

# A Importância do Planeamento da Mobilidade e das Acessibilidades Para a Construção de Cidades Sustentáveis e Inclusivas

<https://doi.org/10.21814/uminho.ed.70.14>

**Paula Teles**

Instituto de Cidades e Vilas com Mobilidade, Porto, Portugal

<https://orcid.org/0000-0002-2405-6151>

[paulateles@paulateles.pt](mailto:paulateles@paulateles.pt)

## Resumo

Precisamos de cidades e vilas mais sustentáveis, mais inclusivas e mais verdes. Mas, também, de um ordenamento do território que imprima cidades de usos mistos, contrariando a *monofuncionalidade* que, pela segregação do espaço, criou ruturas urbanas, insegurança, congestionamento, acidentes rodoviários e o aumento das cadeias de deslocação, com todas as externalidades negativas impelidas na qualidade de vida dos cidadãos. Quando mais de metade da população mundial já vive nas grandes cidades, este problema densifica-se. As cidades têm de ser entendidas como grandes ecossistemas vivos, mas esse trabalho exige conhecimento multidisciplinar. É hoje um dos maiores problemas dos países ocidentais: a mobilidade. Como resolvermos este caos em que as maiores cidades estão envolvidas? Como inverter este paradigma numa cultura de mobilidade tão enraizada na dependência do automóvel? Esse é, sem dúvida, um dos maiores desafios para as políticas urbanas desta futura década e a mobilidade é vital na transformação dessa mudança.

## Palavras-chave

acessibilidade, mobilidade, sustentabilidade, inclusão, planeamento

## Durante Décadas o Automóvel Foi o Rei da Mobilidade e do Urbanismo

Tem-se assistido, nestas últimas décadas, a uma crescente alteração dos padrões de mobilidade, resultado da intensificação das taxas de motorização, originando, essencialmente nas áreas com maiores aglomerados urbanos, uma degradação progressiva da qualidade de vida das populações.

Com o crescimento acelerado das periferias verificado no fim do século passado e na primeira década deste século, as cadeias de deslocação aumentaram nos destinos casa-trabalho e casa-escola. Numa primeira fase, os cidadãos procuravam espaços maiores para melhores habitações, por vezes uma casa com um quintal, e tomavam essas decisões de ir viver para mais longe, onde o custo dos terrenos eram menores. Numa segunda fase, a exemplo, em Lisboa e no Porto, estas deslocações foram o resultado do turismo massificado, que tomou conta dos centros das cidades, empurrando os habitantes para uma periferia desconhecida, resultado de um capitalismo sem limites.

O tempo substituiu o lugar. E hoje, percebe-se que a escolha ou obrigação por esse lugar foi um desastre que atinge o pico no último quilómetro. Filas de carros parados, no último quilómetro, como se estivessem num estacionamento a céu aberto e onde se perdem horas e horas de um dia.

Assim, essa crescente necessidade de rentabilização do tempo motiva o planeamento para o estabelecimento de novos critérios e metodologias de mobilidade, diminuindo a dependência do tempo e energia associados às deslocações, introduzindo padrões de mobilidade sustentável, estabelecendo como prioritários os modos suaves de deslocação.

Adicionalmente, é sabido que as densidades de ocupação urbana têm um papel determinante no padrão das deslocações e na necessidade de realizar viagens. Territórios de proximidade podem contribuir para tornar o transporte público mais viável, incentivando também deslocações mais curtas e, portanto, uma maior utilização dos modos suaves.

Não menos relevante, no que concerne às opções de mobilidade tomadas pelos cidadãos, mas também pelas políticas a desenvolver pelos decisores, é o facto da atual conjuntura económica, social e ambiental orientar para a tomada de novas opções na estratégia de gestão da mobilidade, promovendo *novas* formas de mobilidade, tendencialmente mais sustentáveis e já

enquadradas nos novos desígnios de promoção da eficiência patentes em diversas estratégias nacionais e europeias.

## Políticas Europeias e Modelos de Planeamento a Seguir nas Cidades

A Comissão Europeia há muito nos orienta para a elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS), como forma inequívoca de integrar e articular estratégias no combate às alterações climáticas e em favor da saúde pública. De resto, o Pacote da Mobilidade Urbana da Comissão Europeia evidenciou, de forma clara, a necessidade de promover o planeamento da mobilidade através da elaboração de PMUS, condicionando futuros financiamentos nesta matéria, apenas às medidas e ações preconizadas nestes planos (Comissão Europeia, 2013).

No mesmo sentido, em Portugal, a Lei de Bases do Clima (Lei n.º 98/2021, 2021), publicada em Diário da República, vincou a necessidade da elaboração de PMUS pelos municípios, relevância igualmente atribuída pela Assembleia da República, através do Projeto de Lei 185/XV/1 (em curso), que “Define as diretrizes para a elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável”, tendente à sua obrigatoriedade de elaboração e revisão.

Estes planos pretendem encontrar soluções sustentadas de mobilidade para a resolução dos problemas relacionados com o tráfego automóvel, estacionamento e transportes coletivos, não ignorando as questões relacionadas com a promoção dos modos suaves, nomeadamente a circulação pedonal acessível e confortável, bem como as deslocações em bicicleta, que viabilizem a adoção de políticas de gestão da mobilidade mais amigáveis, tornando, simultaneamente, os territórios mais humanizados e possibilitando a sua descarbonização.

Neste contexto, o PMUS constitui-se como um documento estratégico e diretor que serve de instrumento de atuação e sensibilização, fomentando a articulação entre as diferentes plataformas de deslocação e os diferentes modos de transporte, visando a implementação de um sistema integrado de mobilidade, de uma forma racional, com o mínimo custo de investimento e de exploração, que permita diminuir o uso do transporte individual motorizado e, simultaneamente, garanta a adequada mobilidade das populações, promovendo a inclusão social, a competitividade, e, como âmago, a qualidade de vida urbana e a preservação do património histórico, edificado e ambiental.

De facto, em matéria ambiental, o Acordo de Paris foi claro no apelo que fez à necessidade de uma mudança de paradigma nas sociedades, definindo, como medida global e de enorme ambição, a descarbonização praticamente total da sociedade até ao final do século.

Esta necessidade de descarbonização, suportada pelos cenários produzidos pelo Painel Intergovernamental sobre Alterações Climáticas, assoma já, nos seus últimos relatórios, a necessidade de uma redução drástica na emissão de Gases com Efeito de Estufa (GEE), se pretendermos evitar os danos mais graves das alterações climáticas que se seguirão a uma alteração da temperatura média global no planeta (Teles, 2018).

Para se ter a verdadeira noção da gravidade da situação, se a temperatura média aumentar mais de 4 °C, as consequências serão desastrosas. Os glaciares desaparecerão, a humidade dos solos diminuirá, a precipitação será reduzida em muitas regiões, nomeadamente nas regiões hoje áridas e semiáridas nos subtrópicos e nos países da bacia mediterrânea, e eventos extremos, como ondas de calor, secas, inundações e ciclones tropicais, serão muito mais frequentes.

Devido às alterações climáticas, intimamente associadas aos gases com efeito de estufa, as mortes provocadas por ondas de calor na Europa poderão aumentar mais de 50 vezes até ao ano 2100, se nenhuma medida for tomada. No sul da Europa, uma das regiões mais afetadas, o impacto será terrível, passando Portugal de 91 mortes por ano devido a ondas de calor, no período 1981–2010, para 4.555 mortes anuais entre 2071–2100 e, num quadro dramático de passagem de 2.700 mortes anuais a nível global no primeiro período para cerca de 151.500.

Segundo Ribeiro da Silva (2018),

o papel do tráfego viário e do consumo de energia fóssil e emissão de CO<sub>2</sub> e outros poluentes para a atmosfera, é muito significativo. Mesmo que pensemos em medidas mitigadoras dos efeitos causadores deste número inusitado de óbitos, tais como a natural capacidade de adaptação e as tecnologias e materiais térmicos, a verdade é que sempre acontecerão, numa dimensão imperdoável para o estado civilizacional do século XXI, um número de mortes que sabemos poderem ser atempadamente evitadas. (p. 22)

A emissão de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) para a atmosfera tem sido um dos maiores causadores do aquecimento global, com todos os efeitos e riscos para o planeta já referidos. O setor dos transportes é responsável por uma parte muito significativa dessas emissões, tornado o atual modelo de vida insustentável para as cidades. Este setor contribui com cerca de 30% para o total da emissão de gases com efeito de estufa e é, segundo a United Nations Economic Commission for Europe (s.d.), o principal contribuidor para as emissões ligadas à energia.

E, ademais, a poluição atmosférica gerada pelos automóveis, bem como o tempo gasto no trânsito e a sua exposição à poluição, mesmo dentro do veículo, acelera o desenvolvimento de doenças respiratórias, cardiovasculares, obesidade, náuseas, dores de cabeça, cancro e outras complicações.

Neste particular, é fundamental relevar a gravidade das doenças respiratórias. Pelo já exposto, a qualidade do ar dos centros urbanos é precária, devido, maioritariamente, à elevada emissão diária de monóxido de carbono (CO), cuja inalação pode provocar doenças como asma, bronquite, rinite, enfisema pulmonar e pneumonia.

Mais, no que concerne ao binómio mobilidade urbana mais saúde pública, ainda que os automobilistas, como referido, estejam expostos à poluição atmosférica mesmo dentro do veículo, são os utilizadores vulneráveis, os peões e os ciclistas, que mais sofrem com esta exposição.

Um dos paradoxos fundamentais, que pode (e deve) levar mais longe a reflexão quanto às práticas de implementação do uso da bicicleta e do andar a pé nas cidades e nas vilas, é o facto dos ciclistas e os peões, em meio urbano, estarem substancialmente mais sujeitos à poluição atmosférica do que qualquer utilizador de transportes motorizados.

Ou seja, as práticas da *caminhabilidade* serão efetivamente necessárias para uma vida urbana mais saudável. Importa referir que cerca de 60% das deslocações de automóvel em meio urbano têm menos de 3 km, o que prova a necessidade de repensar a cidade para se evitarem estas curtas deslocações em automóvel. É urgente que os cidadãos entendam que caminhar dá saúde, permite as sociabilidades que o veículo retirou à vida na cidade, incentiva a observação da paisagem e do património, não polui, e acresce que, financeiramente, não tem custos. Só vantagens, a aposta nos modos suaves. Diríamos o mesmo em relação a andar de bicicleta ou nalgumas *micromobilidades*, desde que sem motor.

Assim sendo, mesmo que outras razões possam existir para além do já demonstrado, estas são, por si só, mais do que suficientes para uma intervenção urgente nesta matéria.

Pelo exposto, afigura-se, em síntese, rever todo o modelo de mobilidade e circulação nas áreas urbanas provocado, em larga medida, pelo excesso de utilização do automóvel, muitas vezes de forma irracional, tornando insustentável, ambiental, económica e socialmente, a sua utilização indiscriminada.

Ainda, quando se fala em qualidade de vida das pessoas, fala-se, também, e obrigatoriamente, em qualidade do ambiente urbano. Queremos, exigimos e sonhamos que haja uma relação direta entre as pessoas e o seu espaço envolvente, plataforma onde cruzam as múltiplas deslocações urbanas (Teles, 2021, p. 178), “as formas e modos de ir de um lugar ao outro” (Teles, 2021, p. 171). Se esta relação for efetiva teremos cidades e vilas mais sustentáveis, inclusivas e saudáveis.

Assim, se por um lado, o espaço público tem de garantir as deslocações casa/trabalho e casa/escola em segurança e conforto, por outro, tem de garantir lugares de estadia e repouso, de abrigo e contemplação, de felicidade, magia e saúde.

O espaço público, ou “a vida entre edifícios” como bem refere Jan Gehl (1971/2017) na sua obra, não pode ser apenas o espaço que sobra na cidade, tem de ser um espaço de e para todos, como garantia da condição universal do direito à mobilidade e do direito à cidade.

De resto, há muito que a estrada se deveria transformar em rua, justamente porque o nosso tempo já não é o tempo das vias, mas do espaço público. Esta mudança de tese altera as hierarquias da rede viária e os modelos de mobilidade e de desenho da cidade. Diria que já nem deve haver hierarquia viária na maior parte da cidade, justamente, porque grande parte das ruas já estão transformadas em espaço público, e este é, sem dúvida, a maior infraestrutura urbana, que, nalgumas circunstâncias, permitirá a circulação dos automóveis.

Esta perspetiva exige mais responsabilidade, mais multidisciplinidade, e reflexão teórica e prática, preciosidades inequívocas para quem planeia e desenha cidades que, em ambas as escalas de planeamento ou de projeto, mais macro ou mais micro, tem de considerar a complexidade nas

premissas técnicas e políticas, as quais exigem um esforço conjunto de todos, porque o espaço público, o que *sobrou*, é pouco e obriga a estabelecer prioridades na sua ocupação.

O espaço público deve constituir-se como local de excelência para os intercâmbios sociais e económicos, promovendo o sentido de cidadania, a competitividade económica e contribuindo para a criação de locais atrativos, cheios de vitalidade e vivência urbana (*livability* ou *liveliness of public space*).

Contudo, e na atualidade, o desenho urbano do espaço público, nomeadamente da rua, é frequentemente direcionado para tornar eficientes as deslocações em automóvel, negligenciando os peões e os ciclistas, criando, desta forma, escassas oportunidades para as desejadas interações e para o usufruto deste espaço.

Uma outra questão relevante no planeamento é o facto da infraestrutura de circulação rodoviária e o estacionamento consumirem espaço público valioso no centro dos aglomerados urbanos, tendo o peão, muitas vezes, que se restringir aos locais sobrantes.

Esta supremacia do automóvel leva frequentemente à degradação do espaço urbano e à criação de uma paisagem urbana pobre em estética e vegetação e, globalmente, pouco amigável. Mesmo as medidas que visam minimizar a ocupação abusiva pelo automóvel podem acabar por contribuir para a degradação da qualidade do espaço urbano.

De resto, também é muito relevante, os inúmeros condutores que andam às voltas nas ruas à procura de estacionamento na via pública, quando, muitas das vezes, poderiam entrar de imediato num parque de estacionamento coberto e estacionar. Evitaria emitir mais gases com efeito de estufa, poupavam tempo, teria menos custos financeiro e melhorava a saúde. O planeamento e a gestão do estacionamento e o modelo dos tarifários integrados com uma política integrada de mobilidade de cargas e descargas serão essenciais para mitigarem muitos efeitos nefastos.

Para além do espaço consumido, importa salientar que as infraestruturas de transportes e a sua forma de utilização podem ser responsáveis por um efeito de barreira, podendo dividir e isolar comunidades (e porque não sistemas naturais?). Em meio urbano, a existência de vias com elevados fluxos de tráfego, com velocidades de circulação excessivas, ou com perfis de alguma dimensão, contribuem para a quebra de identidade comunitária ou mesmo para o isolamento e segregação da população.

É neste ponto que o repensar o planeamento urbano, evitando o urbanismo monofuncional, praticado em muitas cidades nas últimas décadas, é essencial para a procura de uma cidade de proximidade, aquela que nos permite viver numa parte da cidade, tipo bairro, onde existem os principais comércios e serviços básicos à vida do quotidiano, e que nos permite fazer o mínimo de deslocações. Este é um modelo sustentável que o planeamento da mobilidade e o urbanismo terão de fazer caminho conjuntamente.

### O Futuro das Cidades Está na Habitabilidade a Partir da *Caminhabilidade*

O objetivo principal das cidades deverá ser a criação de um contexto para que as pessoas se envolvam, se relacionem, e, portanto, a *habitabilidade* desses territórios é crucial para impulsionar e promover a vida social das cidades e melhorar a sua qualidade de vida.

E, aqui, ressalta a importância do desenho urbano, como determinante primário da funcionalidade das cidades e vilas, sendo crucial a localização dos espaços públicos em relação à sua forma urbana. No entanto, o planeamento dos espaços públicos nas cidades e vilas ainda não considera a funcionalidade desses espaços e o modo como as pessoas o percebem. Como resultado, os espaços urbanos acabam vazios e/ou subutilizados, incapazes de alcançar o seu papel social na maioria das cidades.

Adicionalmente às questões relacionadas com a qualidade do ambiente urbano, aqui focadas sob o ponto de vista ambiental, de saúde pública e qualidade do espaço público, importa salientar o papel determinante do planeamento urbano e do uso do solo, associado ao planeamento da mobilidade urbana sustentável, na construção de territórios mais saudáveis, neutros em carbono e mais resilientes.

Os padrões de mobilidade da população em meio urbano resultam da combinação de um extenso leque de fatores. Destaco aquele que é o papel das interações estabelecidas entre mobilidade e a estrutura de ocupação e utilização do solo. Por conseguinte, a resolução dos problemas de mobilidade urbana implicará o recurso a um conjunto igualmente alargado de medidas que terão, necessariamente, de ser integradas ao nível das políticas urbanas.

Reduzir as distâncias das deslocações diárias, no espaço e no tempo, com claros impactos na diminuição das necessidades de transporte e consequente melhoria nos parâmetros ambientais, são alguns dos desafios emergentes das cidades e vilas sustentáveis, e do futuro.

Esta redução de distâncias, nomeadamente entre o local de residência-estudo ou residência-trabalho possibilita, ainda, um significativo aumento de tempo para fruição dos espaços públicos e das atividades cívicas, ampliando-se, fortemente, as possibilidades de sociabilidades diversas que os espaços urbanos permitem.

Num olhar, mesmo que superficial, às cidades e vilas, facilmente se depreende a relação entre a forma da cidade ou da vila, a sua expansão urbana e a procura dos modos de transporte para as diversas deslocações quotidianas. É, assim, completamente perceptível a relação direta entre as tipologias de uso do solo e as necessidades de transporte percebendo-se, desta forma, que, no desígnio de descarbonização das cidades e vilas, é fundamental a relação dos instrumentos de gestão territorial, nomeadamente os Planos Municipais de Ordenamento do Território com os planos de mobilidade urbana sustentável.

Advoga-se, assim, a cidade compacta e densa que, ao jeito da cidade tradicional, aproveita o espaço urbano para dotar o território de todas as funções de que necessita.

E que bom que era encontrar espaços para jardins, parques e estrutura verde tão importantes na qualidade do ecossistema urbano. São os corredores verdes e azuis, deste modo, essenciais para a construção das novas cidades sustentáveis, onde a escala urbana se transformará na escala humana, sem hesitação.

Neste sentido, entendo que as principais opções tomadas ao nível da densificação residencial, isto é, sobre a distribuição espacial dos principais polos de geração de deslocações, prendem-se com a localização e distribuição espacial das áreas residenciais e com a intensidade de utilização do solo afeto a esta função.

De forma geral, a concentração espacial dos locais de residência em áreas de alta densidade, cria condições favoráveis ao desenvolvimento de uma oferta qualificada de transporte público, minimizando a propensão para o recurso ao transporte individual. Em contraponto, tratando-se de soluções monofuncionais, é exetável o aumento das distâncias percorridas para satisfação de necessidades e, bem assim, o recurso a modos de transporte motorizados.

Adicionalmente, nas principais opções tomadas ao nível da concentração do emprego, isto é, sobre a distribuição espacial dos principais polos de atração de deslocações, as políticas de ordenamento têm abordado esta questão

através da localização e distribuição espacial de atividades económicas, seja pela criação de espaços dedicados ao acolhimento de atividades, tais como zonas industriais, seja pelo apoio à valorização de áreas urbanas com elevada concentração de atividades, tais como centros históricos, ou pela fixação de limiares de presença de atividades em diferentes zonas urbanas.

Assim, sempre que não exista uma integração espacial com os polos geradores, é expectável o aumento das distâncias percorridas e da utilização de modos de transporte motorizados. Caso sejam preconizados padrões de utilização mista do solo, é, pelo menos em teoria, expectável uma diminuição das distâncias a percorrer e um maior recurso a modos de transporte não motorizados, os denominados modos suaves de deslocação.

As políticas de ordenamento físico atuam, essencialmente, ao nível da configuração detalhada dos espaços, física e funcionalmente adaptados às funções que são supostos desempenhar.

Para além da qualificação física e funcional do espaço urbano, um dos principais impactes expectáveis diz respeito à criação de condições favoráveis para a utilização de modos de transporte não motorizados e, eventualmente, de restrição do transporte motorizado, com especial enfoque no individual. Podem-se criar zonas de acesso condicionado ao automóvel, áreas de coexistência, áreas partilhadas, áreas pedonais. O importante é o peão, e que o andar a pé passe a ser o modo de mobilidade principal.

E para isso, nunca negligenciar a necessidade de uma infraestrutura acessível para todos. *As Cidades das (l)Mobilidades*, de Paula Teles (2016), refere que,

porque cada cidadão tem um território para ser vivido, apropriado e partilhado, a mobilidade urbana configura-se como a dimensão do universo de cada um, o momento em que transcendemos as geografias do quotidiano reinventando e projetando novos tempos e novos imaginários. (p. 10)

Eis a necessidade do desenho universal nesta escala humana que necessita de acessibilidades condignas a essa *caminhabilidade* por parte dos mais vulneráveis onde se integram as pessoas com mobilidade reduzida. É sobre estas reflexões, também sociológicas e universais, que o desenho do espaço público tem de estar alicerçado, na possibilidade do direito ao espaço público por parte de todos, sem exceção.

## A Importância de um Novo Ordenamento do Território e Planeamento da Cidade

As políticas desempenham um papel fundamental na localização e dimensionamento das cidades. Quer sejam aplicadas às áreas de expansão ou de contenção urbana, por via da definição da estrutura urbana ou por via da aplicação de mecanismos de zonamento do espaço urbano serão sempre as que decidem o futuro das cidades.

De forma geral, considera-se que os impactes associados à orientação espacial da expansão urbana sobre o sistema de mobilidade dependem da articulação entre a localização das áreas de expansão e o sistema de transportes, isto é, a estruturação em torno de nós de transporte público importantes tende a estimular a sua utilização, ao invés, a sua desarticulação fomenta o recurso ao transporte individual motorizado.

Um outro aspeto fundamental nesta componente é a acessibilidade e a intervenção nos seus diferentes níveis em espaço urbano, tendo em conta as implicações em matéria da distribuição espacial das funções e a interação entre as diferentes zonas da cidade. A intervenção das políticas de transportes ou, exclusivamente, das de ordenamento físico, neste domínio, incidem usualmente sobre questões relacionadas com as infraestruturas de transporte e com a oferta de serviços de transporte público; e geram impactes relevantes ao nível da localização de atividades, do modelo de ocupação do território e, claro está, nas opções modais de transporte tomadas pelos cidadãos.

Pelo explanado anteriormente, o PMUS deve ser uma ferramenta de construção obrigatória, contemporânea, devidamente complementado e coordenado com os planos de urbanismo, encontrando-se, assim, a articulação entre o trabalho de espaço público realizado pelo primeiro, com o normativo regulamentar de incidência sobre o privado executado pelos segundos. De resto, a Estratégia Nacional de Mobilidade Ativa Pedonal, a ser aprovada até fim do ano, será fundamental nesta perspetiva de mudança, num país que tem de fazer esta inversão de paradigma. Simultaneamente, o atual Plano Estratégico de Segurança Rodoviária 2021–2030 – VisãoZero2030, é um importante documento para a implementação de cidades mais seguras e que vai dar diretrizes relevantes para o futuro modelo de planeamento.

Do que não existem dúvidas, segundo Ribeiro da Silva (2018), é que a relação entre o PMUS e os Planos Municipais de Ordenamento do Território terá de se efetuar de forma muito próxima, pois só uma ação coordenada entre a

mobilidade e o uso do solo proporcionará as condições necessárias para o sucesso da implementação das propostas que, para cada local, se definirão.

Hoje, depois de uma COVID-19 sem fim e de uma guerra na Europa a criar uma terrível fragilidade mundial no que concerne às fontes de energias, teremos mais variáveis nesta complexa equação do desenho das cidades do futuro. E a transição energética vai assumir um papel determinante nas políticas europeias e mundiais.

Assim, também o planeamento da mobilidade será, no meu entendimento, o instrumento “colete salva-vidas” (Teles, 2021, p. 278) para a mitigação dos gastos energéticos da mobilidade, com consequências diretas na redução das emissões com efeito de estufa. Andar a pé ou de bicicleta, usar os transportes públicos, planificar os intermodais como pontos de estação na transferência modal do automóvel para outros modos mais sustentáveis, será um dos maiores desafios futuros.

E não temos tempo para pensar uma coisa de cada vez. Tem que ser como uma orquestra: enquanto uns planeiam um novo sistema de redes de mobilidade, os urbanistas têm, obrigatoriamente, que inverter o modelo do carro para a mobilidade ativa, promovendo mais parques verdes, mais lugares de encontro, mais espaços multifuncionais, mais cidades humanizadas. As crianças têm de recomeçar a ir para a escola a pé e os pais ganharem confiança nesse desafio de autonomia que os seus filhos tanto precisam para ganharem competências e independência, para as próximas gerações em que eles próprios, terão de guiar o futuro. É nesta simbiose entre a mobilidade e o urbanismo, entre o planeamento de uma cidade mais humana e de maior vizinhança de afetos, que teremos de construir o futuro.

## Referências

Coimbra, B., Ramos, S., Oliveira, H. P., Simões, A., Cação, C., Mendes, J. S., Cristina, R., Poço, A., Prôa, A., Gomes, A. T., André, C., Bento, C., Marques, J., Dantas, P., & Ramalho, P. (2022). Projeto de Lei 185/XV/1, de 23 de junho, DAR II série A n.º 47, 2022.06.23, da 1.ª SL da XV Leg. <https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetailIniciativa.aspx?BID=131669>

Comissão Europeia. (2013). *Pacote da Mobilidade Urbana da Comissão Europeia*. [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0016.02/DOC\\_4&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0016.02/DOC_4&format=PDF)

Gehl, J. (2017). *A vida entre edifícios. Usando o espaço público* (T. Carvalho, Trad.). Livraria Tigre Papel. (Trabalho original publicado em 1971)

Lei n.º 98/2021, de 31 de dezembro, Diário da República n.º 253/2021, Série I de 2021-12-31 (2021). <https://dre.pt/dre/detalhe/lei/98-2021-176907481>

Silva, P. R. (2018). *Do fim do mundo ao princípio da rua*. Rede de Cidades e Vilas de Excelência.

Teles, P. (2016). *As cidades das (i)mobilidades*. MPT – Mobilidade e Planeamento do Território.

Teles, P. (2018, 5 de dezembro). Sem planeamento da mobilidade continuaremos a brincar às alterações climáticas. *Público*. <https://www.publico.pt/2018/12/05/sociedade/opiniao/planeamento-mobilidade-continuaremos-brincar-alteracoes-climaticas-1853222>

Teles, P. (2021). *Estação: 25 anos de vida entre cidades*. MPT – Mobilidade e Planeamento do Território.

United Nations Economic Commission for Europe. (s.d.). *Climate change and sustainable transport*. <https://unece.org/transport/climate-change-and-sustainable-transport>