1. Daimler e Benz, os pais do automóvel — 1885/1886

É o aparecimento do motor de combustão interna que torna possível o desenvolvimento do automóvel. Vários nomes estão associados à sua invenção, sendo de destacar os alemães Gottlieb Daimler e Karl Benz.

Em 1885, Karl Benz constrói o primeiro veículo automóvel na cidade alemã de Manheim. O veículo inventado por Benz possui um motor de um cilindro com sistema de ignição eléctrica e atinge a velocidade de 16 Kms/h.

Gottlieb Daimler, em parceria com William Maybach, aperfeiçoa e transforma um motor de um cilindro inventado em 1872. A partir de 1886, após ter registado a patente, Daimler vende a sua invenção a vários construtores de automóveis e inicia a sua própria fabricação de veículos autopropulsionados.

Em 1926, os nomes destes dois homens, que nunca se conheceram, vão unir-se dando origem à empresa Daimler-Benz que produzirá os famosos automóveis Mercedes-Benz.

2. O Panhard & Levassor — o primeiro automóvel a chegar a Portugal

O primeiro automóvel chega a Portugal em 1895. É um veículo da marca Panhard & Levassor, importado de Paris pelo IV Conde de Avilez.

Na Alfândega de Lisboa, surge a dúvida sobre a taxa aduaneira a aplicar a tão estranho artefacto. Seria uma máquina agrícola ou uma locomobile «máquina movida a vapor»? Adopta-se esta última definição.

A Panhard & Levassor é fundada por René Panhard e Émile Levassor. Estes dois homens utilizam o motor desenvolvido por Daimler e criam automóveis com motor dianteiro e tracção às rodas traseiras. Esta empresa é uma das primeiras a fabricar automóveis com intuitos comerciais, tendo publicado o primeiro catálogo a cores.

3. Cronologia da evolução do Desporto Automóvel em Portugal

1902 — Realiza-se a primeira grande prova de automóveis. Esta prova, liga Figueira da Foz a Lisboa;
1903 — Surgem as primeiras provas de Circuito com a organização do «Circuito das Beiras»;
1905 — Realiza-se a primeira «Gincana» de automóveis em Cascais;
1905/1906 — Três Portugueses, ao volante de um Dion Bouton, efectuam 38.000 quilómetros ao longo da Europa, num percurso que dura cerca de oito meses;
1906 — Organiza-se a primeira prova de velocidade — O Quilómetro de Valada do Ribatejo;
1910 — Iniciam-se as Provas de Rampa com a célebre Prova da Pimenteira em Lisboa;
1925 — Disputa-se a primeira prova de Rali, na cidade de Chaves;
1931 — Nasce o fenómeno dos Circuitos Automóvel que se espalha a todos os pontos do território continental;
1937 — Ribeiro Ferreira é o primeiro português a ultrapassar a barreira dos 200 kms/h na

Prova do Quilómetro Lançado do Cabo;
1958 — A Fórmula 1 aparece pela primeira vez em Portugal, no Circuito da Boavista, Porto.
1967 — É organizado o Rali TAP, que se passará a chamar Rali Vinho do Porto e, posteriormente, Rali de Portugal;
1967 — Surge a Fórmula Vê;
1970 — A Fórmula Ford faz a sua primeira aparição em Portugal;
1971 — Disputa-se o primeiro troféu de marca em Portugal — Troféu Datsun;
1972 — É inaugurado o Autódromo do Estoril;
1977 — Organiza-se o primeiro Troféu Mini 1000;
1983 — Surge o Troféu Toyota Starlet;
1984 — Em Outubro deste ano, Portugal acolhe pela primeira vez uma prova do Campeonato de Fórmula 1, no Autódromo do Estoril; Realiza-se o Troféu Citroën Visa;
1993 — É inaugurado o autódromo de Braga.

4. Os Pioneiros — 1895/1904

Os primeiros tempos do automobilismo não são fáceis para os condutores.
A velocidade que os automóveis atingem, cerca de 30 kms/h, é considerada uma «coisa do diabo.» O ruído que produzem assusta pessoas e animais.

A sua mecânica e acessórios são de difícil utilização. Para pôr o motor em marcha, é necessário manobrar várias alavancas e abrir uma série de válvulas. A iluminação é feita através de lanternas ou faróis de carboneto. As rodas são revestidas a borracha maciça, o que torna as viagens muito desconfortáveis. Só mais tarde será generalizado o pneumático.

A forma destes veículos permite apenas viajar em «cima deles» e não «dentro deles», o que obriga ao uso de roupas especiais e adereços de protecção. No princípio do século XX, conduzir um automóvel é uma prova de perseverança e resistência através da qual os seus proprietários demonstram a sua perícia e espírito aventureiro.

5. Os Veteranos — 1905/1919

Os primeiros automobilistas demonstram a sua capacidade de resistência e a eficiência das suas máquinas realizando «excursões» com os seus automóveis. Nestas viagens, surgem problemas mecânicos e dificuldades relacionadas com a pouca funcionalidade dos veículos. A procura de soluções para estas falhas traz melhorias técnicas e formais, das quais se destacam: a invenção do motor de arranque e a iluminação eléctrica.

A partir de 1913, a produção em massa de automóveis, iniciada por Henry Ford, será determinante para a generalização deste meio de transporte. A circulação aumenta e surgem os primeiros sinais de trânsito.

Em Portugal, o rei D. Carlos e o infante D. Afonso (alcunhado de «arreda» por utilizar esta expressão com particular insistência quando conduz nas ruas da capital) são grandes impulsionadores de actividades e associações ligadas ao automobilismo, como o Real Automóvel Club de Portugal.

6. Vintages — 1920/1930

As alterações económicas e sociais resultantes da I Guerra Mundial são determinantes para o desenvolvimento do automóvel. A produção em massa e a estandardização utilizadas na fabricação de armamento são aplicadas à indústria automóvel.

Os melhoramentos técnicos e formais são relevantes. As carroçarias, constituídas por uma estrutura de madeira revestida com painéis de aço, são cada vez mais baixas e rentes ao chão. Os travões passam a funcionar às quatro rodas.

Nas décadas de 20 e 30, o automóvel generaliza-se e torna-se muito popular. Ao mesmo tempo, atinge a expressão máxima do luxo e do requinte. Marcas como a Rolls Royce, Bentley, Hispano-Suiza, Bugatti, Delage, Stutz, Duesenberg, entre outras, constróem chassis de grande qualidade, sendo as luxuosas carroçarias executadas por empresas especializadas ao gosto de cada cliente. Estes são os famosos carros que, nos «loucos anos 20», impressionam fortemente o cidadão comum.

7. Os Salões Automóvel no Palácio de Cristal

O I Salão Automóvel, em Portugal, realiza-se na cidade do Porto, no ano de 1914. A ideia para a sua organização surge em 1913, após a realização do primeiro «Circuito do Minho.» No final desta prova desportiva, os veículos que nela participam são expostos na nave central do antigo Palácio de Cristal do Porto.

Esta iniciativa tem um enorme sucesso. A grande afluência de público entusiasma os organizadores da prova, que convidam o gerente do Palácio de Cristal e o Automóvel Club de Portugal a organizar uma exposição anual de marcas de automóveis.

A eclosão da Primeira Grande Guerra, em 1914, vem impedir a realização do evento nos anos que se seguem. A partir de 1922, e até ao início da II Grande Guerra em 1939, o Salão Automóvel do Porto é organizado quase todos os anos no Palácio de Cristal.

Estas grandes exposições de automóveis contribuem decisivamente para a divulgação do automóvel como meio de transporte.

8. Pós-vintages — 1931/1945

A década de 30 fica marcada por fortes perturbações económicas, políticas e sociais. Com o objectivo de reduzirem os preços, os construtores de automóveis diminuem o número de modelos construídos e prolongam o tempo das séries. Desaparecem as marcas de pequena produção.

Tecnicamente, o automóvel alcança a sua maturidade. A Citroën lança no mercado a famosa série 7 CV, que fica conhecida em Portugal como «arrastadeira.» Este modelo comprova a possibilidade de produzir em série automóveis inovadores e de qualidade. Possui tracção dianteira, suspensões independentes com barras de torção, travões hidráulicos e uma estrutura

monobloco toda em aço. A sua forma, de linhas baixas, confere-lhe estabilidade e adesão à estrada.

Símbolo de modernidade e bem estar, o automóvel transforma-se numa imagem de evolução tecnológica para as nações que os produzem. As grandes potências europeias, como a Alemanha, a Itália, a França e a Grã-Bretanha, debatem-se pelos primeiros lugares nas provas automobilísticas e conferem à indústria automóvel um carácter fortemente nacionalista.

9. Pós-Guerra — 1945/1960

A Europa do pós-guerra vai encontrar na indústria automóvel um factor de desenvolvimento económico. Marcas como a FIAT na Itália, a Volkswagen na Alemanha, a Citroën, Peugeot e Renault na França, a Austin e Morris na Inglaterra, vão contribuir decisivamente para relançar os seus países na economia mundial.

Na década de 50, a produção de automóveis em massa será direccionada para a construção de veículos de mecânica simples. A classe média emergente procura pequenos veículos que permitam cada vez maior autonomia e funcionalidade. O VW «carocha», o 2CV, o Renault 4, o Fiat 600 e o 500, o Morris Minor, são exemplos de modelos utilitários de sucesso.

Nos Estados Unidos da América, resultado do boom económico da época, a situação é quase inversa. Os automóveis são cada vez maiores, confortáveis e luxuosos, consumindo grandes quantidades de combustível. As inovações destacam-se nos acessórios, e o design está associado à ideia de styling, uma interpretação exagerada de aerodinâmica. Os famosos «rabos de peixe» de cores alegres transformam-se num dos símbolos do estilo de vida americano.

10. Os anos 60 — 1960/1974

Os anos 60 são uma época de estabilidade económica. O pleno emprego, o aumento do nível de vida e o consequente apelo ao consumo irão contribuir decisivamente para a massificação do automóvel.

A concepção e produção de pequenos veículos utilitários atinge o apogeu. Automóveis como os Morris/Austin Mini e os Fiat 600 e 500 são fabricados aos milhares.

Na década de 70, começam a surgir as grandes preocupações com a segurança dos passageiros e com a crescente poluição atmosférica provocada pelos gases emitidos pelo escape. O automóvel uniformiza-se, tanto no seu aspecto exterior como no preço, potência e dimensão. A era da evolução espontânea da indústria automóvel tinha chegado ao fim.

11. Sociedade e economia

Um automóvel pode ser um utensílio de trabalho, um objecto de culto, um símbolo de poder ou de contra poder. Pode ser económico e dispendioso, prático ou simplesmente bonito.

Além de revolucionar a forma como as pessoas se movimentam, o automóvel revoluciona também a forma como as pessoas vivem.

A economia, a indústria e até o ar que respiramos, mas também a forma como nos comportamos está sempre relacionada com a existência, ou não, desta máquina.

Para uns, o automóvel é uma obra de arte. Para outros, não passa de uma máquina ruidosa e causadora de poluição.

12. A Indústria Automóvel

Em 1908, é apresentado na cidade de Detroit, Estados Unidos da América, o primeiro automóvel a ser produzido em série — o Ford T. O objectivo do seu inventor, Henry Ford, é tornar possível a todos os cidadãos americanos a aquisição de um automóvel.

O Ford T é um veículo de mecânica simples, fiável e de preço acessível. A partir de 1913, começa a ser produzido em série através do sistema de montagem em cadeia. A partir de então, Henry Ford consegue aumentar a produtividade, reduzir os preços e pagar melhores salários, fazendo crescer as vendas. Até 1927, são vendidos 15 milhões de automóveis Ford T.

A produção em série de veículos automóveis é introduzida na Europa nos anos 20, por André Citroën, com o modelo tipo A. A Renault em França, a Austin e a Morris em Inglaterra, aderem rapidamente ao fabrico industrial de veículos automóveis.

Com a produção em série, a indústria automóvel contribuiu para o desenvolvimento tecnológico, introduzindo um processo de fabricação industrial que combina precisão, estandardização, intercâmbio e sincronização, exigindo igualmente uma promoção do produto em grande escala.

13. Publicidade automóvel

A indústria automóvel, através da publicidade, acompanha, altera e alimenta as mudanças socio-económicas do século XX.

Inicialmente, a publicidade automóvel preocupa-se em explicar o funcionamento mecânico do automóvel. As características técnicas do veículo são apresentadas com o objectivo de promover um novo meio de locomoção.

A partir de 1910, a publicidade automóvel começa a preocupar-se em apresentar o carro como um meio de transporte funcional e de confiança. As corridas e as grandes viagens de automóvel são utilizadas pelos fabricantes para demonstrar a evolução técnica de determinado modelo.

Na década de 20, e posteriormente na década de 50, a publicidade automóvel preocupa-se em criar novas necessidades aos consumidores. Relacionam-se as particularidades técnicas e formais do automóvel com as características sociais, psicológicas e físicas dos seus

utilizadores.

Ao comprar um automóvel, o consumidor analisa não apenas o que necessita mas também o que considera adequado à sua imagem.

14. O Design Automóvel

A primeira preocupação dos fabricantes de automóveis é tornar acessível a todos este novo meio de locomoção. Cumprido este objectivo, é necessário continuar a vender automóveis, tornando os anteriores obsoletos, criando e respondendo a novas necessidades de consumo através da variedade.

Na década de 30, a atracção pela velocidade leva os projectistas de automóveis a utilizarem formas baixas e alongadas, assim como cores que exprimam velocidade mesmo quando o veículo se encontra parado. Inspirado na aerodinâmica, surge o conceito de streamline, que se refere aos padrões de comportamento de um corpo a perfurar o ar. Para desenvolverem o desenho dos automóveis, os projectistas baseiam-se nas gotas de água, nos peixes e nas asas dos pássaros.

A evolução do design automóvel está muito associada à investigação aeronáutica e aerodinâmica. No entanto, nos anos 50, nos Estados Unidos da América, o styling é levado ao extremo com uma interpretação estilizada e exagerada da ideia de aerodinâmica, que tem como objectivo criar novidade nos produtos.

O design automóvel exige que se equacionem vários factores: a função do veículo, o mercado, a produção, a distribuição, a promoção do produto, a redução de peso, o aumento da segurança, a ergonomia e as preocupações ambientais.

15. Automóveis fabricados em Portugal

A primeira tentativa de desenvolvimento de uma indústria automóvel em Portugal remonta aos finais do século XIX. Em 1899, a Empresa Industrial Portuguesa tenta, sem sucesso, dar início à produção industrial de automóveis no nosso país. Outras tentativas se seguem. O seu carácter pontual e experimental não permite o seu sucesso. A indústria automóvel nunca alcança grande expressão como indústria nacional.

É na cidade do Porto que a produção de automóveis, em número reduzido, virá a ter algum sucesso. Na década de 30, Eduardo Ferreirinha idealiza e constrói um veículo de competição com base na mecânica Ford, o Edford. O fervor pelo desporto automóvel dá origem à transformação de vários automóveis de competição: o DM de Dionísio Mateu e Elísio de Melo; o Marlei de Mário Moreira Leite; o Alba; o Olda, o FAP e o Etnerap.

Na década de 1950, a Fábrica de Produtos Estrela desenvolve projectos para a produção de automóveis populares e de competição, assim como carroçarias de autocarros. Apenas estes dois últimos virão a ser produzidos.

Nos anos 70 e 80, algumas experiências de produção em série têm relativo sucesso, como são os exemplos da União Metalo Mecânica (UMM), da Portaro e do pequeno Sado. Em 1977, a UMM obtém uma licença da Peugeot e inicia a produção industrial de veículos todo o terreno.

Hoje em dia, a indústria nacional está perfeitamente consolidada destacando-se, em particular, a contribuição da Auto-Europa com um volume de produtos e uma percentagem determinante no fluxo de exportações.

16. O impacte do automóvel no nosso tempo e espaço

Para que um veículo se transforme num meio de transporte útil não é suficiente que seja tecnicamente perfeito e adequado a essa função. Para que a utilização do automóvel seja eficaz, é determinante o aparecimento de um conjunto de instituições e infra-estruturas.

Sem estradas para circular, mapas para informar, regras para regulamentar, garagens para apoiar e fornecer combustível, o automóvel não teria alcançado o sucesso que tem na nossa sociedade.

O automóvel vem determinar o tempo e espaço nos quais nos movimentamos e a forma como o fazemos. A sua invenção demonstra como é relativo o tempo que demoramos a percorrer determinada distância. Dependendo da qualidade do veículo, do estado das estradas e do fluxo do trânsito, podemos demorar 2 horas a percorrer 200 Km, ou demorar o mesmo tempo para percorrer apenas 5 Km.

17. Instituições e empresas que promoveram a circulação automóvel:

Algumas instituições e empresas foram fundamentais para a criação das estruturas que promoveram a circulação automóvel.

De 1920 a 1930, a sinalização e orientação dos primeiros automobilistas fica a cargo do Automóvel Club de Portugal e da Vacuum Oil Company, que colocam os primeiros sinais de orientação no nosso país.

Em 1927, é criada a Junta Autónoma de Estradas que, a partir dos anos 30, será a instituição responsável pela construção, reparação e sinalização das estradas portuguesas.

Desde 1971 que a Direcção Geral de Viação regulamenta a circulação automóvel a partir do Código da Estrada. A Prevenção Rodoviária Portuguesa, uma empresa privada de utilidade pública sem fins lucrativos, dedica a sua actividade à prevenção de acidentes de viação e das suas consequências.

18. ACP - Automóvel Club de Portugal

O Real Automóvel Club de Portugal é fundado em 1903. Como Presidente honorário é nomeado o rei D. Carlos e como Presidente perpétuo da Assembleia Geral o Infante D. Afonso. Em 1911, após a implantação da República, o nome do clube é alterado para Automóvel Club

de Portugal.

A acção inicial do clube centraliza-se na organização de provas desportivas, no combate aos excessos das multas e na exigência de melhores estradas. A partir de 1907, o ACP passa a fomentar muitas outras actividades:

acções directas de sinalização de estradas e organização de campanhas para a sua melhoria;
informação, através de publicações, como a revista ACP (desde 1930) e a edição de mapas de estradas (desde 1929);
formação nas suas escolas de condução e de mecânica (desde 1934);
serviços de pronto-socorro (desde 1933) e de desempanagem.

19. A Junta Autónoma das Estradas e a melhoria das vias rodoviárias

A Junta Autónoma das Estradas (JAE) é fundada em 1927 com o objectivo de estudar, construir, reconstruir e reparar as estradas nacionais e suas obras de arte. Na década de 40, a JAE concentra a sua acção na conservação das estradas até então construídas. É dada especial atenção à sinalização e orientação. As curvas são balizadas e as distâncias devidamente demarcadas. São construídas e reparadas várias estruturas de apoio ao automobilista: parques de merendas, fontanários, abrigos e miradouros. Ainda nesta década, é construída a primeira auto-estrada do País que ligava as Amoreiras ao Estádio Nacional do Jamor. Nas décadas de 50 e 60, são inaugurados os primeiros troços da auto-estrada do Norte: Lisboa — Vila Franca de Xira e Carvalhos — Porto. Em 1972, a concessão das auto-estradas portuguesas é entregue à Brisa. Nos anos 80, com a adesão de Portugal à Comunidade Europeia, as infra-estruturas rodoviárias são alvo de melhoramentos significativos. As faixas de rodagem são alargadas e constróem-se vias rápidas, vias radiais e itinerários principais com quatro faixas de rodagem.

20. O turismo fomenta as infra-estruturas rodoviárias

A promoção do turismo está directamente relacionada com a evolução da rede viária. Em 1905, a Vaccum Oil Company publica a primeira carta itinerária de Portugal. Poucos anos mais tarde, o Automóvel Club de Portugal inicia a sua publicação de mapas da rede viária portuguesa. As acções destas duas entidades no apoio ao automobilista serão determinantes para o desenvolvimento do turismo no nosso país. Paralelamente, a revista «Volante» publica itinerários turísticos.Nas décadas de 40/50, a promoção do turismo virá a constituir uma das acções políticas do regime de Salazar. O presidente do Secretariado de Propaganda Nacional, António Ferro e o Ministro das Obras Públicas Duarte Pacheco, envolvem-se numa campanha de «reaportuguesamento de Portugal.» Esta campanha, que se propõe criar e amenizar estradas e pousadas, é de extrema importância para o desenvolvimento do turismo nacional. Para estes homens, conhecer Portugal, as suas estradas, miradouros, belezas naturais e monumentos nacionais, descansar nas suas pousadas e saborear a gastronomia só poderá ser favorável ao fomento do orgulho nacional.

21. ´Todas as partes de uma região urbana devem ser desenvolvidas e organizadas, de tal modo que as vantagens de não possuir um automóvel sejam pelo menos iguais às

vantagens de o possuir.

Há muito que o congestionamento de tráfego afecta de modo adverso a qualidade de vida nas nossas cidades. É uma das imagens características da nossa rotina. Apesar de nos termos vindo a habituar a esse fenómeno, tal não deve ser entendido como um facto inevitável. Apesar de nem sempre ser ou ter sido assim, uma das maiores causas do congestionamento de tráfego automóvel reside na excessiva dependência que a sociedade moderna tem relativamente ao transporte privado individual. Da ocorrência sistemática de filas de tráfego nas cidades, derivam diversos impactes negativos para o homem e para o meio ambiente: poluição, acidentes, excessivo consumo das reservas naturais de energia fóssil, «stress», dificuldades para a operação dos transportes públicos urbanos rodoviários e má qualidade de vida urbana.

22. DÉCADA DE 1920

É na segunda década do século XX que se aplicam as primeiras medidas de moderação do tráfego motorizado em cidades dos Estados Unidos da América. Nessa época, já temos referências de cidades com zonas interditas a veículos motorizados e reservadas a peões. Estas preocupações surgem primeiro na América do Norte, pois é aí que a popularidade do automóvel tem o seu início. Durante as primeiras três décadas do século XX, quando ainda poucos imaginavam a massificação do automóvel, destacados urbanistas começaram a preocupar-se com a protecção dos peões, a funcionalidade e eficácia das vias repletas de veículos e com o ruído, pó e gases que deles derivam.

23. DÉCADA DE 1960

O conflito entre peões e tráfego motorizado atingiu enormes dimensões, tanto na sua extensão espacial como na gravidade dos confrontos. O peão é como que «naturalmente» segregado e a criação de condições expeditas para a circulação automóvel tem tendência a ser vista como sinal de progresso. Em 1960, Colin D. Buchanan desenvolve um estudo por encomenda do ministro dos Transportes do Reino Unido, reflectindo sobre o desenvolvimento do tráfego motorizado e o seu efeito nas áreas urbanas. O «Relatório Buchanan», como ficou conhecido, defendia a necessidade de limitar o acesso a determinadas zonas urbanas, de taxar o estacionamento e financiar os transportes colectivos. Durante a década de 70, e contrariamente ao que Buchanan preconizara, as soluções apontam sistematicamente para a construção de novas infraestruturas - vias de grande capacidade, pontes, auto-estradas ou parques de estacionamento centrais.

24. DÉCADA DE 1970

As soluções adoptadas ao longo do tempo foram-se mostrando contraproducentes pois, de certa forma, o poder de compra associado a cada vez mais infra-estruturas viárias impulsionou o crescimento contínuo da motorização. Tal constatação levou a que muitas cidades da Europa Ocidental passassem a aplicar medidas de restrição da circulação motorizada, através do controle do estacionamento, do melhoramento dos transportes públicos e da transformação de ruas centrais de comércio em zonas pedonais. Inicialmente, essas intervenções tinham um objectivo eminentemente local. No final da década, no entanto, generaliza-se a preocupação

com a perda de qualidade da vida urbana. Os estudos e alertas promovidos pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico [OCDE] apontavam para a necessidade de os governos atenderem às reservas energéticas na sequência da «Crise Petrolífera», e promoverem políticas de combate ao problema do excesso de tráfego automóvel nas cidades.

25. DÉCADA DE 1980

A rápida evolução social, cultural e científica, em áreas tão amplas como a qualidade de vida das pessoas e do ambiente, gerou novas preocupações nos países desenvolvidos. Torna-se claro que a poluição resulta, cada vez mais, do uso massivo do automóvel. O efeito das directivas ambientais americanas dos anos 70 (as «Clean Air Amendments») influenciou uma série de medidas e restrições à poluição do ar em diversos países industrializados europeus, incluindo o controle do volume de tráfego e das emissões de gases. O «road-pricing» (taxas de utilização associadas à circulação automóvel) impõe-se em muitas grandes cidades como medida limite. Cresce o investimento e o desenvolvimento de novos modos de transporte público, com especial relevância para as soluções que lhe atribuem canal próprio libertando-o dos congestionamentos. As técnicas de acalmia de tráfego começam a ser aplicadas a zonas em que se desvaloriza o papel do automóvel. A segurança rodoviária é uma preocupação crescente. O regresso da vida pública às praças e ruas das cidades é a grande aposta no final desta década, começando a tomar forma conceitos ligados à redução das velocidades e à integração dos distintos tipos de transporte no mesmo espaço viário.

26. DÉCADA DE 1990

As preocupações ambientais e de qualidade de vida reformulam-se nos anos 90, englobando novos conceitos como a mobilidade e o desenvolvimento sustentável. É nesta época, também, que se consolida a necessidade da reabilitação do espaço público urbano. A destruição da camada de ozono, com as consequentes alterações climáticas, torna-se uma evidência. Também a restrição do volume de tráfego é já uma medida insuficiente, até porque o crescimento da produção e do nível económico dos países e das pessoas continua a permitir o acesso, cada vez mais fácil, à compra e uso do automóvel. Torna-se pois necessário gerir a partilha do espaço urbano entre pessoas e automóveis, e entre estes e os transportes colectivos, desenvolvendo-se novos conceitos de gestão de mobilidade e de aprofundamento qualitativo do serviço de transportes públicos.

27. ANOS 2000

Habitabilidade do espaço urbano partilhado entre pessoas e veículos;
aposta nas alternativas proporcionadas pelo transporte público;
promoção das deslocações a pé e de bicicleta;
desenvolvimento do veículo «limpo»;
novas formas de disponibilização do automóvel - o «car-sharing» (aluguer à hora) e o «car-pooling» (partilha do mesmo carro com mais pessoas);
uma concepção cada vez mais global e menos restritiva da moderação de tráfego;
repensar o uso do solo e o crescimento urbano.

Estas são as realidades já em vigor em muitas cidades da Europa Ocidental e uma linha de orientação para o século XXI.

A cidade sustentável; a cidade digital; o recurso à telemática; a organização do sistema de transportes e da procura de mobilidade; a informação associada aos transportes e a logística do abastecimento urbano, são as palavras-chave para a próxima década.

Fonte: (A.M.T.C)