

pressão, das infraestruturas, serviços e sistemas de transportes.

É neste contexto que se entendem os diversos programas de melhoramentos de iniciativa municipal que foram ou estão a ser concretizados, através de intervenções à superfície em importantes corredores de transportes, mas que, em certos casos e pelas perturbações provocadas pelos trabalhos, carecem de esclarecimento, principalmente sobre os principais objetivos e enquadramento em novas opções de seleção modal ou de escolha comportamental oferecidas ao cidadão por um Sistema de Transportes Urbanos sempre em evolução. Da mesma forma e como charneira entre os sistemas de transportes públicos e privados, o ordenamento do espaço urbano e a gestão de recursos, os princípios e práticas de estacionamento subjacentes às políticas municipais nem sempre têm sido interpretados pelos cidadãos de forma positiva como fator de equidade e distribuição, o que suscita alguma necessidade de esclarecimento mais detalhado.

Neste evento, em que estiveram presentes cerca de setenta participantes, pretendeu-se então conhecer e debater a perspetiva de cada entidade interveniente na gestão da mobilidade e no ordenamento do espaço público, sem descuidar a perspetiva conjunta que se possa afinal traduzir na dotação de condições de circulação mais amigas do Cidadão, do Ambiente e da Cidade.

A Conferência começou com uma breve intervenção do Bastonário, realçando como crítica e mote para o debate o facto de se

começar pelo fim, em que primeiro se criam medidas restritivas à entrada de veículos na cidade e só depois são criadas soluções alternativas em termos de transportes e de acesso. Concluiu também que “o problema das acessibilidades e da mobilidade dentro da cidade está longe de estar resolvido”.

Seguiram-se as intervenções dos agentes que intervêm na mobilidade dentro da cidade, nos quais se inclui a Câmara Municipal. Resumem-se em seguida essas intervenções, tendo os presidentes da Carris e do Metropolitano destacado a fase de renovação em que estão as respetivas empresas apostadas em atrair mais utilizadores e em contribuir para a melhoria das deslocações da população.

Pelo presidente da Carris foram apresentados os principais indicadores da mobilidade em termos da evolução da procura modal na área metropolitana de Lisboa, com especial enfoque nos indicadores da Carris. Perspetivou a necessidade de mudança, com uma nova visão estratégica que passará por transporte público mais acessível, frota mais moderna, novas contratações de motoristas e lançamento de uma rede de carreiras de bairro.

O Presidente do Metropolitano identificou e referenciou indicadores do tráfego médio diário de veículos, nos principais acessos a Lisboa, bem como os principais interfaces com outros operadores de transporte pesado, como forma de enquadrar a rede de Metro existente e futura. Abordou os condicionamentos resultantes dos constrangimentos financeiros dos últimos anos e enun-

ciou medidas de correção implementadas em 2017, destacando a desmaterialização da bilhética, mais e melhores acessibilidades e novos investimentos. Concluiu com uma breve apresentação e caracterização de soluções previstas para expansão da rede.

O presidente da EMEL apresentou também indicadores da procura externa diária de veículos a entrar e a sair de Lisboa e referenciou alguns exemplos de dificuldades sentidas na gestão do espaço urbano. Concluiu pela necessidade de envolvimento dos *stakeholders* mais relevantes nos principais projetos para conseguir mais mobilidade e melhor cidade.

A representante da Câmara Municipal de Lisboa evidenciou os indicadores que caracterizam a repartição modal da circulação dentro da cidade e as taxas crescentes da procura interna e externa que se verificam e são expectáveis para a mobilidade na cidade de Lisboa. Foi depois apresentada a estratégia e medidas de mobilidade previstas, baseadas numa mudança de paradigma e que incluem intervenções na rede pedonal, na rede ciclável – onde referiu as bicicletas partilhadas, na rede rodoviária – onde destacou os parques dissuasores e os painéis informativos de parques de estacionamento, na rede de transportes públicos e na rede de Interfaces. Concluiu que estas medidas se incluem em Planos e Programas, já em fase de execução, ou em instrumentos a elaborar.

O debate que se seguiu foi bastante profícuo e teve como moderador José Limão, Diretor da Transportes em Revista. **e**

ESPECIALIZAÇÃO EM TRANSPORTES E VIAS DE COMUNICAÇÃO

Engenheiros no Museu do Ar

Numa organização conjunta das Especializações em Engenharia Aeronáutica e em Transportes e Vias de Comunicação, decorreu no passado dia 13 de setembro uma visita ao Museu do Ar em Sintra.

Este museu está atualmente sediado à entrada da Base Aérea n.º 1 na Granja do Marquês, em instalações inauguradas em 2009. Mantém ainda dois polos museológicos, um em Alverca, local onde em 1971 nasceu o Museu, e outro em Ovar.

O atual Museu, embora seja um organismo da Força Aérea Portuguesa, não se restringe apenas a expor o seu acervo histórico, incluindo também a TAP e os Aeroportos e Navegação Aérea (atualmente separada nas empresas ANA Aeroportos e NAV).

O grupo foi recebido pelo Diretor do Museu, Coronel Bento Roque, que fez o enquadramento do conceito do atual Museu, tendo a vi-



sita à exposição sido conduzida pelo 1.º Sargento Pinto, que fez um resumo histórico de cada uma das peças expostas. A sequência da exposição permite mais facilmente aos visitantes avaliar a evolução da aeronáutica em Portugal, desde a apresentação pública do balão do Padre Bartolomeu de Gusmão, em 1709, cerca de 80 anos antes do balão dos irmãos Montgolfier, até aos dias de hoje. **e**