuem para a sustentabilidade das empresas e conseqüentemente à captação de novos clientes e de novos públicos, ou seja, é fundamental ouvir a opinião e as críticas das pessoas.

III.3 O ponto de vista das Autarquias

A criação de laços com as autarquias é fundamental, por um lado pela proximidade com os seus municípios e pelo reconhecimento dos seus problemas e dificuldades; por outro lado, por serem elas quem gere o espaço público e as vias de circulação, e a mobilidade e a acessibilidade locais. Uma ligação ágil entre autarquias e empresas de transporte de passageiros, permite resolver rapidamente problemas operacionais, como a criação de linhas dedicadas, colocação de paragens ou resolver questões de segurança de pessoas e bens, ou o planeamento da implantação do espaço urbano com uma rede de transportes e de serviços adequada, contando com a integração e coordenação de modos de transporte: a pé, de bicicleta, de autocarro, de comboio, de metro, sem nunca perder de vista a promoção da mobilidade e da satisfação dos seus municípios.

¹⁶ No site da “Transportlis” são disponibilizadas informações sobre os meios de transporte e horários existentes na Área Metropolitana de Lisboa (<http://www.transporlis.sapo.pt/Default.aspx?tabid=36>)

CAPÍTULO IV – A SUSTENTABILIDADE E AS NECESSIDADES DE DESLOCAÇÃO, OS TRANSPORTES PÚBLICOS E AS AUTARQUIAS

“A Mobilidade Sustentável é a capacidade de dar resposta às necessidades da sociedade em deslocar-se livremente, aceder, comunicar, negociar e estabelecer relações, sem sacrificar outros valores humanos e ecológicos hoje ou no futuro.”

World Business Council for Sustainable Development

O conceito de sustentabilidade foi introduzido no início da década de 1980 por Lester Brown, fundador do Worldwatch Institute, que definiu “comunidade sustentável como a que é capaz de satisfazer as próprias necessidades sem reduzir as oportunidades das gerações futuras”, sendo a “propriedade de um processo que, além de continuar a existir no tempo, revela-se capaz de: (a) manter padrão positivo de qualidade, (b) apresentar, no menor espaço de tempo possível, autonomia de manutenção (contar com suas próprias forças), (c) pertencer simbioticamente a uma rede de coadjuvantes também sustentáveis e (d) promover a dissipação de estratégias e resultados, em detrimento de qualquer tipo de concentração e/ou centralidade, tendo em vista a harmonia das relações sociedade-natureza”¹⁷. Resumindo, sustentabilidade é a “capacidade, de sustentar ou suportar uma ou mais condições, exibida por algo ou alguém. É uma característica ou condição de um processo ou de um sistema que permite a sua permanência, em certo nível, por um determinado prazo”¹⁸, ou seja, para que algo seja sustentável, tem de ser ambientalmente correcto, economicamente viável, socialmente justo e culturalmente diverso.

IV.1 A Mobilidade Sustentável na AML

Vários autores tentam encontrar uma definição para o conceito mobilidade sustentável: “mobilidade sustentável é aquela que, dando resposta às necessidades de deslocação das pessoas, se realiza através de modos de transporte sustentáveis” (Vilão, 2010: 10).

A mobilidade na AML só será sustentável se forem criadas condições, racionais e equilibradas, que levem à “satisfação das necessidades de mobilidade dos munícipes/utentes, numa linha de protecção ambiental, através da integração dos diversos modos de transportes colectivos existentes em redes densas nas coroas à volta de Lisboa” (Carvalho, 2010: 105), e se contarmos “com a participação de todos os intervenientes nesse processo de desenvolvimento, nomeadamente 1) os utentes, 2) as entidades político-administrativas, 3) o sector empresarial dos transportes e de outros sectores de actividade

¹⁷ Informação retirada do portal da Sustentabilidade

(http://www.sustentabilidade.org.br/conteudos_sust.asp?codCont=9&categ=s)

¹⁸ Versão “Wikipédia” para o conceito Sustentabilidade (<http://pt.wikipedia.org/wiki/Sustentabilidade>)

económica da região, na definição de uma estratégia de mobilidade sustentada da área” (Carvalho, 2010: 105).

O desafio é hercúleo, no entanto com a ajuda de transportes públicos mais “*amigos do ambiente*”, juntamente com uma “nova organização dos espaços urbanos, onde os conceitos do urbanismo de proximidade e de mistura de usos do solo e funções urbanas” (Vilão, 2010: 11), é possível contornar os problemas e os erros criados com o crescimento urbano descontrolado e disforme, levando a repensar o planeamento do ordenamento do território, tendo em conta todos os intervenientes. Isto “implica não só o repensar de todo o sistema de acessibilidades e transportes – no sentido de o tornar mais flexível, mais integrado e mais acessível a todos os estratos da população – como também o desenvolvimento de políticas urbanas que contribuam para a minimização da necessidade de deslocações em transporte individual e favoreçam os modos suaves e os transportes de massa mais eficientes do ponto de vista energético e ambiental” (Vilão, 2010: 11).

IV.2 A noção de sustentabilidade para as pessoas

Quando alguém precisa de se deslocar e pondera o modo de transporte a utilizar, escolhe o modo que lhe dá mais jeito ou o que mais se adequa à sua necessidade de deslocação ou à sua condição de mobilidade (Figuras 2.6 e 2.7). A escolha pode ter as mais diversas razões ou justificações, desde ser a mais rápida, a mais prática, a mais económica, até à mais útil, dependendo da génese do espaço público onde essa pessoa está integrada. O leque de escolhas é variado: pode ser a pé ou de bicicleta, de mota ou de automóvel, em transportes públicos “pesados” como o metro e o comboio ou “leves” como o autocarro e o táxi, ou uma combinação de vários modos, estando sempre presentes as condições de sustentabilidade, ambiental, económica, social ou cultural de cada pessoa.

IV.3 A noção de sustentabilidade para as Autarquias

Alcançar uma mobilidade sustentada é um objectivo estratégico que coloca novos desafios à organização e gestão do sistema de transportes. Aumentar a utilização do transporte público em substituição do transporte individual, é uma preocupação de fundo das autarquias e das empresas de transporte público de passageiros. Para que tal aconteça, o transporte público tem de ser atractivo e tem de satisfazer as necessidades dos utilizadores. Assim, “[e]stimular a utilização dos transportes públicos passa pela optimização e diversificação das rotas de circulação, tornando as viagens, desde a origem ao destino, mais flexíveis, eficientes e agradáveis”¹⁹. Contributos como a “criação de interfaces

¹⁹ Informação retirada do site da Câmara Municipal de Loures
(http://www.cm-loures.pt/p_lm31_alupa.asp)

estrategicamente localizados”²⁰ que permitam a complementaridade entre modos de transporte e a redução da “utilização do transporte individual nos movimentos pendulares”²¹, ou a “aposta em parques de estacionamento dissuasores no concelho, associados a interfaces de transportes colectivos”²², permitem tornar sustentável a mobilidade.

IV.4 A noção de sustentabilidade para o transporte público de passageiros

Dados oficiais revelam que o transporte público rodoviário de passageiros tem vindo a sofrer decréscimos quer em termos do total de passageiros, quer em termos de passageiros transportados por quilómetro percorrido (IMTT, 2006) (Figura 4.1), facto que é justificado pela utilização de outros modos de transporte, sendo o modo metropolitano o mais procurado (Carvalho, 2010: 71).



Fonte: DGT (2000)

Figura 4.1 – Passageiros transportados e passageiros /km na cidade de Lisboa (total) (IMTT, 2006)

Esta perda de passageiros está naturalmente associada a aspectos como o custo das tarifas, os tempos de viagem e os atrasos ou adequação de horários. Apesar do investimento em frota, em vias de circulação e vias reservadas ou o investimento no modo ferroviário ou na expansão do metro (Carvalho, 2010: 72) e a sua ligação à rede suburbana de transportes através de interfaces, os resultados obtidos não são os esperados, tanto em termos de procura por parte das pessoas como em termos de eficiência de utilização.

Para as empresas de transporte de passageiros, é fundamental o planeamento e desenvolvimento de uma rede de transportes eficiente e sustentável, que integre as necessidades de mobilidade das pessoas (Carvalho, 2010: 71). A título de exemplo, a

²⁰ Informação retirada do site da Câmara Municipal de Loures (http://www.cm-loures.pt/p_lm31_alupa.asp)

²¹ Idem

²² Idem

criação de corredores BUS permite não só melhorar a velocidade comercial dos transportes públicos, como também permite “garantir um melhor cumprimento dos horários, como reduzir substancialmente o tempo de trajecto e o consumo de combustível” (Simões, 2011: 103).

Do ponto de vista ambiental, com “o aumento dos impactes ambientais associados ao sector dos transportes, a relativa escassez que se começa a verificar quanto à disponibilidade de recursos energéticos derivados do petróleo e os custos urbanísticos e sociais associados a este modelo de crescimento urbano, a que se somou recentemente uma maior consciência ambiental da população urbana mais instruída e dos próprios poderes políticos” (MARE, 2008: 70) veio trazer a este sector uma nova vida e uma janela de oportunidade para dar a volta à crise. Com o aumento dos custos com combustíveis, algumas empresas têm feito alguns esforços no sentido de melhorar a sua eficiência energética, principalmente ao nível da redução dos consumos de combustível, implementando medidas como redução e limitação dos tempos de ralenti²³ em terminal ou de carregamento do sistema de ar comprimido que faz parte do funcionamento de um autocarro, ou através da introdução de sistemas de monitorização do comportamento dos motoristas enquanto operadores dos veículos, os quais podem trazer benefícios e reduções muito substanciais na utilização eficiente da fonte de energia²⁴.

Capítulo V – RODINHAS E FLEXIS: SOLUÇÕES E QUESTÕES QUE COLOCAM?

O contributo destes projectos para a melhoria da qualidade de vida das pessoas nas áreas por eles servidas foi fundamental, pois apostou-se na melhoria da mobilidade e da acessibilidade das pessoas, criando uma nova oportunidade de negócio para a empresa de transporte e ajudando a melhorar o acesso a zonas do território que antes tinham acesso dificultado e limitado.

V.1 O surgir de uma oportunidade

O programa INTERREG III foi uma iniciativa comunitária europeia destinada a reforçar a coesão económica e social na União Europeia, financiada pelo Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) a uma taxa de 75%, no âmbito de fundos estruturais,

²³ Movimento de rotação do motor, suficiente para manter um motor de combustão interna em funcionamento sem ser accionado o pedal do acelerador

²⁴ A Rodoviária de Lisboa desde 2004 que vem sendo implementando o projecto GISFROT: “projecto formativo que monitoriza o estilo de condução dos motoristas, registando os comportamentos desviantes verificados durante a realização do serviço”

Informação retirada do site: http://www.rodoviaridelisboa.pt/melhoria_servico

com o objectivo de melhorar a eficácia das políticas de desenvolvimento regional através do intercâmbio de informações e conhecimentos, e partilha de experiências entre regiões e municípios da União Europeia. O programa foi desenvolvido entre 2002 e 2006 (INTERREG IIIC, 2006).

A Operação Quadro Regional MARE – “Mobilidade e Acessibilidade Metropolitana nas Regiões do Sul da Europa”, foi “aprovada no âmbito do Programa de Iniciativa Comunitária INTERREG IIIC Sul, coordenada pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT)” (MARE, 2008: 70). Os sub-projectos desenvolvidos pela Câmara Municipal de Loures enquadram-se em três componentes deste programa, nomeadamente “[a]profundar o conhecimento da mobilidade”, do qual faz parte o sub-projecto “TRAMO”, a “[g]estão do espaço urbano e novas formas de mobilidade”, do qual faz parte o sub-projecto “ACFER” e a “[i]novação nos transportes colectivos”, do qual fazem parte os sub-projectos “E-MOBILITY” e “FLEXIS”. Estes sub-projectos foram aprovados em 12 de Dezembro de 2006 e concluíram em Março de 2008.

O sub-projecto ACFER – “Acessibilidade às Estações Ferroviárias”, visa responder ao apelo do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, para uma maior integração intermodal dos transportes públicos de passageiros, tirando partido do sistema ferroviário existente e visando “[p]romover os modos suaves de deslocação; aumentar a eficiência das infra-estruturas de transporte através da inovação na gestão e melhorar a gestão do espaço público em função da mobilidade” (MARE, 2008: 70). São parceiros deste sub-projecto as regiões de Lisboa (Portugal) e Alicante (Espanha). Na região de Lisboa são parceiros a Câmara Municipal de Loures e os Serviços Municipalizados de Transportes Colectivos do Barreiro. Foi posteriormente sucedido pela operação “LINHAZUL”, no âmbito do Programa Operacional Regional de Lisboa, permitindo o co-financiamento das acções de replicação implementadas pelo projecto ACFER.

O subprojecto FLEXIS – “Serviços Flexíveis para o Sul da Europa” propõe encontrar novas soluções para os problemas da mobilidade e acessibilidades e tem como objectivo “[o]ptimizar a resposta dos transportes colectivos às novas necessidades de deslocação e introduzir a flexibilidade, inovação e tecnologia” (MARE, 2008: 70) e “[r]esulta da parceria entre as autoridades das regiões metropolitanas de Lisboa (CCDR-LVT), Génova (Município de Génova) e Valência (Departamento de Infra-estruturas e Transportes do Governo da Região de Valência)” (MARE, 2008: 70). Este sub-projecto, teve como objectivos a redução da utilização do transporte individual nas deslocações pendulares, dos congestionamentos e agressões ambientais nos bairros periféricos e no centro metropolitano de Lisboa, através de infra-estruturas de estacionamento, como factor potenciador para o uso do transporte público.

V.2 Apresentação dos Projectos: RODINHAS e FLEXIS

Os projectos “Rodinhas” e “Flexis”, apresentam medidas e conceitos inovadores de boas práticas, quer ao nível da concepção dos projectos, quer ao nível da exploração da rede de transportes, quer ao nível da comunicação.

V.2.1 Projecto “RODINHAS”

O projecto “Rodinhas” está assente no conceito de “*linha azul*”²⁵ e procura facilitar o acesso das pessoas ao modo ferroviário.

V.2.1.1 Mobilidade

Do ponto de vista da Mobilidade, este projecto foi criado, tendo em conta a forte utilização do transporte individual e o subaproveitamento do transporte ferroviário na área metropolitana a Norte de Lisboa, visando impulsionar a utilização do modo ferroviário, através da recuperação urbanística de algumas zonas e do melhoramento da acessibilidade às estações. O desafio na implementação do projecto foi apresentado à Câmara Municipal de Loures, a qual solicitou a colaboração e a parceria da Rodoviária de Lisboa e da CP, pela sua presença no concelho. Foram criadas condições de acesso pedonal às estações ferroviárias e implementado um serviço de transporte em autocarro com a função de transportar as pessoas à estação ferroviária de Moscavide, com intervalos curtos de passagem entre circulações e em circuito fechado, com viaturas de dimensões reduzidas e percorrendo um itinerário circular, assinalado com uma linha azul, entre a Estação de Moscavide (apeadeiro) – Portela – Moscavide (apeadeiro), possibilitando a entrada ou saída de passageiros fora das paragens, bastando para tal que fosse feito sinal para parar. O serviço de transporte criado permitiu o mesmo tipo de serviço oferecido pelo táxi, aliado a uma baixa capacidade dos veículos (16 lugares sentados e 12 lugares em pé), uma elevada frequência de passagem e baixo preço. Pretendeu-se colmatar as dificuldades existentes na integração dos modos rodoviário e ferroviário, tirando partido das infra-estruturas existentes, alargando as áreas de influência, dissuadindo a utilização do transporte individual, reduzindo o tráfego e a poluição ambiental e em última análise, tentando mudar os hábitos naquela zona da cidade além de “[s]atisfazer procura não servidas pelo transporte público regular, através de um serviço flexível” (INTERREG IIIC, 2006b), como por exemplo ligações às escolas, aos equipamentos desportivos, a lares e centros de saúde, “visando o melhoramento da mobilidade na freguesia e o máximo retorno do investimento do serviço de autocarros” (INTERREG IIIC, 2006b). As características dos serviços “Rodinhas” são as seguintes: “veículos de baixa capacidade (21 e 28 passageiros); Frequências elevadas (15 a

²⁵ Uma descrição mais pormenorizada do conceito “*Linha Azul*” consultar o Anexo C

20 minutos); Percursos de baixa extensão (5,5 a 10,5 km); Preço reduzido dos bilhetes (40 a 50 centimos); Disponibilização de “Linha Azul”, em partes do percurso, assinalada no pavimento através da pintura de uma linha azul, onde é possível tomar/largar passageiros mesmo fora das paragens convencionais, pelo que funciona como uma paragem contínua” (INTERREG IIIC, 2006b).

V.2.1.2 Comunicação

Do ponto de vista da Comunicação, foi feito um estudo inicial ao potencial de procura²⁶ e aos habitantes das zonas a servir (INTERREG IIIC, 2006b). Foi ainda preparada uma estratégia de marketing, direccionada para os utilizadores do serviço, através de afixação de cartazes nos pontos de paragem, painéis rotativos com informação sobre o projecto, sobre os seus objectivos, custos e horários (Figuras 5.1, 5.2 e 5.3). Foram entregues ainda “*flyers*” e panfletos com oferta de viagens gratuitas (Figuras 5.4 e 5.5). As viaturas foram preparadas com uma imagem própria e apelativa e o serviço foi preparado para ter um “*standard*” de qualidade elevado, nomeadamente veículos com baixa idade média e motoristas com formação específica para operar no serviço “Rodinhas” (Figura 5.6). O serviço prestado foi avaliado em Março de 2008 através de “um inquérito aos utilizadores do “Rodinhas”, que contou com a colaboração da CCDR-LVT e da Rodoviária de Lisboa. A percentagem de inquiridos que, em variados aspectos, atribuíram a classificação de “Muito Bom” e um nível de satisfação de 4,81 numa escala de 0 a 5. Os resultados alcançados determinaram a extensão do Projecto, desde 22 de Julho de 2008, às freguesias de Sacavém e Camarate, onde residem cerca de 35.480 habitantes, e, em Dezembro do mesmo ano, às freguesias da Bobadela e São João da Talha” (Vilão, 2010: 72).

²⁶ A zona de Moscavide tem um potencial de procura com mais de 13.000 hab/m²

V.2.1.3 Sustentabilidade

Do ponto de vista da Sustentabilidade, o serviço foi criado com uma tarifa reduzida fixada inicialmente no valor de 0,30 euro, não sendo aceites passes de linha. Em termos ambientais, as viaturas têm uma idade média de 2 a 5 anos e os motoristas receberam formação específica para a condução económica e defensiva.

Entre “1 de Agosto de 2007 e 31 de Março de 2008, o serviço “Rodinhas” transportou 132.585 passageiros, sendo a evolução do número de passageiros apresentada na Figura [5.7]. Nesse período o número médio de passageiros transportados por circulação foi de 14, o que corresponde a 52% da capacidade do veículo” (Vilão, 2010: 72).

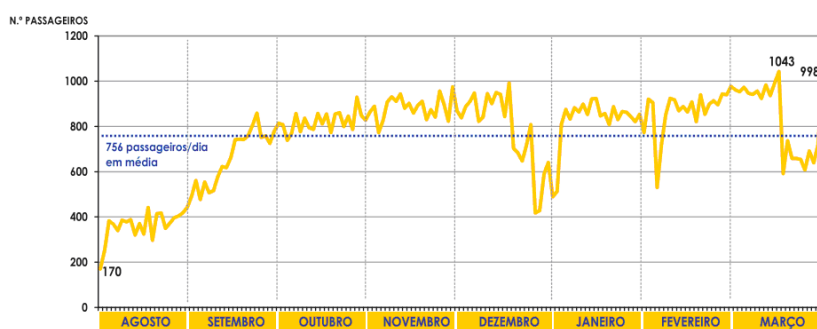


Figura 5.7 - Evolução do número de passageiros do serviço “Rodinhas” de 1 de Agosto de 2007 e 31 de Março de 2008

Finalizados os apoios ao subprojecto ACFER, “o projecto continuou a ser suportado integralmente pelo Município de Loures que, para o efeito, elevou o preço do bilhete de 0,30 euro para 0,35 euro” (Vilão, 2010: 72), dando início à operação “LINHAZUL”, mantendo o âmbito e o lema “*Loures Rodinhas – todos mais perto*”, que se mantém até aos nossos dias.

V.2.2 Projecto “FLEXIS”

O projecto tinha por principal objectivo desenvolver modelos de utilização flexível nos transportes, associados a necessidades específicas dos utilizadores, proporcionando flexibilidade, conforto e economia de custos e de tempo, integrando-se em serviços flexíveis de autocarro do tipo “park-and-ride”²⁷ ou tipo “carpooling”²⁸ entre os parques de estacionamento das superfícies comerciais e as principais infra-estruturas intermodais. A criação do serviço visou a criação de um serviço de transporte flexível, procurando reduzir a utilização do transporte individual nas deslocações pendulares casa-trabalho e o

²⁷ Parques de estacionamento geralmente localizadas na periferia de áreas metropolitanas com ligações aos transportes públicos e que permitem deixar o transporte individual durante o dia.

²⁸ É a partilha do transporte individual por diversas pessoas, em viagens para o mesmo destino.

congestionamento nos bairros periféricos e no centro metropolitano das cidades, incentivando a utilização do transporte público.

V.2.2.1 Mobilidade

No Município de Loures, foi efectuada uma adaptação ao serviço de autocarros existente, o “Expresso do Infantado” (carreira 334 da Rodoviária de Lisboa), a qual passou a efectuar uma paragem junto à superfície comercial “Loures-Shopping”, cujo parque de estacionamento funcionaria como parque dissuasor, fazendo ligação à estação de metro do Campo Grande em Lisboa. Os passageiros podiam deixar o seu transporte individual, seguindo viagem logo de seguida no transporte público. Existia ainda a possibilidade de efectuar compras através da Internet, no site da superfície comercial e levá-las no regresso a casa. No município de Odivelas foi criado um serviço semelhante, mas em colaboração com a superfície comercial “Odivelas-Shoping”, fazendo ligação à estação de metro do Sr. Roubado em Odivelas.

V.2.2.2 Comunicação

Do ponto de vista da Comunicação, inicialmente e na fase promocional do serviço, foram distribuídos “flyers” pelas viaturas estacionadas junto às estações de metro do Campo Grande, do Sr. Roubado e de Odivelas (Figura 5.8) apelando para experimentar o serviço de forma gratuita durante cinco viagens de ida-e-volta, bastando para isso levantar um vale nas lojas de atendimento ao público do “Loures-Shopping” ou do “Odivelas-Shoping” e trocá-lo no autocarro. As viaturas que operavam no serviço eram semelhantes às que operavam em serviços semelhantes, Mercedes-Benz O405, com dimensão de 12 metros e lotação de 45 lugares (Figura 5.9). As viaturas que operavam no serviço de Loures não tiveram alteração na imagem exterior, sendo o serviço integrado no serviço de qualidade existente “Expresso do Infantado” (Figura 5.10). As viaturas que operavam no serviço de Odivelas foram decoradas com imagem própria e apelativa. Os motoristas de ambos os serviços tiveram formação específica. Foi criada uma campanha de comunicação direccionada para os utilizadores das superfícies comerciais, com cartazes de grandes dimensões (Figura 5.11), divulgação nos terminais de metro e nas viaturas (Figura 5.12), bem como noutros meios de comunicação como na rubrica “Terra Alerta” da SIC e na rubrica “Minuto Verde” da RTP (Figura 5.13). Foi criado ainda um espaço de espera reservado, com assentos e com oferta de jornal e café (Figura 5.14).

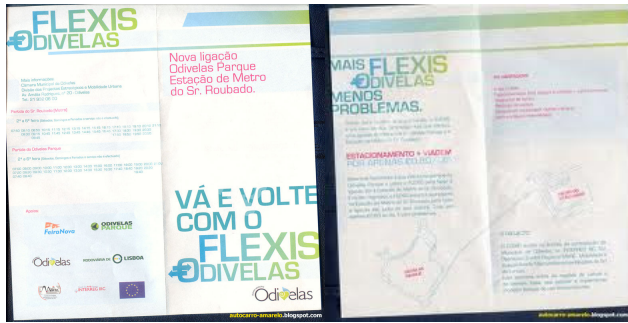


Figura 5.8 – Flyer promocional distribuído pelas viaturas estacionadas junto ao metro do Sr. Roubado



Figura 5.9 – Viatura afecta ao serviço Flexis de Odivelas



Figura 5.10 – Viatura afecta ao serviço Flexis de Loures



Figura 5.11 – Cartaz promocional de grandes dimensões do serviço “Flexis” de Loures (CCDRLVT, 2007)

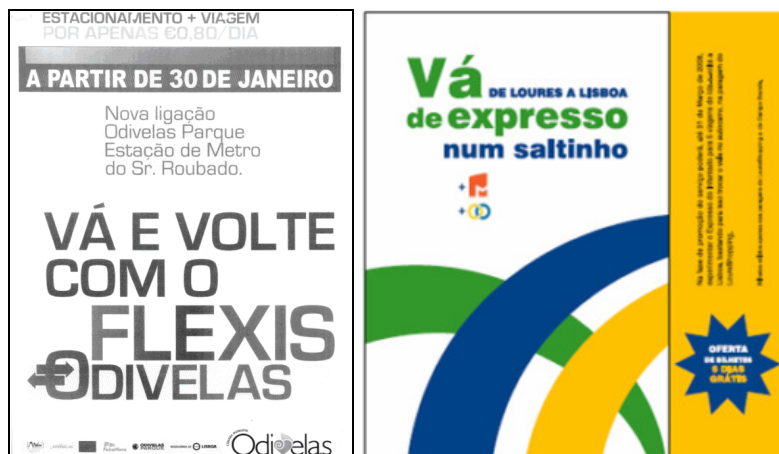


Figura 5.12 – Cartazes de promoção dos serviços “Flexis” Odivelas e “Flexis” Loures

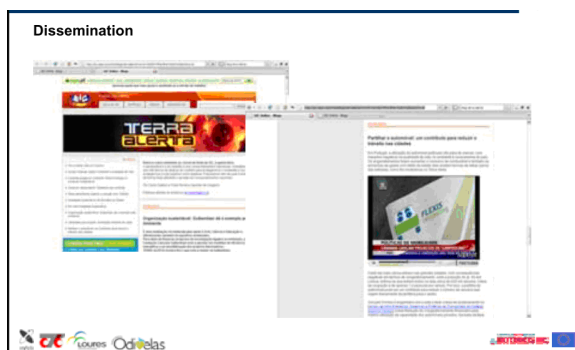


Figura 5.13 – Divulgação na SIC e no site “Terra Alerta” (CCDRLVT, 2007)

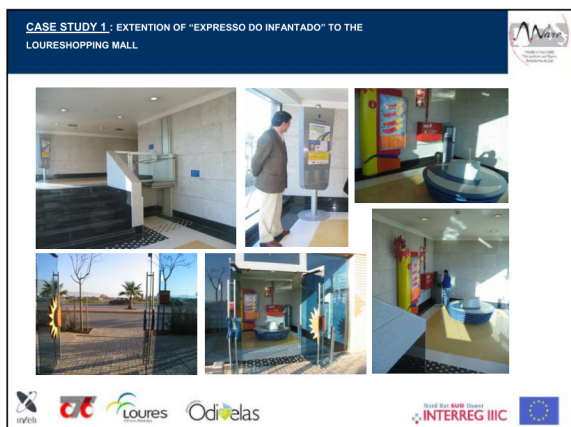


Figura 5.14 – Espaço de espera reservado aos utentes do serviço Flexis Loures, com assentos e oferta de jornal e café (CCDRLVT, 2007)

V.2.2.3 Sustentabilidade

Do ponto de vista da Sustentabilidade, o serviço foi criado com uma tarifa reduzida fixada inicialmente no valor de 0,40 euro por cada deslocação. Ambientalmente, as viaturas tinham uma idade média de 5 anos e os motoristas receberam formação específica para a

condução económica e defensiva. Após vários adiamentos, o projecto terminou em “31 de Dezembro de 2008, porque foi uma ideia que não resultou devido à não aderência das pessoas ao serviço”, afirmou a Presidente da Câmara Municipal de Odivelas, Susana Amador, na última reunião da Assembleia Municipal, com uma média diária de utentes de 70 pessoas (Nova Odivelas e Jornal de Notícias, 2008).

V.3 Diferenças e Semelhanças vs Problemas e Dificuldades dos projectos “RODINHAS” e “FLEXIS”

O projecto “Flexis” não foi renovado com o fim do financiamento do projecto, no entanto o projecto “Rodinhas” ainda hoje opera, com bons indicadores de crescimento e o conceito está a ser replicado a outras zonas nos concelhos de Loures e Odivelas. Atendendo às semelhanças e diferenças de ambos pretende-se analisar em termos de mobilidade, de comunicação e de sustentabilidade, porque é que estes serviços tiveram estes desfechos.

V.3.1 Mobilidade

Do ponto de vista da Mobilidade, ambos os projectos foram integrados no âmbito das Políticas de Mobilidade Local, de forma a criar relações de proximidade com as populações.

O serviço de transporte “Rodinhas” faz ligação entre estações de comboio, passando pelo meio de uma zona densamente habitada, com poucos lugares de estacionamento e os lugares existentes são tarifados. O serviço de transporte “Flexis” faz ligação entre uma superfície comercial e uma estação de metro. No caso de Odivelas, a superfície comercial está integrada numa zona pouco habitada e o serviço de transporte passa por zonas sem habitações e sem pontos de interesse para as populações. No caso de Loures, a superfície comercial está integrada numa zona densamente habitada, e com um elevado potencial de crescimento, no entanto o serviço faz concorrência à auto-estrada (A8) que liga Loures a Lisboa e a outros serviços de transporte já existentes na zona e que oferecem um tipo de serviço semelhante.

O estacionamento nas superfícies comerciais não é tarifado e o estacionamento junto às estações de metro também não é tarifado. Por esta razão o estacionamento na envolvente destes interfaces tem alguma anarquia, reconhecida pelo Município de Odivelas²⁹. Ambas as superfícies comerciais estão deslocadas do centro das cidades de Odivelas e Loures³⁰,

²⁹ “Tendo em vista o ordenamento do estacionamento na área envolvente à Estação de Metro do Senhor Roubado, a Câmara Municipal de Odivelas vai proceder à colocação de pilaretes na zona, acção que será acompanhada pela PSP.” (Câmara Municipal de Odivelas, 2008)

³⁰ Um pouco menos no caso do Loures-Shopping pela sua integração na zona habitacional do Infantado.

de modo que as populações terão de apanhar outro modo de transporte para se deslocarem até àquele local³¹.

O serviço de transporte “Rodinhas” tinha o objectivo de fazer um transporte exclusivo para as infra-estruturas de comboio, no entanto veio reconhecidamente dar mobilidade para deslocações de lazer ou compras que antes não eram possíveis, aumentando a sua procura. No caso do serviço de transporte “Flexis”, pretendia-se evitar o uso do transporte individual daqueles que só faziam os percursos pendulares casa-trabalho. Com a falta de passageiros, o serviço tornou-se insustentável, como se pode verificar na Figura 5.15, que mostra o número de passageiros transportados por ambos os serviços de transporte nos primeiros 7 meses de início de serviço.

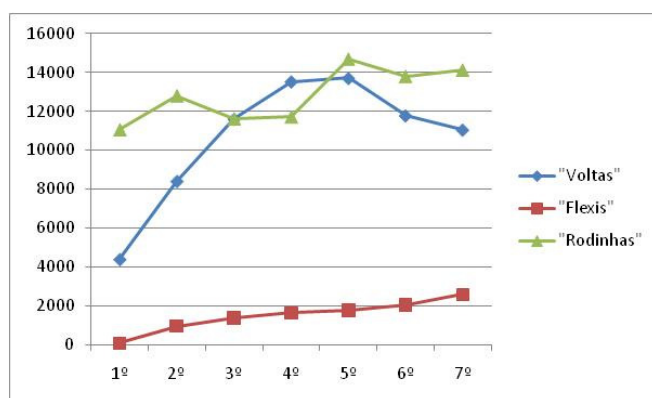


Figura 5.15 – Nº de passageiros transportados nos primeiros 7 meses de serviço dos projectos “Rodinhas”, “Flexis” e “Voltas”

V.3.2 Comunicação

Do ponto de vista da Comunicação, o projecto “Rodinhas” foi direccionado para servir as populações, permitindo a facilidade de acesso a diversos equipamentos existentes, como escolas, mercado e piscinas municipais. Foi realizado um inquérito à qualidade do serviço³², tendo os resultados sido comunicados aos utentes e passageiros e as respectivas

³¹ “Odivelas tem um grave problema a nível do estacionamento, dada a escassez de espaço público passível de afectar a este uso. As áreas centrais de cada freguesia são as mais afectadas, agudizando-se no final do dia em que a população regressa a casa. É notória a sobreocupação do estacionamento, existindo muito poucas estruturas de estacionamento público, por isso, as existentes não conseguem fazer frente às necessidades diárias da população, uma vez que os parques de estacionamento existentes com relevância situam-se junto das estações de metro, observando-se também aqui situações de estacionamento indevido, originando índices de estacionamento ilegal elevados, gerando várias situações de conflito a nível da rede viária.” (Câmara Municipal de Loures, 2009b: 12)

³² Para uma análise pormenorizada ao Inquérito à Qualidade de Serviço “Rodinhas”, consultar o Anexo E

sugestões implementadas, corrigindo aspectos que promoveram a melhoria da sua mobilidade, como o alargamento do serviço aos sábados e o alargamento dos horários de funcionamento. Entre várias iniciativas, foi realizado pela Câmara de Loures um inquérito para perceber a notoriedade do serviço, acções de comunicação direccionadas para melhorar a notoriedade do serviço, para captação de novos clientes, comemoração do 1º ano de serviço com divulgação baseada em “flyers” com viagens gratuitas, além de outros projectos com outras entidades, como o “Rodinhas a Ler” realizado em colaboração com o Plano Nacional de Leitura.

No projecto “Flexis” a comunicação foi direccionada para utentes não utilizadores de transportes públicos, com campanhas de comunicação direccionadas para as massas, com um público-alvo muito diversificado e utilizador do transporte individual. Foram distribuídos “flyers” comerciais pelas viaturas junto às estações de metro do Sr. Roubado e de Odivelas a informar o início do serviço e da alternativa existente e não foram realizados inquéritos para avaliar a satisfação dos clientes. Os objectivos de comunicação estabelecidos para este projecto não foram assim atingidos, ou seja, a opinião do utilizador ou do potencial utilizador do serviço não foi ouvido, as alterações e ajustes que ocorreram no serviço não foram suficientemente comunicadas.

V.3.3 Sustentabilidade

Do ponto de vista da Sustentabilidade, o serviço de transporte “Rodinhas” oferecia mobilidade para aceder a locais que antes tinham acesso dificultado ou limitado. Este serviço ganhou notoriedade e têm despertado o interesse de novos clientes, permitindo a replicação do serviço a outras zonas, originando 4 serviços “Rodinhas” no Concelho de Loures e 2 serviços “Voltas” no Concelho de Odivelas, servindo outras comunidades e outros serviços e equipamentos culturais, sociais, e de saúde na zona da Portela, Moscavide e Odivelas. O financiamento do projecto “Flexis” foi renovado em Julho de 2008, terminando em Dezembro de 2008. O Município de Odivelas ainda assegurou o serviço posteriormente com uma viatura da autarquia, a operar dentro das orientações do conceito “*linha azul*”, reorganizando o percurso de passagem, de modo que “[o] novo serviço vem possibilitar uma maior cobertura da malha urbana (zona histórica e central de Odivelas), que não tem acesso por transportes públicos de passageiros convencionais, bem como servir a maioria dos serviços públicos aí localizados, reforçando, deste modo, as ligações existentes e proporcionar uma melhor acessibilidade aos equipamentos de utilização colectiva” (Transportes em Revista, 2009), circuito que deu origem ao projecto “Voltas” (Figuras 5.16 e 5.17). Este alteração ao serviço de transporte e ao circuito recebeu elogios por parte da população residente (Jornal de Notícias, 2010), não só através da opinião pública e da comunicação social, mas também através de inquérito realizado aos utilizadores do serviço

em Maio de 2010, plasmado em relatório do Departamento de Planeamento Estratégico e Desenvolvimento Económico da Câmara Municipal de Odivelas (Anexo F).



Figura 5.16 – Panfleto Voltas



Figura 5.17 – Panfleto Voltas Vertente Sul

CONCLUSÃO

Uma crise pode ser referida como “um acontecimento extraordinário, ou uma série de acontecimentos, que afecta de forma diversa (...) a reputação ou a estabilidade financeira da organização; ou a saúde e bem-estar dos empregados, da comunidade ou do público em geral” (Wilcox, 2002: 191). Tentar dar a volta à crise passa sem dúvida pela conquista da confiança das pessoas e das empresas, dando sinais de querer ultrapassar as adversidades, mostrando liderança, espírito de equipa e resiliência.

As empresas de transporte de passageiros desempenham um papel fundamental na crise, pois contribuem para a mobilidade, para a sustentabilidade e para a comunicação de todo o sistema, contribuindo para a organização do espaço público e o ordenamento do território. Este é um dos aspectos a considerar quando se prepara um projecto de mobilidade, ou seja, compreender o espaço para poder planear as suas necessidades. Os dois projectos em causa revelam abordagens e resultados diferentes, no entanto, podemos afirmar que foi isto que faltou ao projecto “Flexis”, e que ocorreu no planeamento do projecto “Rodinhas”. O projecto “Flexis” ensinou-nos que o transporte público de passageiros tem sucesso quando responde às necessidades de deslocação das pessoas e não quando as impõe, ou seja, os modos de transporte não são detentores do espaço público se as pessoas não puderem usufruir dele: as pessoas não vão para onde não precisam ou não querem ir. Quem precisa de se adaptar às necessidades de mobilidade são as empresas de transporte público de passageiros e as autarquias, ao ritmo das pessoas.

A comunicação aparece em duas vertentes: uma direccionada para a promoção e o marketing, enquanto recurso para dar a conhecer; outra direccionada para a auscultação, para ouvir o que as pessoas e as organizações têm para dizer, através do “feedback”. Deste ponto de vista, quando nos referimos à comunicação, estamos a referir o conceito de comunicar algo com substância, comunicar informação, sendo condição de sucesso estas duas vertentes serem consideradas em conjunto, e não cada uma por si, individualmente. A informação “assume uma importância central enquanto vector estruturante de um conjunto plural de domínios sócio-culturais, económicos e políticos” (Oliveira et al, 2004: 15) e deixou de estar assente apenas na capacidade de transmissão de mensagens através de meios de comunicação “normais”, como o telefone, a televisão, a rádio ou os jornais, para poder estar acessível a qualquer pessoa com acesso às novas tecnologias móveis. Destacam-se vantagens como a interactividade, a criação de relações de proximidade e uma maior facilidade de comunicação. Como seres sociais que somos, precisamos de satisfazer a nossa curiosidade. As novas tecnologias e os novos meios de comunicação têm um papel fundamental na “*mediação*” (Silverstone, 2002: 2) destas experiências, sem dependência do tempo, lugar ou espaço geográfico ou das questões éticas. Nesta mediação de experiências surge a mediação de conhecimentos, ou seja, para comunicar precisamos de interagir, se

precisamos de interagir estamos a comunicar e para comunicar com o outro, precisamos ser reconhecidos por ele, ou seja, estamos a mediar conhecimentos. Surge então a questão: será mais eficaz uma comunicação em rede do que uma comunicação em massas? Diversos autores afirmam que “[t]odas as sociedades são caracterizadas por modelos de comunicação e não apenas por modelos informacionais (Wolton, 1999; Colombo, 1993; Himanen, 2006; Castells, 2006; Cardoso, 2006)” (Cardoso e Lamy, 2011: 75). A importância de ouvir as pessoas e de responder às suas solicitações, às suas necessidades, aliada a uma rápida resposta às suas solicitações é fundamental, ou seja, se houver uma mediação da comunicação entre as empresas de transporte, as autarquias e as pessoas, ouvindo as suas opiniões e sugestões, ajustando a oferta às suas necessidades e expectativas, então está a haver mediação entre mobilidade, sustentabilidade e comunicação. Com o aparecimento das novas tecnologias e com o aparecimento de novos meios de interacção, a bidireccionalidade da comunicação fica facilitada. A comunicação é um pólo agregador de questões chave como a mobilidade e a sustentabilidade, pois permite entender a relação com o território, permite a promoção, apela à auscultação e à integração de novos “actores”, sendo condição necessária que todos têm de estar em contacto entre si, não só no sentido de passar informação, mas na leitura que cada um tem do seu território e na especificidade que cada um tem dele “per si”, competindo entre si e cooperando entre si, ou seja, a opção de escolha do modo de transporte, precisa de uma articulação, de uma leitura das necessidades de conjunto, de criar dialogo e de comunicação entre si, complementando-se e dando resposta às necessidades. O “Rodinhas” é disto um bom exemplo.

Estudos referem que o transporte individual é o maior concorrente do transporte público de passageiros, e que os modos pesados de transporte público de passageiros, como o metro e o comboio, competem com o transporte rodoviário. Se houvesse mediação entre os modos de transporte não haveria concorrência, mas sim uma integração intermodal. As novas tecnologias podem alterar este paradoxo da mobilidade. Também aqui é fundamental “o papel que as novas tecnologias (sobretudo a Internet) poderão ter na melhoria da qualidade dos processos de participação pública em planeamento, em particular pela capacidade de organizar e sistematizar informação, estimulando, deste modo, uma mais qualificada participação dos agentes e da comunidade” (Vilão, 2010: 242), bem como a melhoria da eficiência ambiental da mobilidade, que as novas tecnologias nos transportes propiciam, como as novas formas de propulsão motora, novos combustíveis ou controlo do desempenho e eficiência das viaturas.

Também as autarquias têm aqui um papel fundamental na mediação quanto à criação de condições de acessibilidade e de mobilidade, ou de “*mobilidade sustentável*”, contribuindo para a “integração de vários vectores, sendo estes os vectores ecológico, tecnológico e social que são pensados a longo prazo, pondo a tecnologia ao serviço desse objectivo”

(Vilão, 2010: 112), sem esquecer de interagir e de comunicar com as empresas de transporte público e com os seus munícipes, dando resposta às suas necessidades de mobilidade. Este é o momento e a oportunidade para promover o transporte público, de o tornar mais atractivo, através da promoção de políticas públicas no sentido da criação de hábitos de mobilidade. As pessoas estão constringidas à crise e tendem a procurar uma melhor mobilidade.

A necessidade de integração de modos de transporte foi identificada nos diversos inquéritos efectuados aos utilizadores de transportes públicos. Como anteriormente referido, para as pessoas, o sentido do conceito “*mobilidade sustentável*”, é ir dum ponto de partida a um ponto de chegada, mudando o menor número de vezes de modo de transporte, da forma mais rápida e económica possível. Se tiver de mudar duas vezes de transporte público, se demorar o dobro do tempo, mas se lhe for economicamente comportável, então a sua opção será o transporte individual. É isto que acontece no caso do projecto “Flexis”, as pessoas têm de se deslocar até a um ponto com estacionamento livre para apanhar um transporte publico que as leva até um interface de transportes públicos, quando podem ir directamente até ao interface de transportes públicos no seu transporte individual, cujo estacionamento não é tarifado, apesar de ser feito de forma anárquica e não controlada. Não é cómodo, não é sustentável e não traz melhorias para a sua mobilidade. Agora se o transporte publico passar perto da sua porta, dando-lhe a possibilidade de aceder aos locais que realmente precisa de ir, e ainda por cima que comunica consigo, é fiável nas passagens, é economicamente sustentável e lhe permita entrar ou sair em qualquer lugar desde que para isso manifeste a sua intenção ao motorista, então passará a utilizar esse serviço e deixará o seu transporte individual estacionado à porta de casa, ou talvez até pondere nem sequer precisar dele. Para a realidade dos concelhos de Loures e Odivelas os serviços de transporte em “linha azul” são os mais aconselhados para servir as populações, podendo-lhe estar ainda associado o acesso aos locais de interesse municipal, social, cultural, desportivo, recreativo e ambiental, e não só um simples serviço de “transfer”. Como exemplo, no Município de Odivelas, o serviço de transporte “Flexis” deu origem ao serviço de transporte “Voltas” onde, para além da ligação entre a superfície comercial e as estações de metro, se incluiu um percurso urbano em “*linha azul*” alargando o conceito para o qual o serviço tinha sido inicialmente criado, passando o serviço de transporte a estar ao serviço das populações e das comunidades locais e não o contrário.

Algumas questões estruturais fundamentais para a mobilidade sustentável foram identificadas, como o estacionamento indevido e desordenado, não tarifado em algumas zonas da cidade ou junto aos meios pesados de transporte e a não tarifação das entradas na cidade, factores que levam a que as pessoas tragam o seu carro de casa até ao ponto mais próximo possível do seu local de trabalho ou do seu destino, degradando a fluidez do

serviço de transporte. Além da interligação entre os diversos modos de transporte, falta a ligação com as restantes infra-estruturas, como por exemplo incluir no custo do transporte público o acesso ao estacionamento, à semelhança de outras iniciativas existentes noutros pontos da Área Metropolitana de Lisboa³³, bem como a criação de mais corredores BUS que permitam aumentar a velocidade de circulação, a fluidez do trânsito e a consequente redução dos tempos de viagem, ou até mesmo o investimento em meios rápidos de acesso ao interior das cidades como os eléctricos rápidos. Em suma, faz falta uma Autoridade Metropolitana dos Transportes de Lisboa integradora e equilibrada, que crie os alicerces e agregue as políticas de ordenamento do território e de transportes, incentivando para a melhoria da qualidade do serviço de transporte público de passageiros, contribuindo para a redução do peso do transporte individual nas deslocações na Área Metropolitana de Lisboa.

PERSPECTIVAS PARA O FUTURO

A “crise” continua instalada na nossa sociedade e não se consegue prever quando é que ela irá passar, apesar de alguns referirem que ela está apenas no discurso. A crise pode e deve ser considerada como uma desculpa para promover o transporte público de passageiros.

A criação de parcerias são oportunidades estratégicas para a melhoria contínua, pois, “*a união faz a força*”. As parcerias entre empresas são oportunidades vantajosas, pois permitem a troca de ideias, de conhecimentos e de objectivos que passam a ser comuns, permitindo o aparecimento de oportunidades de negócio, pois “*é preciso considerar os nossos produtos obsoletos antes que outros o façam*” e passar a integrar preocupações com o meio ambiente com a diminuição e escassez de recursos naturais e com a segurança e saúde das pessoas (Mendes e Pereira, 2006: 22), distribuindo os esforços económicos e financeiros. Dificilmente a Rodoviária de Lisboa avançaria, ou teria tanto sucesso ou valor acrescentado, na criação de serviços de proximidade como o “Rodinhas” e o “Voltas”, se não tivesse realizado parcerias de negócio com as Câmaras Municipais de Loures e Odivelas.

A promoção de parcerias com outras empresas ou entidades, para a realização de iniciativas e acções de educação cívica, campanhas de informação, divulgação e sensibilização para um público-alvo alargado, dando especial incidência para aqueles que realizam movimentos pendulares, apelando para uma mudança de comportamentos e atitudes que o conceito de “*mobilidade sustentável*” (Vilão, 2010: 254) implica na melhoria da eficiência e produtividade da sociedade, e do trabalho, respondendo às necessidades de

³³ A empresa de transporte de passageiros em modo ferroviário “Fertagus” integra no título de transporte o estacionamento junto às suas estações de comboio.

mobilidade e de transporte e às necessidades do ordenamento do território. A reorganização da rede escolar levou à necessidade de repensar o transporte escolar, cujo financiamento é da responsabilidade dos municípios. Será possível, actuando ao nível do desenho das redes, obter ganhos de eficiência, melhorando o desempenho dos operadores através da racionalização e coordenação das operações (como por exemplo as idas dos alunos para casa a meio do dia) e os serviços de transporte das escolas, numa abordagem integrada. Promover a comunicação com os jovens das escolas e incentivá-los para o uso do transporte público, à semelhança do que já acontece para o ambiente e para a segurança. A criação de parcerias com as escolas, no domínio da educação para uma mobilidade sustentável, poderá envolver acções de educação escolar ou acções de educação cívica vocacionadas para as populações mais jovens, fomentando uma cultura de mobilidade sustentável. Promover a comunicação com as empresas, no sentido de criar uma política de mobilidade empresarial sustentável, através da disponibilização de serviços de transporte dedicados por empresa com condições vantajosas para ambas as partes e a criação de campanhas de promoção e sensibilização aos trabalhadores sobre a utilização de transportes públicos, apelando às suas contribuições individuais.

A rápida evolução dos meios de comunicação durante o século XX permitiram a construção de um espaço democrático, socializante, onde todos podem participar, alterando as relações entre as empresas e as pessoas. O “*choque tecnológico*” ajudou a esta evolução, não só numa vertente empresarial e economicista, mas na vertente do acesso rápido à informação, à cidadania e à democracia (Croteau e Hoynes, 2005). O aparecimento das redes móveis e da internet veio revolucionar a partilha, a troca e o acesso à informação e ao conhecimento (Blumler e Kavanagh, 1999: 209-230) como “principal canal de distribuição de conteúdo e um novo canal de distribuição de comunicação” (Pereira, 2010: 18-20). Exemplos como as “tecnologias de posicionamento em cada um dos autocarros, fornecendo informação em tempo real aos utilizadores através de telemóvel, internet, ou painéis informativos, acerca da hora de chegada dos mesmos” (BCSD, 2010c: 33) devem passar da experiência à prática comum, como factor de “inovação, sustentabilidade e empreendedorismo” (BCSD, 2010c: 33). Os sistemas de ajuda à exploração, permitem a permanente interactividade com os meios operacionais (motorista e viatura), garantem a optimização da exploração e ao mesmo tempo contribuem para a melhoria contínua do sistema gestão do serviço possibilitando aos clientes, nas paragens equipadas com painéis electrónicos específicos, a informação do tempo que falta para o autocarro seguinte, paragem seguinte, entre outros, são factores fundamentais que permitem eliminar a sensação de incerteza, contribuindo para a criação de notoriedade para a empresa e contribuindo para a mobilidade sustentável das nossas cidades. Em última análise, acessibilidade e mobilidade, passam “pela convergência tecnológica e pela informatização

total das sociedades contemporâneas (Castells, 1996)” (Lemos, 2005: 1). A aposta deverá continuar a ser no colocar as novas tecnologias de informação à disposição das pessoas. A utilização das novas tecnologias de informação aplicadas à gestão de frotas da empresa, através da aquisição de frota com melhor eficiência energética (híbridos ou eléctricos), novas fontes energéticas (hidrogénio) e através do apoio de iniciativas de Investigação, Desenvolvimento e Inovação na melhoria da eficiência energética da frota existente.

A realização de inquéritos é de extrema importância para as empresas de transporte, pois permitem obter e conhecer o grau de satisfação dos utilizadores de um determinado serviço de transporte e corrigir situações anómalas, ou seja ouvir o que as pessoas têm para dizer, ter o seu “feedback”. Os inquéritos são excelentes ferramentas de trabalho para que de ano para ano, os serviços melhorem, indo de encontro às necessidades e expectativas dos clientes. As novas tecnologias podem ter aqui um papel fundamental e agregador, não só na recolha e tratamento de informação, mas na forma como podem articular e interagir com as pessoas, com as autarquias e com as empresas, integrando os seus motivos e as suas necessidades de deslocação, de mobilidade e promovendo a sustentabilidade do sistema.

BIBLIOGRAFIA

- Almeida, C. S. A. (2010), *Planos de mobilidade no contexto da melhoria da qualidade do ar em Lisboa*; Dissertação de Mestrado em Engenharia do Ambiente, Perfil Gestão e Sistemas Ambientais na UNL, Lisboa: Edição da autora
Disponível em: http://run.unl.pt/bitstream/10362/3335/1/Almeida_2010.pdf
- Amaral, Andreia (2011), “De acordo com estudos internacionais, Europeus admitem mudar hábitos de mobilidade”, Transportes em Revista n.º 98, Abril 2011
Disponível online em: <http://62.193.249.104/portals/6/TRImprensa/TR98/index.html>
- Araújo, Emília Rodrigues (2004), “A mobilidade como objecto sociológico”
Disponível em: <http://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/3913/1/A%2520Mobilidade%2520como%2520objecto%2520sociologico.pdf>
- Barreiros, José Jorge (2010), *Públicos, Média e Vida Pública: Uso e opinião sobre media e informação em Portugal, na 1ª década do século XXI*, Lisboa, Departamento de Sociologia do ISCTE-IUL
Disponível em: <http://repositorio.iscte.pt/handle/10071/2838>
- BCSD Portugal (2010), *Mobilidade Urbana Sustentável: O impacte das empresas e dos seus trabalhadores*, Lisboa, BCSD
Disponível em: http://www.carbono-zero.com/23/relatorio_de_projecto_equipa_albatroz.pdf
- Blumler, Jay G. (1990), “Elections, the media and the modern Publicity Process”, em M. Ferguson (ed.), *Public Communication: The New Imperatives*, Londres, Sage
- Blumler, Jay G. e Dennis Kavanagh (1999), *The Third Age of Political Communication: Influences and Features*, Political Communication, n.º 16(2)
- Boin, Arjen, Allan McConnell e Paul't Hart (2008), *Governing after crisis: the politics of investigation, accountability and learning*, New York, Cambridge University Press
- Borja, J. e M. Castells (1997), *Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid: Taurus
- Cabral, Júlio (2011), “Transporte público na ponta do lápis”, artigo publicado online no “Correio Brasiliense” em 02/03/2011
Disponível em: www.correioweb.com.br/euestudante/noticias.php?id=17966
(página consultada em 21/07/2011)
- Caiafa, Janice, “Uso e consumo no metrô do Rio de Janeiro”, Revista FAMECOS, n.º 35, Porto Alegre, Abril de 2008, pag. 106-112
Disponível em: <http://www.revistas.univerciencia.org/index.php/famecos/article/view/5373/4892>
- Câmara Municipal de Lisboa (2005a), “Lisboa: O desafio da mobilidade”, Lisboa, Departamento Municipal de Planeamento Urbano
Disponível em: <http://ulisses.cm-lisboa.pt/data/002/002/pdf/mobilidade.pdf>
- Câmara Municipal de Loures (s. d.). “Estrutura etária do Concelho”, Loures, CMO
Disponível em: http://www.cm-loures.pt/m_EstatisticasDemog4.asp
- Câmara Municipal de Odivelas (2008), “Colocação de pilaretes nos passeios envolventes à Estação do Metro do Senhor Roubado”, Aviso à população n.º 3/2008
Disponível em: http://www.cm-odivelas.pt/tome_notas/anexos/arquivo/aviso_2008_03.pdf

- Câmara Municipal de Odivelas (2009a), “Volume 4.3 – Caracterização do Território – Enquadramento Regional, Estruturação Urbana e Sistemas Infraestruturais: XIII - Sistema Viário”, Plano Director Municipal de Odivelas
Disponível em: http://www.cm-odivelas.pt/extras/pdm/anexos/Vol_4_3/V4.3_XIII_SistViario.pdf
- Câmara Municipal de Odivelas (2009b), “Volume 4.3 – Caracterização do Território – Enquadramento Regional, Estruturação Urbana e Sistemas Infraestruturais: XII – Mobilidade e Transportes”, Plano Director Municipal de Odivelas
Disponível em: http://www.cm-odivelas.pt/extras/pdm/anexos/Vol_4_3/V4.3_XII_MobilTransportes.pdf
- Câmara Municipal de Odivelas (2009c), “Matriz de Políticas & Medidas”, Boletim Municipal das Deliberações e Decisões, Ano X – n.º 3 de 24/02/2009: pag. 21
Disponível em: http://www.cm-odivelas.pt/CamaraMunicipal/DeliberacoesMunicipais/2009/03_2009.pdf
- Câmara Municipal de Odivelas (2010), “Análise ao inquérito sobre o “Voltas””, Observatório Estratégico Municipal, Departamento de Planeamento Estratégico e Desenvolvimento Económico, Odivelas, Câmara Municipal de Odivelas
- Cardoso, Gustavo (1998), *Para uma Sociologia do Ciberespaço*, Oeiras, Celta Editora
- Cardoso, Gustavo (2011), *Da Comunicação em Massa à Comunicação em Rede: Modelos Comunicacionais e a Sociedade de Informação*, Portal da Comunicação InCom-UAB: o portal dos estudos de comunicação, 2001-2011
Disponível em http://portalcomunicacion.com/lecciones_det.asp?lng=por&id=51
- Cardoso, Gustavo e Cláudia Lamy (2011), “Redes Sociais: Comunicação e Mudança”, JANUS.NET e-journal of international Relations, Vol. 2, N.º 1, Primavera 2011, pp. 73-96
Disponível em: http://observare.ual.pt/janus.net/pt_vol2_n1_art6
- Carvalho, Lúcia Lara do Rosário (2010), *Mobilidade Sustentável na Área Metropolitana de Lisboa Norte*, Dissertação apresentada na Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa para obtenção do grau de Mestre em Gestão e Qualidade de Materiais, Lisboa, UNL-FCCT
Disponível em: http://run.unl.pt/bitstream/10362/5124/1/Carvalho_2010.pdf
- Castells, M (1996), *The Rise of the Network Society: Volume I - The Information Age: Economy, Society and Culture*, Oxford: Blackwell Publishers
- Castells, Manuel et al (2007a), *Mobile Communication and Society: A global perspective*, London, The MIT Press
- Castells, Manuel (2007b), *Communication, Power and Counter-power in the Network Society*, International Journal of Communication
Disponível em: <http://ijoc.org/ojs/index.php/ijoc/article/view/46>
- Cordeira, Ana (2010a), “Mobilidade Urbana Sustentável: O impacto das empresas e dos seus trabalhadores”, Anuário de Sustentabilidade 2010 – Caminhos Sustentáveis, Lisboa, Biorumo
Disponível em: http://www.wbcasd.org/web/projects/BZrole/Vision2050emPortuguese_brasil.pdf
- Costa, Marcela da Silva (2004), *Mobilidade urbana sustentável: um estudo comparativo e as bases de um sistema de gestão para Brasil e Portugal*, Dissertação de Mestrado, Brasil, Escola de Engenharia de São Carlos
Disponível em: www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18137/tde-26042004-114926/pt-br.php

- CCDR-LVT (2007), "FLEXIS: Serviços flexíveis para o Sul da Europa", Sessão de apresentação da CCDRLVT no âmbito do projecto MARE – Mobilité et Accessibilité Metropolitaine aux Régions Européennes du Sud realizada em 31/01/2007, Lisboa
- Comissão Europeia (2001), "LIVRO BRANCO: A Política Europeia de Transportes no Horizonte 2010: a Hora das Opções", Luxemburgo, Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias
Disponível em: http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/DocumentosEstrategicosPlanos/DocumentosEstrategicosInternacionais/Documents/LivroBranco_Transportes_2001_2010.pdf
- Comissão das Comunidades Europeias (2007), "Livro Verde: Por uma nova cultura de mobilidade urbana", Bruxelas
Disponível em: http://europa.eu/legislation_summaries/transport/bodies_objectives/l24484_pt.htm
- Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu, de 22 de Junho de 2006, relativa à revisão intercalar do Livro Branco sobre os transportes publicado em 2001: "Manter a Europa em movimento - Mobilidade sustentável para o nosso continente", COM (2006): 314
Disponível em: http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/l24007_pt.htm
- DGTT (2000), "Mobilidade e transportes na Área Metropolitana de Lisboa (1ª Versão)", Lisboa, DGTT/DTL
Disponível em: <http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Observatorio/Relatorios/MobilidadeAML/Documents/Mobilidade%20na%20AML.pdf>
- DGTT (2005), "Manual Linha Azul", Lisboa, DGTT
- Diário de Odivelas (2008), "Projecto Flexis Odivelas arranca hoje", 29/01/2008
Disponível em: www.diariodeodivelas.com/sitemega/view.sasp?itemid=358&print=print
(página consultada em 21/07/2011)
- Girão, José António, "Caracterização da Área Metropolitana de Lisboa: Dados 2009", Observatório de Desenvolvimento Económico e Social, Área Metropolitana de Lisboa
Disponível em: http://www.aml.pt/gfx/bd/101028051045_A_AREA_METROPOLITANA_DE_LISBOA-Atualizacao_logos.pdf
- Graça, Miguel Silva (sine ano), "Espaços Públicos e Uso Colectivo de Espaços Privados", Faculdade de Arquitectura e Design da Universidade Independente, Lisboa, Universidade Independente
Disponível em: <http://www.e-cultura.pt/Anexos/%C2%ABEspa%C3%A7osPublicos&Privados%C2%BB%20.pdf>
- Habermas, J. (1978), *L'espace public*, Paris, Payot
- IMTT (2010), *Futuro sustentável para os transportes*, Lisboa, IMTT
Disponível em: <http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Noticias/Paginas/FuturoSustentavelparaosTransportesContributodoIMTTparaConsultaPublicapromovidaComissaoEuropeia.aspx>
- IMTT (2011), *Guia para a elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes*, Lisboa, IMTT
Disponível em: http://www.conferenciamobilidade.imtt.pt/pacmob/guia_pmts/Guia_para_a_elaboracao_de_PMT_Marco_2011.pdf
- INE, I.P (2003), "Movimentos Pendulares e Organização do Território Metropolitano: Área Metropolitana de Lisboa e Área Metropolitana do Porto 1991 – 2001", Lisboa, INE
Disponível em: http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUES_dest_boui=70319&DESTAQUESmodo=2

- INE, I.P (2008a), “Indicadores de População por Município, 2009 e 2008”, Lisboa, INE
Disponível em: <http://estatistica.azores.gov.pt/upl/%7Bfa1a3948-66e4-43e2-829a-d28325310cf7%7D.pdf>
- INE, I.P (2008b), “Anuário Estatístico da Região Lisboa 2007”, Lisboa, INE
Disponível em: <http://pt.scribd.com/doc/16635623/Anuario-Estatistico-da-Regiao-Lisboa-2007>
- INE, I.P (2009a), “Indicadores de População por Município, 2009”, Lisboa, INE
Disponível em: <http://estatistica.azores.gov.pt/upl/%7Bf47374b8-51db-4911-a7d8-1932ed0b1dfd%7D.pdf>
- INE, I.P (2009b), “Anuário Estatístico da Região Lisboa 2008”, Lisboa, INE
Disponível em: http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=79281887&PUBLICACOESmodo=2
- Instituto do Ambiente (2009), “Relatório do estado do ambiente 2008”, Lisboa, Instituto do Ambiente
Disponível em: <http://www.apambiente.pt/Destaques/Paginas/RelatoriодоEstadodoAmbiente2008.aspx>
- Instituto do Ambiente (2010), “Relatório do estado do ambiente 2009”, Lisboa, Instituto do Ambiente
Disponível em: http://www.apambiente.pt/divulgacao/Publicacoes/REA/Documents/REA_2009.pdf
- Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (2004), *O automóvel: Usos e desusos do transporte individual: Relatório final*, Lisboa, ISCTE
- INTERREG IIIC (2006a), Manual de implementação: “EU Community Initiative Programme INTERREG IIIC Implementation Manual: How to implement INTERREG IIIC operations”, Abril 2006
Disponível em: http://www.interreg3c.net/sixcms/list.php?page=home_en
- INTERREG IIIC (2006b), *ACFER: Acessibilidade às Estações Ferroviárias*, MARE – Mobilité et Acessibilité Metropolitaine aux Régions Européennes du Sud, projecto INTERREG IIIC (documento disponibilizado no Anexo D)
- Jornal de Notícias (2008), “Flexis funciona até ao final do ano”, 12/03/2008
Disponível em: www.jn.pt/PaginaInicial/Interior.aspx?content_id=903679
(página consultada em 21/07/2011)
- Jornal de Notícias (2010), “Voltas agrada mas utentes querem mais percurso alargados”, 21/05/2010
Disponível em: http://www.jn.pt/paginainicial/pais/concelho.aspx?Distrito=Lisboa&Concelho=Odivelas&Option=Interior&content_id=1575041
(página consultada em 21/07/2011)
- Lampreia, J. Martins (2003), “Gestão de crise: uma perspectiva europeia”, Lisboa, Hugin Editores
- Lavoura, Luís (2003), comunicação efectuada na sessão “Repensar o espaço público – transportes e mobilidades”, Almada, 29/11/2003
Disponível em: http://www.aca-m.org/w/images/d/d4/Repensar_espaco_publico.pdf
- Lemos, André (2003), “CIBERCIDADES: Um Modelo de Inteligência Colectiva”, FACOM-UFBA, Trabalho apresentado no Núcleo de Tecnologias da Informação e da Comunicação, XXVI Congresso Anual em Ciência da Comunicação, Belo Horizonte/MG, 02 a 06 de Setembro de 2003, disponível em: <http://www.facom.ufba.br/ciberpesquisa/andrelemos/modelo.pdf>

- Lemos, André, (2005) “Cibercultura e Mobilidade. A Era da Conexão”, Intercom – Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação; XXVIII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação – Uerj – 5 a 9 de setembro de 2005; revista especializada em comunicação
Disponível em: <http://Cibercultura%20e%20Mobilidade%20a%20Era%20da%20Conex%C3%A3o.html>
- Lemos, André (2010), “Celulares, funções pós-mediáticas, cidade e mobilidade”, *Urbe: Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v.2, n. 2, Jul/Dez 2010, p. 155-166, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, Brasil
Disponível em: <http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=193115578002>
- Lévy, Jaques (2000), “Os novos espaços da Mobilidade”, Universidade de Reims e Instituto de Estudos Políticos de Paris, Artigo publicado com o título original de «Les Nouveaux Espaces de la Mobilité», em Bonnet, M. e Desjeux, D. *Les Territoires de la Mobilité*. Paris, Presses Universitaires de France (2000). Tradução: Rogério Haesbaert e Sylvain Souchaud
Disponível em: <http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/viewArticle/62>
- MARE (2008), *Manual de Metodologia e Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável*, Moita, Impressão digital na Tipografia Belgráfica
Disponível em: <http://www.cm-loures.pt/doc/projectos/MARE/Manual.pdf>
- McQuail, Denis (2003), *Teoria da Comunicação de Massas*, Lisboa, F. C. Gulbenkian
- Mendes, António M. e Francisco C. Pereira (2006), *Crises: de Ameaças a Oportunidades – Gestão Estratégica de Comunicação de Crises*, Lisboa, Edições Sílabo
- Município de Odivelas, Rodoviária de Lisboa, Mundicenter II e Feira Nova Hipermercados, “Protocolo relativo ao projecto-piloto para a criação de um parque se estacionamento dissuasor e respectivo serviço de transporte colectivo urbano entre Odivelas Parque – Estação de Metro do Sr. Roubado”, Odivelas, 08/05/2008
- Município de Odivelas, Rodoviária de Lisboa, Mundicenter II e Feira Nova Hipermercados, “Prolongamento da Adenda: Protocolo relativo ao projecto-piloto para a criação de um parque se estacionamento dissuasor e respectivo serviço de transporte colectivo urbano entre Odivelas Parque – Estação de Metro do Sr. Roubado”, Odivelas, 17/07/2008
- Município de Odivelas e Rodoviária de Lisboa, “Protocolo para a criação de uma carreira urbana da passageiros entre Odivelas Parque e Odivelas Parque, via Odivelas Metro (“Linha Azul”)”, Odivelas, 11/05/2009
- Nascimento, Manuel (2010), “O Transporte Público como factor de inclusão social”, *Transportes em Revista* n.º 90, Agosto 2010, pag. 28-29
Disponível em: <http://pt.scribd.com/doc/48733456/Transportes-Em-Revista-90>
- Nova Odivelas (2008a), “CDU pede fim do Flexis”, 25/07/2008
Disponível em: www.novaodivelas.pt/sitemega/view.asp?itemid=783&print=print
(página consultada em 21/07/2011)
- Nova Odivelas (2008b), “Flexis acaba este ano”, 19/12/2008
Disponível em: <http://www.novaodivelas.pt/sociedade/47-sociedade/180-flexis-acaba-este-ano?tmpl=component&print=1&page>
(página consultada em 21/07/2011)

- Nova Odiveiras (2009), "Voltas em Odiveiras – Carreira Urbana Linha Azul", 08/05/2009
Disponível em: www.novaodiveiras.pt/sociedade/47-sociedade/387-voltas-em-odiveiras-carreira-urbana-linha-azul
(página consultada em 21/07/2011)
- Oliveira, José Manuel Paquete, et al (2004), *Comunicação, Cultura e Tecnologias de Informação*, Quimera Editores, Lisboa
- Pegoretti, Michela Sagrillo e Suely da Penha Sanches (2003), *A problemática da segregação espacial dos residentes na área rural: uma visão através da dimensão acesso e do sistema de transporte*, Programa de Pós Graduação em Engenharia Urbana da Universidade Federal de São Carlos, Brasil
Disponível em: http://repositorio.bce.unb.br/bitstream/10482/2682/1/Dissert_CarlosEduardoFreireAraujo.pdf
- Pereira, Nuno Silva (2010), "Três milhões de perfis no facebook: As Redes Sociais no suporte à Informação ao Cliente de Transportes Públicos", Transportes em Revista n.º 94, Dezembro 2010, pag. 18-20
Disponível em: <http://www.slideshare.net/nunopereira/transportes-em-revista-94-redes-sociais>
- Pereira, Nuno Silva (2011), "Qual o Retorno do Investimento de uma presença online?", Transportes em Revista n.º 98, Abril 2011, pag. 28-29
Disponível em: <http://62.193.249.104/portals/6/TRImprensa/TR98/index.html>
- Raboy, Marc e Bernard Dagenais (1992), *Media, Crisis and Democracy: Mass Communication and the Disruption of Social Order*, Londres, Sage Publications
- Rebello, Margarida e Maria J. Freitas (2004), "Análise e Interpretação Sócio-Urbanística da Cidade de Lisboa", Relatório de Progresso 2, Relatório 62/04, Lisboa, LNEC
Disponível em: http://www.lnec.pt/organizacao/ded/neso/publicacoes_neso.pdf
- Rei, José Esteves (2002), *A Comunicação Estratégica*, Porto, Estratégias criativas
- Revista Human Resources Portugal (2011), "Em Foco: O que todas as empresas deviam saber sobre redes sociais", Maio 2011, pag. 8
- Revista Human Resources Portugal (2011), "Gestão: A mudança que a sustentabilidade exige", Maio 2011, pag. 24-26
- Revista Metrôpoles (2010a), "Câmara Municipal de Odiveiras: Libertar do automóvel o centro histórico e facilitar as "Voltas" dos mais velhos e mais novos", publicação n.º 29, 1º Semestre de 2010, pag. 40-41
Disponível em: http://www.aml.pt/webstatic/publicacoes/periodicas/metropoles/_html/_docs/metropoles29.pdf
(página consultada em 21/07/2011)
- Revista Metrôpoles (2010b), "Câmara Municipal de Loures: Três anos de boa experiência do projecto de mobilidade Rodinhas", publicação n.º 29, 1º Semestre de 2010, pag. 38-39
Disponível em: http://www.aml.pt/webstatic/publicacoes/periodicas/metropoles/_html/_docs/metropoles29.pdf
(página consultada em 21/07/2011)
- Revista Transportes XXI (2008), "Odiveiras e RL lançam Flexis Odiveiras", 30/01/2008
Disponível em: www.transportes-xxi.net/dialogs/imprimir.php?tipo=noticia&id=987
(página consultada em 21/07/2011)

- Rodrigues, Alexandra e Daniela Carvalho (2008), “Acessibilidade nos TP’s a pessoas de mobilidade reduzida: Programa Euro Access”, Transportes em Revista n.º 60, Fevereiro 2008
Disponível em: http://www.euro-access.org/dissemination/EA_diss_Tis.pt3.pdf
- Rosa, Manuela (2000), “Os Transportes e os problemas de equidade social”, Escola Superior de Tecnologia, Faro, Tecnovisão
Disponível em: <http://sapientia.ualg.pt/handle/10400.1/30>
- Schein, Augusto Leonardo e Emílio Merino Dominguez (2003), “Sistemática e directrizes para a implantação de Sistema de Informação ao usuário de transporte colectivo urbano”, XVII congresso de pesquisa e ensino em transportes, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil: pag. 713-724
Disponível em: http://www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/anpet_xviiiCongrpesqens/ac/arc65.pdf
- Silverstone, Roger (2002), *Mediating Catastrophe: September 11 and the crisis of the other*, Dossiers de l’Audiovisuel, 105, Septembre 2002
Disponível em: http://www.infoamerica.org/documentos_pdf/silverstone07.pdf
- Silva, Domingos Fernando Peixoto (sine anno), *Sistemas de informação geográfica para transportes: uma aplicação aos transportes urbanos de Guimarães*, Instituto Superior de Estatística e Gestão de Informação da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa
Disponível em: <http://www.isegi.unl.pt/servicos/documentos/TSIG/TSIG0012.pdf>
- Simões, João Reis (2011), *Planeamento de Transporte de Passageiros: As opções Modais*, Mobilidade – Revista de Transportes e Logística, Janeiro / Fevereiro 2011
Transportes em Revista (2009), “Odivelas RL e Odivelas lançam carreira urbana em linha azul”, 11/05/2009
Disponível em: <http://www.transportesemrevista.com/Default.aspx?id=1665&language=pt-PT&tabid=210>
(página consultada em 21/07/2011)
- Transportes & Negócios (2008), “Odivelas testa projecto europeu de mobilidade”, 30/01/2008
Disponível em: www.transportesenegocios.com/248.php
(página consultada em 21/07/2011)
- Tudo Sobre Rodas (2007), “Rodoviária de Lisboa alarga percurso do Expresso do Infantado”, 17/12/2007
Disponível em: www.tudosobrerodas.pt/i.aspx?imc=2489&ic=4919&o=16357&f=2339
(página consultada em 21/07/2011)
- UNIVERSITAS, CRL (2010), “Manual de Tecnologias de Informação e Comunicação”, Lisboa, IMTT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres
Disponível em: www.imtt.pt/.../Manual_Tecnologias_Informacao_Comunicacao_FIA.pdf
- Vala, F. (2003), “Movimentos Pendulares e modos de transportes na AML”. Comunicação apresentada no Palácio Conde Penafiel, Lisboa 25 de Fevereiro de 2003
Disponível em: http://www.xiradania.org/apresentacao_movs_pend_aml.pdf
- Viegas, J. M. (2007), “Táxis-colectivos em Lisboa podem estimular novos mercados”, Diário de Notícias”, 17 Setembro 2007

- Viegas, José Manuel e Gonçalo Correia (2008), *Car pooling clubs: solution for the affiliation problem in traditional/dynamic ridesharing systems*, Advanced OR and AI Methods in Transportation, Lisboa, IST, pag. 493-498
Disponível em: <http://www.iasi.cnr.it/ewgt/16conference/ID92.pdf>
- Viegas, José Manuel (2011), *Desafios nos transportes: As oportunidades de crescimento*, Transportes em Revista n.º 98, Abril 2011, pag. 14-18
Disponível em: <http://62.193.249.104/portals/6/TRimprensa/TR98/index.html>
- Vilão, Regina e Catarina Venâncio et al (2010a), *Projecto Mobilidade Sustentável: Volume I - Conceção, Principais Conclusões e Recomendações*, Amadora, Agência Portuguesa do Ambiente, Amadora
Disponível em <http://mobilidade.weblx.net/manual/volume1.pdf>
- Vilão, Regina e Catarina Venâncio et al (2010b), *Projecto Mobilidade Sustentável: Volume II - Manual de Boas Práticas para uma Mobilidade Sustentável*, Amadora, Agência Portuguesa do Ambiente
Disponível em <http://mobilidade.weblx.net/manual/volume2.pdf>
- WBCSD Portugal (2010b), “Visão 2050: A nova agenda para as empresas”, Anuário de Sustentabilidade 2010 – Caminhos Sustentáveis, Lisboa, Biorumo
Disponível em: http://www.wbcds.org/web/projects/BZrole/Vision2050emPortuguese_brasil.pdf
- WBCSD Portugal (2010c), “Caminhos Sustentáveis – A sustentabilidade como horizonte num mundo em mudança”, Anuário de Sustentabilidade 2010 – Caminhos Sustentáveis, Lisboa, Biorumo
Disponível em: http://www.wbcds.org/web/projects/BZrole/Vision2050emPortuguese_brasil.pdf
- Wilcox, D.L., P.H. Ault, W.K. Agee e G.T. Cameron (2002), “Relaciones Públicas: Estrategias y tácticas”, 6ª ed., Pearson Educacion, Madrid: 191 em ORDUÑA, Octavio, “A comunicação em momentos de crise”
Disponível em: <http://www.bocc.ubi.pt/pag/orduna-octavio-comunicacao-em-momentos-de-crise.pdf>
- Wolton, Dominique (1999), *Pensar a Comunicação*, Algés, Difel

Sites consultados:

- Autoridade Metropolitana da Região de Lisboa (www.aml.pt)
BCSD (www.bcsdportugal.org/)
Câmara Municipal de Lisboa (www.cm-lisboa.pt/)
Câmara Municipal de Loures (<http://www.cm-loures.pt>)
Câmara Municipal de Odivelas (www.cm-odivelas.pt)
CCDRLVT (www.ccdr-lvt.pt/)
Comissão Europeia (http://ec.europa.eu/index_pt.htm)
IMTT (www.imtt.pt)
Instituto Nacional de Estatística (www.ine.pt)
INTERREG IIIC (www.interreg3c.net/)
Project for Public Spaces (www.pps.org/transportation/approach)
Rodoviária de Lisboa, S.A. (www.rodoviariadelisboa.pt)
Transporlis (<http://www.transporlis.sapo.pt/>)

ANEXOS

Anexo A – A empresa de Transporte Publico de Passageiros: Rodoviária de Lisboa

A Rodoviária de Lisboa, S.A é uma empresa de Transporte Rodoviário de Passageiros que opera nos concelhos de Lisboa, Loures, Odivelas e Vila Franca de Xira, servindo cerca de 400 mil habitantes. Com 1.297 Km de rede concessionada e 92 carreiras, percorre cerca de 50.000 Km por dia, servindo 1.500 pontos de paragem. Tem uma oferta de carreiras Directas, Urbanas, Suburbanas, Praias (serviço sazonal) e ainda alugueres fixos, ocasionais, contribuindo para a mobilidade e qualidade de vida das populações da Área Metropolitana da Região de Lisboa.

A Rodoviária Nacional, E.P, foi constituída em 1975 (Decreto-Lei n.º 288/75 de 12 de Junho) a partir da nacionalização dum universo de 92 empresas estabelecidas como Operadores de Transporte Colectivo Rodoviário de Passageiros. Em 1978 eram criados, na Rodoviária Nacional E.P. os Centros de Exploração de Passageiros 5 e 6, actuando nas zonas ocidental, oriental da área Metropolitana da Região de Lisboa. Em 1984, estes dois Centros de Exploração de Passageiros foram unificados sob a designação Direcção Geral da Região de Lisboa (DGRL). A actual empresa foi criada em 1991, tendo sido privatizada em 1995, passando a ser detida pelo Grupo Barraqueiro Transportes. A sua área de actuação engloba a zona oriental da Área Metropolitana de Lisboa correspondente, originalmente, às redes concessionadas às empresas Bucelense, Boa Viagem e Arboricultora.

A RL tem cerca de 378 viaturas e 784 trabalhadores, dos quais 565 são motoristas que asseguram 4500 circulações diárias³⁴.



Figura C.1 – Área de Actuação da RL

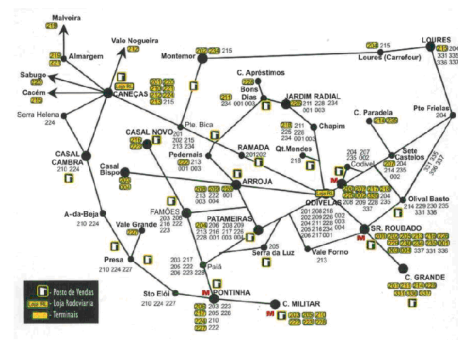


Figura C.2 – Rede da RL

³⁴ Informação retirada do site da Rodoviária de Lisboa, S.A. em www.rodoviariadelisboa.pt

Anexo B – Enquadramento Legal do Sector dos transportes públicos em Portugal

O diploma que rege o sector do Transporte Público de Passageiros em Portugal é o Regulamento de Transportes em Automóveis, aprovado pelo Decreto n.º 37272, de 31 de Dezembro de 1948, sujeito a sucessivas alterações ao longo dos anos no sentido de promover as devidas actualizações aos tempos actuais. Este diploma constitui o instrumento através do qual toda a actividade transportadora de passageiros se rege, e estabelece as condições de acesso e organização do mercado de transportes públicos colectivos de passageiros.

De acordo com o Decreto n.º 37272, de 31 de Dezembro de 1948, os transportes públicos, isto é, todos os transportes que não são particulares, só podem ser explorados segundo um de dois regimes: em regime de transporte de aluguer, ou em regime de transporte colectivo. Os transportes de aluguer são aqueles transportes que são explorados através de veículos que de forma exclusiva são postos à disposição de uma entidade ou pessoa para na sua globalidade cumprir um itinerário e uma remuneração acordadas, e pressupõe a existência de um contrato. Os transportes colectivos são transportes em que o proprietário do veículo põe à disposição de qualquer pessoa, e contra uma retribuição, aquele veículo, sem que aquelas pessoas fiquem ou tenham direito exclusivo sobre o uso do veículo. Esta disposição do veículo por parte do seu proprietário está, porém, subordinada à lotação e carga, bem como aos itinerários e frequências (horários) prévios e devidamente aprovados. A aprovação dos itinerários e horários está na dependência do IMTT, mediante pedido a formular pelo proprietário do veículo. No artigo 72.º estabelece-se que “todos os transportes colectivos em automóveis são considerados como serviço público, e serão explorados em regime de concessão, outorgada pelo Ministro das Comunicações ou pelas Câmaras Municipais”, à excepção dos “transportes colectivos explorados directamente pelas câmaras municipais, cujo estabelecimento dependerá, no entanto, de autorização do Ministro das Comunicações”.

O serviço de transporte está sujeito ao cumprimento das regras de trânsito e normas de circulação determinadas pelo Código da Estrada, aprovadas através do Decreto-Lei 114/94 de 3 de Maio. Neste diploma são definidas as regras de circulação de veículos e condutores nas estradas, impondo limites de velocidade de circulação, prioridades de passagem de peões e veículos, regras nos cruzamentos, manobras e paragem ou estacionamento de veículos, e também em particular o veículo pesado de passageiros. O diploma estabelece também as habilitações que os condutores devem ter para poder utilizar e circular com veículos pesados de passageiros.

O Decreto-Lei n.º 268/2003, de 28 de Outubro estabelece a criação das Autoridades Metropolitanas de Transportes, com alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 232/2004, de 13 de Dezembro. Estes diplomas estabelecem que as Autoridades Metropolitanas de

Transporte (AMT) são “pessoas colectivas de direito público dotadas de autonomia administrativa e financeira”, tendo como objecto principal “o planeamento, a coordenação e organização do mercado e o desenvolvimento e a gestão dos sistemas de transportes no âmbito metropolitano”, assegurando um papel fundamental na promoção da intermodalidade e assegurando a articulação física e tarifária entre os diferentes modos de transporte, a avaliação da eficiência e da qualidade dos serviços de transporte público de passageiros e a gestão do financiamento do sistema.

Por seu lado, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT), tutelado pelo Ministério dos Transporte, Obras Públicas e Comunicações é o organismo que regula o sector dos transportes, criado pelo Decreto-Lei 147/2007 de 27/04 e a respectiva orgânica regulamentada pela Portaria 545/2007 de 30/04, cuja “missão é a de regular, fiscalizar e exercer funções de coordenação e planeamento do sector dos transportes terrestres, supervisionar e regulamentar as actividades desenvolvidas neste sector, visando a satisfazer as necessidades de mobilidade de pessoas e bens, com promoção da segurança, da qualidade e dos direitos dos utilizadores dos referidos transportes”.

Anexo C – O Conceito “Linha Azul”

O conceito “*linha azul*” foi criado em França na cidade de Bordéus e consiste num circuito urbano por autocarros, que se encontra sinalizado no pavimento por uma linha azul, não existindo paragens fixas. As suas principais vantagens, são o de facilitar a informação relativa ao circuito do transporte público, permitindo uma simplificação da exploração, a carreira é transformada numa espécie de táxi colectivo com itinerário e através da articulação dos diferentes meios de transporte e gestão do espaço urbano à volta das grandes interfaces e outros pontos de grande mobilidade.

A ideia inicial é a da promoção da “utilização do modo ferroviário, aumentando a área de influência das estações ferroviárias e/ou promovendo os modos suaves de deslocação”, concebendo, elaborando e implementando “projectos, que visem uma maior utilização do modo ferroviário existente, seja pela utilização do transporte público rodoviário, seja pela recuperação urbanística de algumas zonas para reforço da mobilidade suave” (DGTT, 2005).

Anexo D – ACFER - Acessibilidade às Estações Ferroviárias

ACFER: Acessibilidade às Estações Ferroviárias; MARE – Mobilité et Acessibilité
Metropolitaine aux Régions Européennes du Sud; projecto INTERREG IIC

Anexo E – Inquérito à qualidade do serviço “Rodinhas”

Anexo F – Relatório do Departamento de Planeamento Estratégico e Desenvolvimento Económico da CM Odivelas ao serviço “Voltas”