

Conferência de Encerramento do Programa CeNTER
Integrated Program CeNTER Final Conference

V Conferência de Planeamento Regional e Urbano
5th Conference on Regional and Urban Planning

23-25 NOV 2020 • ONLINE



Comunidades e Redes para a **Inovação Territorial**

Communities and Networks for Territorial Innovation

LIVRO DE ATAS
CONFERENCE PROCEEDINGS

TÍTULO | TITLE

Conferência Internacional “Comunidades e Redes para a Inovação Territorial” – Livro de Atas

COORDENAÇÃO | COORDINATION

Ana Santos, Cláudia Figueiredo, Daniel Carvalho, Filipe Teles, Pedro Chamusca, Pedro Silva, Oksana Tymoshchuk, Sara Moreno Pires

EDIÇÃO | PUBLISHER

UA Editora, Universidade de Aveiro, Serviços de Biblioteca, Informação Documental e Museologia
1.ª edição – junho 2021

ISBN

978-972-789-697-4

DOI

10.48528/s12x-6x21

INFORMAÇÃO DE FINANCIAMENTO | FUNDING INFORMATION

A Conferência e este e-book são desenvolvidos no âmbito do Programa Integrado de IC&DT “CeNTER – Redes e Comunidades para a Inovação Territorial”, (CENTRO-01-0145-FEDER-000002), financiado pelo Programa Operacional Regional do Centro (CENTRO2020), no âmbito do Acordo de Parceria PORTUGAL2020, através do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional.

The Conference and this w-book were developed under the support of the Integrated Research Program “CeNTER – Community-led Networks for Territorial Innovation” (CENTRO-01-0145-FEDER-000002), funded by CENTRO2020 - Regional Operational Programme, under the PORTUGAL2020 Partnership Agreement, through the European Regional Development Fund.



Promotor:



Cofinanciado por:



Inovar de forma colaborativa e participativa através da bicicleta: o projeto ‘Pedalada’ em Marvila, Lisboa

Henrique Chaves¹, Inês Vieira², Consórcio Pedalada³

¹ Investigador independente • henrique.chaves.costa@gmail.com

² CICS.NOVA, FCSH • a.ines.vieira@gmail.com

³ Associação Rés do Chão, Grupo Recreativo Janz e Associados, CPS Prodac – Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, Grupo Comunitário

4 Crescente, Universidade Nova de Lisboa, Junta de Freguesia de Marvila

Resumo: O projeto “Pedalada” (BIP/ZIP, 2020) surge da iniciativa conjunta de diversas entidades que propõem uma abordagem colaborativa e participativa ao diagnóstico e à intervenção — através da promoção e dinamização da bicicleta — no território de Marvila, marcado pela sua descontinuidade face ao município de Lisboa, nomeadamente em termos de desigualdades socioeconómicas, oferta de serviços e transportes, qualificação do espaço público e infraestrutura para a mobilidade ativa. Neste artigo introdutório apresentamos o projeto (em fase de arranque) e o seu enquadramento, ancorados em análise documental e estatística para a caracterização do território e procurando refletir sobre o trabalho potencial do consórcio local, particularmente na reinvenção do trabalho participativo em fase pandémica.

Palavras-chave: Investigação-ação, justiça na mobilidade, mobilidade urbana, sustentabilidade, territórios periféricos

Introdução

O atual contexto de pandemia de COVID-19 coloca-nos perante novos dilemas num conjunto de áreas de política pública, onde se incluem saúde, ambiente, economia, mobilidades, dinamização comunitária e cidadania. Pensando em territórios como Marvila, condições preexistentes que evidenciam desigualdade social e territorial face à situação média da capital portuguesa podem agravar o risco e o impacto da pandemia. Neste território observa-se uma forte descontinuidade urbana face ao município, deficitária oferta de serviços essenciais e de transportes públicos (ainda mais limitada em fase de pandemia), desqualificação do espaço público nas zonas de maior concentração populacional e insuficiência de infraestrutura para a mobilidade ativa. Quem vive neste território precisa de se movimentar para suprir necessidades básicas, mas para o fazer está dependente das poucas infraestruturas existentes, expondo-se a maior risco de contágio em transportes públicos ou a práticas menos sustentáveis de recurso a transporte individual automobilizado (para a população que dele disponha).

Partindo dos recursos ativos no território, bem como do trabalho anteriormente realizado em conjunto nomeadamente no âmbito da Cicloficina Crescente, o consórcio formado pelo grupo de investigadores, a associação Rés do Chão, o Centro de Promoção Social da Prodac — Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, o Grupo Recreativo Janz e Associados, a Junta de Freguesia de Marvila e o Grupo Comunitário 4 Crescente (onde estas entidades trabalham com moradores e organizações tais como Gebalis, Biblioteca de Marvila e poder local), pretende desenvolver um projeto colaborativo de diagnóstico e resposta social, em consonância e estreita ligação com as reivindicações dos atores sociais locais. Da metodologia de trabalho colaborativo e participativo destas entidades resultou o projeto “Pedalada”, financiado no âmbito do programa BIP/ZIP (Lisboa, 2020).

Este projeto tem como objetivos: (1) promover a capacitação, reforçar as condições de empregabilidade e a economia local; (2) desenvolver parcerias estratégicas e serviços comunitários de proximidade através do uso da bicicleta; e (3) desenvolver iniciativas regulares que promovam uma mobilidade urbana segura e sustentável.

“Pedalada” propõe a criação de um cluster de ação, promotor do uso seguro e responsável da bicicleta e da sua dinamização, desmistificação e valorização económica. Prevê-se a criação de uma marca, serviços de manutenção, reparação e aluguer de bicicletas, uma rede de bicicletas partilháveis, serviços comunitários com recurso à bicicleta e o desenho participativo de ciclovias, itinerários cicláveis e outras soluções de mobilidade sustentável na freguesia de Marvila e na interligação com a cidade.

Sustentadas num processo de enraizamento, as entidades parceiras, em estreita ligação com os moradores da comunidade local, evidenciam o contributo e a necessidade do trabalho colaborativo e participativo para responder a problemas locais de forma inovadora e ajustada ao contexto territorial.

Neste artigo introdutório apresentamos¹ o projeto (em fase de arranque) e o seu enquadramento, ancorados em análise documental e estatística para a caracterização do território e em observação participante para refletir sobre o trabalho potencial do consórcio local, particularmente na reinvenção do trabalho participativo em fase pandémica.

(I)mobilidades, isolamento e risco

O atual contexto de pandemia de COVID-19 coloca-nos perante novos dilemas num contexto de paradigma de mobilidades (Sheller & Urry, 2006; Urry, 2007). Ao longo dos últimos séculos generalizou-se a possibilidade de as pessoas se moverem, ainda que com desigualdades marcantes, relacionadas com diferentes disponibilidades de capital de mobilidade (Kaufmann et al., 2004). A necessidade de confinamento e de fasear o desconfinamento com a imprevisibilidade de uma pandemia, que pode ir ressurgindo num futuro próximo e à escala mundial de forma mais ou menos sincrónica, representa um bloqueio forte a práticas estabelecidas de mobilidade. Ultrapassam-se os clássicos espaços de imobilidade, decorrentes da interdependência dos sistemas de mobilidade com estruturas de fixação espacial, mundos materiais imóveis que estruturam experiências de mobilidade, ao exemplo de aeroportos (Urry, 2007). Em 2020, num contexto como o português, as fronteiras nacionais estiveram praticamente fechadas e os espaços de (i)mobilidade variaram entre a casa, o local próximo à residência, o local de trabalho para os que precisaram de manter a presença física em contexto laboral e, em alguns momentos e para a generalidade da população, o município em que residiam (Presidência da República, 18 de Março 2020). Com o confinamento necessário em contexto pandémico evidencia-se o agravamento de tendências para a imobilidade, ou pelo contrário para formas de fechamento territorial que obrigam à utilização de transportes de modo a garantir a subsistência, em contextos de injustiça estrutural e infraestrutural preexistente à presente pandemia — onde podem escassear estruturas como espaços habitacionais, de comércio e lazer, para além de fatores estruturais de desvantagem socioeconómica; e infraestruturas como vias rodo- e ferroviárias, cicláveis e pedonais, bem como infraestruturas comunicacionais (Sheller, 2018). Consequentemente, o impacto do confinamento e de restrições forçadas à mobilidade torna-se mais preocupante em contextos locais em que escasseiam serviços essenciais, estruturas e infraestruturas que potenciem o acesso a esses serviços em territórios próximos.

¹ Este artigo foi redigido a partir de um trabalho coletivo de diagnóstico do território e contributos para linhas potenciais de projeto, no qual participaram não só os autores do documento (participantes na Conferência CeNTER) como também colegas das várias entidades que constituem o consórcio do “Pedalada” — com destaque para as leituras de Luís Matos e Margarida Marques (Rês do Chão) — e da academia — o nosso particular agradecimento a Daniela Craveiro, João Martins e Roberto Falanga.

Por outro lado, e à semelhança de outros eventos socioambientais impactantes (ainda que dificilmente tão sincrónicos à escala mundial quanto uma pandemia), a transformação de um risco “natural” em desastre evidencia um conjunto de aspetos sociais, responsáveis pela vulnerabilização de alguns grupos sociais, mais do que salienta os fatores naturais/físicos que possam ter estado na sua origem (Vieira, 2019). Pensemos no impacto que a COVID-19 poderá ter não só em termos de morbilidade e mortalidade, com impacto sobre — e dependendo dos — serviços de saúde, mas também nas estruturas sociais e económicas mais amplas e na situação de vida das populações, particularmente em territórios mais marcados por desigualdades sociais.

A resposta social em contextos críticos, identificada nomeadamente nos estudos sobre desastres, apresenta geralmente diversas fases: inicia com a resposta imediata ao impacte, com mobilização coletiva e uma certa ampliação de atitudes inspiradas em princípios de solidariedade, seguindo-se uma fase de restabelecimento/reconstrução e, por fim, a mitigação, onde pode observar-se a ação política que visa reduzir a possibilidade de o acontecimento vir a repetir-se, bem como para limitar os prejuízos dele decorrentes (Mela, Beloni & Davico, 2001).

Entre as questões levantadas pelo Barómetro COVID-19 (ENSP, 2020) destacava-se que “dados preliminares parecem indicar que a infeção por Covid-19 é marcadamente desigual” e reforçava-se a ideia de que tal acontece não apenas na fase infecciosa da doença, mas também “no diagnóstico (e por vezes no tratamento) e no resultado (por exemplo a sobrevivência)”. Condições socioeconómicas (quanto mais degradadas, mais vulnerável a população), geográficas, de acessibilidade a serviços de saúde e aquisição de bens essenciais, suporte social e acesso à informação e disponibilidade de infraestruturas, são assim vistas como determinantes da saúde. No mesmo estudo, e no que diz respeito ao risco de transmissão do vírus, elencam-se fatores de desigualdade respeitantes à dependência do uso de transportes públicos lotados e a sobrelotação das habitações. No que diz respeito à análise de risco de transmissão social do vírus, os níveis de escolaridade de uma determinada comunidade são referidos como um fator de risco, sabendo que quanto mais baixos, maior é o risco de aumentar a disseminação viral através de comportamentos individuais não protetores da saúde pública (ENSP, 2020).

Desigualdades e mobilidades no território marvilense

A freguesia de Marvila tem 7,12 km² e é a quarta maior freguesia de Lisboa, situada na zona oriental da cidade. Marvila é dividida pela dupla linha de comboio (da estação do Oriente para a estação de Roma-Areeiro e para a estação de Santa Apolónia), que salienta a divisão entre a zona ribeirinha (Marvila Velha), onde se encontra a zona histórica da freguesia e está a acontecer um processo acelerado de investimento imobiliário e transformação ao nível da chegada de indústrias criativas, e os bairros situados no Plano de Urbanização do Vale de Chelas, urbanizações em que grande parte do edificado habitacional é de cariz público, que teve como objetivo o realojamento (Chaves, 2020).

Dos 37.794 moradores da freguesia, estima-se que aproximadamente 14.100 vivem em habitações municipais, resultantes de processos de realojamento sem autodeterminação. Este dado é relevante pois, no 2º Diagnóstico Social de Lisboa (2017, p. 300), é argumento que “a concentração de famílias de fracos recursos, não só económicos, como sociais em territórios de alojamento social, a quem não foi possível escolher o local onde reside, origina espaços marcados por uma segregação social e territorial”. Acresce que, quando comparada com a percentagem de habitações sobrelotadas em Lisboa, a freguesia de Marvila apresenta uma variação de +4,72% (Censos 2011 in Centeno, 2018).

Partindo de cruzamento de dados de diversas fontes oficiais, no 2º Diagnóstico Social de Lisboa (2017) destacam-se as seguintes informações referentes a Marvila: maior taxa de analfabetismo da cidade – 6,85% (p. 24); menor percentagem de residentes com 21 ou mais anos de idade com ensino superior – 9,7% (p.

26); segunda menor percentagem de crianças que frequentam o pré-escolar – 67,3% (p. 61); 9,9% de jovens entre os 6 e os 19 anos não frequentam qualquer nível de ensino (p. 75); ambos os agrupamentos de escolas se encontram definidos como Território Educativo de Intervenção Prioritária (TEIP) (p. 76); 26,73% dos jovens entre os 20 e os 29 anos de idade não estuda nem trabalha (p. 83); 86,8% da população com mais de 65 anos de idade apresenta escolaridade ao nível do 1º Ciclo ou menor (p. 108); entre 2009 e 2015 registou-se um aumento de 205% no número de beneficiários do Programa Comunitário de Ajuda Alimentar a Carenciados (PCAAC), sendo em números absolutos o mais alto da cidade – 1926 (p. 169); terceira maior taxa de desempregados registados – 8,5% (p. 182); segundo maior número de famílias beneficiárias de Rendimento Social de Inserção (RSI) – 8% (p. 250); maior número absoluto de Beneficiários de Prestações de Desemprego, por freguesia – 2172 (p. 255); 11% de Beneficiários de Complemento Solidário para Idosos (p. 259); freguesia com maior número absoluto de Abonos de Família para Crianças e Jovens – 5612, bem como de Subsídio de Bonificação por Deficiência, Mensal Vitalício e Frequência de Estabelecimento de Educação Especial (p. 260); e, ainda, o mais elevado número de Utentes do ACES Lisboa Central por Grupo de Problemas Cativos de Saúde Mental de Lisboa – 3648 (p. 233).

A rede viária da generalidade da freguesia tem uma largura considerável que favorece a circulação rodoviária de forma acelerada, frequentemente acima da velocidade permitida localmente – criando uma sensação de insegurança para mobilidade pedonal e ciclável. Atualmente a freguesia conta com poucas ciclovias na sua malha urbana; até ao momento não tem docas destinadas às bicicletas Gira (bicicletas partilhadas geridas pela EMEL — Empresa Municipal de Estacionamento de Lisboa), como também não está na rota das bicicletas e trotinetas elétricas de empresas privadas e partilhadas. As zonas de passagem pedonal apresentam vários problemas, desde uma largura pequena que dificulta a acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida, como também o estacionamento em cima da calçada.

Na generalidade, em relação ao espaço público, nota-se que esta freguesia tem bairros circundados e em certa medida isolados devido aos vários acessos viários e terrenos descampados expectantes (na sua maioria de propriedade municipal) existentes entre eles. Além disso, há vários elementos de descontinuidade urbana, como muros, desníveis, taludes e declives que criam dificuldades no acesso e na circulação das pessoas. Estas descontinuidades urbanas promovem exclusão (física, social e visual) nos territórios (Ferreira, Brandão & Prudêncio, 2019), bem como transformam os núcleos habitacionais em “ilhas” urbanas.

Nos últimos 15 anos a Comboios de Portugal (CP) tem diminuído a oferta de comboios nos apeadeiros de Chelas e Marvila. Em 2006 os comboios deixaram de fazer paragens nestes apeadeiros aos fins-de-semana e também houve uma redução da oferta diária de comboios a fazer paragens, passando de intervalos de 15 minutos para intervalos de 30 minutos. Em 2015 o apeadeiro de Chelas foi totalmente encerrado. Atualmente o apeadeiro de Marvila não tem atividade durante os fins-de-semana e durante a semana tem comboios a fazer paragens a cada 30 minutos.

Esta freguesia também é servida por outras soluções de transportes públicos, salientando-se as carreiras de autocarro da Carris – destaca-se que a carreira de bairro foi suprimida durante o período de Estado de Emergência –, com uma carente oferta de carreiras e disponibilidade horária face ao resto da cidade; ao fim-de-semana o problema é ainda mais acentuado. Conta ainda com duas estações de Metro (Chelas e Bela Vista), que devido à dimensão territorial da freguesia são de difícil acesso a uma parte substancial dos habitantes.

Foquemos agora na relação das pessoas com a sua mobilidade urbana, no que diz respeito ao principal meio de transporte utilizado entre as pessoas que estudam e/ou trabalham na freguesia onde residem e fora da freguesia de residência, partindo de dados dos Censos de 2011 (INE). Revela-se interessante que a freguesia de Marvila tem uma percentagem de 9% para quem utiliza o meio transporte público e coletivo para circular na freguesia onde reside, prática que no município de Lisboa corresponde a 4%. Marvila tem ainda uma

percentagem maior na utilização do meio de transporte público e/ou coletivo relativamente a quem trabalha e estuda fora da freguesia onde reside — 38%, face a 29% em Lisboa. Pensando em quem se movimenta a pé para o local de trabalho ou estudo fora da freguesia onde reside, os dados mostram uma outra realidade: aproximadamente 2% de quem reside em Marvila vai para o seu trabalho/escola a pé, face a 5% no município. Na utilização dos meios de transporte automobilizado individuais, motociclo e automóvel como condutor ou passageiro, aponta-se o dado de 40% em Lisboa e 24% em Marvila para quem trabalha/estuda fora da freguesia onde reside. Por fim, no que diz respeito à bicicleta os dados são de 0,13% para quem trabalha e estuda fora da freguesia onde reside em Lisboa e 0,05% para Marvila. Observando a mobilidade dos estudantes lisboetas casa-escola, a partir da inquirição a mais de 47 mil estudantes (57% do total de alunos em Lisboa) em 2019, no âmbito do projeto “Mãos ao Ar Lisboa!” (CML, 2020a), vê-se que: em Lisboa 48,6% e em Marvila 51,3% dos estudantes vão de automóvel para a escola; em Lisboa 23,4% e em Marvila 23% vão a pé para a escola; 15,5% em Lisboa e 17,7% em Marvila de autocarro; e, respetivamente, 1% e 0,9% de bicicleta.

Dos moradores dos bairros considerados no projeto — Salgadas, Alfinetes, Quinta do Marquês de Abrantes e Quinta do Chale —, quando questionados sobre os meios de transporte que utilizam para as suas deslocações para fora da freguesia, podendo escolher mais que uma resposta, 20% refere o transporte individual (carro, motociclo e bicicleta) e 69% transportes públicos, 38% referindo a utilização de autocarro. Não houve respostas para veículos elétricos partilhados e somente 1% das respostas diziam respeito a deslocações pedonais (ROCK – ICS, 2020; Correia, Falanga, Nunes, & Martins, 2020).

Desde 2011 tem-se assistido a um forte investimento para o uso da bicicleta no município de Lisboa e no país, destacando-se os programas de apoio e incentivo à compra de bicicletas (Gabinete do Ministro de Ambiente e Ação Climática, 2020; CML, 2020b), o objetivo do governo português em construir mais de 8 mil km de ciclovias no país até 2030 (Presidência da República, 2 de Agosto de 2019) e o objetivo da autarquia lisboeta de chegar aos 200 km de ciclovias em Lisboa, duplicando assim as já existentes até 2021 (CML, 2020b). Porém, este objetivo de construção de ciclovias em Lisboa, por parte da autarquia, é residual no território marvilense quando comparado à expectativa de construção nas zonas centrais da cidade, à semelhança de outros territórios periféricos da capital portuguesa; e não pressupõe, à partida, a participação das comunidades locais na reflexão e construção das ciclovias.

No que se refere à situação concreta dos bairros em foco no projeto “Pedalada”, situados no entorno do edifício da Biblioteca de Marvila, área de atuação da Cicloficina Crescente, todos são caracterizados pela Câmara Municipal de Lisboa — através da Carta dos BIP/ZIP (CML, 2010) — como Bairros de Intervenção Prioritária, através de um índice composto que sintetiza as ocorrências mais críticas nas dimensões socioeconómica e urbanística e que define a fratura socioterritorial da cidade de Lisboa.

Intervir no território: o projeto “Pedalada” em contexto pandémico

Neste contexto, propusemos o projeto “Pedalada” sustentado na promoção da educação para a mobilidade ativa segura. Como linha de base, e reconhecendo o eco de várias propostas noutros países durante a pandemia, propunha-se o diagnóstico dos recursos locais, trajetórias e necessidades de mobilidade e o reforço da mobilidade ciclável.

No território identificou-se um conjunto de desafios em termos de desigualdades socioeconómicas, disponibilidade de serviços no local e necessidade de mobilidade da população residente para satisfazer necessidades básicas. Consequentemente, as atividades a desenvolver incluem a identificação de necessidades de mobilidade da população, o mapeamento de percursos e de recursos e o desenho colaborativo de respostas, com destaque para a “criação de um cluster de ação, promotor do uso seguro e

responsável da bicicleta e da sua dinamização, desmistificação e valorização económica”, contemplando um conjunto de serviços comunitários e “o desenho participativo de ciclovias, itinerários cicláveis e outras soluções de mobilidade sustentável na freguesia de Marvila e na interligação com a cidade” (Consórcio “Pedalada”, 2020, p.8). Pretende-se construir uma resposta acertada e enquadrada nas necessidades atuais e futuras do território, como também enquadrada no trabalho que já vem a ser desenvolvido por outras organizações.

No horizonte do presente projeto, alinhado com reivindicações locais preexistentes e com recomendações da Organização Mundial da Saúde (no sentido de privilegiar a mobilidade pedonal e ciclável, particularmente em tempo de pandemia — WHO, 2020), o “Pedalada” poderá contribuir para a ponderação de respostas políticas às mobilidades urbanas nas cidades pós-COVID-19. Várias cidades no mundo têm introduzido ou reforçado políticas de mobilidade urbana como a expansão de ciclovias e espaços para peões, com o objetivo de reforçar o distanciamento físico, ancoradas na redução do tráfego de carros, na criação de novos quilómetros de ciclovias e aumento da largura dos passeios, mesmo que de forma temporária (ver os exemplos recolhidos pelo grupo Mobilidade Urbana pós-COVID19, 2020). Um dos objetivos é possibilitar a diminuição da utilização de transportes coletivos, onde é mais difícil que haja distanciamento, e evitar o sobrecarregamento das estradas com o transporte individual automobilizado, dando aos ciclistas e peões condições de segurança para melhor circular pelas cidades — não obstante a necessidade de melhorar a abrangência, frequência e segurança dos transportes coletivos.

O “Pedalada” é um projeto direcionado ao público juvenil, com a expectativa de os participantes se apropriarem do projeto e, assim, garantir as condições necessárias para a sustentabilidade do projeto no território. O “Pedalada” é fruto de um processo colaborativo entre diversas entidades, incluindo o Grupo Comunitário local, que formam o consórcio de gestão e parcerias do projeto. Pretende igualmente ser um projeto participativo, que envolva a comunidade dos bairros onde está inserido bem como outros bairros vizinhos marvilenses. Isto possibilitará uma reflexão e atuação aprofundada sobre a mobilidade na freguesia, tendo como horizonte a coesão territorial da freguesia e com o resto da cidade. O objetivo de aprofundar estas lógicas de trabalho deve-se ao facto de o sucesso deste projeto ser conseguido, sobretudo, se o seu processo for participativo (Chaves, 2020; Falanga & Carvalho, 2016; Gouveia, 2016). O momento atual de pandemia coloca a estes objetivos vários entraves, destacando-se a impossibilidade de organizar grandes momentos de encontro.

Em resposta a estes entraves, o consórcio do projeto tem refletido sobre como intervir sem perder a identidade participativa. Neste sentido e num primeiro momento de intervenção no território, durante o mês de outubro de 2020, foram organizadas atividades com pequenos grupos em espaço aberto, seguindo as orientações de saúde pública e integrando atividades que já estavam planeadas pelas entidades do consórcio — ciclofóruns e passeios semanais de bicicleta —, as quais tiveram de ser suspensas na segunda fase de confinamento. Em contexto de trabalho não presencial dá-se prioridade ao reforço de estratégias de comunicação e de parcerias com organizações que estão a desenvolver trabalhos sobre bicicleta no território, bem como ao reconhecimento de espaços usados pelos grupos locais, com destaque para jovens e crianças utilizadores de bicicleta, tendo em vista integrar estes espaços e públicos no roteiro de atividades do projeto. Deste modo, o “Pedalada” poderá ir criando bases no território, chamar a atenção do seu público-alvo e de potenciais parceiros, convidando a comunidade local a participar na reflexão sobre como deve o projeto intervir e evoluir.

O “Pedalada” tem financiamento aplicado para a realização das suas atividades durante um ano (outubro 2020 – Outubro 2021), seguindo-se dois anos para a sustentabilidade do projeto, com enquadramento nas responsabilidades de co-financiamento no âmbito do programa BIP/ZIP (CML, 2010). Pretende-se que até ao final do ano de execução do projeto se consiga: criar uma marca associada; redes de comunicação à escala da freguesia; personalização de, pelo menos, 10 bicicletas; criação de uma rede de serviços que se alie ao

comércio local; mais de 75 pessoas a experimentar diferentes tipos de bicicletas; formação de, no mínimo, 15 pessoas; criação de mais de 4 grupos em bairros para campanhas ambientais; vários protótipos de produtos vendáveis a partir de materiais reciclados; plano de gestão de rede bicicletas partilhadas; percursos de interesse social, histórico, cultural e desportivo na freguesia e ligando-a à cidade; desenho participativo de ciclovias na freguesia; ciclovias pop-up (Consórcio "Pedalada", 2020). Estes e outros resultados esperados para este projeto pretendem (re)criar novos discursos e massas críticas locais à volta da bicicleta, inovando nas respostas urbanas para um território periférico e promovendo a coesão do território, bem como mobilizando a comunidade local, tornando-a protagonista deste projeto.

Referências

- Barómetro Covid-19 (2020). *Quando a pandemia não é igual para todos*. ENSP-NOVA.
- Carvalho, A., & Falanga, R. (2016). Da democratização das formas de governação na política à Partilha de autoridade no campo dos museus e do património. Em A. Carvalho, *Participação: Partilhando a responsabilidade* 29-44. s/local: Acesso Cultura.
- Centeno, A. (2018). *Coesão Territorial à escala da freguesia: O caso de Marvila*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura. Lisboa: FAUL.
- Chaves, H. (2020, no prelo). Transformar o território com investigação-ação, colaboração e participação — Contributos a partir de Marvila. Em M. C. Silva, F. M. Rodrigues, J. T. Lopes, A. J. Fontes, & T. Mora (Eds.), *Por uma habitação básica: Cidadania, democracia associativa e metodologias participativas*. Porto: Afrontamento.
- CML. (2010). *Carta dos BIP/ZIP - Bairros e Zonas de Intervenção Prioritária de Lisboa*. Lisboa: CML.
- CML. (2020a). *Relatório 2019: Mãos ao ar! - Isto é uma votação popular!*. Lisboa: CML
- CML. (2020b). *Lisboa Cicável | A Rua é Sua* [Apresentação dos programas]. Lisboa: CML.
- Consórcio "Pedalada". (2020). *Pedalada — Ref. 087*. Lisboa.
- Correia, R., Falanga, R., Nunes, M., & Martins, J. C. (2020). *ROCK Lisbon Survey: Statistical Report*. Lisboa: ICS-UL.
- Ferreira, A., Brandão, A., & Prudêncio, T. (2019). O acesso: Descontinuidades e exclusões. Em A. Brandão & P. Brandão, *O lugar de todos—Interpretar o espaço público urbano*. 2ª Edição, 89-91). Lisboa: Livraria Tigre de Papel.
- Gabinete do Ministro do Ambiente e Ação Climática (2020). *Despacho n.º 3169/2020: Regulamento de Atribuição do Incentivo pela Introdução no Consumo de Veículos de Baixas Emissões 2020*. (10 de Março de 2020).
- Gouveia, P. H. de. (2016). Dez ideias feitas sobre participação. Em A. Carvalho, *Participação: Partilhando a responsabilidade* (p. 83-90). s/local: Acesso Cultura.
- Kaufmann, V., Bergman, M. M. & Joye, D. (2004). "Motility: Mobility as Capital". *International Journal of Urban and Regional Research*, 28.4, 745-756.
- Mela, A., Belloni, M.C. e Davico, L. (2001). *A sociologia do ambiente*. Lisboa: Editorial Estampa.
- Mobilidade Urbana pós-COVID19. (2020). *Mobilidade urbana pós covid*. Laboratório de Planeamento e Políticas Públicas – Aveiro: UA.
- Presidência da República (2020). *Decreto do Presidente da República n.º 14-A/2020: Declara o estado de emergência, com fundamento na verificação de uma situação de calamidade pública*. (18 de Março de 2020).

- Presidência do Conselho de Ministros (2019). *Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019: Aprova a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030*. (2 de Agosto 2019).
- Projeto ROCK. (2020). *Tabela sobre mobilidade fora da freguesia*. Lisboa: ICS-UL.
- Rede Social Lisboa. (2017). *II Diagnóstico Social de Lisboa – 2015-2016*. Lisboa.
- Sheller, M. (2018). *Mobility justice. The politics of movement in an age of extremes*. Londres UK e Brooklyn NY EUA: Verso.
- Sheller, M. & Urry, J. (2006). "The new mobilities paradigm". *Environment and Planning A*, 38, 207-226.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge/Reino Unido e Malden MA/EUA: Polity.
- Vieira, I. (2019). *"Entre a seca africana e a utopia europeia". A percepção do papel do ambiente na mobilidade de refugiados e migrantes etíopes e eritreus em Itália e cabo-verdianos em Portugal*. Tese de Doutoramento em Ecologia Humana. Lisboa: NOVA FCSH.
- WHO (2020). *Moving around during the COVID-19 outbreak*. Organização Mundial da Saúde.