

URBANISMO E MOBILIDADE

Que papel na inclusão social?

VOLUME I A VISÃO DOS ESPECIALISTAS





Introdução	04
CAPÍTULO I	
Casos Inspiradores	
A NÍVEL NACIONAL	07
A NÍVEL INTERNACIONAL	13
CAPÍTULO II	
Porque são estes casos inspiradores?	18
CAPÍTULO III	
Possibilidades e desafios de adaptação e replicação	23
CAPÍTULO IV	
Considerações teóricas	29
CAPÍTULO V	
Recomendações	36
Os Entrevistados	44
Próximos Passos	49
Bibliografia Recomendada	50



URBANISMO E MOBILIDADE

Que papel na inclusão social?

VOLUME I A VISÃO DOS ESPECIALISTAS

Joana Carvalho

2023



INTRODUÇÃO

A Rede Europeia Anti-Pobreza Portugal (EAPN Portugal) é uma organização que tem como principal objetivo o combate à pobreza e à exclusão social, com representação nos 18 distritos e na Região Autónoma da Madeira. A EAPN Portugal representa ao nível nacional a EAPN Europa – European Anti Poverty Network, com sede em Bruxelas. A Organização tem como objetivos estabelecer e reforçar o trabalho em rede; contribuir para a definição de programas e políticas de ação social; fazer lobby para e com os grupos vulneráveis; e promover a integração social dos que vivem em situação de pobreza e exclusão social. As áreas de intervenção da Organização centram-se em projetos nacionais e internacionais, investigação, formação, informação e lobby.

A iniciativa de elaboração de um e-book com o objetivo de analisar as formas como as áreas do urbanismo e mobilidade se relacionam com situações de pobre-

za e exclusão social surgiu no âmbito de um grupo de trabalho interno da EAPN Portugal sobre Ecologia e Pobreza.

Este grupo tem desenvolvido o seu trabalho em torno do estudo e acompanhamento da problemática da pobreza energética quer ao nível nacional, quer europeu, e também dos processos de Transição Verde na Europa, procurando refletir sobre os desafios e recomendações nestas áreas e desenvolver contributos para os processos de acompanhamento do Pilar Europeu dos Direitos Sociais e dos Objetivos para o Desenvolvimento Sustentável.

Em 2023, no âmbito deste grupo de trabalho, procurámos entrar também nas temáticas de urbanismo e mobilidade, idealizando a constituição de um e-book em que pretendemos empreender uma análise sobre as formas como estas áreas se relacionam com situações de pobreza e exclusão social. Poderíamos examinar as situações em que os desenhos urbanísticos e a forma como os meios de mobilidade estão construídos e organizados contribuem para



situações de exclusão social ou reforçam situações de “afastamento”, “desligamento” ou desinvestimento a que são sujeitas as pessoas que residem em áreas consideradas “zonas pobres” ou “zonas desfavorecidas”. No entanto, consideramos mais proveitoso conferir uma abordagem mais positiva a esta análise. Neste sentido, o principal objetivo deste livro é a identificação e divulgação de exemplos de práticas consideradas positivas e inclusivas, e que visam combater as situações de exclusão e pobreza, considerados como casos inspiradores, que possam servir de modelos a ser replicados, com as devidas adaptações, em outros territórios. Pretendemos demonstrar que investir em boas práticas de urbanismo e de mobilidade é um meio de combate à pobreza e à exclusão social.

O planeamento urbano, mais especificamente, o planeamento do uso do solo, dos meios de mobilidade e das acessibilidades têm efeitos muito relevantes na qualidade de vida de todos os seus residentes. E este planeamento pode constituir um meio promotor de maior justiça social.

Muitos e diversificados fatores estão relacionados com os níveis de pobreza e exclusão social de determinados grupos de pessoas, como por exemplo, o acesso a oportunidades de educação, de formação e de emprego, o acesso a serviços (de saúde, de apoio social, e outros) de qualidade, as condições de salubridade e de segurança dos territórios, as vias de comunicação e o acesso a outras áreas das cidades (por exemplo, a espaços verdes). A estes, acresce ainda o fator da capacidade de participação na vida pública e na vida social do território onde habitam. Compreendemos assim que o urbanismo e a mobilidade têm um contributo decisivo para as comunidades e para a sociedade em geral e que muitos desafios ainda estão por superar. O caminho vai sendo iniciado, lentamente, mas importa salientar que o mesmo exigirá mais do que experiências isoladas ou pontuais. Exigirá a concertação de políticas de habitação, de mobilidade, de segurança rodoviária, de educação, de economia, a par de políticas sociais e ambientais.

Nesta senda, esta é a primeira de três publicações através das quais transmitimos as vozes de diversos

intervenientes. Neste primeiro volume, recebemos os contributos dos investigadores que estudam estas matérias e contribuem para a análise de políticas públicas e implementação de projetos, sendo também atores de transformação, no terreno. Ao longo do ano 2024, será desenvolvido o segundo volume, construído em torno da visão e contributos das pessoas – os utilizadores dos espaços e dos serviços de mobilidade. Num terceiro volume, a ser elaborado no ano seguinte, procuraremos dar voz aos que têm poder de ação, numa perspetiva mais institucional, nomeadamente às autarquias e aos atores institucionais de nível regional e de nível nacional.

Para este livro, ao longo de 2023, foram realizadas entrevistas com seis investigadores especialistas de diferentes áreas (sociologia, urbanismo, arquitetura, geografia, engenharia) e que estudam e trabalham em torno das matérias do urbanismo e mobilidade: Diogo Guedes Vidal, Frederico Moura e Sá, Helder Silva Lopes, Joana Pestana Lages, José Carlos Mota e Lia Ferreira¹. Os nomes dos entrevistados foram surgindo através de um efeito de bola de neve, na sequência de um conjunto de contactos iniciais de pedidos de colaboração para este livro. Desses contactos iniciais, alguns não obtiveram resposta e outros não tiveram continuidade por incompatibilidade de agendas. A EAPN Portugal manifesta o seu agradecimento a todos os que participaram na elaboração deste livro e cujos contributos constituem o conteúdo central desta publicação.

Na prossecução da visão que desenvolvemos para a construção deste e-book, as entrevistas procuraram desenrolar-se em torno de reflexões sobre os exemplos de práticas de urbanismo e mobilidade considerados pelos entrevistados como casos inspiradores, na medida em que promovam maior inclusão, justiça espacial, acesso à cidade, acesso a serviços e acesso a espaços verdes. Com base nesses exemplos apontados, procurámos perceber quais as características dos que contribuem para que sejam considerados como exemplos positivos e, além destas características, que outros critérios devem ser considerados na idealização e construção de boas práticas. Também

por referência aos exemplos dados pelos especialistas, procurámos perceber se os mesmos poderiam ou não ser replicados no território português, se faria sentido que assim fosse, e, em caso afirmativo, que possibilidades e desafios se apresentam a essa replicação e que adaptações se afiguram necessárias. Neste sentido, e a par de reflexões teóricas que foram naturalmente surgindo no decorrer das entrevistas, foi também solicitado a estes investigadores que nos deixassem as suas recomendações para a promoção de modelos de urbanismo e mobilidade que sejam mais inclusivos e positivos para todas as pessoas. É em torno destes tópicos que está organizado este livro, que se pretende que seja uma leitura acessível, informativa e construtiva para todos, para especialistas e para não-especialistas.

Sobre o conceito mais utilizado neste livro, o de ‘casos inspiradores’, importa explicar que entendemos ser o que melhor representa a mensagem a transmitir. Falamos de exemplos que são considerados como positivos no âmbito da reflexão que aqui empreendemos, mas que devemos considerar como estando sujeitos às necessárias adaptações, que devem ser feitas em função das características dos territórios em que poderão ser replicados. Assim, não devem ser encarados como práticas “fechadas”, ou estritamente definidas, mas sim como boas fontes de inspiração.

Importa realçar que este não constitui um trabalho de pesquisa abrangente e exaustiva. Procurou-se antes transmitir a voz de alguns especialistas nesta área, de forma a construir uma base de conhecimento sobre o tema, sendo esta publicação uma parte constituinte de um trabalho contínuo, que terá seguimento com os dois volumes seguintes.

1. O percurso académico e profissional de cada um dos entrevistados, em maior detalhe, pode ser encontrado na secção intitulada Os Entrevistados.

Casos Inspiradores

A NÍVEL NACIONAL

Os entrevistados foram convidados a indicar-nos exemplos de casos inspiradores em Portugal. Diogo Guedes Vidal salientou as cidades Porto e Gaia, na medida em que têm tentado limitar a circulação de veículos individuais através da taxaço do estacionamento.

José Carlos Mota salienta a evoluço a que se tem assistido na cidade de Lisboa para promover o uso da bicicleta, muito impulsionada por movimentos informais e de ativismo, realçoando também a realizaço de uma edição do evento *Velocity* em Lisboa.

“Lisboa é hoje a capital [da bicicleta], não em termos relativos. Em termos relativos é a Murtosa e Ílhavo (...) Porque houve uma coligaço entre várias pessoas ligadas à mobilidade em bicicleta (...) E que, numa

política concertada, de uma forma relativamente informal, contribuíram para que Lisboa tivesse feito uma política de ciclovias, de bikesharing, de transformação do espaço público, de pedagogia (...) Lisboa passou a ser um caso emblemático naquilo que eles consideram as cidades starter.”

José Carlos Mota

O mesmo salienta que outros municípios portugueses têm também dado passos importantes para uma maior utilização da bicicleta como meio de transporte, como é o caso do projeto Buga², em Aveiro, a Gira³,

2. <https://buga.cm-aveiro.pt/>

3. Gira – Bicicletas de Lisboa (gira-bicicletasdelisboa.pt)

em Lisboa, ou o projeto UAUbike, nas universidades. Num outro nível de intervenção neste sentido, destaca-se o ativismo para a facilitação da mobilidade em bicicleta, como a MUBi no Porto⁴ e a MUBi nacional⁵, a Ciclaveiro⁶, bem como o surgimento de movimentos também em Braga. Estes movimentos procuram exigir mudanças de políticas públicas e acabam por ter repercussão nos meios de comunicação, pelo que se constituem como um ativo de grande relevo na construção das políticas públicas mais recentes.

Mencionou ainda projetos que recorrem à utilização da bicicleta, mas numa perspetiva lúdica, como é exemplo um projeto destinado a idosos, no Porto, que organiza passeios, numa *cargobike* adaptada, em que as pessoas são convidadas a fruir o espaço público. Mas também iniciativas com objetivos mais pedagógicos e de sensibilização, destacando-se a política nacional de introdução das bicicletas nas escolas⁷, ensinando as crianças a deslocar-se de bicicleta, em segurança. Este é um dos grupos com os quais mais importa trabalhar, para moldar o futuro.

Ainda relacionado com a utilização da bicicleta, refere que há que reconhecer esforços de infraestruturização. Foram criadas ciclovias (ainda que algumas delas com erros), mas que contribuem para uma transformação da paisagem urbana.

José Carlos Mota aponta também como bons exemplos, iniciativas de ocupação do espaço público por outros intervenientes que não o automóvel, apontando que, em Portugal, tal como noutras cidades europeias, muitos municípios experimentaram substituir espaços de estacionamento por esplanadas e praças ou o encerramento de ruas ao trânsito automóvel, seja em experiências temporárias ou mais duradouras.

“Em Aveiro fizemos o «Kit A Nossa Rua»⁸ — foi um projeto experimental de fechar uma rua durante uma tarde ou durante um dia, com pequenos jogos — giz, bolas de futebol, coisas muito simples. Houve esta apropriação do espaço, algo muito interessante.”

José Carlos Mota

Importa também mencionar as experiências com processos participativos, especialmente com os públicos mais jovens, como aconteceu, por exemplo, em Valongo, em que as crianças foram chamadas a participar.

“as crianças exigem e disputam o espaço à volta das escolas, exigem mais segurança.”

José Carlos Mota

O investigador considera importante a existência de uma Estratégia Nacional de Mobilidade Ativa Ciclável⁹, no entanto, reflete que o facto de as intervenções de transformação necessárias estarem muito dependentes da ação individual dos municípios pode ser um fator que vá retardar a sua efetivação.

O investigador da Universidade do Minho Hélder Silva Lopes, começou por dizer:

“eu confesso que consigo encontrar mais casos de sucesso a nível internacional do que propriamente em Portugal (...) eu acho que os casos que temos de sucesso em Portugal estão muito associados àquilo que foi o período da COVID-19 (...) houve uma preocupação em redefinir muitas das vezes as cidades para torná-las mais próximas das pessoas e criaram-se locais de convívio em espaço público, com soluções que obstruíssem a passagem de veículos automóveis em alguns dias. E chegaram a fazer isso em cidades como o Porto ou Lisboa. E até se conseguiu criar, por exemplo, algumas iniciativas interessantes naquilo que tem a ver com a própria mobilidade ciclável.”

Mas destaca, como caso inspirador a nível nacional, um projeto que data de 2014 e no qual esteve envolvido, que consistiu na construção de um mapa digital

4. <https://mubi.pt/porto/>

5. <https://mubi.pt/>

6. <https://ciclaveiro.pt/>

7. <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc23/comunicacao/noticia?i=primeiros-kits-de-bicicletas-chegam-as-escolas>

8. <https://www.cm-aveiro.pt/municipio/projetos/opad/projetos-executados/poi/kit-a-nossa-rua>

9. <https://files.dre.pt/1s/2019/08/14700/0004600081.pdf>



“(...) as crianças exigem e disputam o espaço à volta das escolas, exigem mais segurança.”

interativo para o município da Póvoa de Varzim¹⁰, em que se procurava desenvolver um diagnóstico social que fosse atualizado e acessível, quer aos agentes pessoais quer institucionais, no sentido de identificar as vulnerabilidades do território e os recursos existentes, com o objetivo de depois otimizar a intervenção social e responder aos desafios detetados.

“Recorria a uma matriz de identificação daquilo que são os recursos existentes, através da cartografia das áreas de maior ou menor vulnerabilidade social, através da identificação da população desempregada, da população jovem, idosa, da população com mais ou menores recursos económicos (...) a acessibilidade a determinado tipo de recursos, a distância a que estão, por exemplo, no acesso a bens, a serviços, quais são os tipos de pessoas que têm ou não capacidade de aceder a esses recursos. (...) Também identificava os agentes ou os stakeholders que eram responsáveis pela canalização dos fundos, o modo de se atuar perante as fragilidades da população – que podem ser desde as instituições camarárias – a câmara municipal, as juntas de freguesia – mas também depois outro tipo de agentes, que podem ser voluntários ou não, mas que acabam por ter importância na resposta àquilo que são as fragilidades sociais e que vai desde agências humanitárias... por exemplo, a Cruz Vermelha, a identificação de alguns agentes importantes também ligados à existência de ajuda comunitária

em algumas freguesias (...) portanto, esses recursos eram identificados, e era também identificado aquilo que era o seu manancial, a sua capacidade de atuar perante os problemas”

Hélder Silva Lopes

Um outro exemplo muito específico, que o mesmo escolheu apontar, são os transportes a pedido. Estes foram criados em localidades com fragilidades acrescidas no acesso a transporte público, com o objetivo não só de facilitar o acesso de pessoas mais idosas, mas também, por exemplo, o acesso das crianças às escolas, em áreas de menor densidade populacional e com menos resposta do modelo habitual de transportes públicos. Este tipo de resposta existe por exemplo no território do Vale do Ave¹¹.

O investigador Frederico Moura e Sá destaca transformações a que assistimos em algumas cidades no território nacional.

Referindo-se à cidade do Porto, aponta:

“parece-me que a introdução do sistema de metro, no caso do Porto por exemplo, é, de facto, uma experiência transformadora do ambiente urbano que nós vivemos na cidade. Ou seja, quem conhece o Porto antes do metro e depois do metro, há aqui uma alteração radical no que é a política de cidade (...) O metro vem reforçar a centralidade metropolitana (...) introduz na Trindade um diferencial de acessibilidade que é incomparavelmente superior a qualquer outro ponto da rede. Isto basicamente é a origem de uma cidade: é introduzir um diferencial de acessibilidade positivo”

Frederico Moura e Sá

No entanto, reconhece também a existência de consequências menos positivas deste tipo de transformações noutras dimensões, como seja a hipervalorização do centro e por consequência o afastamento

10. <https://www.cm-pvarzim.pt/territorio/coesao-social/rede-social/atividades/mapa-digital-interativo/>

11. <https://avemobilidade.pt/service-on-demand>



da função de habitação, especificamente para quem não tem poder de compra para se manter naquela zona geográfica.

Destaca também o exemplo muito específico do Terreiro do Paço, em Lisboa:

“é o exemplo mais paradigmático que eu posso encontrar. O Terreiro do Paço, em 1995, era uma generosa área de estacionamento. Hoje é uma Praça que nos convida a pôr os pés no rio Tejo.”

Frederico Moura e Sá

Menciona igualmente as intervenções verificadas no Largo do Toural, em Guimarães, ou o projeto para a rua das Taipas, também em Guimarães, que se pretende que passe de uma estrada nacional, com grande movimento, a uma grande praça, com espaço para as pessoas. Constituem exemplos de uma nova or-

dem programática do espaço público, em que o peão assume um protagonismo que até ali não tinha assumido.

Frederico Moura e Sá aponta ainda a elaboração, que está atualmente a desenvolver-se e no qual o próprio está envolvido, de um Plano de Urbanização para a cidade de Évora¹², que se destaca por contrariar divisões sectoriais que são prejudiciais e que conjuga o planeamento da mobilidade e do uso do solo num só instrumento.

“Em Évora (...) Basicamente, foi assumir que o plano de urbanização não poderia ser só um plano de uso do solo, não podia ser só um plano urbanístico, teria de ser um plano em que a mobilidade se assumisse como uma peça chave, determinante. (...) acredito

12. <https://www.cm-evora.pt/plano-de-urbanizacao-em-revisao/>

que pode ser um marco. Pelo menos na nossa prática urbanística”

Aponta ainda como caso inspirador uma política de âmbito nacional que é o alargamento do transporte público gratuito para crianças e jovens até aos 23 anos de idade¹³, considerando esta mudança decisiva.

“Porque basicamente é criar uma nova cultura de cidade. É criar uma nova cultura de deslocação, é criar uma nova cultura de mobilidade. E portanto, a possibilidade de uma criança ou de um estudante universitário (...) se deslocarem nas cidades sem recurso a transportes individuais, ou seja, tirando partido daquilo que foi o nosso investimento coletivo, eu acho que é decisiva para essa tal cidade mais justa, mais inclusiva e mais interessante”

Frederico Moura e Sá

Lia Ferreira começa por afirmar que em Portugal existem alguns bons exemplos, ressaltando:

“Está longe de estar perfeito, longe, muito longe. Mas, sem dúvida, os níveis das intervenções realizadas no nosso país são equiparáveis àquilo que vai sendo feito no resto da Europa.”

Apresenta-nos diferentes iniciativas que estão a ser postas em prática em diversas cidades do país com o objetivo de melhorar as condições de mobilidade, especificamente direcionadas para pessoas com mobilidade condicionada.

Em Lisboa, aponta a Avenida da República, a zona envolvente da Estação de Benfica e a Rua Alexandre Herculano, nomeadamente no que respeita ao nivelamento de cotas, sinalização e informação.

“É importante, sempre que possível, investirmos em soluções potenciadoras de mais autonomia e conforto na circulação pedonal. Podemos observar algumas dessas soluções em Lisboa. A título de exemplo, na Rua Alexandre Herculano as betoneiras amarelas, com relevo na lateral que informam pessoas cegas e com baixa visão sobre a tipologia de rua, os senti-

dos de direção dos automóveis e, simultaneamente, têm avisador acústico que dá indicação sonora sobre o estado do sinal. O som emitido informa o peão se o sinal está aberto para a passagem pedonal ou não, dizendo inclusive o nome da rua. Outro aspeto de grande pertinência é a existência de contadores visuais, determinantes para a tomada de decisão de iniciar uma travessia. Esta solução é essencial porque permite uma pessoa idosa perceber quanto tempo tem disponível até à mudança de sinal, auxiliando na sua decisão consciente se inicia a travessia. São soluções simples, mas fazem a diferença.”

Lia Ferreira

Considera que o município do Porto tem realizado um esforço interessante para garantir a construção de abrigos de transportes coletivos mais eficientes, fora do canal de circulação, assegurando que não constituam, eles próprios, uma barreira à passagem e que permitam a utilização por parte de todos.

Indica também que a Câmara Municipal de Vila Real tem feito um grande investimento para requalificar o espaço público e nessa requalificação a melhoria das condições de acessibilidade tem sido um ponto incontornável.

No município de Loulé, por exemplo, em Vilamoura têm sido empreendidas requalificações para garantir que Loulé efetivamente é mais acessível e apelativa a todos, nomeadamente aos turistas de idade mais avançada e jovens casais com crianças de colo.

“O total nivelamento do chão da cidade, em Vilamoura tem um aspeto muito positivo introduzido nas intervenções realizadas (...) Neste ponto, Vilamoura tem conseguido conciliar o total nivelamento das faixas pedonal e motorizada, com materiais de

13. <https://files.diariodarepublica.pt/1s/2024/01/00401/0000200009.pdf>

texturas bastante diferenciadas, no revestimento dos pavimentos. Essas texturas evidenciam a separação de canais de circulação com segurança e conforto. A solução utiliza, inclusive, pequenas áreas ajardinadas para criar uma separação física entre a circulação do peão e circulação motorizada. Soluções deste género devem, sempre, ser complementadas com novas formas de planejar e desenhar o espaço público, colocando o peão como prioridade no desenho e gestão urbana.”

Lia Ferreira

Destaca o município de Braga pela criação de um fórum municipal onde têm assento organizações não governamentais das pessoas com deficiência¹⁴. Nesse fórum, as pessoas têm voz e podem transmitir o que consideram prioritário, verificando que muitas intervenções são, posteriormente, moldadas em função do que é recolhido nestes fóruns.

Por sua vez, a cidade de Vila do Conde tem apostado, por exemplo, em soluções tecnológicas para ajudar a definir o melhor percurso para as pessoas com mobilidade condicionada, de acordo com a sua tipologia de incapacidades. Ressalva que esta não sendo uma solução que, por si só, resolva os problemas que se apresentam às pessoas com mobilidade condicionada, todavia, permitirá informar quem precisa de circular no espaço público e utiliza a aplicação. Além do referido, esta abordagem permite, também, auxiliar quem define anualmente as prioridades de investimento, porque é assim possível perceber quais são os circuitos que estão menos acessíveis e se revelam mais exigentes. Esta informação poderá resultar num efeito de pressão para novas intervenções urbanísticas. De realçar ainda que o desenvolvimento desta aplicação resulta do trabalho conjunto dos serviços municipais, da academia (pelo Instituto Politécnico de Vila do Conde), em parceria com as organizações não governamentais das pessoas com deficiência, que reportam quais são as suas necessidades específicas. Esta é, também, uma forma de estimular a participação ativa dos *stakeholders*.

Por fim, Lia Ferreira refere ainda que o Plano de Recuperação e Resiliência¹⁵ contempla um esforço de



aproximação às pessoas, uma lógica que considera que também esteve presente no processo de reorganização das freguesias, com objetivos de redistribuição de equipamentos e serviços no território.

“O PRR também tem um financiamento para estimular os municípios a fazerem quase que mini lojas do cidadão espalhadas, para tentar chegar mais à população assegurando serviços de proximidade. Acho que esse tipo de iniciativas é muito importante. Porque nós temos as questões dos transportes e temos as questões da distância ao serviço, e esse fator de deslocação afeta a população mais isolada e com maior nível de empobrecimento, onde existem respostas mais débeis ao nível dos transportes públicos.”

14. <https://www.cm-braga.pt/pt/0201/home/noticias/item/item-1-4372>

15. <https://recuperarportugal.gov.pt/plano-de-recuperacao-e-resiliencia/>

A NÍVEL INTERNACIONAL

Quanto a exemplos inspiradores a nível internacional, Diogo Guedes Vidal começa por apontar três tipos de práticas ou conceitos que estão a ser desenvolvidos em alguns territórios, nomeadamente, o conceito de “cidade dos 15 minutos”, os corredores verdes (*transit corridor livability*) e as *urban villages*.

Os referidos corredores verdes consistem na ligação por percursos e meios de mobilidade suave, de vários pontos das cidades, com a incorporação de elementos da natureza, associados a uma redução drástica do uso do automóvel individual.

“É sair daquela esfera de um jardim ou de um parque formal, como nós o conhecemos, que é importante, mas é ter esses espaços, nem que seja em pequena dimensão, polvilhados pela cidade e conectados entre eles. (...) Primeiro, isto convida a uma mobilidade mais suave dentro da cidade. Depois, acaba por apagar um bocadinho e contribuir para a redução do cimento (...) para além disso facilita... promove a questão da mobilidade, sobretudo para os mais velhos e para os mais jovens.”

Diogo Guedes Vidal

Menciona também o conceito de *urban villages*, destacando como principal qualidade o facto de este integrar os aspetos socioculturais e as especificidades da cidade em apreço. Para o conseguir, esta estratégia aposta no envolvimento das comunidades na transformação necessária, nas próprias tomadas de decisão e nas mudanças de padrões que aquele contexto em particular necessita e considera adequadas.

No que concerne ao conceito de cidade dos 15 minutos – ideia de que, idealmente, um cidadão deveria ter ao seu dispor, a uma distância de aproximadamente 15 minutos a pé, os espaços e serviços que utiliza no seu dia a dia:

“É, por exemplo, ter acesso a saúde, a compras, a espaços verdes, o que quer que seja, portanto, ao trabalho... é eu poder-me movimentar na cidade sem recorrer a nenhum tipo de transporte, unicamente a pé ou de bicicleta, mas, portanto, é uma cidade de proximidade.”

Diogo Guedes Vidal

No entanto, realça também os aspetos negativos que podem estar associados a esta visão de cidade, nomeadamente, o perigo de se recorrer unicamente e excessivamente à urbanização vertical, com edifícios extremamente altos e que acabam por prejudicar não só a qualidade do ar, mas também a experiência ambiental, paisagística e estética que as pessoas poderiam usufruir.

Focando-se também em contextos mais concretos, Diogo Guedes Vidal, aponta várias cidades como casos inspiradores, cada uma das quais, pelas suas razões específicas: Pontevedra conjuga uma série de iniciativas que são complementares, desde a redução do tráfego automóvel à preocupação com uma cidade mais pensada para os idosos e para as crianças; Paris, que está num caminho de implementação do conceito da cidade dos 15 minutos, de Carlos Moreno, que pretende ser uma cidade cada vez mais ciclável e, ao mesmo tempo, com menos lugares de estacionamento e mais espaço para outras funcionalidades; Dublin tem também apostado na redução do tráfego automóvel e dos espaços de estacionamento, em paralelo com uma aposta na pedonalização; a cidade de Milão tem priorizado a proteção ambiental, a utilização da bicicleta, a segurança e o bem estar dos utilizadores; mencionando ainda o caso de Berlim, com a criação de uma área de grande dimensão livre de carros, mas, principalmente, o facto de naquele contexto existir o que se designa a Lei do Pedestre, instrumento este que providencia uma base legal muito

importante e que facilita a implementação de variadas intervenções como sejam percursos escolares mais seguros, mais bancos para idosos, mais faixas para pedestres ou melhores acessos para cadeiras de rodas.

José Carlos Mota opta por salientar a capacidade de experimentar a mudança, característica que é mais proeminente em algumas cidades, nomeadamente Paris, Berlim ou Barcelona, explicando que algumas das mudanças aconteceram durante e em consequência da pandemia COVID-19 e algumas foram mesmo resultado de intervenções simples, como ciclovias de emergência simplesmente com recurso a tinta e a reorganização de objetos e obstáculos.

Explica que esta mudança de que fala não é só física. Trata-se de uma mudança de pensamento, de paradigma, de modelos e de mentalidades.

“Vamos falar da cidade dos 15 minutos – onde as ruas à volta das escolas passaram a ser para as crianças. Este é o caso de Paris (...) Mas, em Paris aconteceu uma coisa que foi decisiva, que hoje estamos a beneficiar. Foi esta ideia de que precisávamos de mudar de modelo de cidade. E, portanto, precisávamos de um modelo de cidade onde as deslocações passassem a ser de curta distância, o consumo de proximidade, a vivência de bairro de proximidade, o ir para o trabalho – não ir para tão longe – e portanto, poder ter um modelo de trabalho à distância e de proximidade, um modelo repartido em que uns dias vais ao trabalho, outros dias trabalhas em casa e outros dias trabalhas num local intermédio, qualquer coisa como co-working. E, portanto, várias cidades começaram a pensar a necessidade de repensar este modelo urbano e que está aqui representado na vivência de proximidade. E toda esta reforma, toda esta revolução da proximidade está a ocorrer hoje.”

José Carlos Mota

Joana Pestana Lages menciona, no que respeita a territórios específicos, o exemplo de Barcelona e do município fronteiriço de Llobregat, nos quais se verifica um investimento no sentido de tornar a cidade

mais amiga das pessoas e das suas vidas quotidianas, com práticas mais inclusivas e tentando contrariar desigualdades.

Considera também importante referir os casos inspiradores de práticas mais abrangentes desenvolvidas por dois coletivos – Punt6¹⁶ e EqualSaree¹⁷ – que trazem para a discussão reflexões muito interessantes e necessárias sobre a perspectiva de género no desenho e no uso do espaço, trabalhando os aspetos da segurança, da representatividade, dos papéis de cuidado, entre outros.

“Questões de como os espaços existentes são muito hostis, em contextos de violência exercida sobre as mulheres, portanto, como o espaço urbano... como as mulheres, enfim, muitas vezes são corpos estranhos em determinado espaço, nomeadamente, à noite ou nalguns lugares. Portanto, como esta dimensão da segurança é trabalhada e pode ser trabalhada (...) Mas não só, porque também seria uma questão muito redutora pensarmos que a perspectiva de género no que se refere a cidades e mulheres se esgota na questão da segurança. Ela amplia-se também para a questão da representatividade e do trabalho que há a fazer sobre uma das coisas que trabalhamos nas Mulheres na Arquitetura¹⁸, a questão da toponímia e a questão de como a representatividade simbólica ocorre quando nós damos o nome a uma rua ou damos o nome a uma praça, e como isso ainda é uma representação que é feita maioritariamente no masculino (...) Mas também uma outra dimensão que tem a ver com a forma como as necessidades de cuidado são ou não pensadas, desenhadas e desejadas na cidade. Ou seja, como é que nós criamos espaços comunitários, redes locais de bairro, como é que nós criamos a rede local mais ao nível, diria eu, do bairro e como é que isso permite criar redes de solidariedade e de interajuda e de apoio mútuo que sejam realmente eficazes no

16. <https://www.punt6.org/mediterranean-network-feminist-urbanists/>

17. <https://equalsaree.org/>

18. <https://about.me/mulheresnaarquitectura>



que se refere a tarefas de cuidado, como tratar das crianças, levar as crianças à escola, mas também fazer compras conjuntas... enfim, uma série de atividades que são atividades quotidianas e que nós devemos repensá-las a partir do lugar que habitamos e também com esta perspetiva”

Joana Pestana Lages

Hélder Silva Lopes aponta, enquanto exemplos mais conceptuais e existentes ou a ser implementados em diferentes locais, a Cidade dos 15 minutos, mas também a introdução nas cidades do que se designa “refúgios climáticos”.

“Por exemplo, perante as ondas de calor, aquilo que se fala agora e que está muito em voga, são os refúgios climáticos, podendo ter diferentes amplitudes (...) níveis mais prioritários, até níveis que são mais complementares, e podem ir desde espaços públicos até espaços semipúblicos ou privados e que visam que todos tenham acesso, mas que podem ser importantes para minorar os efeitos das alterações

climáticas, e precaver, por exemplo, os golpes de calor para a população mais idosa, que está informada sobre determinado local onde pode ir durante a noite para não estar a sofrer o calor na sua casa porque vive no andar x ou y. E portanto, existem muitas redes a nível internacional que vão nesse sentido de promover a existência de refúgios climáticos (...) Em Portugal, começam a existir algumas iniciativas (...) Mas os casos de maior sucesso ocorrem por exemplo, em Barcelona, em que têm 202 refúgios identificados, e que são basicamente espaços de sobrevivência durante o verão onde as pessoas se podem deslocar, que são desde bibliotecas, jardins, locais com acesso a água para se refrescar (...) Ou, por exemplo, o caso de Paris. E Paris é mais curioso porque ativa durante os dias de maior calor o acesso a algumas bibliotecas, que permanecem abertas durante 24 horas (...) os Estados Unidos também são conhecidos por criar estas zonas de conforto nos períodos de maior calor”

Hélder Silva Lopes

Mas aponta também muitas cidades e países como casos inspiradores, por razões variadas. No que respeita ao uso da bicicleta como meio de transporte, Copenhaga destaca-se pelo facto de ter desenhado ciclovias que incentivam as pessoas a utilizar as bicicletas em vez dos carros, tornando a cidade também mais segura para os peões e mais inclusiva; e Bogotá, na Colômbia, desenvolveu uma iniciativa de ciclovias de domingo, em que se encerram algumas vias ao tráfego automóvel, favorecendo que durante os domingos e feriados as pessoas aproveitem os espaços para caminhar, para andar de bicicleta e para praticar atividades físicas.

Numa perspetiva mais transversal de urbanismo, aponta Bilbao, em Espanha, que revitalizou toda a área urbana por meio de projetos de transformação, em que priorizou a interligação entre áreas pedonais, espaços verdes e sistemas de transporte público eficientes e rápidos.

A maioria dos casos inspiradores apontados por Hélder Silva Lopes centram-se na disponibilização de transportes públicos. Talin, na Estónia, tem transporte gratuito para todos desde 2013; o Luxemburgo aboliu todas as tarifas em transportes públicos em 2020; Estocolmo, na Suécia, introduziu um sistema de portagem urbana que ajuda a reduzir o tráfego, e por outro lado, incentiva o uso de transporte público urbano. Países como Espanha, França e Alemanha disponibilizam bilhetes de comboio gratuitos, principalmente para a população jovem, o que constitui uma medida que promove a inclusão social e o intercâmbio cultural, permitindo que jovens pertencentes a grupos mais vulneráveis possam ter acesso a estes recursos de mobilidade, nomeadamente entre territórios mais distantes.

Acrescenta que diversos locais apresentam uma preocupação particular em que os seus serviços de transportes públicos sejam capazes de dar resposta a toda a população, especificamente aos grupos com mobilidade condicionada por diversos motivos. Curitiba, no Brasil, lançou já há alguns anos o BRT (*Bus Rapid Transit*), que é um transporte rápido em autocarro, que oferece eficiência e acessibilidade às

pessoas, especificamente a pessoas com mobilidade reduzida. Londres e Tóquio desenvolveram uma política de transporte para todos, apostando em veículos adaptados, melhores acessibilidades, oferta de assistência especializada e de informação esclarecedora sobre os serviços.

Hélder Silva Lopes aponta ainda o papel que as tecnologias de informação têm tido no desenvolvimento destas respostas, nomeadamente em Seul, na Coreia do Sul, que tem aplicações para rastrear a passagem de um autocarro em tempo real ou a existência, por exemplo, de elevadores para bicicletas nas estações de metro. Por sua vez, na cidade de Budapeste, na Hungria, foi recentemente criada uma aplicação que permite um acesso rápido e eficaz. O investigador realça que, sendo estas iniciativas vantajosas para determinado público, nem sempre o são para toda a população e, por vezes, os grupos mais vulneráveis poderão ficar excluídos. Salaria que considera que os principais problemas nas questões de mobilidade urbana se prendem precisamente com o acesso das pessoas, especialmente as que se encontram em situações mais vulneráveis, aos serviços existentes.

Frederico Moura e Sá começa por salientar que importa analisar as características das cidades em que determinados instrumentos ou estratégias funcionaram, perceber porque funcionaram e se poderão ou não funcionar da mesma maneira noutros contextos, isto é, importa analisar cuidadosamente os territórios.

Opta por destacar duas cidades, ambas em Espanha: Pontevedra e Sevilha.

“E eu acho que do ponto de vista internacional, o caso de Pontevedra por exemplo, é um caso que surge sempre nestas discussões da cidade justa, da cidade inclusiva (...) Porque o caso de Pontevedra é paradigmático da importância que é ter uma ideia de cidade (...) basicamente, o que o Presidente da Câmara Municipal de Pontevedra, Miguel Anxo Fernández Lores, introduziu em 1999, quando assumiu a direção, a presidência do município, é ter uma ideia muito clara de cidade. É ser uma cidade de rua, é ser uma cidade de proximidade. E isso tem conse-



quências (...) implica aceitar alguns investimentos e indeferir outros investimentos. Ou seja, a manta é demasiado curta para nós termos crianças a brincar na rua e termos estacionamento na rua, por exemplo, ou seja, a rua é demasiado estreita para receber estas duas funções, e portanto, há que optar (...) Pontevedra tem um centro da cidade que é de facto um exemplo absolutamente excepcional, e a ideia é que esse exemplo, esse espaço central se possa replicar, de forma ajustada e dimensionada ao contexto de cada um dos territórios, ao resto do município (...) é territorialmente equilibrado e socialmente justo”

Frederico Moura e Sá

Quanto a Sevilha, realça a estratégia adotada para levar os cidadãos a utilizar mais a bicicleta, tornando os percursos atrativos por atravessarem zonas verdes e percursos de água, e, por outro lado, focando também a sua intervenção nos grandes geradores de tráfego como são exemplo as universidades e escolas.

Frederico Moura e Sá aponta ainda o exemplo francês, a tipologia e abrangência do seu principal instrumento de planeamento nesta área:

“Têm um instrumento à escala metropolitana que se chama Plano de Mobilidade e Uso do Solo, ou seja, as duas tarefas estão num instrumento só, porque as duas tarefas se articulam (...) Se eu olhar para uma cidade, o que é que justifica uma deslocação? O que justifica uma deslocação é a localização das atividades. Portanto, basicamente é, se eu tenho duas atividades separadas por 20km, é muito difícil eu promover o andar a pé (...) Mas ao contrário, se quando eu localizo as atividades próximas uma da outra, e de repente se a deslocação é de 500 metros ou 1km, se calhar andar a pé é o modo mais eficaz, e sendo nós seres racionais, esta ideia de optarmos por uma deslocação que nos é mais económica, confortável, divertida, torna-se o modo de deslocação dominante”

Lia Ferreira, considerando casos inspiradores na perspetiva das pessoas com mobilidade condicionada, aponta, logo em primeiro lugar, Barcelona como sendo um excelente exemplo, e também a cidade de Delft, como estando a desenvolver um bom trabalho neste tipo de resposta. Indica ainda o esforço implementado na cidade de Varsóvia, que apresenta uma preocupação, em particular, com as pessoas com problemas de visão. Olhando para exemplos de cidades do Japão, como Tóquio, verificamos que a orientação para pessoas cegas e com baixa visão são referência. Optou por destacar também o caso da cidade de Pontevedra, em Espanha:

“Pontevedra resolve devolver o chão de cidade às pessoas, delegando para segundo plano a circulação motorizada. Ao assumir que a cidade é para as pessoas, tornou-se um grande exemplo a esse nível internacional. É, sem dúvida, um excelente o exemplo de uma cidade que se tem vindo a preparar para servir as pessoas. Para alcançar esse desígnio sentiu necessidade de reduzir o espaço de circulação para os veículos motorizados, acentuar curvas para limitar, naturalmente, a velocidade, diminuir o estacionamento e privilegiar, obviamente, a circulação pedonal. Foi forçada a reorganizar o espaço público e a planeá-lo colocando as pessoas no centro das políticas públicas de planeamento e ordenamento do território.”

Porque são estes casos inspiradores?

Neste capítulo, por um lado, pretendemos identificar as características dos exemplos inspiradores que foram apontados pelos especialistas no capítulo anterior que fazem com que sejam considerados dessa forma. Por outro lado, pretendemos, através da identificação destas características e de outras que os especialistas possam elencar, apontar também uma série de critérios que possam ser guias na construção de novas práticas positivas e inclusivas nas áreas de urbanismo e mobilidade noutros territórios.

Lia Ferreira traz-nos uma visão mais focada nas soluções de mobilidade para pessoas com mobilidade condicionada, mas estas servem e aplicam-se, naturalmente, às respostas a toda a população. Começa por apontar um aspeto que é essencial, que se relaciona com os diferentes tipos de utilizadores. Os serviços e soluções de urbanismo e mobilidade que se procuram implementar devem ter como objetivo a maior adaptabilidade possível para todos os tipos de utilizadores – desde os mais novos aos mais idosos, dos que têm corpos mais hábeis aos que vivem com algum tipo de condicionamento à sua mobilidade ou

ao desenvolvimento das suas atividades diárias, dos que têm mais facilidade em utilizar as ferramentas digitais, aos que não as utilizam de todo e que não podem ficar excluídos.

No entanto, quando falamos de exemplos concretos nos territórios, dos casos inspiradores que aqui tratamos, salienta que cada um deles tem aspetos a melhorar, têm aspetos e características positivas para um determinado grupo de pessoas, mas que podem não conseguir responder a outros grupos.

“A dificuldade é transversal, mesmo nos casos inspiradores, porque ao afirmarmos que um determinado exemplo ‘é muito bom’, corremos o risco de estar a falar de um determinado local que é bom para uma tipologia de pessoas, no entanto pode apresentar respostas insuficientes para outras tipologias de constrangimentos de mobilidade. E esta, para mim pelo menos, é sempre a maior dificuldade quando me pedem que indique ‘um bom exemplo’. Geralmente, respondo começando por perguntar para que tipo de utilizador ou utilizadora devo indicar o ‘bom exemplo’, porque essa resposta influencia a minha. Esta

é a maior dificuldade que sinto, na apresentação de exemplos. Mas acho que nos temos de concentrar em extrair de cada exemplo o que de melhor têm para clarificar por que podem ser considerados bons exemplos e o que é necessário fazer para que possamos reunir, num único espaço, as melhores características identificadas nos exemplos indicados.”

Lia Ferreira

Hélder Silva Lopes aponta como principal critério os aspetos da **acessibilidade para todos**, quer em termos físicos (acesso por parte de pessoas com mobilidade condicionada) quer em termos financeiros (acesso por parte das pessoas em situação de maior vulnerabilidade económica), acrescentando que a **integração intermodal** também é essencial e deve considerar também estes dois tipos de acessibilidade, ou seja, as pessoas com mobilidade condicionada poderem usar diferentes tipos de meios de transporte sem dificuldades e obstáculos e as pessoas com menores recursos financeiros poderem usar os diferentes tipos de transportes públicos.

Também Frederico Moura e Sá nos dá nota da complementaridade necessária entre os diferentes serviços, recursos e infraestruturas que são colocados à disposição dos cidadãos. Isto é, não será razoável pensar que cada pessoa se limitará ao uso de apenas um meio de mobilidade, então deve ser potenciada a utilização intermodal.

“O ser urbano é tudo isto misturado. Ou seja, é utilizar o carro, é utilizar a bicicleta, é utilizar o transporte público. Ou seja, é esta diversidade, esta mistura que faz da cidade um artefacto tão poderoso”

O **envolvimento e participação das pessoas** ao longo de todo o processo de desenvolvimento e implementação de mudanças nas áreas de urbanismo e mobilidade são apontados como elemento fulcral por José Carlos Mota e Joana Lages:

“Tu não podes impor às pessoas. Téns de envolver as pessoas. As pessoas têm de compreender (...) esta dimensão de envolvimento dos cidadãos é absolutamente decisiva para que isto... toda esta...mudança,



“O ser urbano é tudo isto misturado. Ou seja, é utilizar o carro, é utilizar a bicicleta, é utilizar o transporte público. Ou seja, é esta diversidade, esta mistura que faz da cidade um artefacto tão poderoso.”

que não é uma mudança de curto prazo, não é uma mudança fácil de fazer.”

José Carlos Mota

“Para mim não há critério fundamental que se possa sobrepor à questão do envolvimento dos grupos para quem nós estamos a trabalhar, serem uma parte ativa, não só no desenho até dos próprios projetos, mas principalmente na questão da implementação dos projetos.”

Joana Pestana Lages

Também Lia Ferreira aponta como critério fundamental na construção das práticas mais justas e inclusivas a participação, ouvir as pessoas a falar sobre as suas necessidades específicas, salientando:

“Porque, por exemplo, para uma pessoa cega é fundamental que a informação visual seja transformada em auditiva e tátil, mas para uma pessoa surda, é essencial que ela seja transformada em estímulo visual. Para uma pessoa com mobilidade condicionada em

termos físicos, é essencial que não haja aqui diferenças de cota e inclinações acentuadas, que não haja aqui pavimento irregular tornando extremamente difícil circular em pequenas distâncias, quanto mais em maiores distâncias. Portanto, temos de ouvir as pessoas. Para mim, esta é a regra principal.”

“E faz toda a diferença não só por existir uma limitação a nível funcional do corpo, da cognição, ou sensorial, ou de neurodiversidade, mas também faz toda a diferença em coisas tão simples como, por exemplo, no facto de ser homem ou mulher. (...) Porque grande parte dos nossos circuitos, dos trajetos dos transportes coletivos, dos trajetos das ciclovias são definidos em função casa-trabalho, sem ouvir o papel da mulher que ainda é aqui a principal cuidadora da família. (...) É ainda, tendência social, que seja a mulher quem leva as crianças à escola, quem vai buscar os produtos domésticos ao supermercado e quem assegura a retaguarda familiar. A mulher continua a ter o papel principal de cuidadora, prestando apoio aos pais e aos avós e, por isso, o seu circuito dificilmente se resume à deslocação só entre casa-trabalho, o

circuito real praticado tem muitas variantes e variáveis. Fica assim, muito clara, a importância de saber ouvir para conhecer contextos, necessidades e oportunidades de melhoria.”

Também por referência à participação dos cidadãos, Frederico Moura e Sá acrescenta o seu envolvimento nas fases de avaliação da medida, posteriormente à sua aplicação.

“Eu acho que a boa prática é muito isto, é nós termos objetivos muito claros, que sejam facilmente interpretados por todos os cidadãos, que seja facilmente aceite por todos os cidadãos, e em consequência cada cidadão, em função disso, pode avaliar se aquela ação pública se ajusta ou se é um tiro no pé.”

Hélder Silva Lopes remete também para a participação dos cidadãos na avaliação das medidas, metodologias e efeitos dessas avaliações:

“A própria satisfação com o transporte público. E isto pode ser, por exemplo, avaliado através de recurso a inquéritos por questionário – normalmente



é a melhor forma de se conseguir avaliar e averiguar os efeitos e a influência direta nos resultados. E que, portanto, eu acho que esta questão da satisfação... aliás, eu até diria mais do que com o transporte público, é a satisfação com a mobilidade em si dentro do espaço urbano, porque isso é capaz de ter resultados positivos e modificar os próprios hábitos de deslocação e de uso do espaço urbano por parte das pessoas.”

Aliada à questão da participação das pessoas está, para Joana Pestana Lages, o conceito de co-criação de conhecimento. Isto é, o **conhecimento aprofundado dos territórios**, o qual deve fundamentar a adaptação das soluções a implementar e deve ser construído em conjunto com os residentes de determinado lugar e utilizadores das soluções que se pretendem pôr em prática.

“Esta questão da auto-organização para o conhecimento. Ou seja, a organização, os grupos para quem nós trabalhamos terem consciência do que é que nós estamos a fazer, porque é que nós estamos a fazer, e principalmente ganharem até algumas ferramen-

tas metodológicas que lhes permitam esta criação de awareness, consciência.”

Por outro lado, alterações a implementar nas áreas de urbanismo e mobilidade têm de ser **multissectoriais**, exigem o envolvimento de vários outros setores, em que as políticas de diversas áreas governativas têm de estar articuladas entre si para que as mudanças se efetivem e sejam eficazes.

“Não é uma mudança sectorial, é uma mudança estrutural, é uma mudança de vida – de estilos de vida, de modos de vida, de lugares de vida. E, portanto, esta mudança, com esta complexidade e intensidade não é possível sem todas estas condições. Mudança articulada de várias políticas, mudança experimentada e mudança construída pelas pessoas.”

—
José Carlos Mota

Paralelamente a esta transversalidade de políticas, importa também referir a importância da **multidisciplinariedade e transdisciplinaridade**. Estas características devem estar presentes em todo o processo



de criação, desenvolvimento e implementação de respostas de urbanismo e mobilidade.

“Problemas complexos não se conseguem resolver nunca dentro de uma só disciplina (...) acrescento que não basta a equipa ser multidisciplinar. A equipa tem de estar preparada e disposta a transpor as fronteiras da sua própria disciplina (...) portanto, a questão da multidisciplinariedade tem de caminhar rapidamente para uma transdisciplinaridade (...) E para problemas muito complexos, eu arrisco a dizer, como é o caso da pobreza, um fenómeno que é multidimensional, eu acho que só se consegue começar a destrinçar esse novelo muito complexo assim.”

Joana Pestana Lages

Frederico Moura e Sá salientou como essencial o foco na **aplicação prática** e nos objetivos e resultados das alterações que se pretende implementar, realçando que é necessário que os **investimentos** a efetuar sejam os adequados a que se possa alcançar esses objetivos e resultados.

“Eu acho que uma boa prática, primeiro, não pode ser só discursiva, ou seja, tem de ter resultados. E tem de ter resultados que convergem com os objetivos. Ou seja, basicamente o que eu estou a assumir então é que antes de termos práticas temos de ter um objetivo muito claro e muito mensurável, para depois em função disso eu poder discutir se a prática é boa, se a prática é suficiente ou se a prática é insuficiente. (...) o caso português - nós vamos ver iniciativas louváveis que é a promoção da bicicleta, por exemplo. Estratégia Nacional de Promoção da Bicicleta. Estratégia Nacional de Promoção do Modo Pedonal. São iniciativas louváveis porque é um guião e está muito bem feito, muito bem construído. Onde é que eu acho que está o principal problema? É precisamente no salto entre o guião e a prática. Ou seja, entre a retórica e a prática. Porque nós estamos a definir objetivos que depois as

nossas práticas na cidade, ou seja, as nossas políticas de cidade não têm assumido, não têm perseguido (...) para atingir um objetivo de 5% na bicicleta, eu não posso manter tudo como está, porque as coisas não vão acontecer por milagre”

Hélder Silva Lopes sintetiza em grandes domínios os critérios que devem ser considerados na construção e avaliação das práticas que poderão ser consideradas como referência nos domínios do urbanismo e mobilidade.

Ao nível social, devem ser considerados critérios como: os níveis de sinistralidade e de segurança; a acessibilidade a equipamentos de saúde; perceção da população local sobre a sua própria qualidade de vida; características demográficas e socioeconómicas da população do território em apreço.

Em termos ambientais, importará considerar: níveis de poluição do ar; níveis de poluição sonora; eficiência energética dos meios de transporte; tipos de percurso casa-trabalho e casa-escola que as pessoas realizam e o meio de deslocação que utilizam; áreas destinadas à fruição das pessoas para fins de lazer e se essas áreas são ou não ambientalmente saudáveis e salubres; políticas de estacionamento.

“Há questões de saúde que também são relevantes, nomeadamente: a população que está exposta a determinado tipo de poluentes, que também é um fator diferenciador de exclusão, de desagregação social. (...) esta questão, da população exposta à poluição, há, por exemplo, a questão dos postes de alta tensão e que, por exemplo, estão associados a populações que muitas vezes têm menores recursos económicos para trocar de habitação, e embora haja um determinado limite que é definido na lei em vigor, há áreas que acabam por ter maior exposição.”

Hélder Silva Lopes

Possibilidades e desafios de adaptação e replicação

Um dos aspetos que todos os especialistas consideram fundamental na abordagem a casos inspiradores é a necessidade imperiosa de considerar as características dos territórios em particular, pelo que exige um exercício de adaptação.

“Eu acho que todas as intervenções devem ser situadas, ou seja, acredito pouco em cópias diretas de boas práticas (...) tem de ser sempre efetuada uma releitura dessa boa prática no lugar onde ela foi feita e essa releitura, essa análise, e até uma transformação para que ela seja aplicada. (...) Eu acho que as ideias, hoje em dia, viajam muito rápido e isso é ótimo. Melhor ainda, é termos essas ideias compiladas, sendo que, quem recebe, tem de pensar criticamente sobre os lugares, sobre as pessoas, sobre os grupos, antes de as aplicar. Portanto, boas práticas sim, mas também boas práticas de adaptação das boas práticas.”

Joana Pestana Lages

“A primeira ideia é a ideia de recusar diagnósticos universais e soluções carimbo. Ou seja, isso não existe. O território importa. (...) Depois as soluções ca-

rimbo também não se ajustam, ou seja, se o diagnóstico não é universal, naturalmente não há nenhuma solução milagrosa carimbo que vá a todas e que nos resolva o problema. Muitas vezes são vendidas panaceias.”

Frederico Moura e Sá

Todavia, Joana Lages salienta também que há muitos problemas que são partilhados por territórios diversos e, por isso, é importante olhar para boas práticas noutros territórios e tentar aproveitá-las na medida do que for adequado, apontando o exemplo abaixo, o qual também é abordado por Heldér Silva Lopes.

“Lembro-me de um exemplo ao nível do urbanismo que pode ilustrar um pouco isto. Há muitos anos (...) fizeram essa ação, que se chamava parking day, creio eu, e depois isso transformou-se nos parklets, portanto, ficaram... esse tipo de intervenção, ou seja, transformar lugares de estacionamento em esplanadas, em lugares de estadia para pessoas foi uma coisa que se propagou pelo mundo todo. E passado alguns anos era muito fácil replicar, e nós até cá em Portugal, tivemos esse exemplo. Portanto, isso é um



sinal de que uma boa ideia pode ser válida porque aparentemente o problema é o mesmo”

Joana Pestana Lages

“Durante a COVID-19, eu estou-me a lembrar, por exemplo, no Porto foram criados vários espaços (...) colocavam uma série de árvores, e até se viam alguns exemplos internacionais nesse sentido, no meio da via, em determinados períodos da semana e que permitia que as pessoas pudessem usufruir daqueles lugares, circular a pé (...) Portanto, eu acho que são exemplos positivos, que podem funcionar também em apenas alguns períodos do dia, ou apenas por exemplo ao fim de semana, mas que não deixa de ser particularmente positivo.”

Hélder Silva Lopes

Ainda a propósito da questão da adaptação, importa considerar questões de inclusão na acessibilidade. Lia Ferreira expõe que, naturalmente, terá de ser empreendida essa adaptação e consideradas as necessidades específicas, bem como características físicas e aspetos culturais mais expressivas num determinado território. No entanto, importará também incorporar a necessária padronização, para que haja pelo menos a **harmonização** mínima necessária para que as alterações que são implementadas para melhor acolher as necessidades de quem tem mobilidade condicionada, garantam respostas mais flexíveis, funcionais e eficazes.

“O que eu acho é que nós temos de encontrar pontos de compromisso e pontos de equilíbrio na relação de forças entre as exigências e condicionamentos, de origens diversas, as necessidades e o que estamos disponíveis a cumprir. É muito importante estabelecer regras que não comprometam a entidade local. Se num sítio o basalto é a matéria-prima local e em outro local é o granito, ou o xisto, nada impede que as cidades mantenham a sua identidade de materiais locais, mas tem de existir um nível de compromisso que transfira a prioridade para o peão. Independentemente da identidade local, dos materiais que são os mais baratos por serem os recursos da zona, tudo pode manter-se, desde que, por exemplo, se respeite o canal de circulação atendendo a determinadas características comuns, regras aplicáveis para a sua efetiva funcionalidade.”

Lia Ferreira

Diogo Guedes Vidal e José Carlos Mota partilham a opinião de que para que as pessoas, os utilizadores, possam alterar os seus hábitos, é necessário que se façam **alterações em termos de infraestruturas** e que se verifique que todos têm acesso às mesmas (mencionando, por exemplo: insuficiência de resposta dos transportes públicos, falta de investimento na ferrovia, preço dos veículos elétricos, entre outras):

“Em termos de estruturas e transportes, de facto, parece que estamos a tentar impor uma solução sem



“Se eu viver numa periferia de uma cidade e se os meus transportes coletivos não responderem àquilo que são as minhas necessidades e se eu não puder andar a pé e de bicicleta, não é por comodismo. É porque não tenho alternativa

perceber o problema que está subjacente, ou seja, sem resolver as questões estruturais (...) quando nós perguntamos, por exemplo, que tipos de comportamentos é que as pessoas ao nível da Europa estão predispostas (...) Há uma série de constrangimentos, sobretudo de infraestruturas, e depois também económicos que são maioritariamente referidos”

Diogo Guedes Vidal

“Se eu viver numa periferia de uma cidade e se os meus transportes coletivos não responderem àquilo que são as minhas necessidades e se eu não puder andar a pé e de bicicleta, não é por comodismo. É porque não tenho alternativa (...) Portanto, a questão do ordenamento do território ou do desordenamento do território é a principal razão para que isto não se mude. Porque não é fácil. Os estilos de vida – não é só o estilo de vida sedentário – é os estilos de vida, é onde as pessoas trabalham e onde as pessoas vivem. A residência e o trabalho são dois pilares cristalizados.”

José Carlos Mota

A este propósito, importa mencionar as diferenças que existem em termos de infraestruturas e serviços disponíveis, entre as zonas de maior e menor densidade populacional, e particularmente entre o litoral e o interior do país.

“Se eu vivo num sítio de baixa densidade, periférico, extensivo, disperso, fragmentado, então com

muito pouca probabilidade eu vou conseguir encontrar trabalho nesse sítio. Portanto, ou seja, a nossa realidade é particularmente delicada a este ponto. O que é que eu estou a assumir? Que as ideias, por exemplo, de car free que acontecem muito na Europa do Norte, em Portugal eu diria que era a receita para a desgraça, porque era um choque social sem precedentes. Porque nós temos de facto uma estrutura social que está profundamente motorizada e onde o carro tem um papel decisivo. Eu diria que contrariar esta realidade de forma radical, era compactuar com ela.”

Frederico Moura e Sá

Ainda a propósito destas mudanças estruturais necessárias, José Carlos Mota aponta como tendo muita influência o fator económico:

“A razão económica, que se prende com dois grupos. Um que é o grupo do lobby, naturalmente (...) tu queres mudar de comportamento, mas estás permanentemente a associar o andar de automóvel com uma coisa de status, uma coisa cool, uma coisa verde. (...) Mas depois há uma outra razão económica, mais profunda, que é a seguinte: 15 a 20% dos impostos indiretos do país vêm do automóvel. Imposto Úni-



co de Circulação, imposto sobre veículos e imposto sobre produtos petrolíferos. Isto corresponde a 15 a 20% dos impostos indiretos, que são metade dos impostos. Portanto, o que significa que cerca de 10% dos impostos gerais vêm da economia do automóvel. E não estou aqui a pôr a economia da indústria do automóvel e dos componentes, que vende muito e que paga muitos impostos – IRC.”

—
José Carlos Mota

Assim, por um lado, uma sociedade assente no uso do automóvel apresenta incentivos financeiros quer para o Estado quer para uma indústria bastante poderosa, os quais são difíceis de contrariar. Por outro lado, a mudança implica investimentos muito significativos.

“É um problema também de meios financeiros. Porque se não tiveres meios adequados para a implementação da política, se tu não tiveres meios adequados... E isto significa gastar... ter um pacote robusto de vários milhões de euros para poderes produzir esta transformação... Se tu afetares um pacote de poucos... e portanto, pouco ambicioso desse ponto de vista, não consegues ter a mudança desejada (...) E o problema destas estratégias, quer uma quer outra [de Mobilidade Ativa Ciclável e de Mobilidade Ativa Pedonal] o Governo... no fundo, cria grupos de trabalho ... Mas não cria meios, não afeta meios, por um lado. E por outro lado, faz depender essa transformação dos municípios. O que significa que isto depois implica vontade política de um outro nível administrativo, que não o nível central”

—
José Carlos Mota.

“Podem não ser fáceis de aplicar em contexto nacional, nomeadamente, porque temos sempre recursos que são mais parcos.”

—
Hélder Silva Lopes

Paralelamente, José Carlos Mota salienta o obstáculo do tratamento sectorial, ou seja, a efetividade da mudança implica a concertação entre várias áreas (transportes, habitação, economia, segurança, educação, ambiente, etc.), o que não se verifica no nosso país.



“Para teres uma alteração combinada, significa que tens de ter vários instrumentos ao mesmo tempo. Instrumentos de mobilidade, instrumentos de planeamento do território, instrumentos de política social, instrumentos de política ambiental, todos combinados. Portanto, para isto ocorrer tens de combinar os vários instrumentos. Portanto, tens de ter políticas concertadas, não podes ter políticas sectoriais. Infelizmente é o que acontece.”

—
José Carlos Mota

Além deste aspeto, o investigador aponta também o problema de se apostar em medidas pontuais, as quais, naturalmente, não resultarão em efeitos estruturais.

Frederico Moura e Sá traz-nos também a questão da escala em que são feitas as políticas.

“A minha geografia diária de atividades não se reporta ao limite do município onde eu acordo. Isso traz uma dificuldade enorme à nossa estrutura, à nossa organização da administração pública, porque os nossos planos são feitos à escala local, são feitos à escala municipal, e, portanto, nós não temos uma cultura intermunicipal, ou seja, a lógica de uma área metropolitana, por exemplo. Faria todo o sentido que a mobilidade e uso do solo fossem competência da junta metropolitana e não dos municípios, porque os cidadãos no espaço metro-



litano não respeitam o limite da geografia dos seus municípios”

Um outro obstáculo apontado à replicação e adaptação de soluções ao contexto português é a ausência ou a superficialidade da participação.

“Outra questão é a questão da identificação. Nós achamos que os bairros sociais precisam de ser educados e precisam de ser não sei quê, e então criamos ali um espaço verde, agora utilizem e tratem-no. Mas se nós não envolvemos as pessoas, se as pessoas não se identificam com aquilo...”

Diogo Guedes Vidal.

“Outra questão complexa é: participação. Nós temos cidadãos que participam, mas quem são estes cidadãos que participam? São pessoas que sempre participaram e que estão habituadas a participar e que são chamadas? Fazem parte da bolsa daqueles que participam sempre e que nem sequer são tentadas outras pessoas porque estes são sempre aqueles que aceitam e que vão? É que depois nós temos essa cultura de participação. O grande desafio é envolver aqueles que historicamente nunca participam, ou que normalmente nunca participam. Porque estes que estão a participar, podem não representar, certamente não representam, as necessidades da população em geral.”

Diogo Guedes Vidal

Também Lia Ferreira salienta o papel da participação, não só em eventuais processos de adaptação de uma determinada solução ao território em particular, mas na própria identificação do que serão efetivamente ou não boas práticas.

“A dificuldade está, em destrinçar o que é que é efetivamente uma boa solução, que podemos importar, ou aquilo que é apenas uma boa ideia, mas que poderá não funcionar como resposta. (...) Eu acho que grande parte dessa destrinça é feita através dos momentos de auscultação da população. E tenho visto muitas empresas, por exemplo, desenvolverem produtos para melhorar as condições de acessibilidade, de autonomia e independência das pessoas cegas, na via pública e que depois quando uma pessoa cega a usa, a testa, diz ‘isto não me serve para nada’. Portanto, acho que é imprescindível ouvirmos as pessoas, ouvirmos quem realmente tem a incapacidade e poderá ser destinatário ou destinatária de determinada solução, porque são sempre a nossa melhor bússola orientadora.”

Lia Ferreira

Um outro problema apontado é a desigualdade do investimento para a implementação de novas soluções:

“Por isso é que eu acho que não pode ser uma visão igual, tem de ser uma visão equitativa, ou seja, nós temos, de facto, de distribuir os recursos, não é por todos da mesma forma, é de acordo com as suas necessidades.”

Diogo Guedes Vidal

Esta questão da desigualdade de investimento dos territórios também é apontada por Hélder Silva Lopes, aquando da sua referência ao exemplo da conceção de viagens de comboio gratuitas para os mais jovens.

“Por exemplo, a questão que eu falava há bocado de a França e da Alemanha estarem a vender bilhetes de comboio conjuntos e promover o intercâmbio cultural. Eu acho que nós continuamos a ter algumas



"(...) a França e da Alemanha estarem a vender bilhetes de comboio conjuntos e promover o intercâmbio cultural. Eu acho que nós continuamos a ter algumas limitações nesse sentido pela posição geoestratégica que temos colocado sobretudo na franja litoral do nosso território."

limitações nesse sentido pela posição geoestratégica que temos colocado sobretudo na franja litoral do nosso território. E que não nos permite, por exemplo, ligar ao território espanhol ou quando permite, acontece apenas por uma ou duas vias, e que é sobretudo a norte e depois a sul. A não ser esses dois exemplos, é muito difícil nós, por exemplo, promovermos um intercâmbio cultural com Espanha, até porque não temos, por exemplo, uma rede de transportes de alta velocidade e também não temos muitas das vezes outro tipo de acesso a Espanha porque promovemos sempre a tendência para a litoralização, e, portanto, aí acarreta logo problemas deste intercâmbio cultural, embora seja importante, e embora pudesse existir mais, minorando muitas das vezes os efeitos da exclusão de um grupo social muito importante, que é dos jovens, que não tem acesso igual àquilo que acontece noutros países da Europa, e por exemplo, França e Alemanha."

Hélder Silva Lopes

"Eu acho que ainda temos muito trabalho pela frente no acesso a qualquer tipo de transporte público por parte dos mais idosos. Claro que isso acarreta custos em termos daquilo que é a frota de veículos utilizados para conseguirmos, por exemplo, ter pessoas cadeirantes, ter pessoas que necessitem de ajuda e que não sejam excluídas da sociedade. Portanto, embora haja um esforço muito grande neste momento, eu acho que ainda continua a permanecer o problema. Nomeadamente, quando saímos dos grandes polos urbanos – de

Lisboa, Porto, Braga, etc. – eu acho que os problemas tendem a ser maiores."

Hélder Silva Lopes

"A questão de incentivar os modos suaves junto da população. Andar a pé, mas também a bicicleta. Incentivar, por exemplo, aquela questão de as pessoas deixarem o carro na periferia e irem a pé para o centro da cidade. E, portanto, isso é fácil de aplicar muitas das vezes em grandes espaços urbanos, acredito que seja mais complicado de aplicar em áreas mais pequenas. Mas, por exemplo, se nós criarmos áreas que sejam destinadas ao peão e às pessoas nessas áreas, eu acho que também já é um aspeto bastante positivo e que pode valorizar aquilo que é a ação."

Hélder Silva Lopes

Importa terminar este capítulo com uma frase de José Carlos Mota, para nos deixar uma nota de esperança na mudança:

"Tudo isto são razões que fazem com que a mudança seja muito, muito difícil. E, portanto, não é fácil inverter a situação (...) Mas é possível a mudança e a mudança está a ocorrer em vários sítios do mundo. E, portanto, quando procuras bons exemplos, é possível encontrar em Portugal e noutros sítios coisas boas."

Considerações teóricas

Ao longo das entrevistas, todos os especialistas nos deixaram algumas reflexões mais teóricas que consideramos essencial incluir nesta publicação. Naturalmente, estas considerações não constituem uma análise teórica sistemática ou extensiva, mas antes dados concretos, enquadramentos teóricos ou contextuais e ponderações que foram surgindo no discurso dos entrevistados por relação com os exemplos de casos inspiradores que iam mencionando.

Hélder Silva Lopes realça que desde 2007 a esta parte, foram desenvolvidos, a nível europeu, vários instrumentos que têm contribuído para minorar os efeitos da exclusão social em termos de mobilidade urbana, apontando os seguintes:

- O Livro Verde – Por uma nova cultura de mobilidade urbana¹⁹, lançado pela Comissão Europeia em 2007, que reconhece a mobilidade urbana como fator que contribui para o crescimento, para o emprego, mas também para a qualidade de vida dos habitantes, a defesa do ambiente e também o combate à exclusão social.

- O Plano de Ação para a Mobilidade Urbana²⁰, de 2009, na sequência do referido Livro Verde, e que resultou num conjunto de ações a ser aplicado entre 2009 e 2012.

- O documento “Um Futuro Sustentável para os Transportes”²¹, também de 2009, que lança algumas ilações, tendências e desafios futuros voltados para questões primordiais no domínio da exclusão social, nomeadamente do envelhecimento, das migrações, dos próprios desafios ambientais. A propósito dos desafios ambientais, Hélder Silva Lopes reflete sobre o debate em torno dos combustíveis fósseis e a própria relação com situações de pobreza:

“Por exemplo, esta questão dos combustíveis fósseis, muitas das vezes, nós esquecemo-nos neste prisma da exclusão social, mas a mim parece-me importan-

19. <https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/DocumentosdeReferencia/RespostaLivroVerde/Documents/LivroVerdeNovaCulturaMobilidade.pdf>

20. <https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/DocumentosEstrategicosPlanos/DocumentsEstrategicosInternacionais/Documents/PlanoAccaoMobilidadeUrbana.pdf>

21. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0279:FIN:PT:PDF>

te (...) o acesso, por exemplo, aos próprios combustíveis por parte da população tende a ser diferencial, por causa do preço unitário do reabastecimento dos veículos automóveis. Mas também por aquilo que é depois colocado em termos de ações a nível internacional, por exemplo, agora a tendência para os carros serem híbridos, ou a utilização de veículos não poluentes, e que são bastante mais caros e a que nem toda a população consegue aceder”

- A nível nacional, a Estratégia Nacional para o Desenvolvimento Sustentável²² é a primeira que procura responder àquilo que são os três vetores de desenvolvimento sustentável, os três pilares da proteção e valorização ambiental, da coesão social, e do próprio crescimento económico.

- O Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território²³, aprovado em 2007, atualizado em 2019, estabelece grandes linhas e opções, por exemplo, de transporte a nível nacional e da própria relação com a Europa e com o mundo e aborda os desafios de coesão territorial e de coesão social no acesso aos recursos.

- O Plano Estratégico dos Transportes, sendo o primário o do horizonte 2011-2015²⁴, que procurava equilibrar a mobilidade e acessibilidade das pessoas de forma mais eficiente e igualitária a bens e recursos.

- E ainda o Plano Nacional de Ação para as Energias Renováveis, que também estabelece o modo como nos conseguimos comprometer com elementos internacionais no acesso às energias renováveis.

Também Joana Lages nos remete para a importância de grandes documentos orientadores, destacando particularmente os Objetivos para o Desenvolvimento Sustentável²⁵ e a Nova Agenda Urbana²⁶.

Frederico Moura e Sá manifesta o seu ceticismo em relação ao desenvolvimento das políticas em Portugal, mas realça também que é sempre necessário algum tempo para que mudanças estruturais sejam efetivamente implementadas.

“Eu acho que há de facto uma distância grande, em Portugal em particular, entre aquilo que é a retórica instalada e a necessária intervenção na prática (...) e se calhar é assim mesmo, as coisas têm o seu tempo. Para já, há aqui uma aceitação de uma retórica, há aqui uma narrativa que se instalou que é a importância da descarbonização (...) Por outro lado, a nossa prática urbanística ainda está muito distante desta retórica. Portanto, há aqui um desfazamento entre a retórica e a realidade (...) Se calhar temos belíssimos exemplos do ponto de vista das intenções, não temos grandes exemplos do ponto de vista da prática”

A propósito da importância da descarbonização, José Carlos Mota apresenta-nos vários dados sobre o uso dos transportes em Portugal.

“Nós, neste momento, estamos num contexto em que o andar de bicicleta, andar a pé ou deixar de andar de carro é absolutamente decisivo. Porque? Porque os dados sobre aquilo que são as emissões de CO₂ associadas à mobilidade correspondem ou fazem parte ou contribuem significativamente para o problema da carbonização e, portanto, para o problema das emissões de gases com efeito de estufa e para o problema das alterações climáticas (...) [considerando] os dados daquilo que são as emissões de CO₂ por setor, os transportes correspondem a 22%. Mas de todos os transportes, o transporte automóvel corresponde a 40% destes 22. Portanto, o que significa que estes dados mostram o peso que o transporte rodoviário motorizado automóvel tem naquilo que é o problema ambiental que estamos a viver (...) O problema da mobilidade de transportes é um problema grave.

22. https://ecoreporter.abaae.pt/docs/apoio/Estrategia_Nacional_para_o_Desenvolvimento_Sustentavel.pdf

23. <https://pnpot.dgterritorio.gov.pt/>

24. <https://files.dre.pt/1s/2011/11/21600/0479604821.pdf>

25. <https://unric.org/pt/objetivos-de-desenvolvimento-sustentavel/>

26. <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Portuguese.pdf>



“(...) estamos num contexto em que o andar de bicicleta, andar a pé ou deixar de andar de carro é absolutamente decisivo. Porquê? Porque os dados sobre aquilo que são as emissões de CO₂ associadas à mobilidade correspondem ou fazem parte ou contribuem significativamente para o problema da carbonização (...)”

Porquê? Porque nós temos vindo a agravar nos últimos anos aquilo que é o crescimento da dependência do uso do automóvel. E neste momento, este crescimento já atinge valores na ordem dos 60 a 70% a nível nacional.”

Em aditamento aos efeitos muito negativos sobre o clima do planeta decorrentes do recurso ao automóvel individual, há também outras consequências importantíssimas a mencionar, como é o caso da sinistralidade rodoviária.

“Hoje o automóvel é responsável por um número significativo de acidentes rodoviários, de atropelamentos. Portugal é também um dos países europeus onde esses valores são mais elevados (...) são valores graves, e sobretudo quando eles ocorrem nas passadeiras. Portanto, é nos lugares aparentemente mais seguros que esta sinistralidade se está a dar.”

—————
José Carlos Mota

Paralelamente, apresentam-se ainda os efeitos sobre a saúde dos cidadãos. Aqui podemos mencionar os efeitos associados à poluição do ar, mas também à perda de oportunidades de mobilidade ativa.

“O sedentarismo associado às deslocações não ativas é responsável... contribui também com a alimentação, para termos uma sociedade e pessoas com problemas de peso... excesso de peso e de obesidade. E também aí somos o terceiro país da Europa onde es-

tes valores, sobretudo nas crianças e nos jovens, são mais elevados.”

—————
José Carlos Mota

Também Frederico Moura e Sá nos apresenta o problema da hipermotorização, apresentando mais alguns dados.

“O uso do solo é a peça chave que explica a nossa desgraça nas últimas décadas do ponto de vista da motorização da sociedade, mas também boas notícias: é a peça chave que pode ajudar-nos a inverter esta realidade. Porque esta realidade portuguesa da hipermotorização é muito recente. Ou seja, em 1991, 20% das nossas deslocações eram feitas de carro. Em 2021, portanto, 30 anos depois (...) nós triplicámos o peso do carro, ou seja, hoje, a repartição modal em Portugal, já nem falo de cidades médias, falo genericamente em Portugal, é superior a 66%. Portanto, reparem que o que nós fizemos nos últimos 30 anos foi triplicar o peso do carro. Qual é a boa notícia? É que se nós em 30 anos triplicámos o peso do carro, pode ser, se a política pública assim o decidir, que em 30 anos a gente inverta o peso do carro (...) eu acho que o carro é decisivo na relação entre cidades, mobilidades e exclusão social ou pobreza”

—————
Frederico Moura e Sá

Destaca também uma outra consequência social deste elevado recurso ao automóvel:

“Qual é o problema então desta hipermonitorização? São vários. O primeiro é a perda de autonomia dos cidadãos não motorizados (...) esta perda de autonomia vem reforçar as desigualdades sociais (...) cidadãos sem poder de compra perderam autonomia, porque quem não tem carro quase não se consegue deslocar num território de baixa densidade, periférico, extensivo. População idosa – e isto é um drama absoluto porque a nossa população estruturalmente está cada vez mais envelhecida. Portanto, ao contrário daquilo que nós achamos, que é no futuro todos vamos andar de carro, isso é mentira. Ou seja, a nossa população que não conduz está a crescer, porque nós estamos cada vez mais velhos. (...) as crianças no século XXI são menos autónomas do que no final do século XX. Eu diria que é um indicador que me preocupa muito (...) esta perda de autonomia dos cidadãos não motorizados é um indicador de profunda desigualdade social.”

Frederico Moura e Sá

Um outro argumento favorável à diminuição do recurso ao automóvel individual, apresentado por José Carlos Mota, é o da promoção da economia local.

“Também é reconhecido que as cidades mais baseadas no modelo de andar a pé e de bicicleta e de transporte coletivo são aquelas em que a economia local, a economia dos pequenos negócios mais floresce. E não as economias ligadas aos grandes grupos económicos.”

Por fim, salienta um fator central no âmbito deste livro, o da exclusão e segregação social. José Carlos Mota aponta:

“Todo este modelo urbano baseado numa infraestrutura rodoviária faz com que o encontro entre as pessoas, a sociabilidade no espaço público, a vida urbana de proximidade não ocorra. E isto significa que os grupos sociais mais vulneráveis, seja pessoas idosas, seja crianças, seja jovens, seja pessoas com mobilidade reduzida, seja pessoas em condição económica mais frágil, são todas aquelas que são perturbadas por um mundo em que as bolhas sociais se cristalizam e não se encontram. E elas não se encontram



porque não há espaço para que elas ocorram. Não há espaço público para que elas ocorram.”

Também Frederico Moura e Sá realça este aspeto:

“A hipermotorização da sociedade também traz um resultado que é o fim da rua enquanto espaço de socialização (...) é no parar que está o reforço da comunidade, e é no reforço da comunidade que eu acho que se resolve grande parte dos problemas de exclusão.”

Diogo Guedes Vidal e Joana Lages também nos apresentam outros conceitos, mas que se prendem com esta mesma ideia de multidimensionalidade dos efei-



tos das decisões tomadas em termos de urbanismo e mobilidade.

“Questão do isolamento social das pessoas, da questão da proximidade a espaços verdes, isto é, da justiça ambiental. Enfim, todas estas questões socioecológicas, que não são só questões ambientais. Na verdade, são muito mais questões sociais do que questões só ecológicas ou só ambientais.”

Diogo Guedes Vidal

“Desde há muitos anos que trabalho um conceito, que é o conceito de justiça espacial. Que é um conceito que vem da geografia, mas que eu acredito que tem

muitas ligações também à maneira como nós construímos o espaço e, portanto, que interpela muito os arquitetos e os urbanistas. E, portanto, esta dimensão de como é que os espaços podem ser criados, desenhados e usados para serem o mais justos possível. Porque é no espaço que se expressam muitas das desigualdades que nós temos presentes.”

Joana Lages

Joana Lages aborda particularmente alguns grupos da sociedade que são mais afetados negativamente por decisões no âmbito do urbanismo e mobilidade. Nomeadamente, as mulheres:

“Até porque a questão da mobilidade das mulheres e dos homens, ela é diferente. Ela foi estudada por um projeto que se chama GenMob²⁷ – Mobilidade de Género – Desigualdade Espaço-Temporal. É um projeto do IGOT [Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa] e que mostra aquilo que nós também já sabemos sobre as deslocações dos homens e das mulheres, que elas são diferentes, ou seja, que os homens fazem mais quilómetros, mas fazem menos viagens, menos deslocações. Ou seja, as mulheres vão ao supermercado, depois dão um salto na lavandaria para ir buscar não sei o quê, depois voltam. E, portanto, que os homens tendem a fazer percursos até mais longos, mas mais relacionados com casa-trabalho, trabalho-casa. (...) o que nós queremos é caminhar para uma cidade onde as tarefas de cuidado sejam igualmente distribuídas para que todos nós tenhamos oportunidade de cuidar e ser cuidados.”

Mas também as pessoas mais velhas:

“[é preciso] trazer as pessoas mais velhas para a rua, trazer as pessoas mais velhas para fora de casa (...) E pensar, não é só a questão do envelhecimento ativo e só. Parece-me pouco. É de um envelhecimento que seja harmonioso e que para isso é preciso que as cidades estejam também desenhadas para acolher aquilo que são pessoas que, por exemplo, têm uma mobilida-

27. <https://genmob.ceg.ulisboa.pt/>

de mais reduzida, que têm mais dificuldades, que precisam de bancos na cidade para que se sentem entre os percursos que vão fazendo. E, portanto, muitas vezes o que nós vemos... assistimos que a cidade é feita, cada vez mais, tendo em conta um modelo de ser humano que é um corpo hábil, uma pessoa hábil que se desloca sem dificuldade e essa não é a nossa realidade (...) vemos aqueles bancos muito bonitos, mas que não têm costas (...) aqueles bancos não são para pessoas mais velhas, porque ninguém vai estar lá sentado muito tempo. E, portanto, eu com isto não estou a dizer que aqueles bancos devam deixar de existir. O que eu acho é que tem de haver uma pluralidade de desenhos que incorpore quem quer ir rápido, quem quer ir lento, quem quer sentar-se só um bocadinho, quem quer sentar-se a tarde toda.”

Joana Lages

E Joana Lages refere-nos ainda a problemática dos estudantes deslocados, salientando as oportunidades de estudo que acabam por ser abandonadas devido a aspetos relacionados com o acesso a transportes, quer em termos de capacidade financeira para suportar os custos associados, quer em termos de serviços de mobilidade que estão disponíveis.

“Mas estas dimensões, por exemplo, da falta de alojamento estudantil, etc., marcam muito aquilo que também são as escolhas e os percursos que se fazem, e sobretudo, as escolhas que se abandonam. E, portanto, nós assistimos muitas vezes, a um grande abandono escolar, que obviamente também é marcado por alguns padrões espaciais onde as probabilidades... a escola ainda é vista não como um elevador social, e depois é difícil sair desse padrão (...) apesar de estarmos melhor, ou seja, termos mais pessoas que acabam a escolaridade obrigatória, ainda há certos sítios muito marcados por um abandono escolar que é muito penalizador para o futuro destes jovens e destas jovens”

Passando para outra dimensão de análise, um dos modelos mais amplamente divulgados atualmente é o conceito da “Cidade dos 15 minutos”, o qual também foi abordado por alguns dos especialistas entrevistados para este livro.

José Carlos Mota apresenta-o como um modelo a ter como referência, mas de forma ponderada, considerando as particularidades dos territórios e analisando algumas das críticas que são apontadas a este conceito.

“Esta ideia da cidade dos 15 minutos é um conceito que gerou alguma controvérsia (...) A justa é que ela muitas vezes é criticada pelo facto de poder estar dirigida para pessoas que estão sobretudo nos bairros centrais. Porquê? Porque quem pode estar a trabalhar a 15 minutos a pé ou de bicicleta são pessoas da classe média, média alta, que têm a possibilidade ou a sorte de viver e de pagar a habitação no centro da cidade (...) este modelo estava a guetizar ainda mais a cidade, portanto, a tornar a cidade qualificada do centro ainda mais qualificada, porque temos de a beneficiar para o andar a pé e de bicicleta, e isso deixava todas as periferias da cidade de fora. (...) A segunda crítica (...) também ainda razoável, feita sobretudo por pessoas dos Estados Unidos e do Norte da Europa, é que isto era uma aculturação. Era um modelo do centro da Europa, um modelo que surgiu em Paris e que, de repente... No contexto norte-americano não fazia sentido porque as cidades são diferentes, e, portanto, havia aqui uma imposição não só de aculturação, mas também, top down (...) Depois havia uma terceira crítica, já pouco razoável, que era dos negacionistas (...) em que dizem que isto é uma prisão das pessoas. Portanto, é uma postura do Estado que impede as pessoas de andarem de carro, que impede as pessoas de se deslocarem para fora dos seus bairros.”

A este respeito, José Carlos Mota apresenta como possível resposta a que é apresentada por Dan Hill²⁸:

“E, portanto, isto gerou vários tipos de respostas. A que me pareceu mais adequada, do Dan Hill, em que ele diz que estes modelos devem sobretudo suscitar um redesenho dum urbanismo da soleira, do urbanismo de à porta de casa, daquilo que é das vivências quotidianas. Eu diria que é um urbanismo mais fácil

28. Dan Hill é um designer, urbanista, educador e líder experiente na intersecção do design, da tecnologia e das cidades. É professor e Diretor da Melbourne School of Design. Mais informações em <https://msd.unimelb.edu.au/about/our-people/academic/dan-hill>



“(...) se tu não mudares estruturalmente a forma como está organizado o trabalho, o comércio e o lazer, tu não consegues mudar a forma como te moves (...)”

de tu intervires, porque é aquele em que tu, através de mobiliário com esta qualidade, tu comesças a proporcionar uma desaceleração da vida urbana, uma desaceleração da mobilidade, uma criação de espaços de encontro. E, portanto, muito mais do que esta ideia de revolucionar a fundo a organização da cidade, tu comesças por uma postura mais de cercar tecidos que estão mais fáceis de trabalhar. Tu podes, de alguma forma, mudar e transformar estruturalmente a cidade. Portanto, se todos os bairros, se todas as funções começarem por tratar aquilo que é o seu espaço de imediato... isso vai traduzir-se em mudanças eventualmente mais estruturais do que mudanças eventualmente mais profundas.”

Mas salienta que deve ser complementada por intervenções mais de nível macro:

“Eu acho que estas duas visões têm de se equilibrar. Porque é necessária uma visão mais taticista, como esta, mas é necessário também uma mudança mais estrutural. Por que se tu não mudares estruturalmente a forma como está organizado o trabalho, o comércio e o lazer, tu não consegues mudar a forma como te moves”.

—
José Carlos Mota

Também a respeito do modelo de “Cidade dos 15 minutos”, Lia Ferreira indica-nos que em território nacional já houve algumas alterações que simbolizam um encaminhamento neste sentido.

“Embora o conceito de Cidade de 15 minutos não possa ser entendido de uma forma literal, porque nós nunca vamos conseguir ter tudo a 15 minutos, principalmente em cidades já muito consolidadas. Obviamente, tem de haver sempre uma distribuição estratégica, mas é muito interessante explorar a base deste conceito, pelo menos no que à distribuição geográfica diz respeito, para que mais pessoas tenham acesso a determinados equipamentos. Ou seja, para que mais pessoas tenham acesso a serviços de multibanco, a serviços de repartição de finanças, a serviços de saúde, equipamentos escolares, é importante planear uma distribuição estratégica em que se reverta mais homogeneidade, não tão concentrada como foi prática corrente durante muitos anos. E acho que isso está a começar a acontecer de uma forma natural, em todo o território. Acredito que esta mudança resulta, em grande parte, do processo que nos foi imposto por aquilo que foi a reorganização administrativa das freguesias.”

Recomendações

Pretendemos, nesta secção, apresentar as recomendações deixadas pelos especialistas entrevistados para a promoção e desenvolvimento de práticas que contribuam para estratégias de mobilidade e urbanismo mais positivas e inclusivas para todas as pessoas.

A **participação/envolvimento da comunidade/planeamento participado** é uma recomendação abordada por todos os especialistas que contribuíram para este livro.

Diogo Guedes Vidal começa por nos falar do conceito de “sociocracia 3.0.”:

“É envolver as comunidades nas tomadas de decisões e, para chegar a um consenso (...) baseia-se na questão da sociocracia do Auguste Comte, vai buscar um bocadinho à sociologia (...) juntam a comunidade que é afetada por aquele fenómeno ou por aquele problema, portanto, que lhes diz respeito, e tentam encontrar uma solução conjunta (...) apresentam várias medidas, discutem os prós e os contras (...) são flexíveis a que, num determinado momento, essa decisão nunca é final. Ou seja, ela é adotada

naquele momento como a decisão mais adequada. Mas ela será sempre flexível a que... alguém se lembre que possa haver uma nova solução que seja mais adequada, que esta possa também ser incorporada. Acho que esse conceito de sociocracia, para pensar estas questões da mobilidade e do urbanismo pode ser muito interessante”

E dá-nos o exemplo da metodologia utilizada no projeto Phoenix²⁹, um projeto de nível europeu no qual está envolvido, salientando a importância da participação das pessoas pertencentes a grupos mais vulneráveis e de especialistas de diferentes áreas, assim, com diferentes saberes e níveis de conhecimento do território em que se pretende intervir. Acrescenta ainda que esse envolvimento deve decorrer ao longo de todo o processo de implementação de uma nova solução (idealização, planeamento, implementação, avaliação).

“O projeto propõe a criação e testagem de uma coisa que se chama TCCDs (...) São Comissões Territoriais

²⁹. <https://phoenix-horizon.eu/>



para o Co-Design³⁰. Essas comissões territoriais são representantes da sociedade daquele território, mas atenção que não é a nível nacional, porque isso dificilmente funciona. Nós somos muito heterogêneos, é mais a nível local. São representantes... do setor político, do setor económico, os diversos stakeholders, mas também as populações. E nessas comissões territoriais um dos critérios é a integração das comunidades mais vulneráveis (...) historicamente foram marginalizadas do processo de participação (...) o que nós queremos com as comissões territoriais é exatamente trazer a diversidade de perspetivas e a pluralidade. (...) A sociedade é feita de contradições, de heterogeneidades (...) E através dessa comissão territorial, que vai representar – de forma limitada – as pessoas, é que, em conjunto, eles vão desenhar soluções – juntamente com os investigadores, por isso é que é de ciência cidadã – soluções para os seus territórios.”

Diogo Guedes Vidal

“Envolver por um lado as comunidades e grupos mais marginalizados e, por outro, garantir aquilo que são

as necessidades desses grupos, nomeadamente, auscultar as suas preocupações e responder às mesmas.”, aspeto também abordado por Helder Silva Lopes.

A propósito da importância do planeamento participativo, por oposição à implementação de soluções pontuais, impositivas, sem planeamento concertado e participado pelos habitantes locais e utilizadores dos espaços e serviços, Lia Ferreira destaca os efeitos positivos dessa participação em termos de coesão social e territorial, designadamente na inclusão social e acolhimento e incorporação das próprias soluções encontradas.

“A minha grande e principal recomendação é o planeamento. O planeamento, que eu considero ser um instrumento muito poderoso, a todos os níveis, nomeadamente no que diz respeito à mitigação de situações de pobreza e de exclusão social. O planeamento, com abordagem de bottom-up e top-down, permite-nos chegar a um grau de compromisso muito mais próximo da efetivação de direitos, na medida

30. <https://phoenix-horizon.eu/pilots/>

em que nos ajuda a responder melhor às necessidades reais. Esta forma de pensar as políticas públicas, a gestão e o planeamento, ajuda cumulativamente, no caso da pobreza e da exclusão social, a estimular o envolvimento e consequentemente propicia o sentimento de pertença e de identificação com a comunidade e local. As pessoas que se sentem excluídas vão acabar por se sentir mais envolvidas, vão se sentir mais acolhidas, e elas próprias começam, também, a concretizar, e a sonhar para o sítio onde estão. Estas pessoas começam a querer cuidar daquilo que elas próprias ajudaram a construir. Portanto, o planeamento participativo é uma chave transformadora de territórios e sociedade. (...) O planeamento participado é fundamental, e os estudos científicos comprovam isso mesmo, dizem-nos que realmente o próprio ambiente influencia as dinâmicas sociais de uma forma muito profunda, portanto, não é possível dissociar o momento de auscultação do desenho da solução.”

Além do envolvimento das pessoas pertencentes a grupos mais vulneráveis num planeamento participativo, Hélder Silva Lopes aponta ainda outras recomendações que se prendem com esta: nomeadamente, a existência de **informação** esclarecedora para todos (não só em termos de transporte, mas também de lugares de lazer onde as pessoas podem permanecer para se protegerem do frio ou do calor e respetivos horários de funcionamento e opções de transporte para conseguir chegar, e adaptados para a população com limitação auditiva ou visual); a **formação** que deve ser disponibilizada para alguns profissionais (por exemplo, formação para técnicos camarários ou de outras entidades sobre as boas práticas que existem a nível internacional); e a necessidade de implementação de mecanismos de **monitorização e avaliação** das medidas em curso (mecanismos estes nos quais devem ser envolvidas as comunidades locais, os utilizadores, e que devem considerar características de adaptação aos territórios específicos).

No que diz respeito à garantia de um processo participativo, Joana Pestana Lages salienta a importância





da auto-organização para o conhecimento. Que os habitantes locais, na fase de construção do conhecimento, não só respondam, mas também coloquem questões e desafios. E absoluta necessidade de olhar para as potencialidades do território, ou seja, não focar apenas no que carece de ser alterado, mas também no que já existe de positivo naquele território e que pode e deve ser aproveitado e potenciado.

“Como arquiteta, e isto talvez seja a grande aprendizagem que fiz na última década, é que me interessa muito mais trabalhar estes lugares a partir do que eles são, do que a partir do que eles não são (...) portanto, não são só lugares de carência, são lugares onde existem outras coisas. E é mais fácil nós estarmos a construir a partir do que já lá existe.”

Mas realça que, para que esta participação seja efetiva e eficaz será necessário que as metodologias utilizadas atuem no sentido de corrigir assimetrias de poder e também que se empreendam alterações da linguagem utilizada, no sentido de uma mais fácil compreensão por parte de diferentes tipos de público.

“O urbanismo é muito complexo. É complexo nas regras, nos regulamentos, nas leis. É complexo porque envolve múltiplas escalas. Portanto, nós falamos de uma realidade que às vezes é muito difícil de compreender, e as pessoas tendem a não participar num assunto que não dominam. E portanto, é também muito urgente criar mecanismos que levem as pessoas a compreender aquilo que são as ações, os planos e os projetos que as vão afetar, porque vivem naquele lugar, por exemplo. E é bastante importante que haja uma tradução dessa linguagem que muitas vezes é muito técnica, e que o urbanismo possa ser mais inclusivo, primeiramente, a partir da sua linguagem e a partir daquilo que é a maneira como se apresenta aos não especialistas.”

Joana Pestana Lages

A arquiteta e investigadora apela ainda a uma maior proatividade no ativismo que se tem manifestado em Portugal, no âmbito do urbanismo e mobilidade.

“Eu diria que os grandes movimentos cívicos tendem a ser movimentos de reação. Ou seja, nós reagimos. Por exemplo, a partir de Lisboa, reagimos ao que nós queremos que o Martim Moniz não seja. Nós queremos que não seja aquilo. O Caracol da Penha, o projeto do Orçamento Participativo de Lisboa mais votado de sempre foi uma reação. Nós queremos que isto seja um parque e não um estacionamento. E, portanto, o que era interessante é passarmos de uma mobilização de reação, a uma mobilização de ação, onde realmente, quer a nível das instituições e do poder público, quer a nível dos cidadãos que têm interesse pelo território onde vivem e que querem participar ativamente sobre essas decisões, que trabalhassem em conjunto. Assim, eu acho que se ganhava tempo, que se economizavam recursos, e que se podiam criar projetos com um maior envolvimento e, portanto, que, em última análise, servem melhor as populações a que se destinam.”

Joana Pestana Lages

Associado a estas questões da participação, da pluralidade de conhecimentos, do aproveitamento dos conhecimentos das comunidades locais sobre os próprios territórios, está a questão da necessidade de **adaptação aos territórios**. Isto é, ainda que possam e devam ser analisadas as práticas que estão a ser desenvolvidas e implementadas com sucesso em outras localizações, importará a adaptação de uma determinada solução ao contexto em que se pretende implementá-la. Esta recomendação também se afigura transversal às perspetivas dos diferentes especialistas que contribuíram para esta publicação.

Para ilustrar esta ideia, apresentamos aqui um exemplo dado por Diogo Guedes Vidal, que nos fala do Observatório de Territórios Saudáveis e Sustentáveis da Bocaina³¹, no Brasil - uma zona de terras indígenas, de caiçaras e quilombolas, perto do Rio de Janeiro.

“Para conseguir que as populações aderissem aos comportamentos e às ações, eles adaptaram a Agenda, e reformularam-na de forma participativa. Portanto, primeiro, o coordenador percebeu que ter a Agenda 2030 na mão era uma ferramenta política

que podia ser utilizada. Mas depois ele percebeu que junto das comunidades ela precisava de ser adaptada. Para se adaptar às dinâmicas. Ou seja, nós não podemos impor uma série de coisas ocidentais e que são comuns no nosso dia a dia a um povo indígena que está habituado a reger-se pelos ciclos da natureza (...) Eu acho que a adaptação aos contextos, eu diria que é a única forma de conseguirmos ter sucesso neste tipo de políticas.”

O sociólogo destaca ainda que esta adaptação aos contextos não pode desconsiderar aspetos socioculturais, especificidades e, muito importante, problemas de desigualdades estruturais nos territórios.

“Considerar também as desigualdades estruturais que estão inscritas na sociedade (...) ou seja, quando pensar estas soluções urbanas e de mobilidade, se calhar também pensar como é que elas podem ajudar a responder a estas desigualdades estruturais, e não passar por cima delas. Portanto, considerá-las, reconhecê-las, não as ocultar. Porque muitas vezes (...) estas narrativas... de transição ecológica, da Europa Verde, de Agenda, servem às vezes para ocultar estas desigualdades estruturais. Parece que temos a solução e tudo o resto está ultrapassado e já não existe. É como dizer que já não existe fome, já não existe pobreza.”

Diogo Guedes Vidal

José Carlos Mota aponta como sua primeira recomendação, **experimentar a mudança**, recordando algumas pequenas intervenções que foram empreendidas durante a pandemia COVID-19, como por exemplo, a criação de novas ciclovias apenas pintadas no chão.

“Experimentar a mudança é crítico por várias razões. Porquê? Primeiro, podes fazê-lo rápido, de uma forma barata, podes avaliar, podes corrigir, e depois podes ampliar, de uma forma estruturada, a larga escala.”

31. <http://www.ctss.org.br/>

Acrescentou que, para que sejam possíveis mudanças duradouras e que sejam efetivamente utilizadas e acolhidas pela população local, será necessário começar pela atração e envolvimento de alguns “aliados” centrais, destacando as comunidades educativas e os comerciantes locais.

“Na cidade temos de encontrar quem são os nossos aliados e quais são aqueles que têm vantagens nesta transformação (...) Uma delas é esta: são as escolas e as comunidades educativas. Porquê? Porque, por um lado, elas beneficiam porque têm mais segurança, melhor ambiente, mais espaço para brincar... E, portanto, temos aqui um aliado possível, que é os espaços nos entornos das escolas, nas chegadas às escolas. E por outro lado, a comunidade educativa. Portanto, escolas e pais e avós, é um grupo que eu diria que é um grupo prioritário. Outro grupo prioritário são estes: são os comerciantes de rua – os da restauração, os dos cafés, os da vida urbana. Porquê? Porque estes conseguiram nalguns casos ganhar espaços de esplanada. Espaços de esplanada ganhos ao automóvel, exatamente para quê? Para a fruição ligada ao consumo. Mas que, não sendo a ideal, nós não devemos mudar pelo consumo, mas se o consumo ajudar a mudar a ocupação do espaço público, para termos menos estacionamento e menos carros a circular, portanto, menos emissão de CO₂”

José Carlos Mota

Também Frederico Moura e Sá nos fala da importância da atração de certos públicos-alvo, destacando os estudantes universitários como potenciais utilizadores da bicicleta em grande escala, mas realça que para tal, será necessário investimento planeado em estruturas que facilitem essa utilização como ciclovias que passem pelas universidades e habituais locais de residência dos universitários, estacionamento para bicicletas junto às estações de metro, entre outras estratégias.

Mas José Carlos Mota ainda acrescenta outras duas grandes áreas que considera que não podem estar separadas do planeamento de urbanismo e mobilidade. O trabalho e a habitação. No âmbito do trabalho,

considera essencial que este passe a ser equacionado noutros formatos, nomeadamente o teletrabalho e os regimes híbridos. Quanto à habitação, considera primordial a repovoação dos centros das cidades, através de políticas de recolocação no mercado de edifícios devolutos e de um mercado mais regulado.

O urbanista Frederico Moura e Sá recomenda como essencial a combinação de estratégias de atração com estratégias de dissuasão, mas realça que é necessário tempo para que as alterações implementadas se consubstanciem em mudanças significativas nos hábitos de mobilidade das populações.

“Vamos assumir desde logo que vai ser em 30 anos que a gente pode ter resultados e que tem de combinar duas coisas. Tem de combinar estratégias de atração – ou seja, melhorar redes pedonais, melhorar redes de transporte público, melhorar redes de bicicleta, ou seja, criar condições para atrair pessoas para outros modos de transporte que não o carro. E, em simultâneo, combinar com estas estratégias de atração, estratégias de dissuasão. O que é que é estratégias de dissuasão? Essencialmente, aqui entre nós, é a gestão e a tarifação do estacionamento.”

Quanto a esta questão da gestão do estacionamento, apresenta duas hipóteses possíveis. Uma delas seria a tarifação, no entanto, é necessário assumir que esta medida pode ser socialmente segregadora. Outra solução seria a restrição de tempo que um carro pode estar em determinado local, dando o exemplo da cidade de Pontevedra.

“Para entrar no centro de Pontevedra de carro ou para estacionar no centro de Pontevedra de carro, eu não pago nada, eu só posso é lá estar durante 10 minutos. Senão depois vem uma multa. Não é uma tarifa, é uma multa. Ou seja, repara que nessa medida é uma restrição que eu acho socialmente mais interessante. Porque não é uma restrição imposta pelo preço, que faz com que só quem tem poder de compra é que pode ocupar aquele lugar. É uma restrição imposta pelo tempo. Ou seja, todos temos acesso de carro àquela área da cidade, o que a política pública está a dizer é que o carro não pode estar aqui mais

de x tempo, porque senão, a rua não dá para tantas funções. Não dá para ter crianças a brincar, não dá para ter pessoas a circular, não dá para ter pessoas sentadas a conversar, portanto, o carro tem o seu tempo limitado neste espaço. Parece-me uma restrição mais justa, socialmente mais justa.”

Frederico Moura e Sá

Paralelamente, o mesmo afirma que, nos casos em que a opção adotada seja a tarifação do estacionamento, as receitas que resultem desta medida sejam direcionadas para o investimento na melhoria das estratégias de atração, e, primordialmente, as mais deficitárias. Ou seja, as receitas do estacionamento seriam reinvestidas na melhoria da rede pedonal e da rede de transportes públicos, por exemplo.

Frederico Moura e Sá aponta, além desta combinação de estratégias e do envolvimento da comunidade já mencionado acima, ainda outras três recomendações que considera essenciais para que tenhamos uma mobilidade mais eficaz do ponto de vista ambiental e do ponto de vista energético e mais justa do ponto de vista social. A primeira é que **o planeamento da mobilidade e do uso do solo sejam assumidos como uma tarefa única**. A segunda será a definição clara de políticas urbanísticas, o que incluirá também políticas fiscais e tributárias, que sejam indutoras de uma mistura de usos e contrariando a monofuncionalidade dos territórios. A terceira recomendação prende-se com **a identificação e qualificação de centralidades** que já existem, com propostas de qualificação do espaço público, reforçando a sua dimensão pedonal.

Uma das recomendações que nos deixou também Hélder Silva Lopes é a absoluta necessidade de in-

tegração modal, a conexão entre diferentes meios de transporte, de modo a permitir às pessoas usar os carros, as bicicletas e os transportes públicos de forma fácil e ágil. A par desta, **a garantia de acessibilidade universal**, quer em termos de custos (ou seja, assegurar que a condição financeira não seja uma barreira no acesso à mobilidade), quer em termos de **acessibilidade para pessoas com mobilidade condicionada**.

“Garantir que as infraestruturas e equipamentos existentes de transporte, sejam autocarros, sejam o metro, sejam as próprias ruas, os cruzamentos, sejam projetados e mantidos para acessibilidade a todos, e que incluam não só os idosos que muitas das vezes têm determinados ritmos e tempos, seja para as pessoas com deficiência que necessitam de determinado tipo de rampas ou, por exemplo, pais com carrinhos de bebé que também podem em determinadas cidades ser excluídos deste paradigma da acessibilidade (...) o acesso a transporte público de qualidade, com veículos adaptados para todos, com informações claras, com sistemas de pagamento que sejam inclusivos – que visem não só aqueles que usam, por exemplo, hoje em dia, os smartphones para pagarem imediatamente com uso rápido e intuitivo, mas por exemplo, que permitam também às pessoas mais idosas o acesso através da carteira e pagar diretamente ao motorista.”

Hélder Silva Lopes

A este propósito, deixa ainda a recomendação que **o desenvolvimento e planeamento urbano sejam mais inclusivos**, com a localização estratégica de escolas, hospitais, mercados, outras instalações que sejam importantes, próximas às próprias áreas residenciais.

O investigador da Universidade do Minho recomenda também a criação de **campanhas de sensibilização e consciencialização**.

“Sobre a importância da inclusão social e da inclusão na mobilidade urbana, e isto é fundamental, nomeadamente criando aqui um sentimento de empatia e de respeito pelos diferentes usuários que estão a utilizar as vias públicas e que estão a utilizar o espaço urbano”

Hélder Silva Lopes

A principal recomendação apontada por Lia Ferreira já foi acima mencionada. É o planeamento participativo. Mas a arquiteta especialista em acessibilidade universal para pessoas com mobilidade condicionada apresenta-nos algumas recomendações mais específicas nesta área.

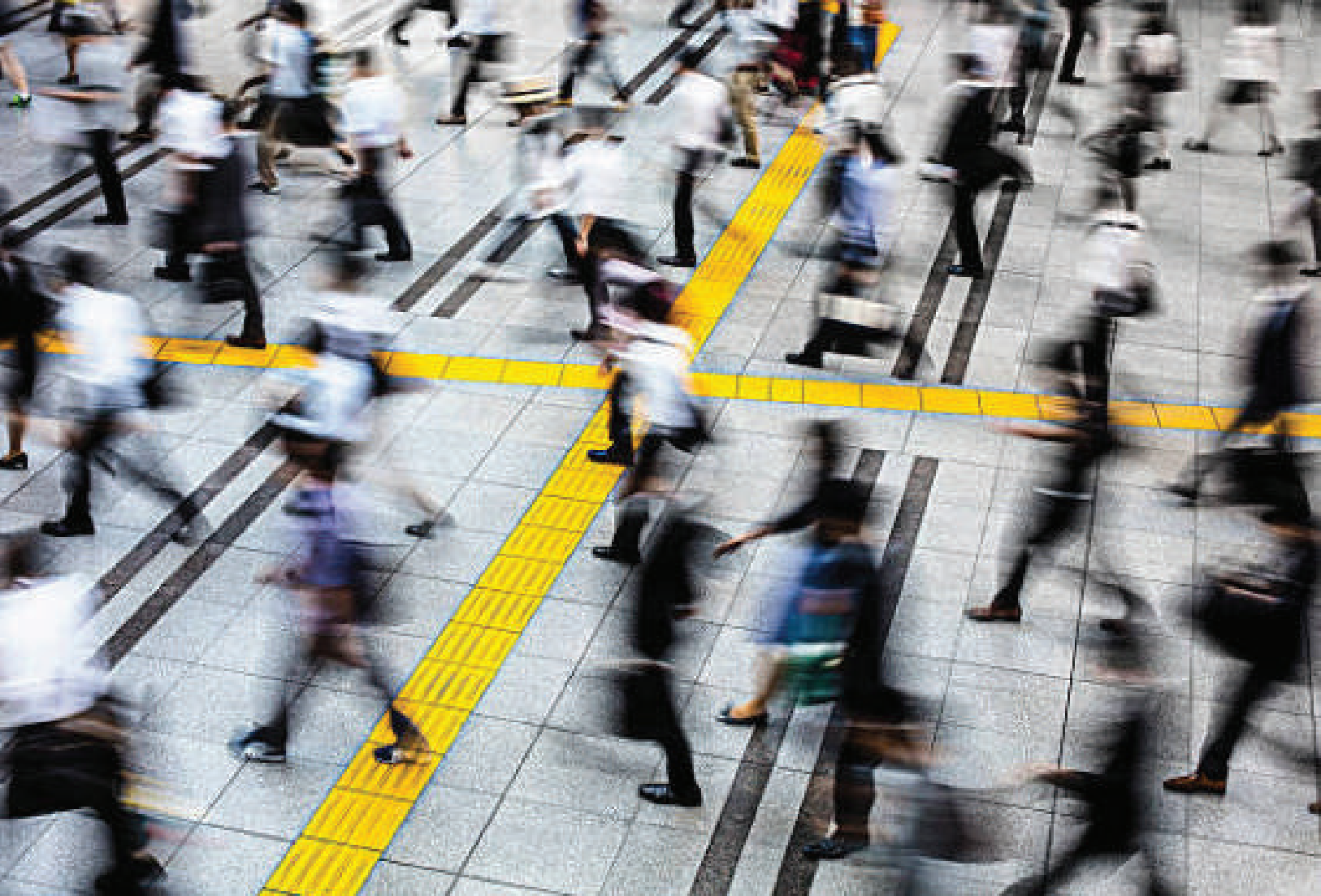
Começa por afirmar que é defensora de um total **nivelamento do chão da cidade**, mas realça que essa medida deve ser acompanhada de outras preocupações, nomeadamente, por exemplo a separação de canais de circulação através de texturas de revestimento de pavimentos, ou de pequenas áreas ajardinadas entre as zonas de circulação pedonal e de circulação motorizada, para que pessoas com limitações visuais possam ter referências.

Outras soluções que promovem a mobilidade das pessoas que têm algum tipo de condicionamento a este nível são: pavimento tátil; pavimento de cores contrastantes; passeios mais largos; mobiliário urbano fora dos canais de circulação; distribuição de bancos de descanso pela cidade, com apoios de costas e de braços; redução da largura das vias de circulação motorizada, para promover a circulação

pedonal e a redução da velocidade dos transportes; a distribuição de pontos informativos, com mapas táteis e/ou soluções de som. Ainda em relação a esta variedade de soluções que procuram dar resposta a todos os públicos, ultrapassando diferentes tipos de limitações, Lia Ferreira salienta a importância da **harmonização de soluções**, entre diferentes territórios, aspeto em relação ao qual considera que há ainda um longo caminho a percorrer em Portugal, mas que será ultrapassado através da compreensão das razões que estão subjacentes à criação de determinada regra e à escolha de determinadas cores ou materiais.

“A harmonização de soluções é muito importante. Uma das minhas preocupações é que a cidade A e a cidade B têm um determinado material e uma determinada cor, a cidade C e a cidade D têm outros materiais, outros pavimentos e código de cores. Portanto, acho que existem questões e princípios universais e que a roda não tem de ser inventada, temos é que concertar soluções para que elas sejam mais eficientes e se funcionam num lado também vão funcionar no outro. (...) Por exemplo, um cão guia sabe que as listas pretas e brancas, chamadas zebra, são uma passadeira, e dessa forma, consegue confortavelmente levar o seu tutor até à zona de passagem de peões e ajudá-lo na travessia. Quando decidimos inventar e começamos a ser muito criativos, a jogar excessivamente com cores e formas, só porque nos parece que uma passadeira fica bem com formas orgânicas ou geométricas, cor-de-rosa ou às cores, mas não sabemos os motivos para que haja uma determinada regra, estamos a criar problemas sem que exista essa consciência ou intenção.”

Lia Ferreira



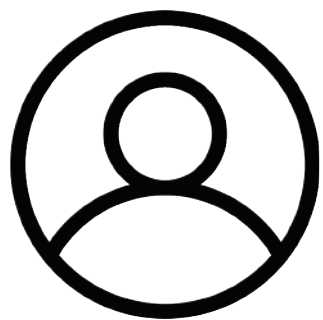
Os Entrevistados

Este livro é construído com os contributos de investigadores nas áreas de urbanismo e mobilidade provenientes de diversas formações base, nomeadamente, sociologia, arquitetura, urbanismo, geografia ou engenharia civil, e ligados a diferentes entidades de ensino superior e investigação.



Diogo Guedes Vidal

Diogo Guedes Vidal tem licenciatura e mestrado em Sociologia, pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto, e desde o seu mestrado que trabalha as matérias ambientais. Fez o seu doutoramento em Ecologia e Saúde Ambiental, na Universidade Fernando Pessoa, desenvolvendo uma investigação que procurou perceber de que forma é que os espaços verdes urbanos, tendo como exemplo a cidade do Porto, estavam a responder aos desafios socioambientais contemporâneos. Integra a rede Compor Mundos - Humanidades, Bem-Estar e Saúde³² e atualmente integra o Centro de Ecologia Funcional da Universidade de Coimbra³³, mais especificamente a linha de investigação Sociedades e Sustentabilidade Ambiental. Desenvolve investigação maioritariamente no campo das relações sociedade e natureza, das grandes questões socioecológicas. Participa, atualmente, no projeto Phoenix³⁴, no qual exploram as relações entre sociedade e natureza, questões socioecológicas, justiça ambiental, conflitos socioambientais, questões do urbanismo e da mobilidade, a adoção de cidades resilientes, saudáveis, sustentáveis.



Frederico Moura e Sá

Frederico Moura e Sá é licenciado em Engenharia Civil pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP), com especialização em Planeamento Regional e Urbano. É Mestre em Planeamento Regional e Urbano pela Universidade de Aveiro, com uma dissertação sobre Espaços Públicos à Escala Local, e Doutor em Arquitetura e Urbanismo, pela Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

Iniciou a sua carreira profissional como colaborador do Núcleo de Planeamento Urbano da FEUP e como investigador do Centro de Investigação em Território, Transportes e Ambiente (CITTA)³⁵. Esteve envolvido em vários projetos, incluindo: o estudo para a reabilitação da baixa do Porto; a elaboração de planos de ordenamento do território e de vários planos de mobilidade sustentável; o desenvolvimento de um plano estratégico para o sistema de metro ligeiro do Porto, bem como a avaliação do seu impacto global; entre outros. É Professor Convidado na Universidade de Aveiro e membro do GOVCOPP (Centro de Estudos em Governação, Competitividade e Políticas Públicas)³⁶ onde está envolvido em vários projetos relacionados com a mobilidade e o ordenamento do território. Colabora também nos cursos de Arquitetura na Universidade do Minho e na Universidade do Porto e, paralelamente, trabalha como urbanista. Do seu percurso, destaca um projeto em que esteve envolvido, sobre custos e benefícios da ocupação dispersa, que deu origem a uma publicação da Direção Geral do Território, e atualmente, está envolvido no desenvolvimento do Plano de Urbanização para a Cidade de Évora³⁷.

32. <https://compormundos.fundacaofernandopessoa.pt/>

33. <https://cfe.uc.pt/>

34. <https://ces.uc.pt/pt/investigacao/projetos-de-investigacao/projetos-financiados/phoenix>

35. <https://citta.fe.up.pt/>

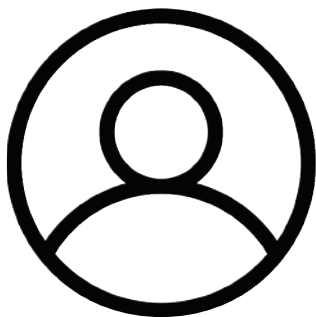
36. <https://www.ua.pt/pt/govcopp>

37. <https://www.cm-evora.pt/plano-de-urbanizacao-em-revisao/>



Hélder Silva Lopes

Hélder Silva Lopes é licenciado em Geografia e Planeamento pela Universidade do Minho, Mestre em Geografia, com especialização em Planeamento e Gestão do Território, pela mesma Universidade, e com Doutoramento em Geografia, pela Universidade do Minho e pela Universidade de Barcelona. Atualmente, é professor no Departamento de Geografia da Universidade do Minho, leciona em diversas áreas da geografia e da arquitetura, nomeadamente em unidades curriculares relacionadas com urbanismo, paisagem, alterações climáticas, bio e geostatística e impactos ambientais nas áreas urbanas. Pertence ao centro de investigação Lab2PT (Laboratório de Paisagens, Património e Território)³⁸, integrando o grupo LandS, voltado para as paisagens e sociedades. Integra a rede Compor Mundos – Humanidades, Bem-Estar e Saúde³⁹, também a Rede Ibero-Americana de Investigação de Experiências de Lazer, Saberes Transversais e de Bem Estar, que agrega 20 universidades a nível internacional, nomeadamente na América Latina, bem como a Rede Campus Sustentável⁴⁰, em Portugal, que trabalha com as questões da sustentabilidade nos campi universitários. Os seus principais interesses de investigação relacionam-se com questões das perceções ambientais, da forma como o território influencia as desigualdades de acesso a serviços, das alterações climáticas, do turismo urbano, da gestão ambiental, da ciência cidadã, do desenvolvimento regional e local. Destacam-se do seu percurso, e relacionados com as temáticas em apreço neste livro, dois projetos: a construção de um mapa digital interativo para o município da Póvoa de Varzim, para identificar as fragilidades dos agentes institucionais e locais para responder aos problemas que existiam naquele território em termos de exclusão social; e um outro projeto sobre a acessibilidade aos cuidados de saúde em determinados territórios do país.



Joana Pestana Lages

Joana Pestana Lages, arquiteta de formação e com doutoramento em urbanismo, é co-fundadora da Associação Mulheres na Arquitetura⁴¹ e atualmente é investigadora do DINÂMIA CET⁴², do ISCTE. Dedicar-se, desde 2009, a trabalhar as questões da precariedade habitacional, muito dirigida a grupos que têm grande dificuldade no acesso a uma habitação condigna e que normalmente são grupos bastante vulneráveis, como sejam população migrante, mulheres que encabeçam famílias monoparentais, pessoas que vivem com baixa escolaridade e com empregos precários. A sua investigação também tem foco na forma como é pensada a pobreza e como são criadas políticas públicas. Parte da sua investigação dedica-se a pensar o que designa de políticas de diferença – “aquilo que tem de ser igual para que nós todos sejamos iguais, e aquilo que tem de ser diferente, para que nós respeitemos a diferença dos diferentes”. Tem-se focado na

38. <https://lab2pt.net/>

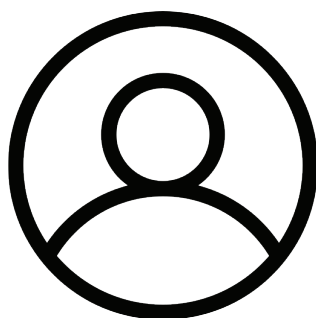
39. <https://compormundos.fundacaofernandopessoa.pt/>

40. <http://www.redecampussustentavel.pt/>

41. <https://about.me/mulheresnaarquitectura>

42. <https://www.dinamiacet.iscte-iul.pt/>

habitação e na dimensão de como a habitação se relaciona com as outras dimensões da vida. Um dos projetos em que está envolvida atualmente é a elaboração do Plano Estratégico para o Envelhecimento do Município de Cascais⁴³. Dos projetos em que tem estado envolvida, destaca-se o projeto “Como ficar em Casa”⁴⁴, desenvolvido durante a pandemia de COVID-19 e do qual era coordenadora, o qual pretendeu fazer um retrato das condições de mulheres que viviam em situação de vulnerabilidade habitacional e para quem era muito difícil ficar em casa. Coordena também atualmente o projeto Care for Housing (Cuidar da Habitação), onde a dimensão do cuidado é aqui vista de uma forma abrangente, que tem na sua base a co-produção, em conjunto com os habitantes e instituições dos bairros em apreço, de conhecimento sobre os próprios lugares.



José Carlos Mota

José Carlos Mota é Professor Auxiliar no Departamento de Ciências Sociais, Políticas e Territoriais da Universidade de Aveiro e investigador do GOVCOPP⁴⁵. É o diretor do Mestrado em Planeamento Urbano e Regional. Foi um dos coordenadores do projeto europeu Erasmus + Community Participation In Planning⁴⁶. Fez parte da equipa que coordenou e dinamizou o movimento cívico Amigosdavenida⁴⁷ (2008-2013), o projeto Vivobairro (2016) e o evento colaborativo Aveiro Soup⁴⁸ (2017). Desempenhou o papel de coordenador da Plataforma Tecnológica da Bicicleta da Universidade de Aveiro entre 2014-2018, onde dinamizou iniciativas de promoção do uso da bicicleta pelas comunidades académicas (UBike 2016-2018, POSEUR) e pelos cidadãos e organizações (Compromisso Pela Bicicleta, 2016). Foi coordenador técnico na Universidade de Aveiro do projeto UBike (2017-2019) financiado pelo POSEUR e do projeto Starter Cycling Cities financiado pela Fundação para a Ciência e Tecnologia (2018-2021). Está envolvido em projetos de planeamento colaborativo e promoção da mobilidade sustentável.

43. <https://www.cascais.pt/noticia/envelhecer-em-cascais>

44. <https://comoficaremcasa.pt/>

45. <https://www.ua.pt/pt/govcopp>

46. https://www.researchgate.net/publication/319272778_Community_Participation_in_Planning_ERASMUS_PROJECT_Learning_report

47. <https://amigosdavenida.blogs.sapo.pt/>

48. <https://aveirosoup.wordpress.com/>



Lia Ferreira

Lia Ferreira é licenciada em arquitetura pela Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Sendo paraplégica, desde os 4 anos na sequência de um acidente rodoviário, cedo sentiu na primeira pessoa os desafios para quem tem mobilidade condicionada. Recorda que sempre disse que um dia iria trabalhar para a solução. O caminho da arquitetura surgiu, precisamente, dessa vontade de querer contribuir para a criação de soluções. O seu envolvimento nestas matérias verifica-se a nível pessoal, cívico, profissional, político e académico. Atualmente, é Doutoranda do curso Arquitetura dos Territórios Metropolitanos Contemporâneos e investigadora do Centro de Investigação DINÂMIA'CET- ISCTE-IUL⁴⁹, onde além dos ensaios científicos e artigos que tem vindo a publicar, no âmbito da sua especialização, nas matérias da acessibilidade, desenvolvimento sustentável e coesão sócio-territorial, está a desenvolver uma framework analítica de indicadores de inclusão espacial na perspetiva de dimensão corpo-espaço e respetivas metodologias de aplicação e de monitorização, e paralelamente, um modelo de certificação de acessibilidade universal. A nível profissional, conta com mais de 15 anos de trabalho e participação em grupos de trabalho técnico temáticos, nacionais e internacionais. Além da sua passagem por gabinetes de Arquitectura e de Planeamento Urbano, integrou a equipa que ilustrou a legislação das acessibilidades em Portugal, colaborou com a Rede Nacional de Cidades e Vilas com Mobilidade e participou em pareceres técnicos para várias intervenções a ser feitas pelos municípios. Participou também no livro "Cidades de Desejo entre Desenhos de Cidades: Boas práticas de desenho urbano e design inclusivo"⁵⁰, foi Adjunta e, posteriormente, Provedora do Cidadão com Deficiência da Câmara Municipal do Porto. Mais tarde, desempenhou funções de consultora como técnica especialista em algumas entidades, tendo inclusive sido nomeada técnica especialista no serviço da Secretaria de Estado da Inclusão das Pessoas com Deficiência e em 2021, no Gabinete da Secretária de Estado da Inclusão. Em fevereiro de 2023, deixou o Gabinete para assumir a Coordenação da Estrutura de Missão para a Promoção das Acessibilidades⁵¹.

49. <https://www.dinamiacet.iscte-iul.pt/>

50. <https://institutodemobilidade.org/cidades-de-desejo-entre-desenhos-de-cidades-boas-praticas-de-desenho-urbano-e-design-inclusivo/>

51. <https://www.empa.pt/>

Próximos passos

Em 2024, a EAPN Portugal avançará com o desenvolvimento do segundo volume deste conjunto de três publicações.

Este primeiro volume apresenta-nos as vozes de investigadores especialistas nestas áreas de urbanismo e mobilidade, os quais, pelas suas diferentes formações de base e pelos projetos em que estão envolvidos a nível académico e profissional, nos trouxeram contributos muito ricos, diversos e complementares.

Na sequência destes, e partindo destas experiências e conhecimentos partilhados, pretende-se, num segundo volume, dar voz aos cidadãos – às pessoas idosas, às crianças, aos jovens, às pessoas com mobilidade condicionada, às pessoas que se encontram em situação de pobreza ou exclusão social, aos cidadãos em geral que são utilizadores dos espaços, dos meios de mobilidade, dos serviços...

Estas vozes são essenciais para o sentido deste trabalho. E como é possível perceber ao longo deste livro, todos os investigadores entrevistados são da opinião que esta participação não pode ser descuidada, e que a mesma tem de se concretizar de forma efetiva e eficaz, adaptando as metodologias de participação da forma que for necessária e que se afigure mais pertinente. A Participação é também um pilar

central no trabalho desenvolvido pela EAPN Portugal e que está presente em todas as atividades desenvolvidas.

Num terceiro volume, que se prevê que seja desenvolvido ao longo do ano 2025, procuraremos que esta reflexão seja empreendida junto daqueles que podem contribuir para fazer diferente, dos atores institucionais, seja ao nível do poder local, regional ou nacional, reportando o que foi recolhido nos dois volumes anteriores e recolhendo também os seus contributos, as potencialidades e os desafios com que se deparam neste caminho em direção a práticas de urbanismo e mobilidade mais inclusivas para todos.

Sendo este um trabalho qualitativo que não pode, naturalmente, ser exaustivo, constitui sim um ponto de partida para a reflexão. Até porque vão sempre chegando ao conhecimento de cada um de nós mais exemplos de casos inspiradores, novas práticas, novas experiências. E espera-se também uma contínua evolução no sentido de práticas mais inclusivas a diversos níveis.

Neste sentido, a EAPN está também aberta a que os leitores desta publicação nos possam fazer chegar os seus contributos, partilhando os casos inspiradores de que tenham conhecimento (podendo ser enviados para o endereço de e-mail joana.carvalho@eapn.pt).

Bibliografia recomendada

Lobner N, Seixas PC, Dias RC, Vidal DG (2021) *Urban Compactness Models: Screening City Trends for the Urgency of Social and Environmental Sustainability*. Urban Sci 5:83. <https://doi.org/10.3390/urbansci5040083>

Valente R, Dias RC, Guedes Vidal D, Seixas PC (2023) *A participação pública nos Planos Diretores Municipais de 3ª geração em Portugal: entre a oportunidade e a formalidade*. Rper 165–180. <https://doi.org/10.59072/rper.vi64.616>

Seixas PC, Dias RC, Vidal DG (2023) *Políticas públicas e direito à cidade: uma realidade em mudança?* In: Castro Seixas E, Seixas PC, Lopes JT (eds) *O direito das crianças à cidade. Estudos sobre as cidades de Lisboa e do Porto*. Mundos Sociais, Lisboa, pp 55–67

Piteira X, Vidal DG, Dias RC, Seixas PC (2022) *Post-Sustainability, Regenerative Cultures, and Governance Scale-Up: Transformational Learning Cases of Sociocracy 3.0 in Portugal*. In: Leal Filho W, Azul AM, Doni F, Salvia AL (eds) *Handbook of Sustainability Science in the Future*. Springer, Cham, pp 1–23

Dias RC, Vidal DG, Seixas PC, Maia RL (2021) *Os espaços verdes e as preocupações com a sustentabilidade nos Planos Diretores Municipais de 3ª geração: Análise comparativa das Áreas Metropolitanas em Portugal*. Cidades 41:44–70. <https://doi.org/10.15847/CCT.19810>

Santos AJFR dos, Azeiteiro UM, Sousa F de, Alves F (2012) *A importância dos conhecimentos e dos modos de vida locais no desenvolvimento sustentável: estudo exploratório sobre o impacto da Reserva Natural das Ilhas Berlengas (Portugal) na comunidade piscatória*. Rev Gestão Costeira Integr 12:429–436. <https://doi.org/10.5894/rgci321>

Alves F, Araújo MJ, Azeiteiro U (2012) *Cidadania ambiental e participação: o diálogo e articulação entre distintos saberes-poderes*. Saúde em Debate 36:46–54

Vidal DG, Maia RL, Oliveira GM, et al (2019) *Cities Challenges in the Contemporary Societies: Urban Sustainability and Environmental Issues*. Social LINE, Rev da Assoc Port Sociol 20:119–138. <https://doi.org/10.30553/sociologiaonline.2019.20.6>

Allen, J., & Farber, S. (2020). Planning transport for social inclusion: An accessibility-activity participation approach. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 78, 102212.

Glock, J. P., & Gerlach, J. (2023). *Berlin Pankow: a 15-min city for everyone? A case study combining accessibility, traffic noise, air pollution, and socio-structural data*. *European Transport Research Review*, 15(1), 7.

Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A., & Sadeghi, A. (2023). *The 15-minute city: Urban planning and design efforts toward creating sustainable neighborhoods*. *Cities*, 132, 104101.

Lopes, H. D. S., Ribeiro, V., & Remoaldo, P. C. (2019). *Spatial accessibility and social inclusion: The impact of Portugal's last health reform*. *GeoHealth*, 3(11), 356–368.

Lopes, H., Ribeiro, V., & Remoaldo, P. (2016). *Acessibilidade especial aos serviços de saúde em Portugal Continental*. In *Atas do XV Colóquio Ibérico de Geografia*, 1307–1316.

Ficha Técnica

TÍTULO

**Urbanismo e Mobilidade - Que papel na inclusão social?
Vol. 1 A visão dos especialistas**

AUTORA

Joana Carvalho

EDIÇÃO

EAPN Portugal

Rua de Costa Cabral, 2368 — 4200-218 Porto
www.eapn.pt • geral@eapn.pt • Tel(+351) 225 420 800

DESIGN E PAGINAÇÃO

carneirocom.com

DATA DE EDIÇÃO

2023



**REDE EUROPEIA ANTI-POBREZA
PORTUGAL**