
Estudo participativo

sobre a mobilidade

em Marvila

Setembro 2022

Lisboa



R/C



SANTA
CASA
Município de Lisboa



 **CICS.NOVA**
CENTRO INTERDISCIPLINAR
DE CIÊNCIAS SOCIAIS

 **NOVA FCSH**
FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS
UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA

 **UNIVERSIDADE
LUSÓFONA**

 **CeIED**
CENTRO DE ESTUDOS
INTERDISCIPLINARES
NA EDUCAÇÃO
E DESENVOLVIMENTO

 **LISBOA**
CÂMARA MUNICIPAL



BAIRROS e ZONAS
de Intervenção
Prioritária de Lisboa

Título: Estudo Participativo sobre a Mobilidade em Marvila, Lisboa

Autores: Inês Vieira, Henrique Chaves, Rés do Chão

© Autores e Edições Universitárias Lusófonas

Mapas e oficina com ciclistas: Angélica Rigo, Carolina Barreiros, Margarida Marques

Desenho de inquérito: Angélica Rigo, Bruna Pontes, Henrique Chaves, Inês Vieira, Luís Matos e Margarida Marques

Aplicação de inquéritos: Bruna Pontes e Henrique Chaves

Imagem gráfica Gingada: Joana Tavares

Diagramação: Rés do Chão

Imagem gráfica relatório: Many Islands

Financiamento: Este estudo teve origem no projeto BIP/ZIP (CML) 2020/087, tendo recebido apoio adicional através dos projetos COFAC/CeiED-ECIJ/0001/2020, Bolsa FCT ref. 2021.05128.BD e BIP/ZIP (CML) 2021/022

Consórcio Gingada: O consórcio que desenvolveu o projeto BIP/ZIP 2020/87, a partir do qual este estudo foi desenvolvido, foi promovido pela associação Rés do Chão e pelo Grupo Recreativo Janz e Associados, em parceria com o Centro de Promoção Social Prodac - Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, o Grupo Comunitário 4Crescente, a Universidade Nova de Lisboa (CICS. NOVA, FCSH), a Universidade Lusófona (CeiED) e a Junta de Freguesia de Marvila

Editora: Edições Universitárias Lusófonas

Local: Lisboa

Data: Setembro 2022

ISBN: 978-989-757-208-1

INTRODUÇÃO	13
1 • METODOLOGIA	19
2 • MARVILA: CARATERIZAÇÃO DO TERRITÓRIO E DA MOBILIDADE URBANA	33
a. Território e População	34
i. Contextualização no território lisboeta	34
ii. População e desigualdades territoriais	38
b. Equipamentos e Serviços	44
c. Mobilidade	48
i. Sistemas de transporte	48
ii. Meios de transporte e tempos de deslocação	56
d. A bicicleta em Marvila	64
i. Rede e serviços de mobilidade ciclável	64
ii. Oficina com ciclistas	74
3 • INQUÉRITO À MOBILIDADE EM MARVILA	79
a. Caraterização dos participantes	80
i. Género, ciclos de vida e potenciais restrições à mobilidade	80
ii. Situação perante o trabalho ou a escola e níveis de escolaridade	82
iii. Locais de residência	86
b. Território e mobilidade	88
i. Destinos em Marvila e principais motivos de deslocação	88
ii. Meios e tempos de mobilidade	94

c. Bicicletas e ciclovias	102
i. Quem pedala em Marvila	102
ii. Motivos para andar de bicicleta	108
iii. Motivos para não andar de bicicleta	112
iv. Sobre a construção de ciclovias em Marvila	114
4 • DISCUSSÃO DE RESULTADOS COM A COMUNIDADE LOCAL	117
a. Partindo do Inquérito à mobilidade em Marvila	120
b. Alterações nos usos (e não usos) do território	121
c. Dificil efetivação do direito à mobilidade	122
d. Problemas de planeamento e acessibilidade	123
e. Bicicletas e(m) segurança	124
f. Coexistência de meios de mobilidade	125
g. Cultura de mobilidade coletiva e suave	126
h. Prioridade: participação	127
SÍNTESE DE RESULTADOS E RECOMENDAÇÕES	129
BIBLIOGRAFIA	144

Figuras

1	• Cicloficina com crianças e jovens em Marvila	17
2	• Momento de aplicação de inquérito na Feira do Relógio	23
3	• Placard 1 - Caracterização dos participantes	24
4	• Placard 2 - Mobilidade das pessoas participantes	25
5	• Placard 3 - Pedalo	26
6	• Placard 4 - Não pedalo	27
7	• Placard 5 - Perceções sobre as ciclovias	28
8	• Descontinuidade de passeios nalguns locais da freguesia de Marvila (1)	52
9	• Descontinuidade de passeios nalguns locais da freguesia de Marvila (2)	52
10	• Pessoa a atravessar a estrada numa área sem passeios e passadeira na freguesia de Marvila	53
11	• Caminhos informais marcados pelo trajeto a pé de pessoas na freguesia de Marvila (1)	54
12	• Caminhos informais marcados pelo trajeto a pé de pessoas na freguesia de Marvila (2)	54
13	• Caminhos informais marcados pelo trajeto a pé de pessoas na freguesia de Marvila (2)	55
14	• Caminhos informais marcados pelo trajeto a pé de pessoas na freguesia de Marvila (4)	55
15	• Pessoa de bicicleta numa das vias de maior velocidade na freguesia de Marvila	66
16	• Oficina com ciclistas de Marvila	74
17	• Sessão de partilha de resultados com a Rede Gingada, 7 de setembro de 2022	118
18	• Sessão de partilha de resultados com a Pluriversidade Comunitária, 14 de setembro de 2022	119
19	• Sessão de partilha de resultados com o GC4C, 15 de setembro de 2022	119

Mapas

1	• Localização dos pontos de realização de inquérito	22
2	• Bairros e zonas de Marvila	29
3	• Ortofotomapa da região de Marvila	34
4	• Localização de Marvila em Lisboa	35
5	• Edificação de Marvila e áreas próximas	37
6	• Densidade populacional na freguesia de Marvila	40
7	• Densidade populacional do grupo etário 14–24 anos na freguesia de Marvila	41
8	• Carta dos BIP/ZIP	43
9	• Localização de equipamentos de educação pública e privada, espaços verdes, equipamentos de cultura e equipamentos de desporto em Marvila (com estações de metro e comboio)	45
10	• Localização de equipamentos de saúde, loja do cidadão, Junta de Freguesia de Marvila, mercados públicos, híper e supermercados (com estações de metro e comboio)	46
11	• Localização de estações de metro e de comboio e linhas de comboio na cidade de Lisboa	11
12	• Localização de estações de metro, de autocarro, e de comboio na freguesia de Marvila	50
13	• Localização de scooters para alugar da empresa Cooltra na cidade de Lisboa	51
14	• Localização dos postos de carregamento de carros elétricos	51
15	• Orografia na freguesia de Marvila	64
16	• Ciclovias construídas e planeadas na freguesia de Marvila	65
17	• Ciclovias construídas na cidade de Lisboa	67
18	• Ciclovias planeadas na cidade de Lisboa	69
19	• Localização dos pontos de recolha de bicicletas Gira na cidade de Lisboa	70
20	• Localização de bicicletas e trotinetas para alugar da empresa Bolt na cidade de Lisboa	71
21	• Localização de pontos de estacionamento de bicicletas na cidade de Lisboa	71
22	• Mapa de propostas resultado da oficina com ciclistas em Marvila sobre plano de ciclovias da CML	77
23	• Bairros e principais motivos de deslocação entre os inquiridos (n=392)	91
24	• Atração dos bairros e zonas de Marvila entre os inquiridos (n= 392)	92
25	• Utilização de bicicleta, variação por local de residência (n=122)	104

Gráficos

1 • População residente em Marvila (2011, N=37793 e 2021, N=35482) e em Lisboa (2011, N=552700 e 2021, N=545923), variação por grupos etários	39
2 • População residente em Lisboa (N=545923) e em Marvila (N=35482) em 2021, variação por níveis de ensino	39
3 • Meio de transporte mais utilizado nos movimentos pendulares da população empregada e estudante (percentagens, 2011; Portugal continental, N=5 615 088; AML, N=1 673 592; Lisboa, N=304 835; Marvila, N=20 715)	56
4 • Duração média dos movimentos pendulares da população residente empregada ou estudante (minutos, 2011; Portugal continental, N=5 615 088; AML, N=1 673 592; Lisboa, N=304 835; Marvila, N=20 715)	58
5 • Distribuição por sexo dos participantes (n=396)	81
6 • Idade dos participantes de sexo masculino (n=182)	81
7 • Idade dos participantes de sexo feminino (n=214)	81
8 • Variação por sexo da situação perante o trabalho e a escola dos participantes (n=396)	82
9 • Frequências por nível de escolaridade completo e variação por sexo dos participantes (n=396)	83
10 • Escolaridade por idade dos participantes de sexo masculino (n=182)	84
11 • Escolaridade por idade dos participantes de sexo feminino (n=214)	85
12 • Motivos de deslocação dos residentes na freguesia nas suas deslocações em Marvila (n=326)	88
13 • Motivos de deslocação dos residentes na freguesia nas suas deslocações para fora de Marvila (n=276)	89
14 • Motivos de deslocação dos não residentes na freguesia nas suas deslocações em Marvila (n=66)	90
15 • Destinos e meios de mobilidade (n=392)	94
16 • Destinos e tempos de mobilidade (n=392)	95
17 • Variação do tempo de deslocação por sexo (feminino, n=211)	96
18 • Variação do tempo de deslocação por sexo (masculino, n=181)	96
19 • Variação do meio de deslocação por sexo (feminino, n=211)	97
20 • Variação do meio de deslocação por sexo (masculino, n=181)	97
21 • Variação do tempo de deslocação por escalão etário (0-17 anos, n=56)	98
22 • Variação do tempo de deslocação por escalão etário (18-64 anos, n=277)	99
23 • Variação do tempo de deslocação por escalão etário (mais de 65 anos, n=59)	99
24 • Variação do meio de deslocação por escalão etário (0-17 anos, n=56)	100
25 • Variação do meio de deslocação por escalão etário (18-64 anos, n=277)	101
26 • Variação do meio de deslocação por escalão etário (mais de 65 anos, n=59)	101
27 • Utilização de bicicleta, variação por nível de escolaridade (n=396)	105
28 • Utilização de bicicleta, variação por situação perante o trabalho ou a escola (n=396)	106
29 • Motivos para andar de bicicleta (n=122)	109
30 • O que faria os atuais utilizadores usarem mais a bicicleta (n=122)	111
31 • Motivos para não andar de bicicleta (n=274)	112
32 • O que faria os atuais não utilizadores passarem a usar a bicicleta (n=274)	113
33 • Opiniões sobre a construção de ciclovias em Marvila (n=396)	115

Tabelas

1	• Escalões de duração dos movimentos pendulares da população empregada ou estudante (percentagens, 2011; Portugal continental, N=5 615 088; AML, N=1 673 592; Lisboa, N=304 835; Marvila, N=20 715)	57
2	• Meio de transporte casa-escola dos estudantes de Marvila (2019, n=2758; 2021, n=2123) e Lisboa (2019, n=47 141; 2021, n=38 078)	61
3	• Utilização de bicicleta, variação por sexo e idade (n=396)	102
4	• Utilização de bicicleta, variação por local de residência (n=396)	103
5	• Utilização de bicicleta na mobilidade para o trabalho ou estabelecimento de ensino (n=122)	108

Lista de Siglas

ACES	• Agrupamento dos Centros de Saúde
AML	• Área Metropolitana de Lisboa
CeiED	• Centro de Estudos Interdisciplinares em Educação e Desenvolvimento da Universidade Lusófona
CICS.NOVA	• Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais da Universidade Nova de Lisboa
CML	• Câmara Municipal de Lisboa
CP	• Comboios de Portugal
CPSP	• Centro de Promoção Social da Prodac
DGS	• Direção Geral de Saúde
EMEL	• Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa
GC4C	• Grupo Comunitário 4 Crescente
GRJA	• Grupo Recreativo Janz e Associados
INE	• Instituto Nacional de Estatística
ISEL	• Instituto Superior de Engenharia de Lisboa
JFM	• Junta de Freguesia de Marvila
LXi	• Lisboa Interativa
ODS	• Objetivos para o Desenvolvimento Sustentável
PCAAC	• Programa Comunitário de Ajuda Alimentar a Carenciados
PPD/PSD.CDSPP.A.MPT.PPM	• Coligação Novos Tempos Lisboa: Partido Social Democrata, Partido do Centro Democrático Social - Partido Popular, Aliança, Partido da Terra, Partido Popular Monárquico
PS	• Partido Socialista
RSI	• Rendimento Social de Inserção
RTP	• Rádio e Televisão de Portugal
SCML	• Santa Casa da Misericórdia de Lisboa
TEIP	• Territórios Educativos de Intervenção Prioritária
TVDE	• Transporte Individual de Passageiros em Veículo Descaracterizado

Símbolos

%	• percentagem
N	• população
n	• amostra
cm	• centímetro
km	• quilómetro
km ²	• quilómetro quadrado
min	• minuto
h	• hora



Introdução

A promoção e defesa de uma mobilidade urbana mais sustentável, a partir de uma energia limpa, que favoreça a qualidade ambiental e a saúde das populações, tem sido reforçada em diversos projetos e orientações políticas na última década, sejam elas locais, nacionais, europeias ou mundiais. A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas foi aprovada em setembro de 2015 por 193 Estados-Membros, incluindo Portugal, Agenda na qual se enquadram dezassete Objetivos para o Desenvolvimento Sustentável (ODS). Consideramos importante ressaltar a pertinência de três ODS que demonstram uma orientação política relacionada com a mobilidade urbana sustentável: educação para o desenvolvimento sustentável (ODS4); cidades e comunidades sustentáveis (ODS11); e ação climática (ODS13) (Conselho Empresarial Para o Desenvolvimento Sustentável, 2016). Ao nível europeu e de forma objetiva, o European Green Deal (European Commission e Directorate-General Communication, 2019) tem um dos seus eixos temáticos dedicados à mobilidade urbana sustentável. Já ao nível nacional é importante ressaltar a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (Presidência do Conselho de Ministros, 2019). Nas ruas de Marvila, as crianças pedalam a brincar, alheias a estas diretrizes e orientações políticas – mas, em simultâneo, parecem estar de acordo com elas. Ocupando ruas e passeios com as suas bicicletas, desfilam, fazem acrobacias e aceleram. Com anos de atividade no território, fomos aprendendo que nem todas as crianças dos bairros marvilenses têm bicicleta, mas mesmo não tendo ou não sabendo conduzi-la, na sua generalidade todas querem ter a oportunidade de fazê-lo. Os seus pais defendem que é preciso mais segurança para as crianças brincarem, mas será que estariam disponíveis para perder vagas de estacionamento ou para deixarem de estacionar sobre os passeios dos seus bairros?

Também em Marvila, diversas organizações têm procurado trabalhar a partir destas orientações políticas, como também a partir da realidade local. O fruto deste trabalho resultou já em vários projetos dedicados à bicicleta na freguesia, que abordaremos ao longo deste estudo. Uma destas iniciativas é o projeto Gingada, que tem como objetivo valorizar e fomentar a mobilidade ciclável na freguesia de Marvila. Com foco de ação nos bairros dos Alfinetes, Salgadas/Zona L e Quinta do Chale, Marquês de Abrantes/Bairro Chinês/Zona L, o projeto pretende reforçar a presença da população deste território na discussão sobre mobilidade e sustentabilidade que vem sendo realizada na cidade de Lisboa por moradores, instituições e órgãos públicos. O intuito é o de melhorar as condições de mobilidade em Marvila, que apesar de próxima do centro da cidade, encontra-se fortemente isolada, com pouca conectividade das infraestruturas de transporte.

É possível identificar diversos problemas relacionados com as infraestruturas de transporte em Marvila, como veremos neste estudo; porém, é importante reforçar que estes problemas se acentuam quando pensamos em mobilidade ativa, desde a ausência em toda a freguesia de docas da bicicleta partilhada municipal Gira até uma oferta diminuta de ciclovias face à realidade da cidade de Lisboa.

Como Padeiro (2022) recentemente comprovou, cruzando dados socioeconómicos e de infraestruturas dedicadas a bicicletas (ciclovias e docas Gira), observa-se uma desigualdade na cidade no acesso a estes serviços, isto é, os territórios com índices socioeconómicos mais baixos têm menor (ou não tem de todo) acesso a estas infraestruturas. Padeiro (2022) refere que este não é um caso isolado, várias outras cidades (dos Estados Unidos da América, Colômbia, Brasil e Chile) apresentam tendência semelhante, de desigualdade no acesso ao uso da bicicleta. Partindo desta publicação, um recente artigo do jornal A Mensagem de Lisboa (Cunha, 2022) apresenta a freguesia de Marvila como um exemplo paradigmático do acesso desigual ao uso da bicicleta, mas também ao acesso às trotinetas geridas por empresas privadas (ainda que já exista pelo menos uma recente empresa – Whoosh – a operar em Lisboa que disponibiliza os seus serviços em Marvila). Pretendemos, ao longo deste estudo, explorar e apresentar estas desigualdades de acesso à bicicleta, mas também a dificuldade acrescida no acesso a todos os transportes públicos e privados presentes (ou ausentes) na freguesia.

Encaramos que estas desigualdades de acesso à bicicleta, e, de forma mais abrangente, a relativa imobilidade a que este território vai sendo confinado, dificulta que os residentes em Marvila realizem o seu direito à cidade (Lefebvre, 2008), considerando que o direito de ir e vir e de acesso a lugares e oportunidades (Verlinghieri e Venturini, 2018) é limitado. Por outro lado, reforçamos a necessidade de o planeamento urbano e da mobilidade ser participado (Mota, 2013); ao se investir em infraestruturas de mobilidade ciclável, encaramos a necessidade de envolver os residentes, os grupos comunitários e as organizações locais. Neste sentido, os resultados que apresentaremos em diante não podem ser considerados como carta branca para um planeamento de infraestruturas cicláveis em Marvila sem o envolvimento dos seus atores locais. Isto seria deturpar os esforços e o trabalho desenvolvido. Sentimos que é urgente, não só neste território lisboeta mas em todos os territórios marcados por desigualdades de acesso à mobilidade ativa, uma política de justiça de mobilidade (Sheller, 2018) participada que considere a diversidade sociocultural do território (Lugo, 2012) e que parta das potencialidades dos bairros e do seu potencial transformador (Moulaert et. al. 2010).

Em suma, pretendemos que as informações apresentadas neste estudo não sejam encaradas somente de forma descritiva sobre a realidade marvilense e lisboeta (ainda que este olhar possa ser válido para futuras pesquisas e trabalho); estas informações são fruto de um trabalho desenvolvido a partir de uma relação com atores locais e de envolvimento da própria equipa autoral no contexto, pelo que os resultados devem ser encarados como uma ferramenta desta comunidade para discutir e reivindicar políticas públicas para o seu território.

Este estudo parte da abordagem metodológica de investigação-ação participativa, mais sistematizada no campo educativo a partir da década de 1980 (Carr e Kemmis, 2003 [1986]) e que beneficiou da articulação de contributos da América Latina nas décadas de 1960 e 1970, com particular destaque para a educação popular de Paulo Freire, assente numa proposta de ação cultural promotora de conscientização (Freire, 1979), partindo de um método de trabalho através de palavras e temas geradores que potenciam a discussão das circunstâncias de vida de populações empobrecidas como parte da sua alfabetização e libertação (Freire, s/d [1967]). Partindo da sistematização das características da investigação-ação participativa elaborada por Torres (2021, p. 43-44), podemos considerar que o projeto Gingada - e, particularmente, este estudo - se enquadra nesta abordagem metodológica: a intencionalidade sociopolítica do projeto (desenvolvido num grupo social organizado localmente) foi explicitada e articulada com grupos sociais locais; tanto investigadores como a população que está em situação investigativa foram incorporados no processo de investigação; o conhecimento é considerado instrumento de transformação social e promotor da conscientização da população que está em situação investigativa; o projeto é criado na sequência de ações reivindicativas locais pela mobilidade ciclável e pela qualidade ambiental; e estimula-se a participação de membros dos setores populares em diversas fases, desde o planeamento e desenho do projeto e do instrumento de pesquisa até à discussão e validação de resultados do estudo.

No primeiro capítulo deste estudo apresentamos a metodologia de trabalho e as principais técnicas de pesquisa utilizadas, como o inquérito e a recolha de informação estatística e gráfica sobre indicadores territoriais. O segundo capítulo partirá dos resultados desta recolha, pretendendo criar um enquadramento da freguesia de Marvila, apresentar diversos indicadores sociais, económicos e territoriais que denotam desigualdades sociais desta freguesia face à cidade, aprofundar os indicadores de mobilidade e transporte, e, por fim, sintetizar os resultados de uma oficina realizada com ciclistas locais para discutir sobre ciclovias em Marvila. O terceiro capítulo apresentará os resultados do Inquérito à Mobilidade em Marvila, compreendendo quem são os participantes no inquérito e como se movem pelo território, se andam ou não de bicicleta e os motivos que os levam tomar esta decisão, bem como a sua opinião sobre a possibilidade de se construírem mais ciclovias na freguesia. O quarto capítulo debruçar-se-á sobre os momentos participativos de partilha de resultados, reflexões e propostas suscitadas a partir deste estudo. Por fim, sintetizamos os resultados apresentados ao longo do estudo e as recomendações que consideramos importantes refletindo os resultados do estudo e a sua discussão com a comunidade local.

O projeto Gingada é uma iniciativa cofinanciada pelo Programa BIP/ZIP (Bairro e Zonas de Intervenção Prioritária de Lisboa) da Câmara Municipal de Lisboa (CML), projeto que em fase de concurso se denominou “Pedalada” (BIP/ZIP 2020, ref. 87) e que teve o seu período de execução entre novembro de 2020 e outubro de 2021, permanecendo em período de sustentabilidade até ao ano de 2023. O Gingada tem como organizações promotoras a associação Rés do Chão e o Grupo Recreativo Janz e Associados (GRJA), contando ainda com a parceria das seguintes entidades: Centro de Promoção Social da Prodac (CPSP) – Santa Casa da Misericórdia de Lisboa (SCML); Grupo Comunitário 4Crescente (GC4C); Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais da Universidade Nova de Lisboa (CICS.NOVA); Centro de Estudos Interdisciplinares em Educação e Desenvolvimento (CeIED) da Universidade Lusófona; e Junta de Freguesia de Marvila (JFM). Este estudo beneficia ainda de financiamento adicional a partir do projeto “Roda Viva” (BIP/ZIP 2021, ref. 22) promovido pela Associação Descalçada, do projeto ‘CRIPECO – Pedagogia crítica para a justiça ambiental’ (COFAC/CeIED-ECIJ/0001/2020) e da Bolsa de Investigação para Doutoramento intitulada ‘Os movimentos sociais de bairro em defesa da mobilidade urbana ativa e justa’ (2021.05128.BD). Gostaríamos de agradecer a participação de todas as pessoas que se disponibilizaram a participar neste estudo, desde a preparação do inquérito, às que foram inquiridas, às que participaram nas sessões de discussão de resultados e a todos os envolvidos noutros momentos igualmente importantes para a realização deste projeto. Agradecemos também a todos os parceiros da rede Gingada que foram fundamentais para a concretização de todas as etapas deste estudo. Gostaríamos de fazer um agradecimento especial à Pluriversidade Comunitária, pelo acolhimento de uma sessão de discussão a partir do estudo, à Direção Municipal da Mobilidade da Divisão de Estudos e Planeamento da Mobilidade da Câmara Municipal de Lisboa, que nos enviou resultados do projeto ‘Mãos ao Ar! Isto é uma votação popular!’, ao autor Miguel Padeiro, pela cedência do seu artigo, e à Biblioteca de Marvila, pelo acolhimento em vários momentos de realização do estudo.

O projeto Gingada incluiu, ao longo da sua realização, a organização e sustentabilidade de uma rede de empréstimo de bicicletas com base no espaço Kriativu, no Armador/Zona M, e no CPSP-SCML. A rede contempla empréstimos de bicicletas, sessões de cicloficina aberta (ver Figura 1), formação de pessoas em serviços de mecânica para bicicletas, montagem de um laboratório de reaproveitamento de plásticos usados para produção de novas peças (para bicicletas e outros objetos)¹. No âmbito deste projeto desenvolvemos este estudo colaborativo e participativo sobre mobilidade e dinamização da bicicleta em Marvila, em consonância e ligação com as reivindicações dos atores sociais locais (Chaves, Vieira e Pedalada, 2021). Os resultados deste estudo são agora publicados.



FIGURA 1 – Cicloficina com crianças e jovens em Marvila

Fonte: Consórcio Gingada. Lisboa, 14 de julho de 2021



1 • Metodologia

1 • Metodologia

Para o enquadramento metodológico deste estudo, nesta secção será apresentado sumariamente o contexto em que o estudo surgiu e a sua consequente consideração teórico-metodológica enquanto investigação-ação participativa. De seguida, apresentam-se as fontes e instrumentos de pesquisa mobilizados para as diversas partes do estudo, dedicando mais atenção à especificação dos procedimentos associados à realização do Inquérito à Mobilidade em Marvila. Finaliza com o enquadramento das sessões participativas de discussão, interpretação e validação de resultados.

Partindo da Atividade 4 — “Acessibilidades e ciclovias em Marvila” — do projeto Pedalada (BIP/ZIP 2020), pretendia-se co-desenhar e concretizar um estudo participativo sobre acessibilidades e ciclovias em Marvila. Foram convocadas todas as organizações do consórcio para que pudessem pronunciar-se e colaborar no sentido de construir um instrumento de pesquisa que respondesse aos objetivos de todos os intervenientes.

Decidiu-se produzir uma investigação móvel pelo território, de cariz quantitativo, desenhada e avaliada de forma participativa, com o envolvimento mais acentuado das equipas da academia e da Associação Rés do Chão (agregando profissionais de ciências sociais e arquitetura) na elaboração e implementação dos instrumentos de pesquisa. O trabalho desenvolvido parte da perspetiva da investigação-ação num princípio de trabalho participativo, onde se defende a necessidade de a investigação servir como base para a ação e vice-versa, bem como de ancorar na compreensão e resolução dos problemas locais — problemas estes identificados conjuntamente com as pessoas implicadas no processo investigativo, por exemplo a necessidade de mais ciclovias em Marvila. Esta abordagem metodológica alicerça-se num processo reflexivo por parte de todos envolvidos, investigadores e restantes pessoas envolvidas na investigação, podendo todos os envolvidos conhecer os resultados da pesquisa e, partindo dessa partilha, criar reflexividade de ambos os lados (Baldissera, 2001; Saito, 2001; Tripp, 2005; Almeida, 2001).

Para um maior impacto local e o sucesso junto da comunidade, a participação e o trabalho colaborativo são essenciais, aliados, como já referido, à metodologia de investigação-ação. Nesse sentido, encaramos a participação enquanto envolvimento da comunidade em múltiplas fases de trabalho: conceção do projeto, submissão de candidatura, acompanhamento, dinamização de ações, participação no inquérito, avaliação, validação e disseminação.

A primeira parte deste estudo visa caracterizar o contexto marvilense e enquadrar a problemática das mobilidades neste território, partindo da recolha de indicadores estatísticos (sobretudo informação censitária — Instituto Nacional de Estatística, 1991, 2001, 2011 e 2021 — mas também informação coletada por outros organismos públicos, nomeadamente a Câmara Municipal de Lisboa — CML) e de uma pesquisa documental realizada no portal Lxi — Lisboa Interativa da CML relativamente às infraestruturas cicláveis de Lisboa, em especial de Marvila, e também às infraestruturas sociais, de saúde, culturais e desportivas. Contudo, verificou-se no terreno que este portal da CML não continha informação completa; neste sentido, o conhecimento experiencial da equipa autoral sobre o território foi mobilizado para complementar informação necessária, bem como foi recolhida informação junto da Junta de Freguesia de Marvila. Para um entendimento alargado sobre a mobilidade em Marvila, em especial a ciclável, foram também recolhidas informações em websites e aplicações de algumas empresas privadas influentes na mobilidade partilhada em Lisboa, nomeadamente, a Bolt, a Cooltra e a Mobi.e. Um outro reforço importante de pesquisa foram os dados disponíveis no portal colaborativo Ciclovias.pt, que possibilitaram comparar os dados relativos às ciclovias publicados pela CML e incluíam outras informações como locais de estacionamento de bicicletas e estações de bicicletas partilhadas. Para além da recolha documental, reportar-se-ão os resultados de um encontro com ciclistas que residem, trabalham ou estudam em Marvila, que teve como objetivo a discussão de ciclovias nesta freguesia.

Na segunda parte deste estudo apresentamos os resultados do Inquérito à Mobilidade em Marvila. O inquérito visava auscultar pessoas que residissem e circulassem na freguesia de Marvila para conhecer os seus perfis e compreender os seus hábitos de mobilidade, contribuindo para entender os destinos, modos e tempos de mobilidade, e aferir o lugar da bicicleta nessas dinâmicas — quem a utilizava, onde e por que motivos, bem como as perceções relacionadas com a então crescente construção de ciclovias em Lisboa.

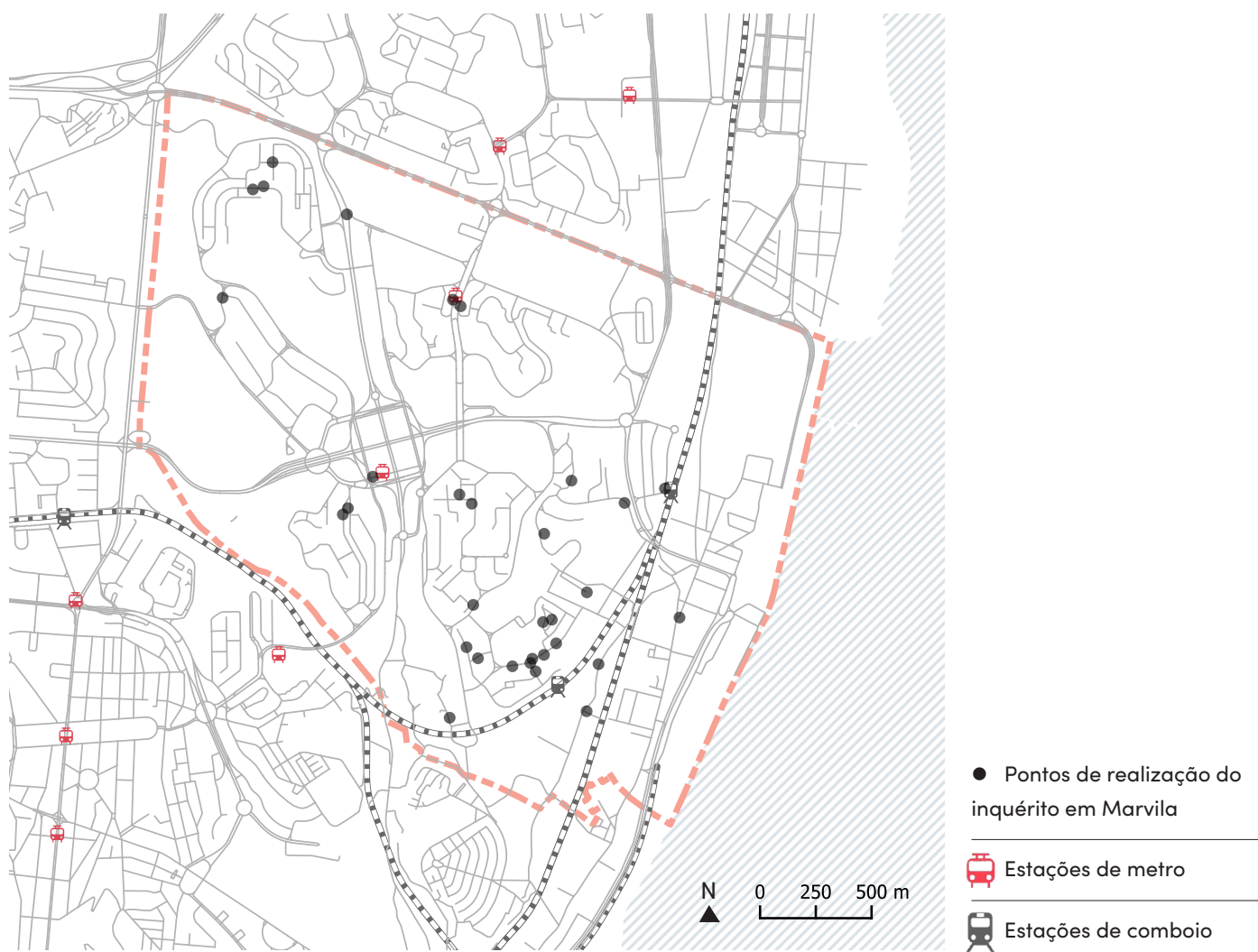
Após o estudo da estrutura demográfica da freguesia de Marvila, partilhado em reunião de consórcio, prosseguimos com a definição de uma amostra intencional com grau de confiança de 95% e margem de erro de 5%, considerando o total populacional aferido nos censos de 2011 (37 793 residentes – Instituto Nacional de Estatística, 2011). Neste sentido, foram realizados 329 inquéritos válidos a residentes em Marvila.

Consideramos, ainda, a pertinência de colocar o inquérito a não residentes que frequentassem o território de Marvila, sem ultrapassar os 20% do total de inquiridos, o que levou a entrevistar 67 não residentes que visitavam o território nos momentos de inquirição. No total foram inquiridas 396 pessoas, das quais 83% residentes e 17% não residentes no território. Este número inclui 16 pré-testes, com ligeiras sugestões de melhoria que foram integradas no guião final.

Como aproximação desejada pela equipa à distribuição da população pelo território, mais do que fixar-nos nas requisições de uma amostra representativa, realizamos o inquérito em 27 pontos de recolha de informação espalhados por todos os bairros da freguesia de Marvila (ver Mapa 1), visitados em 36 momentos de recolha entre maio e setembro de 2021.

O consórcio considerou muito importante a aplicação do inquérito em todos os grupos etários, sem restrição de idade mínima — situação que cria uma especificidade metodológica mais enquadrável em dinâmicas participativas e que se prende com o contexto sanitário mundial. Devido à situação da pandemia de COVID-19, a equipa teve de tomar algumas medidas de precaução, considerando a exposição de investigadores e participantes nos momentos de realização do inquérito e as restrições à convivência presencial. Em linha com as exigências e orientações da Direção Geral de Saúde (DGS), o início do inquérito foi atrasado e diminuiu o tempo previsto para a sua execução (considerando a necessidade de cumprir prazos relacionados com o financiamento).

MAPA 1 - Localização dos pontos de realização de inquérito



Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

Inicialmente, a equipa pretendia diferenciar a recolha de informação junto de públicos distintos (sobretudo diferenciando adultos e crianças), criando, para além do presente inquérito, um instrumento de pesquisa mais direcionado a crianças aplicável em parceria com as escolas locais, o que não foi possível dada a situação pandémica. Foi necessário alterar os planos e viabilizar a realização de um único inquérito, a ser realizado em espaço público ou junto de entidades parceiras, onde todas as pessoas interessadas poderiam participar. Além destas alterações, foram ainda adotadas medidas como utilização contínua de máscara durante o período de realização do inquérito e o uso recorrente de álcool em gel para desinfetar as mãos, disponibilizando-o às pessoas inquiridas.

O inquérito foi respondido num tempo médio de 5 minutos por participante, precedido de interpelação aos transeuntes, breve apresentação do projeto e convite à participação no estudo. A sua aplicação foi realizada por duas pessoas — Henrique Chaves, sociólogo, e Bruna Pontes, arquiteta — que circulavam de bicicleta e atrelado com cinco placards de 90x60cm (ver Figura 2), estruturas metálicas com ímanes deslocáveis para as respostas dos participantes, com perguntas curtas e auxiliadas com mapas do território e imagens como possibilidade de resposta mais fácil e intuitiva. Foi esta a decisão tomada pelo consórcio, na sequência da preparação e discussão do guião de inquérito, tendo em vista a sua disponibilização em design apelativo e no máximo possível de bairros e zonas desta extensa e díspar freguesia.

FIGURA 2 - Momento de aplicação de inquérito na Feira do Relógio



Fonte: Consórcio Gingada. Lisboa, 12 de julho de 2021

O primeiro placard do Inquérito à mobilidade em Marvila (ver Figura 3) tinha como objetivo caracterizar o participante, com perguntas sobre sexo, escalão etário, situação perante o trabalho e/ou escola, nível de escolaridade completo, se tinha dependentes ao seu cuidado, alguma limitação na sua mobilidade diária e o local de residência. Caso o inquirido residisse em Marvila, podia indicar no mapa em que zona vivia; se residisse fora da freguesia mas em Lisboa, podia indicar a sua freguesia de residência; se fora de Lisboa, podia indicar o município – sendo que em ambas as situações era pedido que indicasse a regularidade com que vinha a Marvila.

FIGURA 3: Placard 1 – Caracterização dos participantes

IDENTIFICAS-TE COMO

0-17	18-64	+65
☐	☐	☐
☐	☐	☐
☐	☐	☐

FEMININO
MASCULINO
OUTRO

Qual é a tua situação perante o trabalho ou escola

☐ ESTUDANTE
☐ ESTUDANTE - TRABALHADOR(A)
☐ TRABALHADOR(A)

☐ DESEMPREGADA(O)
☐ REFORMA
☐ INVALIDEZ

Qual é o teu nível de escolaridade completo?

☐ NENHUM
☐ 1º CICLO
☐ 2º CICLO
☐ 3º CICLO

☐ ENSINO SECUNDÁRIO
☐ FORMAÇÃO PROFISSIONAL
☐ ENSINO SUPERIOR

Tens dependentes a teu cuidado?

☐ NÃO
☐ SIM

☐ CRIANÇAS
☐ PESSOAS IDOSAS
☐ OUTROS DEPENDENTES
☐ PESSOAS COM DIFICULDADES DE MOBILIDADE

Tens alguma limitação que afete a mobilidade diária?

☐ NÃO TENHO DIFICULDADE EM MOVER-ME
☐ UTILIZO CADEIRA DE RODAS OU OUTRO EQUIPAMENTO
☐ TENHO OUTRAS DIFICULDADES EM MOVIMENTAR-ME

EM QUE ÁREA MORAS?

ONDE? Com que frequência vens a Marvila?

☐ FORA DA FREGUESIA
☐ FORA DO MUNICÍPIO

☐ DIARIAMENTE
☐ 4/5 x semana

☐ 2/3 x semana
☐ 1 x semana

☐ 1 x mês
☐ RARAMENTE

Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila

Já no segundo placard (ver Figura 4), foi pedido aos inquiridos que indicassem até três sítios onde costumam ir regularmente na freguesia e um sítio fora da freguesia (sendo esta última hipótese exclusiva para residentes em Marvila). No caso de deslocações na freguesia, pedimos que indicassem o bairro onde se encontrava esse sítio, o(s) meio(s) de mobilidade até ele e o tempo previsível da deslocação.

Os participantes podiam escolher o mesmo motivo de deslocação em todas as quatro possibilidades de resposta. As possibilidades de motivo/tipologias de sítio eram: comércio; lazer; restauração; trabalho; casa de outras pessoas; educação; espaços verdes; desporto; serviços; saúde; espaços religiosos; e associações. Para respostas sobre sítios dentro da freguesia, pedimos que se indicasse no mapa a zona/bairro onde este sítio se encontrava.

Para cada sítio escolhido, é indicada no mapa a sua

localização, o inquirido tinha até duas possibilidades para indicar meios de mobilidade e o respetivo tempo de deslocação. Podiam ser indicadas combinações de meios de mobilidade, entre as seguintes opções: a pé; autocarro; barco; bicicleta; carro; comboio; elétrico; metropolitano; motociclo; táxi (que inclui o transporte individual de passageiros em veículo descaraterizado - TVDE); transporte escolar/de empresa; trotineta; outro. Os intervalos de tempo de percurso indicados eram: 0-15 minutos; 16-30 minutos; 31-59 minutos; mais de 1 hora. Os inquiridos não precisavam priorizar entre as três possibilidades de resposta, todas foram consideradas de igual forma.

A última questão do placard 2 (“Anda de bicicleta?”) tinha como objetivo criar duas direções de resposta distintas: se o participante respondesse “sim”, iria para o placard 3 – “Pedalo” (ver Figura 5); se respondesse “não”, iria para o placard 4 – “Não Pedalo” (ver Figura 6).

FIGURA 4: Placard 2 – Mobilidade das pessoas participantes

ONDE COSTUMAS IR? DIZ-NOS ATÉ 3 SÍTIOS

BEATO / CENTRO HISTÓRICO ↓

ANDAS DE BICICLETA? ☐ SIM ☐ NÃO

QUE TIPO DE ATIVIDADE FAZES EM MARVILA?

	0-15 min	16-30 min	31-59 min	+ de 1 hora
opção 1	☐	☐	☐	☐
opção 2	☐	☐	☐	☐
opção 3	☐	☐	☐	☐
FORA DA FREGUESIA	☐	☐	☐	☐

COMO TE DESLOCAS PARA ESSES SÍTIOS?

OUTRO

Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila

No placard 3 pedia-se ao inquirido para justificar os motivos para andar de bicicleta, podendo escolher mais que uma opção de resposta. De seguida perguntava-se se ia de bicicleta para o trabalho e/ou escola. Por fim, pedia-se que indicasse condições para passar a usar mais a bicicleta, podendo também escolher mais que uma opção de resposta. Os participantes tinham a possibilidade de registar comentários e observações no final do placard, onde poderiam indicar outros motivos para aumentar a utilização da bicicleta.

FIGURA 5: Placard 3 – Pedalo


PEDALO!

Porquê?

- ☐ SAÚDE, FORMA FÍSICA, PRAZER
- ☐ QUESTÕES AMBIENTAIS E POLÍTICAS OU DE IMAGEM
- ☐ É MAIS RÁPIDO
- ☐ OS MEUS AMIGOS/COLEGAS/FAMILIARES TAMBÉM USAM
- ☐ É MAIS ECONÓMICO
- ☐ PARA NÃO DEPENDER DOS TRANSPORTES PÚBLICOS
- ☐ USO COMO FERRAMENTA DE TRABALHO

Utilizas a bicicleta como meio de mobilidade trabalho/escola/universidade

☐ SIM

☐ NÃO

COMENTÁRIOS E OBSERVAÇÕES

EM QUE CONDIÇÕES PASSAVAS A USAR BICICLETA MAIS VEZES?

- ☐ TER UMA BICICLETA
- ☐ TER BICICLETA ELÉTRICA OU OUTRA ADEQUADA ÀS MINHAS DESLOCAÇÕES
- ☐ APRENDER A ANDAR DE BICICLETA NA CIDADE
- ☐ A POSSIBILIDADE DE FAZER TRAJETOS MAIS CURTOS ENTRE OS LOCAIS QUE FREQUENTO
- ☐ TER ONDE A GUARDAR NO TRABALHO/ESCOLA/CASA
- ☐ TER CHUVEIRO/BALNEÁRIO NO LOCAL DE TRABALHO/ESTUDO
- ☐ MELHOR REDE DE BICICLETAS PÚBLICAS
- ☐ MAIS CICLOVIAS E ESTACIONAMENTO
- ☐ REDUÇÃO DA VELOCIDADE DOS CARROS
- ☐ PODER LEVAR FACILMENTE NOS TRANSPORTES PÚBLICOS
- ☐ ALTERAÇÃO DA MINHA SITUAÇÃO FINANCEIRA OU DE SAÚDE
- ☐ EXISTIREM VANTAGENS E CAMPANHAS PARA O APOIO À UTILIZAÇÃO
- ☐ ALTERAÇÕES NA MINHA ROTINA
- ☐ AUMENTO DOS CUSTOS DO CARRO OU TRANSPORTE PÚBLICO

Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

À semelhança do placard 3, o placard 4 pedia aos inquiridos para justificar os motivos para não andarem de bicicleta e, neste caso, quais seriam as condições necessárias para começarem a fazê-lo. Em ambas as perguntas podiam indicar mais que uma opção de resposta, podendo também no fim registar comentários adicionais e outras opções de resposta.

FIGURA 6: Placard 4 - Não pedalo



NÃO PEDALO!

Porquê?

- ☐ QUESTÕES DE SAÚDE
- ☐ TRANSPIRAÇÃO / HIGIENE
- ☐ NÃO TENHO BICICLETA
- ☐ NÃO SEI ANDAR/NÃO SEI ANDAR NA CIDADE
- ☐ É CARO
- ☐ NÃO É PRÁTICO LIDAR COM OS ACESSÓRIOS E AVARIAS
- ☐ A CIDADE TEM MUITAS SUBIDAS E DESCIDAS
- ☐ CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS
- ☐ TENHO MEDO QUE ME ROUBEM A BICICLETA
- ☐ TENHO MEDO DE SER ASSALTADO/A OU ASSEDIADO/A NA RUA
- ☐ NÃO EXISTEM CICLOVIAS SUFICIENTES
- ☐ OS PERCURSOS QUE FAÇO NÃO O PERMITEM
- ☐ AS MINHAS ROTINAS NÃO O PERMITEM
- ☐ DEMORAVA DEMASIADO TEMPO NO PERCURSO
- ☐ USO CARRO PARA TRABALHAR
- ☐ GOSTO DE CONDUZIR CARRO / MOTA
- ☐ USO TRANSPORTES PÚBLICOS
- ☐ NÃO GOSTO DE ANDAR DE BICICLETA

EM QUE CONDIÇÕES PASSAVAS A USAR BICICLETA?

- ☐ TER UMA BICICLETA
- ☐ TER BICICLETA ELÉTRICA OU OUTRA ADEQUADA ÀS MINHAS DESLOCAÇÕES
- ☐ APRENDER A ANDAR DE BICICLETA NA CIDADE
- ☐ A POSSIBILIDADE DE FAZER TRAJETOS MAIS CURTOS ENTRE OS LOCAIS QUE FREQUENTO
- ☐ TER ONDE A GUARDAR NO TRABALHO/ESCOLA/CASA
- ☐ TER CHUVEIRO/BALNEÁRIO NO LOCAL DE TRABALHO/ESTUDO
- ☐ MELHOR REDE DE BICICLETAS PÚBLICAS
- ☐ MAIS CICLOVIAS E ESTACIONAMENTO
- ☐ REDUÇÃO DA VELOCIDADE DOS CARROS
- ☐ PODER LEVAR FACILMENTE NOS TRANSPORTES PÚBLICOS
- ☐ ALTERAÇÃO DA MINHA SITUAÇÃO FINANCEIRA OU DE SAÚDE
- ☐ EXISTIREM VANTAGENS E CAMPANHAS PARA O APOIO À UTILIZAÇÃO
- ☐ ALTERAÇÕES NA MINHA ROTINA
- ☐ AUMENTO DOS CUSTOS DO CARRO OU TRANSPORTE PÚBLICO

COMENTÁRIOS E OBSERVAÇÕES

Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

Por fim, o placard 5 (ver Figura 7) apresentava um mapa com as ciclovias existentes na freguesia (em Maio de 2021, quando iniciou a inquirição) e pedia aos participantes para refletir sobre a possibilidade de se construir mais ciclovias em Marvila. Neste sentido, apresentavam-se várias afirmações associáveis à construção de ciclovias e os inquiridos podiam indicar se cada afirmação lhes suscitava percepções de receio ou de alegria; para fazer esta indicação usavam um íman com uma figura que correspondia a uma dessas percepções. Quando não sabiam o que responder ou não queriam de todo responder, poderiam deixar a pergunta em branco. Por fim, os participantes podiam fazer comentários sobre todo o inquérito ou outras questões que considerassem importantes.

FIGURA 7: Placard 5 - Percepções sobre as ciclovias

CICLOVIAS CONSTRUÍDAS NA FREGUESIA DE MARVILA



Se forem realizadas mais ciclovias na freguesia de Marvila quais são as teus maiores receios 😞 ou alegrias 😊?

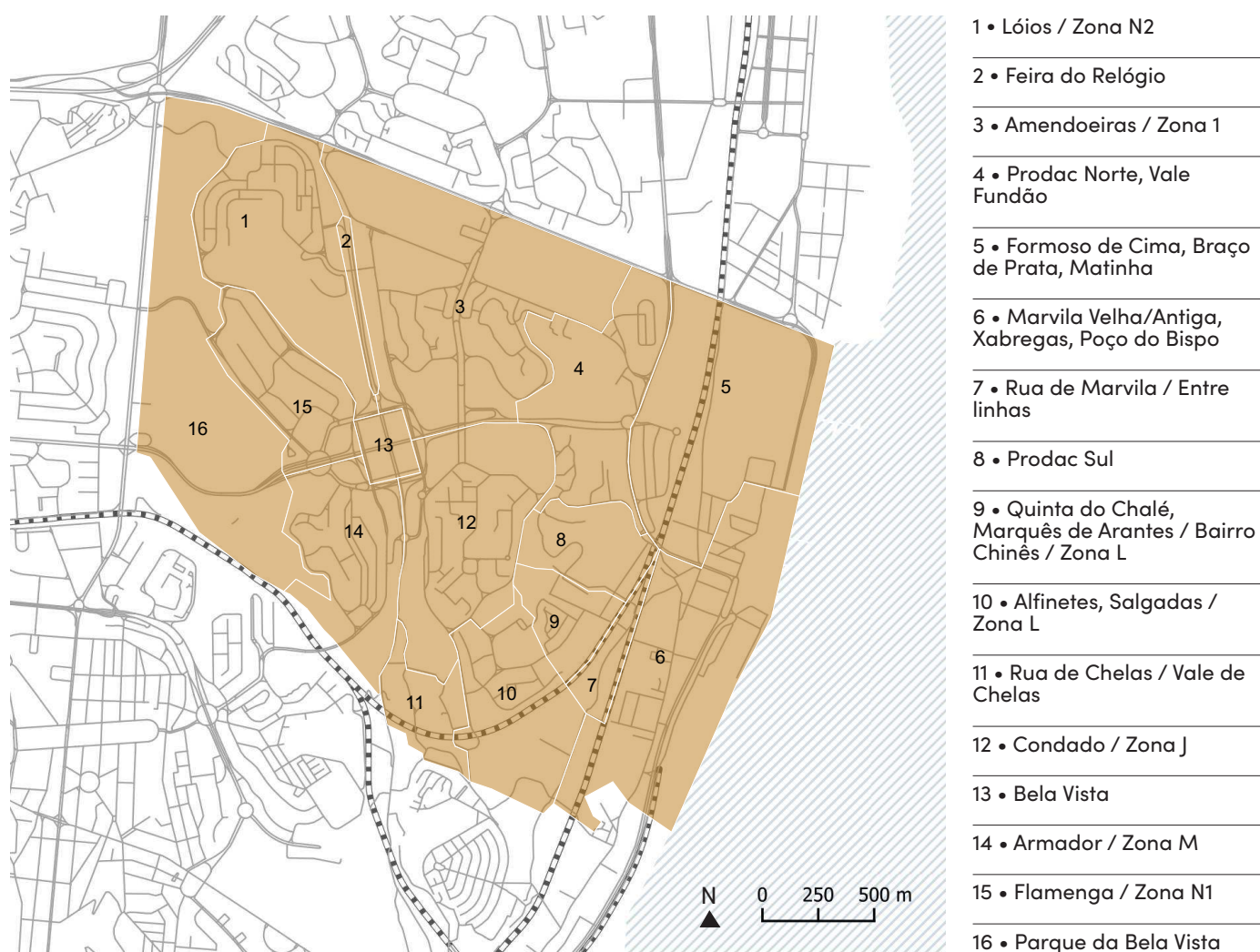
- 😞 ☐ 😊 MUDAR A QUALIDADE DO AR
- 😞 ☐ 😊 REDUZIR A VELOCIDADE DO TRÂNSITO
- 😞 ☐ 😊 TRAZER MAIS PESSOAS PARA VIVER EM/VISITAR MARVILA
- 😞 ☐ 😊 DIMINUIR LUGARES DE ESTACIONAMENTO DOS CARROS
- 😞 ☐ 😊 ALTERAR OS PASSEIOS PARA OS PEÕES
- 😞 ☐ 😊 TER MAIS TRAJETOS FUNCIONAIS PARA CICLISTAS
- 😞 ☐ 😊 DIMINUIR AS VIAS PARA OS CARROS
- 😞 ☐ 😊 TER IMPACTO NO COMÉRCIO LOCAL
- 😞 ☐ 😊 AUMENTAR AS FORMAS DE ACESSO AO RESTO DA CIDADE

COMENTÁRIOS E OBSERVAÇÕES

Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

No desenvolvimento da pesquisa sobre o território de Marvila, a equipa teve dificuldades em utilizar a nomenclatura existente sobre cada bairro e zona da freguesia. Estas dificuldades associam-se ao facto de a nomenclatura definida atualmente neste território estar em constante disputa (por motivos geracionais, históricos, urbanos, culturais, políticos, questões raciais, entre outras), não existindo em vários bairros e zonas consenso sobre qual o nome do bairro onde vivem. Não sendo objetivo deste estudo pesquisar, discutir e refletir sobre estas nomenclaturas, a equipa de investigação definiu a nomenclatura para cada bairro da forma mais abrangente possível, incorporando vários nomes possíveis para cada contexto; no inquérito desenvolvido, o mapa apresentado numerava os territórios sem os associar aos seus diversos nomes. No Mapa 2 podem ser visualizadas as zonas e bairros de Marvila (divisão pensada pelos autores, cruzando lógicas de funcionamento territorial e limites físicos), cada zona encontra-se numerada e a indicação dos possíveis nomes de cada bairro encontra-se na legenda à direita.

MAPA 2: Bairros e zonas de Marvila



Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

Após finalizarmos a recolha, tratamento e escrita sobre os dados recolhidos neste estudo, procedemos a mais uma fase do processo participativo, com devolução dos resultados de pesquisa à comunidade. Foram discutidas diversas possibilidades de organização destes momentos de devolução de resultados, decidindo-se que deveriam acontecer antes da sessão aberta de apresentação de resultados do estudo, a acontecer no dia 20 de setembro de 2022, e que os resultados destes momentos deveriam ser incorporados neste documento. A partir do envolvimento local da equipa e das oportunidades existentes no território, foram definidos quatro momentos de discussão na comunidade: 7 de setembro de 2022, com os restantes parceiros locais da Rede Gingada (JFM, CPSP-SCML, GC4C e GRJA) no espaço do CPS Prodac, com a participação de oito pessoas; 13 de setembro de 2022, no Palácio do Marquês de Abrantes, enquadrada no Grupo de Trabalho do GC4C dedicado aos transportes, com a participação de cinco pessoas de forma presencial e uma online; 14 de setembro de 2022, em parceria com a Pluriversidade Comunitária, na Biblioteca de Marvila, participando oito pessoas presencialmente e uma online; 15 de setembro de 2022, no seio do GC4C, no espaço da Junta de Freguesia de Marvila, onde participaram cerca de 40 pessoas. Todos os momentos aconteceram no final da tarde, a partir das 18h, horário mais favorável à participação de residentes.

Todas as discussões foram registadas em áudio e fotografia, com pedido prévio de autorização aos presentes. Em simultâneo, uma pessoa da equipa esteve em todas as sessões a registar apontamentos das discussões. Cada sessão foi apresentada pela mesma pessoa da equipa (recorrendo a apresentação digital ou impressa), mas todos os outros autores e presentes podiam interromper a apresentação para incluir mais informações e discutir os dados à medida que iam sendo apresentados ou discutidos.

Na sessão dedicada aos parceiros da Rede Gingada, o foco de discussão foi

mais técnico ao nível das ciclovias, estando os intervenientes mais envolvidos no processo deste estudo participativo e, por isso, com maiores expectativas e interesse sobre estes resultados. Na segunda reunião, sabendo que os envolvidos têm vindo a discutir a mobilidade em transportes públicos na freguesia (sobretudo comboio e autocarros), foram selecionados dados sobre esta realidade, discutindo resultados do inquérito e refletindo sobre a realidade local no sentido de propor melhorias na mobilidade. A terceira sessão previa-se nos moldes das reuniões da Pluriversidade Comunitária (Reis, 2022b), existindo três tópicos de discussão e para cada tópico uma das pessoas presentes faria comentários, no fim todos poderiam fazer questões sobre a generalidade da apresentação, existindo uma pessoa a moderar a discussão; contudo, estando presentes poucas pessoas, foi possível uma discussão aberta por todos os participantes sobre toda a apresentação. A reunião do GC4C (onde participaram mais pessoas) seguiu o procedimento habitual, com uma ordem de trabalhos prévia enviada a todos participantes, uma pessoa a realizar a ata da reunião e um moderador, enquadramento no qual a equipa apresentou os resultados do estudo como primeiro ponto da ordem de trabalhos, seguindo-se a discussão.

No geral, consideramos que todos os momentos de discussão foram importantes e os resultados das suas discussões são de interesse na estrutura deste estudo, que se quer participativo.

Por fim, considera-se que após a publicação deste estudo, o trabalho de apresentação de resultados, reflexão e partilha continuará como um processo contínuo para o envolvimento de outros atores, organizações e fóruns comunitários da freguesia. Também consideramos que este documento está aberto para a discussão alargada da e sobre a cidade de Lisboa. Este estudo pode ainda ser considerado de interesse para uma reflexão mais abrangente no âmbito das metodologias de investigação-ação, em estudos quantitativos e qualitativos, e para o planeamento urbano, em especial da mobilidade, o qual, defendemos, deverá ser participativo.



2 • Marvila: Caracterização do território e da Mobilidade Urbana

a • Território e participação

b • Equipamentos e serviços

c • Mobilidade

d • Bicicleta em Marvila

a. Território e participação

i. Contextualização no território lisboeta

A freguesia de Marvila (ver Mapa 3) tem 7,12 km² (7% do território de Lisboa), sendo a quarta mais extensa freguesia de Lisboa (ver Mapa 4) e a segunda com maior número de moradores, com 35 482 habitantes (Instituto Nacional de Estatística, 2021). Situada na zona oriental da cidade, é limitada pelas freguesias dos Olivais e Parque das Nações a norte, Alvalade a oeste e Beato e Areeiro a sudoeste, tendo na sua fronteira a sul o rio Tejo.

MAPA 3: Ortofotomapa da região de Marvila



Fonte: Google Earth, 2022, consultado em 30 de maio de 2022

Marvila é atravessada 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/Antiga), onde está a acontecer um processo acelerado de investimento imobiliário e transformação ao nível da chegada de indústrias criativas, e os bairros situados na área do Plano de Urbanização do Vale de Chelas, em que grande parte do edificado habitacional é de cariz público, e que teve como objetivo o realojamento (Chaves, 2020).

MAPA 4: Localização de Marvila em Lisboa



Fonte: Openstreetmaps, 2022, consultado em 15 de julho de 2022; Instituto Nacional de Estatística, 2011; Elaboração dos autores, 2022.

O Plano de Urbanização do Vale de Chelas tem por base uma concepção modernista, com vias rápidas que ligam diferentes zonas / bairros ao restante município. O mapa 5 potencia uma compreensão visual desta edificação da freguesia. As vias rápidas acabaram por criar cisões no território, fragmentando-o para além das infraestruturas ferroviárias e da sua configuração intrinsecamente difícil de transpor, devido ao relevo acidentado.

Apesar da sua história e proximidade ao centro de Lisboa, Marvila é ainda percecionada por vários residentes como sendo uma zona periférica, sobretudo pelos constrangimentos de mobilidade e acessibilidade. O seu tecido urbano, muito fragmentado e disperso, é conectado essencialmente por vias de alta velocidade, destinadas (ainda) exclusivamente a veículos motorizados.

MAPA 5: Edificação de Marvila e áreas próximas



Fonte: Instituto Nacional de Estatística, 2011; Elaboração dos autores, 2022.

a. Território e participação

ii. População e desigualdades territoriais

Partindo da informação censitária mais recente (Instituto Nacional de Estatística, 2021), verifica-se que os 35 482 habitantes de Marvila (menos 2312 residentes face aos censos de 2011) têm uma distribuição de género semelhante à da população lisboeta (47% do sexo masculino e 53% do sexo feminino, tanto na cidade como na freguesia) e portuguesa (48% e 52%, respetivamente).

Observando a distribuição por grupos etários com base nos dados censitários (Gráfico 1), verifica-se que, apesar de continuar a observar-se fortemente a presença de crianças e jovens no espaço público marvilense, o seu número reduziu de 2011 para 2021, a par da subida do número de pessoas com idade mais avançada. Desta forma, a população residente em Marvila, anteriormente com marca mais juvenil, parece estabilizar-se e aproximar-se mais da tendência lisboeta. Pensando nos níveis de escolaridade, face ao contexto

lisboeta, Marvila apresenta níveis de escolaridade comparativamente mais baixos (Gráfico 2), tendo percentualmente, em relação aos valores de Lisboa, quase o dobro de pessoas cujo nível de escolaridade completo se situa no ensino básico e cerca de um terço das pessoas que completaram o ensino superior.

No entanto, observa-se uma evolução positiva nas qualificações académicas em Marvila, nomeadamente se compararmos com os valores dos censos de 2011: em contexto de redução populacional, a população sem escolaridade completa passou de 20% (N=7671) para 16% (N=5525), com o ensino básico reduziu de 60% (N=22 645) para 54% (N=19 021), com ensino secundário e pós-secundário subiu de 12% (N=4574) para 19% (N=6792) e com ensino superior aumentou de 8% (N=2903) para 12% (N=4144) (Instituto Nacional de Estatística, 2011 e 2021).

GRÁFICO 1: População residente em Marvila (2011, N=37793 e 2021, N=35482) e em Lisboa (2011, N=552700 e 2021, N=545923), variação por grupos etários

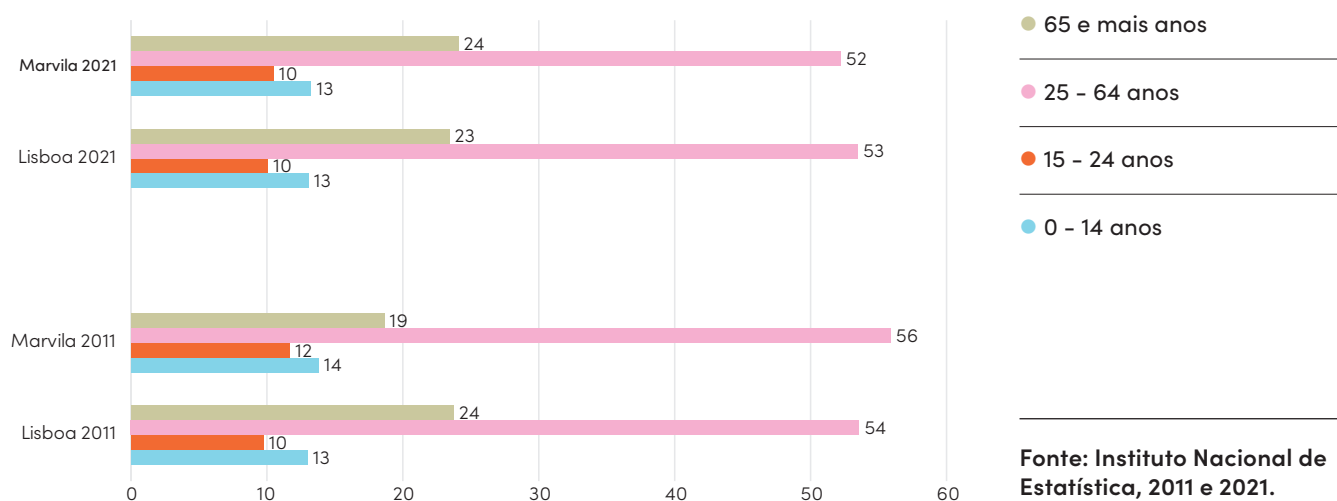
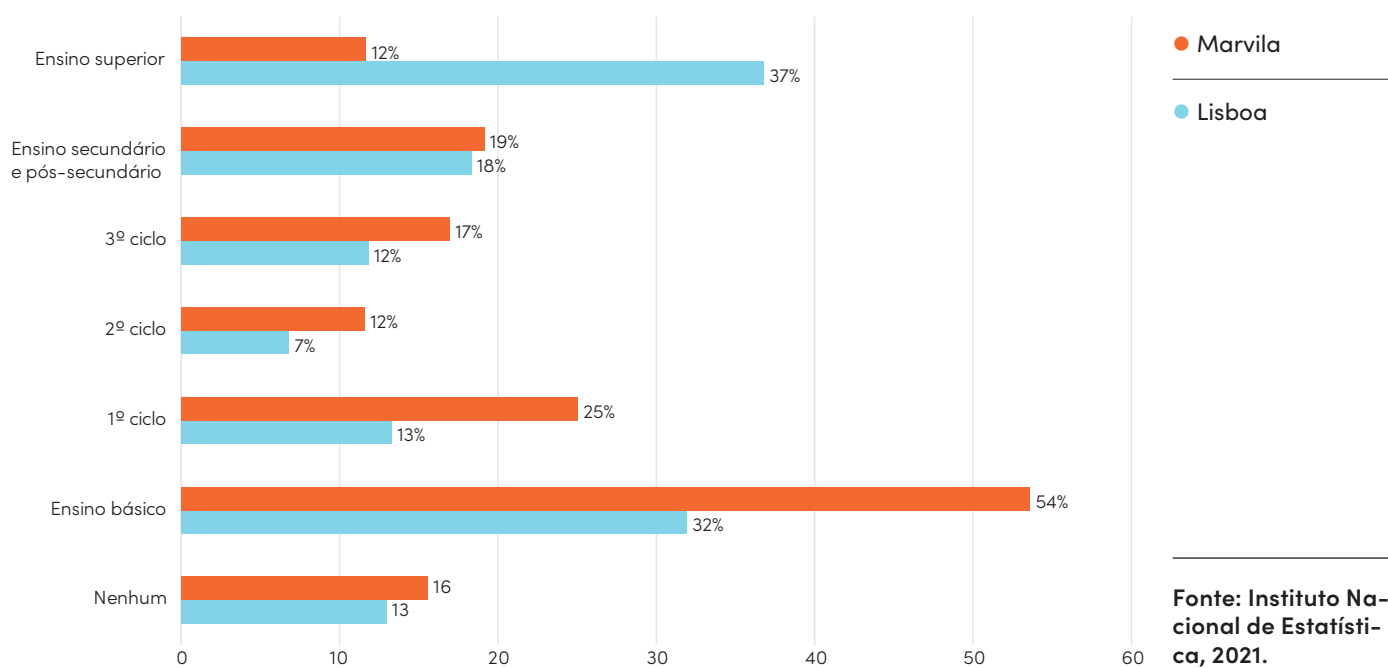


GRÁFICO 2: População residente em Lisboa (N=545923) e em Marvila (N=35482) em 2021, variação por níveis de ensino



Dos 37 794 moradores da freguesia em 2011 (Instituto Nacional de Estatística, 2011) estimava-se que aproximadamente 14 100 vivessem em habitações municipais (em zonas correspondentes a maior densidade populacional em Marvila - ver mapa 6), resultantes de processos de realojamento sem autodeterminação. Este dado é relevante pois, no 2º Diagnóstico Social de Lisboa (Câmara Municipal de Lisboa, Santa Casa da Misericórdia de Lisboa e Instituto de Segurança Social, 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 apresentava em 2011 uma variação de +4,72%, aproximando-se dos 17% (Censos 2011 in Centeno, 2018, p. 138).

MAPA 6: Densidade populacional na freguesia de Marvila



Fonte: Instituto Nacional de Estatística, 2011.

MAPA 7: Densidade populacional do grupo etário 14-24 anos na freguesia de Marvila



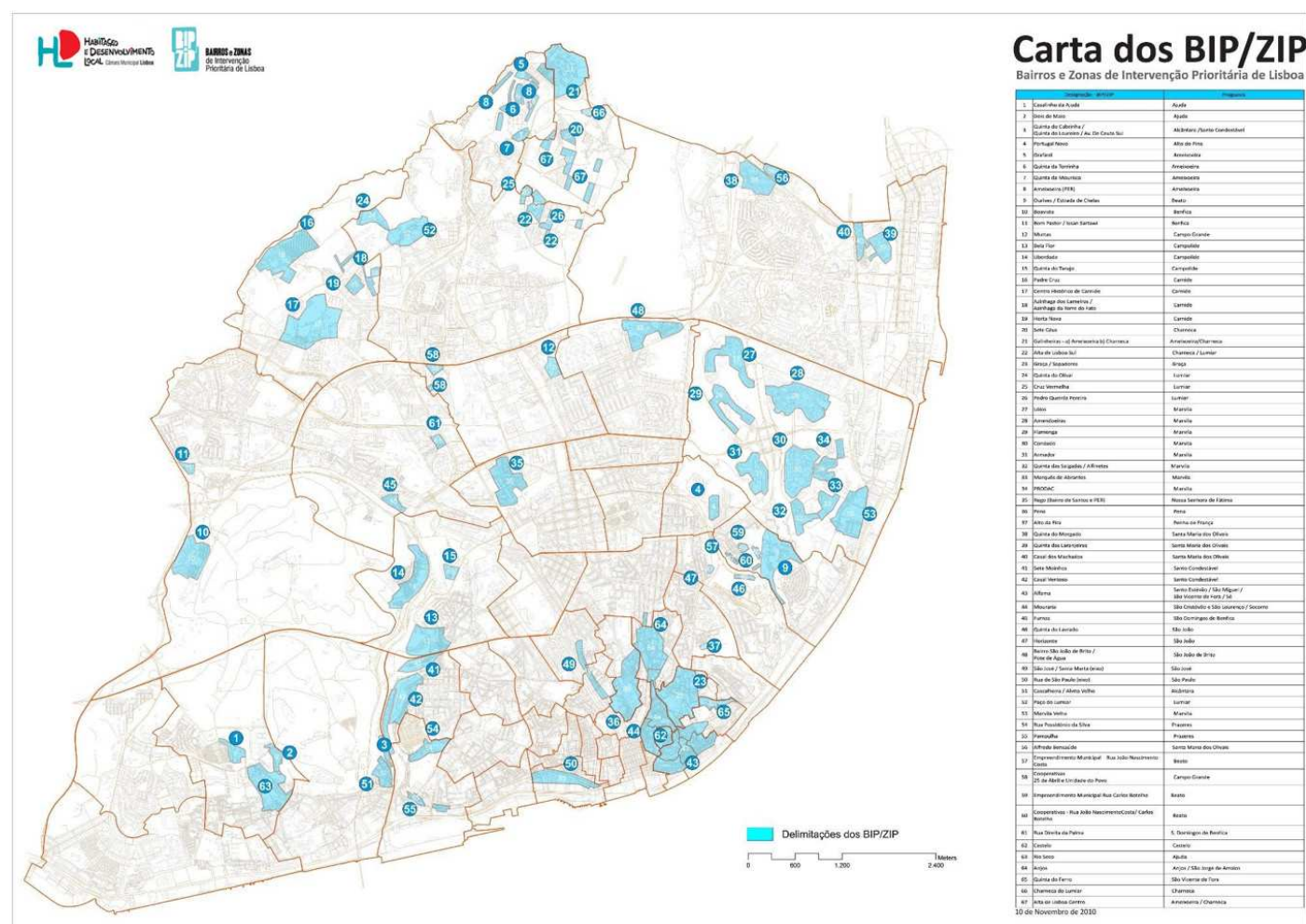
Fonte: Instituto Nacional de Estatística, 2011.

Partindo de cruzamento de dados de diversas fontes oficiais, no 2º Diagnóstico Social de Lisboa (Câmara Municipal de Lisboa, Santa Casa da Misericórdia de Lisboa e Instituto de Segurança Social, 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 estabelecimentos de educação 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) (ver Mapa 7 para conhecer a distribuição na freguesia da população com idades compreendidas entre os 14 e os 24 anos);
- ambos os agrupamentos de escolas se encontram definidos como Territórios Educativos 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 do ensino básico 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, com 1926 beneficiários (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, com 2172 beneficiários (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, com 5612 beneficiários, bem como de Subsídio de Bonificação por Deficiência, Mensal Vitalício e Frequência de Estabelecimento de Educação Especial (p. 260);
- número mais elevado de utentes do Agrupamento dos Centros de Saúde (ACES) Lisboa Central por Grupo de Problemas Cativos de Saúde Mental de Lisboa, com 3648 utentes (p. 233).

A partir de vários indicadores que informam desigualdades socioterritoriais, aquando da criação do programa Bairros e Zonas de Intervenção Prioritária (BIP/ZIP) em 2010, foram definidos os territórios da cidade de Lisboa que seriam considerados de intervenção prioritária. No Mapa 8 vemos a Carta dos BIP/ZIP, onde se percebe que vários dos territórios definidos em 2010 como prioritários estavam situados em Marvila, sendo esta uma das freguesias com mais BIP/ZIP na cidade.

MAPA 8: Carta dos BIP/ZIP



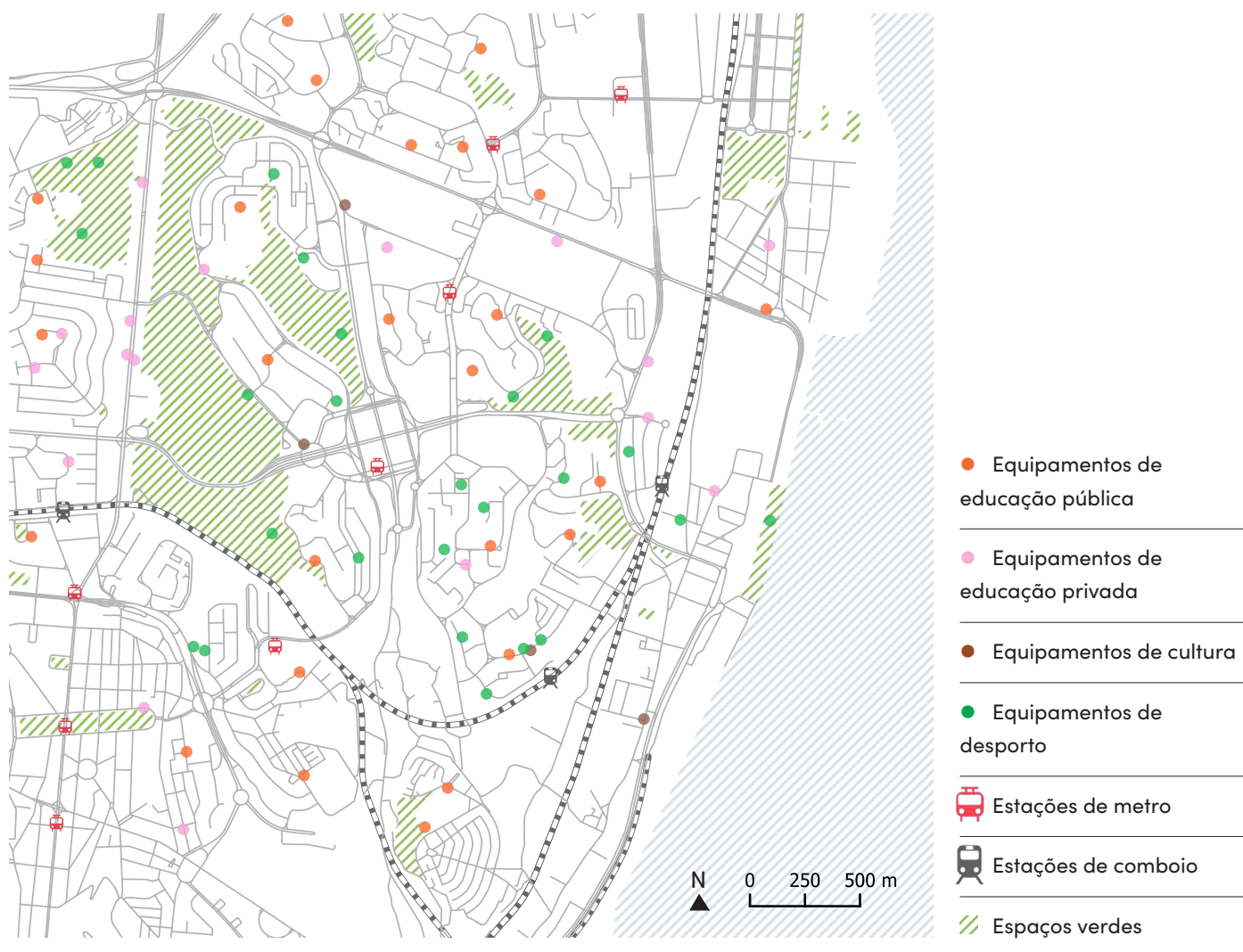
Fonte: Câmara Municipal de Lisboa, 2010.

b. Equipamentos e serviços

No mapa 9 podem ser visualizados diversos espaços verdes, equipamentos educativos, de saúde, desportivos, de lazer e culturais da freguesia, bem como um conjunto de outros serviços importantes no território.

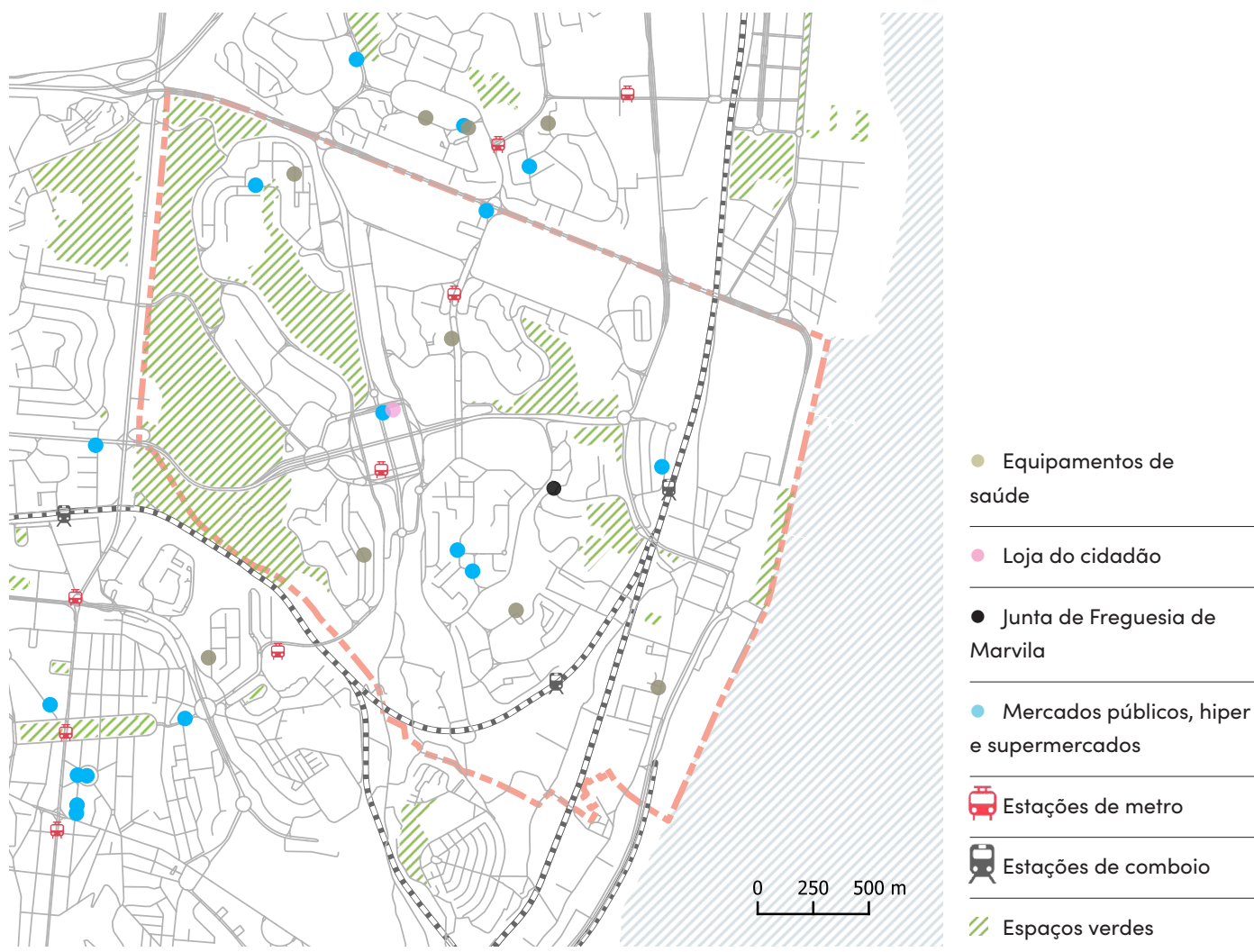
A freguesia de Marvila apresenta uma infraestrutura verde que integra o corredor oriental da cidade. A área verde de maior dimensão da freguesia é o Parque da Bela Vista, situado no limite com as freguesias de Alvalade e Areeiro. Mais a norte, existem o Parque da Vinha e o Parque Hortícola da Vinha, com foco na produção hortícola. A freguesia tem ainda como espaços verdes o Parque do Vale Fundão, a Quinta das Flores e o Parque do Vale de Chelas. Na zona ribeirinha existe o espaço verde de lazer mais recente da freguesia, o Parque Ribeirinho do Oriente. Está ainda prevista a construção do Parque Urbano da Quinta Marquês de Abrantes, nos bairros Quinta do Chale, Marquês de Abrantes/ Bairro Chinês/Zona L, Alfinetes e Salgadas/ Zona L – conquista que resulta de um processo participativo de mobilização do Grupo Comunitário 4 Crescente em defesa de um espaço verde.²

MAPA 9: Localização de equipamentos de educação pública e privada, espaços verdes, equipamentos de cultura e equipamentos de desporto em Marvila (com estações de metro e comboio)



Fontes: Google Maps, 2021, consultado em 15 de junho de 2022; Junta de Freguesia de Marvila, 2022, consultado em 30 de maio de 2022; Lxi – Lisboa Interativa – Câmara Municipal de Lisboa, 2022b, consultado em 15 de junho de 2022; Elaboração dos autores, 2022.

MAPA 10: Localização de equipamentos de saúde, loja do cidadão, mercados públicos, híper e supermercados (com estações de metro e comboio)



Fontes: Google Maps, 2022, consultado em 15 de junho de 2022; Openstreetmaps, consultado em 15 de junho de 2022; Junta de Freguesia de Marvila, 2022, consultado em 30 de maio de 2022; Elaboração dos autores, 2022.

A freguesia é marcada pela existência de vazios / espaços verdes expectantes na sua maioria 'não qualificados', onde pontualmente existem hortas de cariz informal. Estes espaços expectantes acompanham muitas vezes as infraestruturas viárias de acesso aos bairros, aumentando o seu carácter de 'ilha' e dificultando a circulação pedonal e ciclável entre bairros.

A freguesia tem uma rede de estabelecimentos educativos públicos (jardim de infância, escolas de 1.º, 2.º e 3.º ciclos do ensino básico e de ensino secundário) e algumas escolas privadas, nomeadamente creches e jardins de infância.

Marvila conta também com alguns equipamentos de ensino profissional e ensino superior, destacando-se pela dimensão e número de alunos o Instituto Superior de Engenharia de Lisboa (ISEL).

Conforme se pode observar no mapa 10, identificamos na freguesia quatro equipamentos de saúde, encontrando-se em fase final de obras um novo centro de saúde no bairro Marquês de Abrantes.

Está planeada a construção do Centro Hospitalar Lisboa Oriental, equipamento de grande escala que servirá uma população alargada.

Segundo dados da Câmara Municipal de Lisboa através da plataforma LXI, existem os seguintes equipamentos culturais na freguesia: coleção museológica da rádio e de televisão, teatro Meridional, Auditório Fernando Pessa, Biblioteca de Marvila e Biblioteca do ISEL, assim como algumas galerias de arte.

Importa também salientar a existência da Loja do Cidadão, equipamento de escala municipal que recebe diariamente um número elevado de pessoas desta e outras partes da cidade. Do ponto de vista comercial, importa destacar a existência da Feira do Relógio (aos domingos) e de alguns equipamentos comerciais de maior escala. Destaca-se, por outro lado, que alguns dos bairros municipais apresentam uma escassez de oferta de comércio, existindo, nalguns casos, vários espaços comerciais sem ocupação (visível).

c. Mobilidade

i. Sistemas de transporte

Existem, na freguesia de Marvila, duas estações de metropolitano — Chelas e Bela Vista —, ambas da linha vermelha. Próximo das estações de metro estão concentrados alguns dos principais serviços da freguesia, nomeadamente a Loja do Cidadão e o ISEL (e possivelmente, no futuro, o novo Hospital). Devido à dimensão territorial da freguesia, as estações de metro são de difícil acesso a uma parte substancial dos habitantes.

Marvila tem dois apeadeiros e uma estação de comboio — Chelas, Marvila e Braço de Prata — e é cruzada por duas linhas ferroviárias que ligam, potencialmente (ainda que com muitas limitações de frequência), a freguesia a interfaces de transporte estruturantes da cidade (Alcântara, Campolide, Sete Rios, Entrecampos, Roma-Areeiro, Estação do Oriente e Santa Apolónia, a última apenas com ligação desde Braço de Prata) e da área metropolitana, nomeadamente através da linha Sintra - Azambuja (ver Mapa 11).

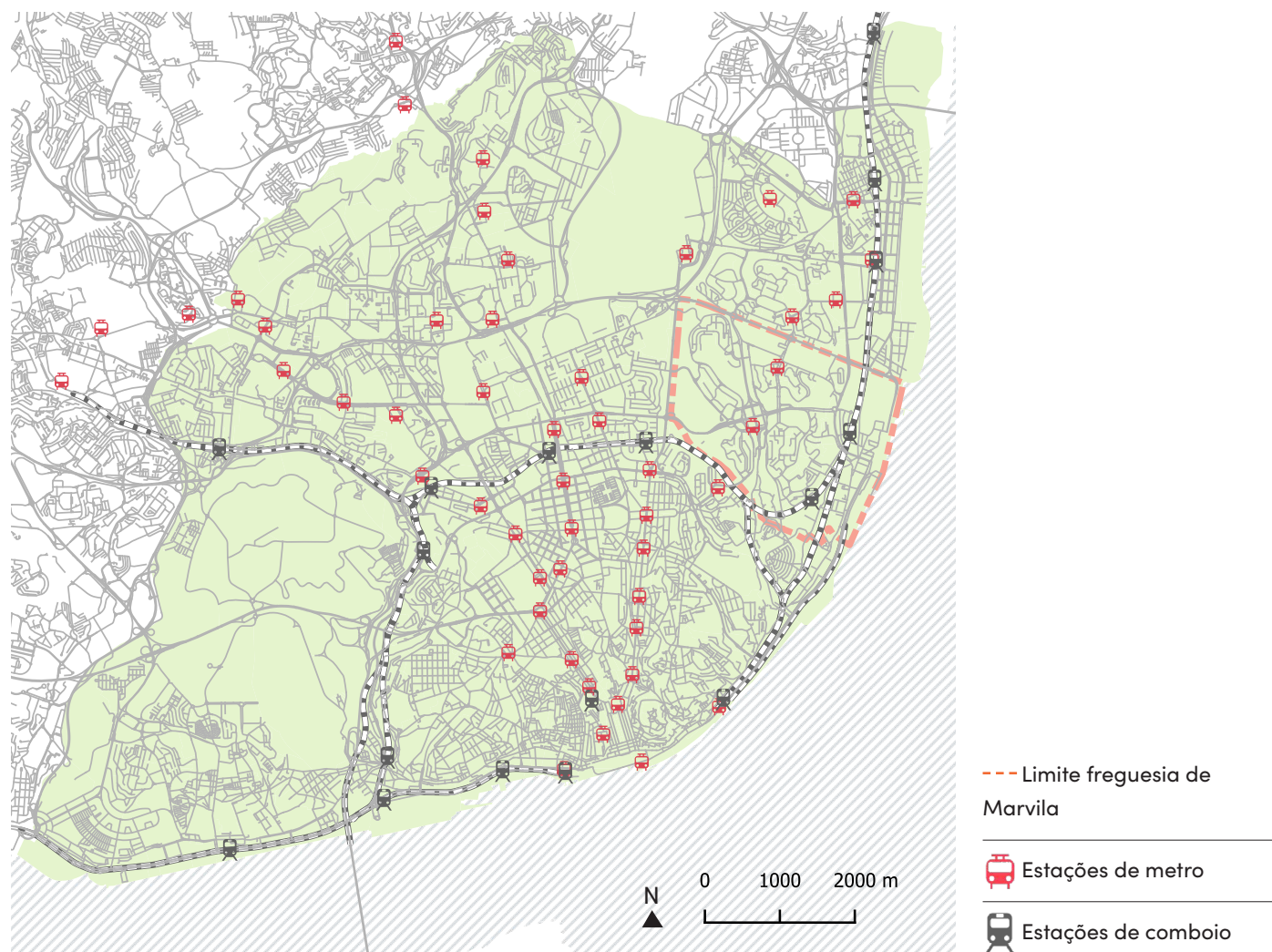
Nos últimos 15 anos a Comboios de Portugal (CP) tem diminuído a oferta de comboios nos apeadeiros de Chelas e Marvila. Em 2006 os comboios deixaram de parar nestes apeadeiros aos fins de semana e houve uma redução da oferta diária de comboios a fazer paragens, passando de intervalos de 15 minutos para 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 (neste momento a CP afirma não ter interesse em repor os antigos horários³). Desta forma, apesar do potencial que poderão ter as infraestruturas férreas na freguesia, a oferta de comboios é reduzida e a conexão com a freguesia, nomeadamente através da rede de autocarros da Carris, é insuficiente. Importa também salientar que o apeadeiro de Marvila não apresenta as condições de segurança adequadas, sendo a passagem de peões efectuada pelo cruzamento da linha de comboio.

A freguesia é servida pela rede de autocarros da Carris, com carreiras de bairro e carreiras de ligação à restante cidade (ver Mapa 12). Do ponto de vista dos utilizadores, comparando com outras zonas / freguesias da cidade, pode dizer-se que há uma carente oferta de carreiras e disponibilidade horária, sendo o problema acentuado ao fim de semana. Destaca-se também que a carreira de bairro foi suprimida durante o período de Estado de Emergência em contexto de pandemia por COVID-19.

MAPA 11: Localização de estações de metro e de comboio e linhas de comboio na cidade de Lisboa



Fontes: Openstreetmaps, 2021, consultado em 30 de outubro de 2021.

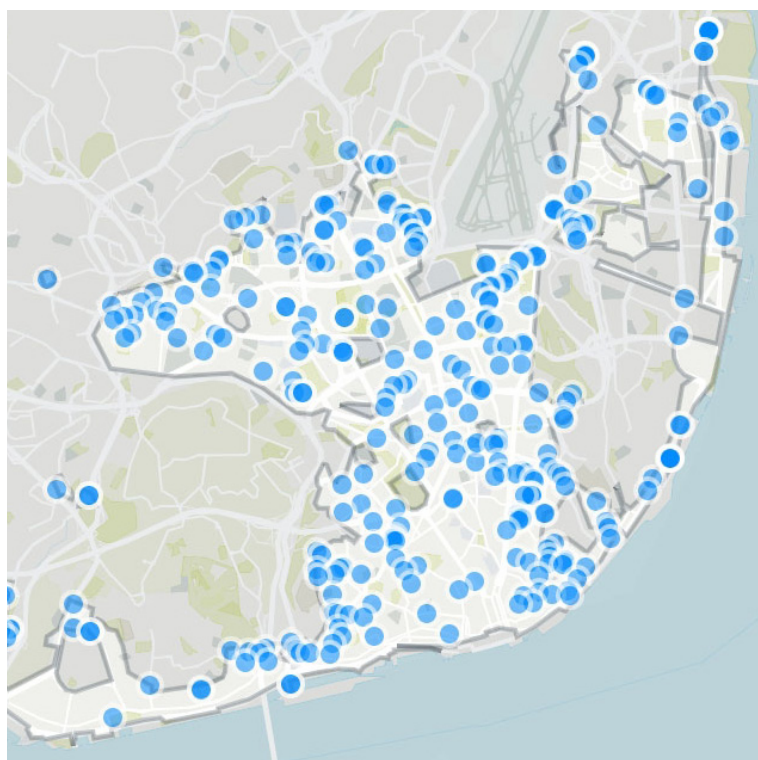
MAPA 12: Localização de estações de metro, de autocarro, de comboio na freguesia de Marvila



Fontes: Openstreetmaps, 2021, consultado em 30 de outubro de 2021;
Elaboração dos autores, 2022.

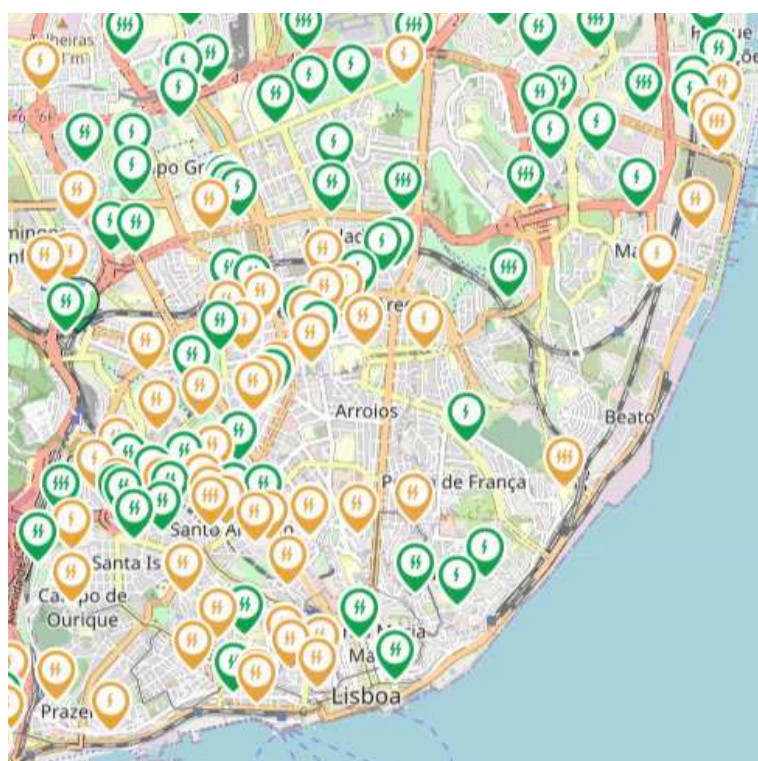
Ainda que tratando-se de outros tipos de transporte, mas englobáveis na lógica de transição para a utilização de transportes motorizados de uso coletivo, mais sustentáveis que os de uso individual, não é autorizado alugar scooters da empresa Cooltra na maior parte da freguesia de Marvila (ver Mapa 13).

Acréscce que o acesso a postos de carregamento de veículos elétricos na freguesia é ainda escasso, comprometendo o uso destes veículos pelos residentes da freguesia (ver Mapa 14).



MAPA 13: Localização de scooters para alugar da empresa Cooltra na cidade de Lisboa

Fonte: Cooltra, 2022, consultado em 30 de maio de 2022.



MAPA 14: Localização dos postos de carregamento de carros elétricos

Fonte: MOBI.E., 2022, consultado em 5 de agosto de 2022.

FIGURAS 8 E 9: Descontinuidade de passeios nalguns locais da freguesia de Marvila



FIGURA 10: Pessoa a atravessar a estrada numa área sem passeios nem passadeira na freguesia de Marvila



A infraestrutura para a mobilidade pedonal na freguesia apresenta também alguns problemas que comprometem a segurança dos peões: frequentemente, a largura dos passeios e a ausência de zonas rebaixadas ou com acesso em rampa dificulta ou impossibilita a acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida; nalguns pontos da freguesia há zonas em que o passeio foi suprimido ou nunca foi construído; é também frequente a existência de zonas do pavimento dos passeios que se encontram muito danificadas, apresentando desníveis e irregularidades. (ver Figuras 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 14).

Fonte: Consórcio Gingada. Lisboa, 2022

FIGURAS 11, 12, 13 E 14: Caminhos informais marcados pelo trajeto a pé de pessoas na freguesia de Marvila





Fonte: Consórcio Gingada. Lisboa, 2022

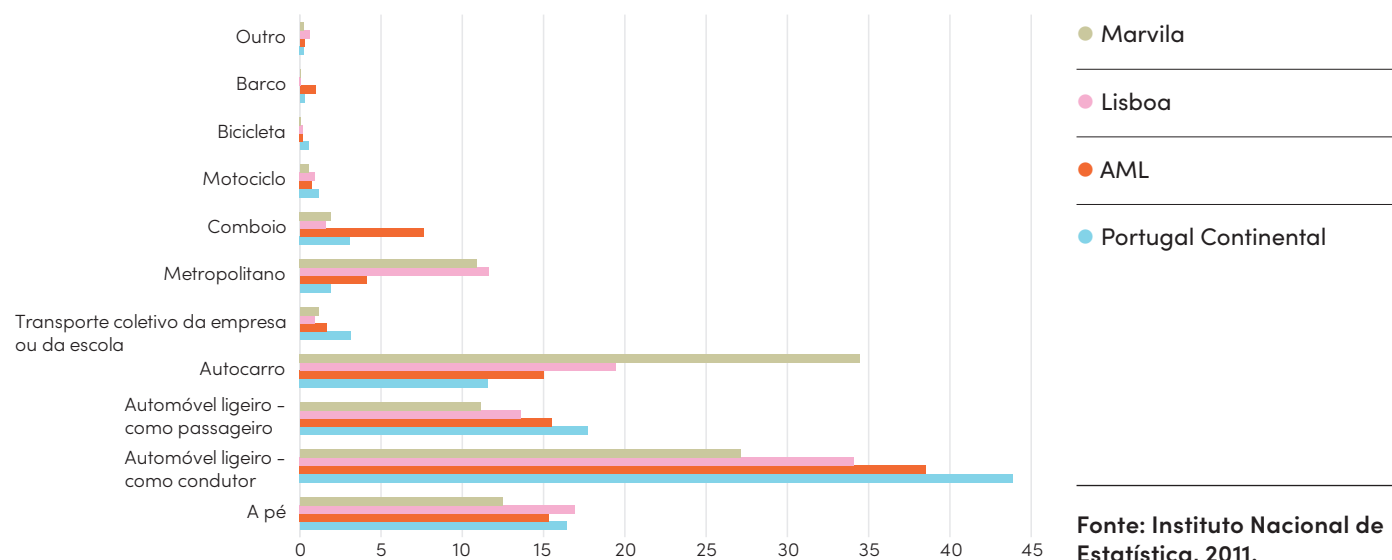
c. Mobilidade

ii. Meios de transporte e tempos de deslocação

Regressamos a dados estatísticos do INE e da CML para enquadrar os movimentos (sobretudo pendulares) de residentes em Marvila no âmbito das deslocações de pessoas na cidade e na metrópole lisboeta.

Ainda que nem todos os indicadores censitários sobre deslocações pendulares estejam disponíveis à escala da freguesia, encontramos três indicadores que colaboram para contextualizar as mobilidades em Marvila: meios de transporte mais utilizados (2011), escalões de duração (2011) e duração média de deslocações (1991, 2001 e 2011). Procurando atualizar e complementar a informação estatística sobre esta temática, ainda que nem sempre seja possível fazê-lo à escala da freguesia, acrescentamos dados do Inquérito à Mobilidade nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa (Instituto Nacional de Estatística, 2017), dos inquéritos à mobilidade em Lisboa (Câmara Municipal de Lisboa, 2021e e 2022), do projeto *Mãos ao Ar!* (Câmara Municipal de Lisboa, 2018, 2019, 2020b e 2021c) e do Inquérito por Questionário Carris+Bicis da Câmara Municipal de Lisboa (2021b).

GRÁFICO 3: Meio de transporte mais utilizado nos movimentos pendulares da população empregada e estudante (percentagens, 2011; Portugal continental, N=5 615 088; AML, N=1 673 592; Lisboa, N=304 835; Marvila, N=20 715)



Pensando nos meios de transporte mais utilizados nos movimentos pendulares da população empregada e estudante (Instituto Nacional de Estatística, 2011), podemos observar no Gráfico 3 algumas descontinuidades de Marvila em relação aos territórios em que se insere.

Salienta-se, num primeiro plano, a clara prevalência da utilização de autocarro em Marvila (34%, N=7139), em valor percentual 15% superior ao do município e cerca de 20% superior ao da área metropolitana e do continente português. Pensando nos restantes meios de transporte de utilização coletiva, os valores percentuais de Marvila aproximam-se dos da cidade de Lisboa na utilização de metropolitano (11%, N=2257; sendo este meio mais utilizado na capital do que na metrópole e no resto do país), comboio (2%, N=397; apresentando a tendência inversa, com maior utilização na metrópole e no país do que às escalas da freguesia e do município), transportes empresariais e escolares (1%, N=237). A distância volta a acentuar-se quando observamos a utilização de automóveis, sendo os valores de Marvila mais baixos no caso de passageiros (11%, N=2303) e, com particular destaque, no caso de condutores (27%, N=5614). Pensando na mobilidade ativa, nos censos de 2011 as deslocações pedonais apresentavam valores inferiores no contexto marvilense (12%, N=2585) e, no caso da bicicleta, a sua utilização no país era

bastante diminuta (0,55%, N=30 878), sendo à escala local praticamente impercetível (0,08%, N=16) (Instituto Nacional de Estatística, 2011).

Mais recentemente, em 2017, à escala metropolitana, já se observava a seguinte distribuição percentual do meio de transporte principal: 58,9% automóvel, 23,5% modos suaves (ex. a pé e bicicleta) 8,8% autocarro, 3,2% comboio, 3,1% metropolitano, 1,6% outros, 0,9% motociclo ou ciclomotor (Instituto Nacional de Estatística, 2017, p. 102). Esta distribuição já parece revelar uma crescente opção por modos suaves de mobilidade e uma diminuição da utilização de meios de transporte coletivo, sem grande alteração nos valores de utilização de automóvel.

Pensando nos escalões de duração dos movimentos pendulares (Tabela 1), observamos que a predominância de deslocações até 15 minutos se verifica sobretudo à escala de Portugal continental, mas também, ainda que com menor percentagem, na Área Metropolitana de Lisboa. Entrando na cidade capital, verifica-se uma ligeira maioria de deslocações entre 16 e 30 minutos, seguindo-se movimentos pendulares de menor duração e, com cerca de metade das ocorrências dos escalões anteriores, deslocações que duram entre 31 e 60 minutos.

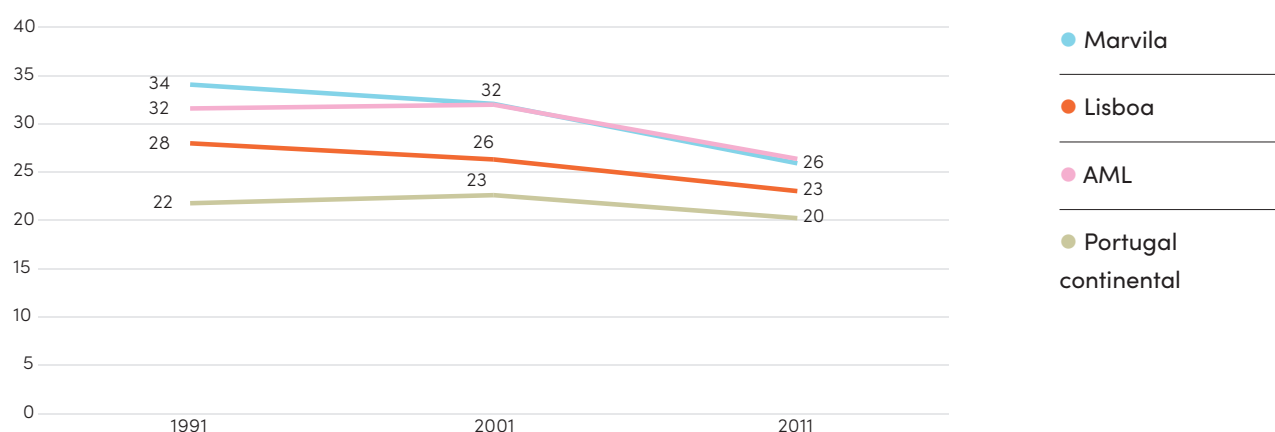
TABELA 1: Escalões de duração dos movimentos pendulares da população empregada ou estudante (percentagens, 2011; Portugal continental, N=5 615 088; AML, N=1 673 592; Lisboa, N=304 835; Marvila, N=20 715)

Duração	Portugal continental (%)	AML (%)	Lisboa (%)	Marvila (%)
Até 15 minutos	54	40	39	35
16-30 minutos	29	31	41	37
31-60 minutos	13	22	18	23
61-90 minutos	3	5	2	3
+90 minutos	1	1	1	1

Fonte: Instituto Nacional de Estatística, 2011.

No caso de Marvila, ainda que a ordem seja semelhante à do município (entre 16 e 30 minutos, 37%; até 15 minutos, 35%; entre 31 e 60 minutos, 23%), a distribuição percentual reflete uma posição ligeiramente mais baixa nos primeiros dois escalões e um maior peso relativo (comparativamente ao que se verifica no território municipal, metropolitano e nacional continental) no terceiro escalão, indicando tempos mais longos de deslocação dos marvilenses trabalhadores ou estudantes face aos seus pares noutras unidades territoriais. Esta última observação pode ser reiterada se atendermos à evolução da duração dos movimentos pendulares nas várias escalas espaciais em apreço, conforme se apresenta no Gráfico 4. Neste gráfico ressalta a maior aproximação de Marvila aos tempos metropolitanos em comparação com os tempos da cidade de Lisboa, sobretudo a partir de 2001.

GRÁFICO 4: Duração média dos movimentos pendulares da população residente empregada ou estudante (minutos, 2011; Portugal continental, N=5 615 088; AML, N=1 673 592; Lisboa, N=304 835; Marvila, N=20 715)



Fonte: Instituto Nacional de Estatística, 1991, 2001, 2011.

Atualizando estes valores em 2017, a duração média das deslocações na AML é de 24,5 min, sendo no município de Lisboa de 26 min. Observam-se algumas variações da duração média das deslocações face ao meio de transporte utilizado: a pé 17 min; automóvel como condutor 21,7 min; bicicleta 36,2 min; metropolitano 39,7 min; autocarro enquanto transporte público 45,8 min; barco 58,1 min; e comboio 53,4 min (Instituto Nacional de Estatística, 2017, p. 114).

Os relatórios sobre os inquéritos à mobilidade em Lisboa (Câmara Municipal de Lisboa, 2021e, p. 11; 2022, p. 10) apresentam resultados relativos aos períodos de inquirição de dezembro de 2020 a janeiro de 2021 e novembro de 2021 a janeiro de 2022, respetivamente. Os resultados publicados nestes relatórios dedicam-se aos meios de mobilidade considerados principais e secundários pelos inquiridos, apontando a sua regularidade de utilização, gastos com mobilidade e motivos de escolha dos meios de transporte. Nos relatórios não são divulgadas informações relativas às freguesias, mas apresenta-se informação por zonas de Lisboa. A zona oriental da capital portuguesa (Marvila, Beato, Olivais e Parque das Nações) apresenta a seguinte repartição modal entre os inquiridos:

- 17,98% e 19,02% metro;
- 0% bicicleta particular;
- 51,53% e 22,70% automóvel particular;
- 22,09% e 50,92% autocarro ou elétrico Carris⁴;
- 9,25% e 4,91% andar a pé

(n=163 na zona oriental, equivalendo a 16,14% e 16,12% dos inquiridos em Lisboa nos períodos 2020-21 e 2021-22, respetivamente).

O primeiro período observado foi um momento de obrigatoriedade de isolamento social devido à pandemia por COVID-19, já o segundo momento compreende uma maior abertura (ainda que com várias regras de limitação de mobilidade). A variação que acontece na zona oriental é muito próxima à que se observa na cidade de Lisboa. Importa ressaltar que nos dois inquéritos se questionou se a atual pandemia alterou os padrões de mobilidade dos inquiridos; para o primeiro período observado a resposta positiva foi de aproximadamente 70%, já para o segundo período este número reduziu para 44%. Analisando a proporção de deslocações realizadas na mesma zona de mobilidade e residência, a zona oriental de Lisboa, com cerca de 40%, em 2017 apresentava valores mais altos que as restantes zonas de Lisboa, aproximando-se mais dos valores de algumas zonas metropolitanas de fronteira com a cidade capital do que com os valores das restantes zonas de Lisboa (Instituto Nacional de Estatística, 2017, p. 118). Por outro lado, Lisboa era o único município da AML que registava um número de entrada de pessoas superior ao número de residentes (110 entradas por 100 habitantes) (idem, p. 126).

O projeto *Mãos ao Ar! – Isto é uma votação popular!*, desenvolvido pela CML, consiste numa inquirição sobre a mobilidade casa-escola a estudantes (do 1º ciclo do ensino básico ao ensino secundário) de escolas públicas e privadas de Lisboa. Os resultados destes inquéritos são publicados em relatórios (Câmara Municipal de Lisboa, 2018, 2019, 2020b e 2021c) disponibilizados no website da CML.

A partir da questão “Como vens habitualmente para a escola?”, são dadas aos estudantes várias opções de resposta (ver a primeira coluna da Tabela 2), indicadas por professores e respondidas pelos alunos, que selecionam a sua resposta colocando os braços no ar. Na Tabela 2, que reflete os dados deste inquérito às escalas de Marvila e Lisboa para os anos de 2018, 2019, 2020 e 2021, observa-se que em Lisboa: houve uma descida de 4,3% relativa aos estudantes que afirmam andar a pé; também desceu em 2,5% a utilização de autocarro; estudantes que declaram ir de automóvel aumentaram 5,4%; e as deslocações de metro também registaram uma subida de 4%. Em Marvila, por seu lado, apresentam-se as seguintes variações que consideramos importante destacar: os estudantes que afirmam andar a pé apresentam uma descida de 5,6%; a utilização de autocarro caiu em 10,8%; subiu 17,7% a percentagem de estudantes que afirmam fazer o percurso pendular casa-escola de automóvel. Ao compararmos Marvila e Lisboa relativamente à recolha feita em 2021, vemos que em Marvila se registam percentagens superiores à capital em deslocações a pé (+7,1%) e de autocarro (+5%) e uma percentagem inferior em utilização de automóvel (-10%).

É preciso ter em conta que a amostra desta recolha a partir de 2019 passa a contemplar o ensino privado, cooperativo ou outro não público, o que explica uma subida substancial no uso do automóvel (quase 30% de 2018 para 2019). Dentro da amostra do ensino privado, a percentagem do uso do automóvel é de 85%, 74% e 92% para os anos de 2019, 2020 e 2021, respetivamente, assinalando-se percentagens mais baixas no uso do transporte público. De forma interessante, no ano da pandemia duplicou a percentagem de mobilidade exclusivamente pedonal para 8% e subiu de quase 0% para 8% a resposta “outro” (táxis, TVDE e barco; não existindo em Marvila ligação direta aos barcos, pode-se pressupor que este “outro” é sobretudo táxi e TVDE), o que explica a descida percentual de 2019 para 2020 no uso de automóvel no ensino privado. A subamostra do ensino privado no total da amostra dos inquiridos em Marvila é de 42% em 2019, 49% em 2020 e 21% em 2021, o que ajuda a explicar o impacto das variações de respostas. As tendências registadas em Marvila sobre o maior uso do automóvel e menor uso de transportes no ensino privado acompanham as tendências registadas na cidade de Lisboa.

Também é importante referir as variações derivadas da pandemia de COVID-19, que reduziu a utilização de transporte coletivo e aumentou a utilização de meios de transporte individual, especialmente do automóvel, tanto em Marvila como em Lisboa.

TABELA 2 – Meio de transporte casa-escola dos estudantes de Marvila (2018, n=1638; 2019, n=2758; 2020, n=1140; 2021, n=2123) e Lisboa (2018, n=15689; 2019, n=47141; 2020, n=39883; 2021, n=38 078)

Duração	Marvila				Lisboa			
	2018	2019	2020	2021	2018	2019	2020	2021
A pé	38,5	23,0	29,8	32,9	30,1	23,4	24,2	25,8
Bicicleta	0,9	0,9	1,1	1,1	0,8	1	1,5	1,5
Autocarro	29,8	17,7	7,9	19,0	16,6	15,5	13,1	14,1
T. Escolar	0,1	1,8	0,4	1,9	0,9	1,3	1,5	1,4
Comboio	1,5	0,7	1,1	1,0	1,5	2,5	2	2,2
Metro	6,9	3,4	0,6	4,3	0,9	5,1	3,5	4,9
Elétrico	0,0	0,0	1,3	0,0	0,2	0,5	0,4	0,4
Automóvel	21,2	51,3	52,1	38,9	42,8	48,6	51,4	48,2
Mota	0,7	0,5	1,7	0,7	0,9	1	0,8	0,6
Outro	0,5	0,5	4,1	0,2	0,6	1,1	1,6	0,9
Total (números absolutos)	1638	2758	1140	2123	15689	47141	39883	38078

Fontes: Câmara Municipal de Lisboa, 2018, 2019, 2020b e 2021c.

Considerando a importância da mobilidade ciclável no presente estudo, procuramos compreender melhor como situar a bicicleta no âmbito dos meios de mobilidade neste território e na sua relação com outros meios, em lógica de intermodalidade. Apesar de ser difícil aferir esta questão à escala da freguesia, o Inquérito por Questionário Carris+Bicis da Câmara Municipal de Lisboa (2021b) permite uma aproximação territorial a partir de Lisboa, estudando as razões associadas a andar ou não andar de bicicleta na cidade e a sua relação com o uso de transportes públicos.

Entre os 2303 inquéritos realizados, 30,74% (n=708) (p. 116) dos inquiridos revelou utilizar bicicleta pelo menos uma vez por semana e, entre os usuários de bicicleta, 304 pessoas (13,2% do total de inquiridos) afirmaram utilizá-la todos ou quase todos os dias úteis (p. 128). Quando questionados sobre os seus locais de partida e destino em três deslocações diárias, nenhuma localidade de Marvila foi referenciada em mais de dez respostas (a título de exemplo, a localidade com mais respostas foi Alvalade, com 81 entradas) (Câmara Municipal de Lisboa, 2021b, p. 126).

Questionados sobre o transbordo da bicicleta para meios de transporte coletivo, mais de 50% dos inquiridos responderam que nunca o fazem (p. 122). Consideraram ainda a necessidade de melhorar vários aspetos do transbordo nas suas deslocações de bicicleta com os autocarros da CARRIS, o Metro de Lisboa e os comboios da CP, nomeadamente (numa escala em que 1 é considerado menos importante e 5 mais importante):

- Quantidade de estacionamento de bicicletas (média 3,42);
- Existência de bicicletas partilhadas (Gira) nas proximidades das principais paragens de transportes coletivos (média 3,7);
- Estacionamentos para bicicletas com cacifos e em áreas vigiadas/protegidas (média 3,67);
- Informação nos sites dos operadores sobre as paragens de transporte público com estacionamentos para bicicletas (média 3,54);
- Sinalética de encaminhamento entre as zonas de estacionamento para bicicletas e o transporte público (média 3,28);
- Tarifário que facilite a utilização mista de deslocações em bicicletas partilhadas e de transporte público (média 3,73);
- Transportar a bicicleta no autocarro (média 3,49)

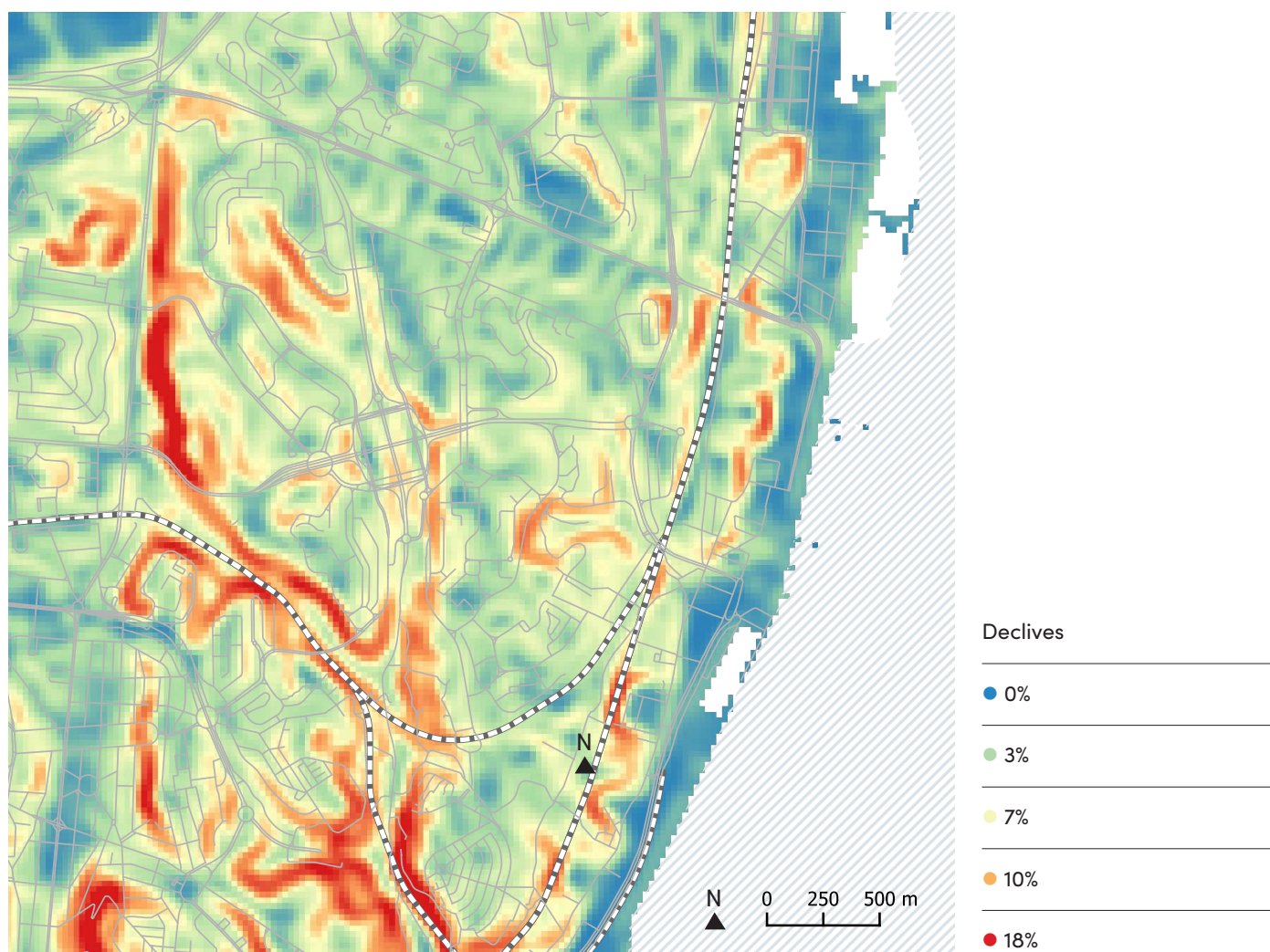
(Câmara Municipal de Lisboa, 2021b, p. 125).

d. Bicicleta em marvila

i. Rede e serviços de mobilidade ciclável

A topografia da freguesia apresenta declives acentuados junto à área ribeirinha e na conformação dos vales, no centro e junto aos limites oeste e sudoeste. Destaca-se aqui a orografia⁵ (ver mapa 15), por ser um fator que afeta diretamente a mobilidade urbana, sobretudo no que diz respeito aos modos ativos, criando, por vezes, uma barreira à sua acessibilidade.

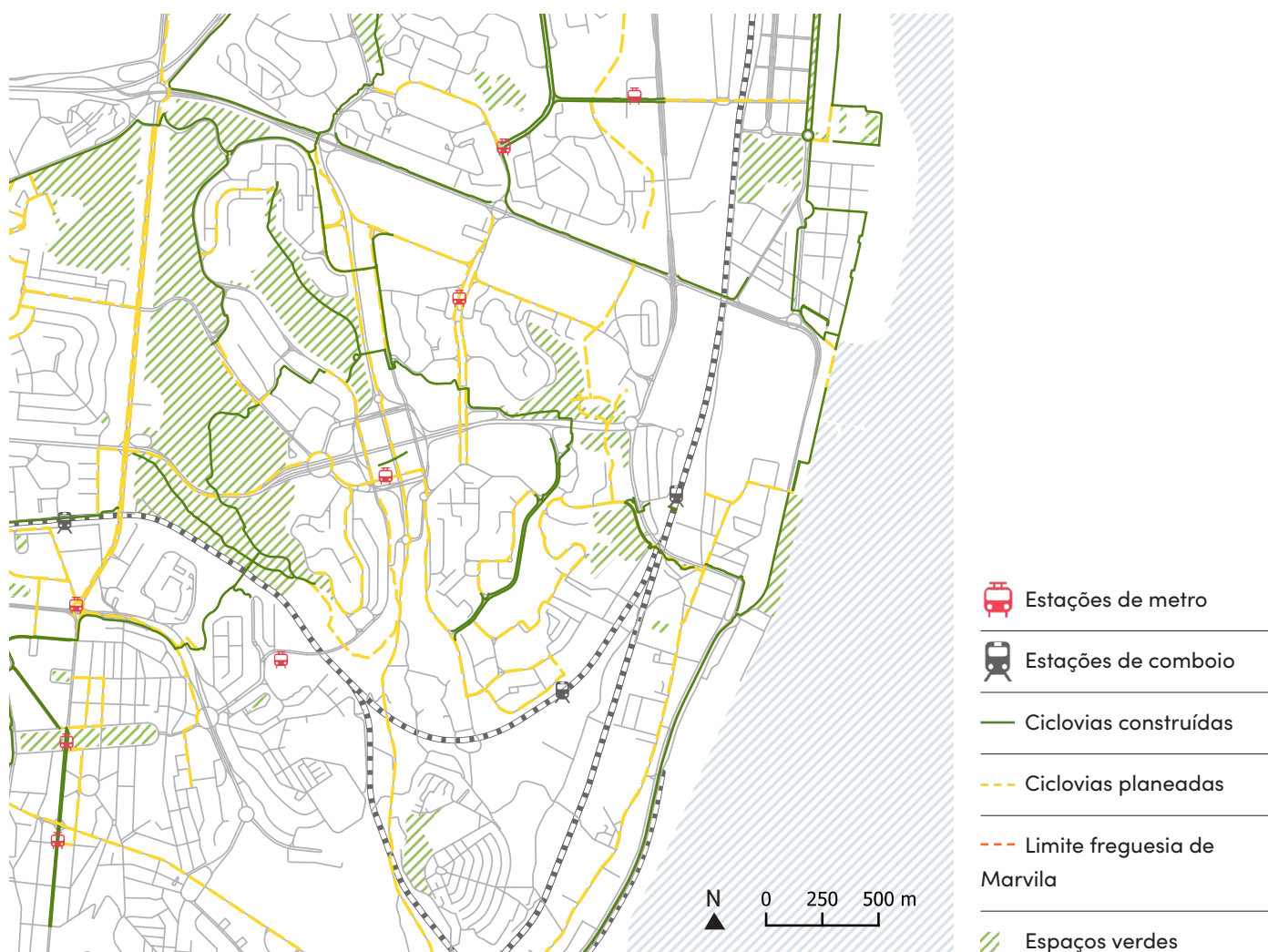
MAPA 15: Orografia na freguesia de Marvila



Fonte: Openstreetmaps, 2021, consultado em 30 de Outubro de 2021.
Elaboração dos autores, 2022.

As ciclovias já implementadas na freguesia (ver mapa 16) situam-se, sobretudo, ao longo de percursos planos. Destaca-se a existência de duas pontes dedicadas aos modos pedonal e ciclável, construídas sobre o vale de Chelas e sobre a Av. de Santo Condestável.

MAPA 16: Ciclovias construídas e planeadas na freguesia de Marvila



Fonte: Lxi – Lisboa Interativa – Câmara Municipal de Lisboa, 2022, consultado em 15 de julho de 2022.

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 a mobilidade pedonal e ciclável. Apesar de comprometida a circulação segura através de bicicleta nos eixos viários pelos motivos anteriormente identificados, a oferta de ciclovias na freguesia é ainda bastante reduzida, nomeadamente quando comparada com a infraestrutura existente noutras freguesias próximas (ver Mapa 17). O executivo da CML apresentou em 2020 um plano de extensão das ciclovias na freguesia (Câmara Municipal de Lisboa, 2020) (ver Mapa 18), não existindo ainda uma data prevista para a sua execução.

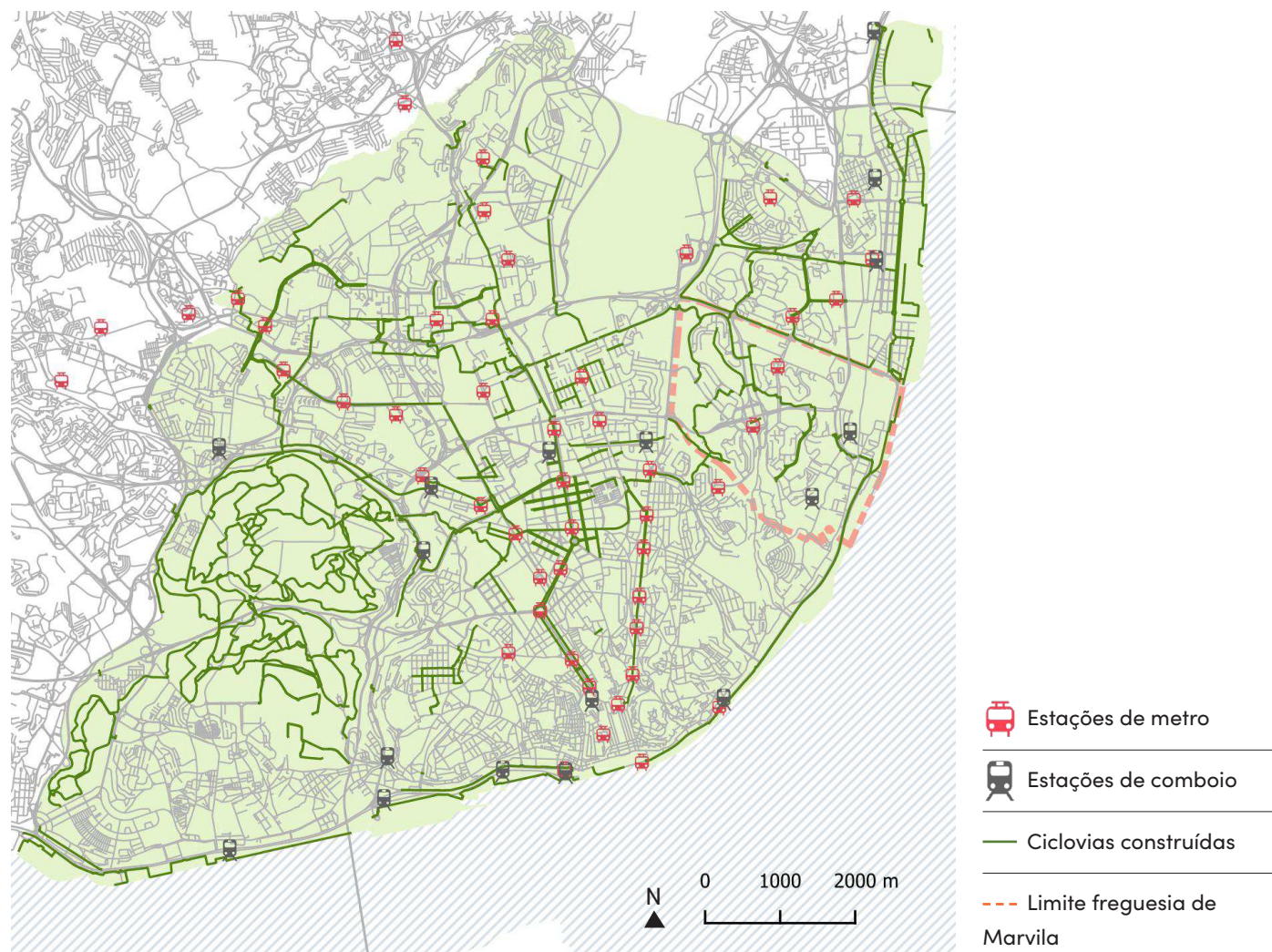
FIGURA 15: Pessoa de bicicleta numa das vias de maior velocidade na freguesia de Marvila



Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

Importa referir que houve uma alteração do governo municipal de Lisboa a partir das eleições autárquicas de 2021, com a vitória da Coligação Novos Tempos Lisboa (PPD/PSD.CDSPP.A.MPT.PPM) liderada por Carlos Moedas, e que a agenda de debate da campanha autárquica foi fortemente marcada pelas posições dos candidatos e partidos face às ciclovias em Lisboa⁶. O executivo anterior tinha como presidente Fernando Medina (PS), candidato à reeleição, e que defendia uma continuidade da política que vinha desenvolvendo, de construção de ciclovias; o seu principal oponente, Carlos Moedas, defendia uma posição mais conservadora face à construção de mais ciclovias em Lisboa. Com esta mudança no poder municipal, há maior imprevisibilidade sobre a execução das ciclovias previamente planeadas.

MAPA 17: Ciclovias construídas na cidade de Lisboa



Fonte: Lxi – Lisboa Interativa - Câmara Municipal de Lisboa, 2022a, consultado em 15 de julho de 2022; Elaboração dos autores, 2022.

A rede de ciclovias em Lisboa alterou-se significativamente nos últimos anos.

Os primeiros troços de ciclovias da cidade construíram-se em 2001 e em 2009 a rede de ciclovias existente tinha como pressuposto ligar alguns pontos verdes da cidade.

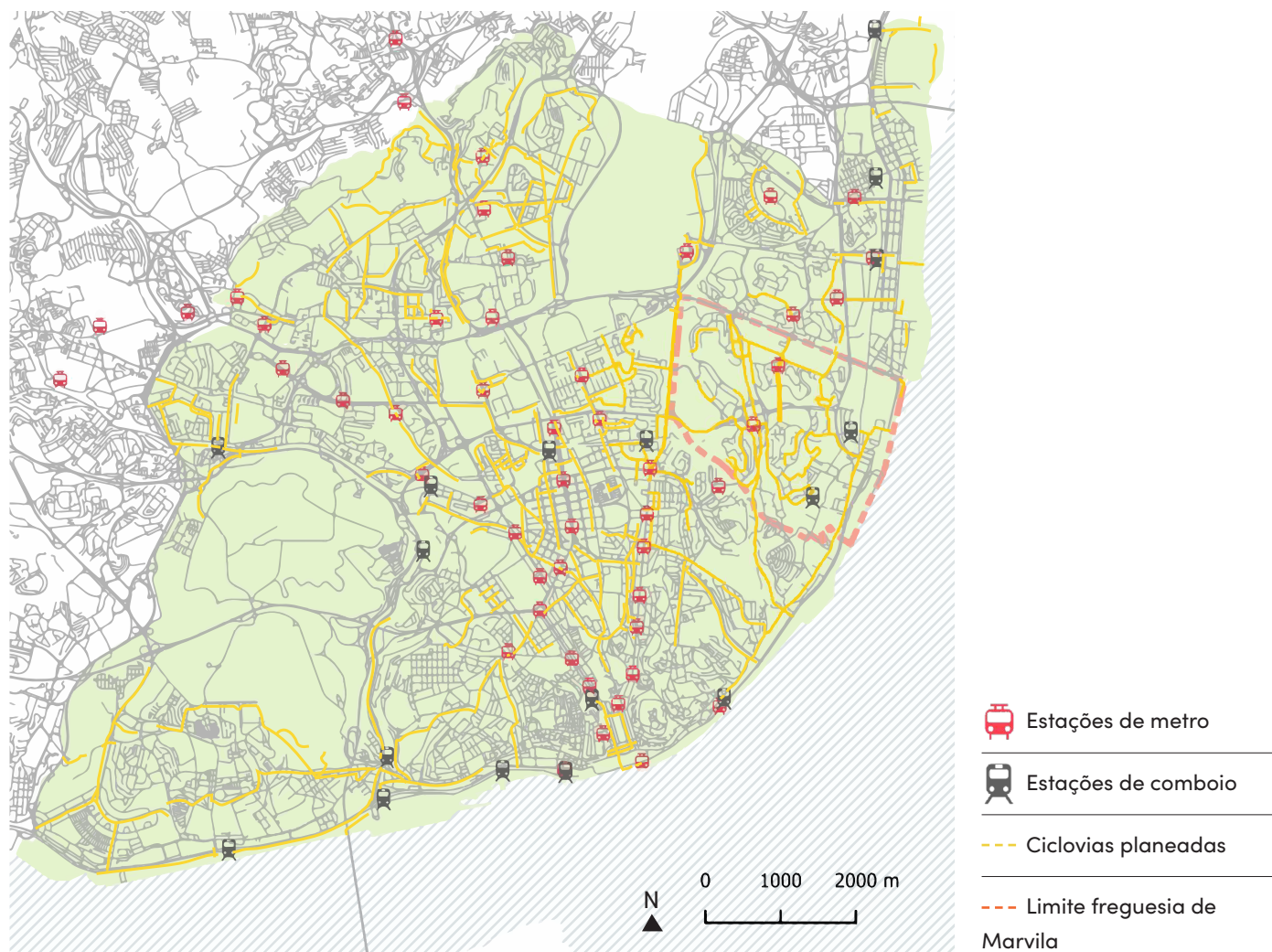
Em 2017 a rede de ciclovias já pressupunha um objetivo utilitário e apresentava uma extensão de 90,5 km (com 60 km em ciclovia segregada) (Câmara Municipal de Lisboa, 2021a).

O anterior executivo da CML estabeleceu como meta a criação de 200km cicláveis em 2021, estando até junho do mesmo ano construídas ou em fase de construção aproximadamente 150 km (Câmara Municipal de Lisboa, 2021a, pp. 8-9).

É visível no mapa 17 que a rede ciclável existente em Lisboa tem maior concentração nalgumas áreas, não permitindo ainda a circulação ciclável contínua à escala da cidade. No caso da freguesia de Marvila, as ciclovias existentes não asseguram a ligação entre bairros e da freguesia com a restante cidade.

No mapa 18 podem observar-se as ciclovias previstas para a cidade, segundo informação disponibilizada no site da Câmara Municipal de Lisboa em julho de 2022. Em Marvila está prevista a extensão da rede ciclável, alterando a mobilidade da freguesia e a sua integração com a rede de ciclovias da cidade. Dependendo do seu desenho, as ciclovias podem constituir uma oportunidade para repensar o perfil de algumas ruas e melhorar a circulação pedonal da freguesia. No caso da freguesia de Marvila mantêm-se as propostas previstas pelo anterior executivo, não tendo sido até agosto de 2022 comunicadas alterações ao plano anterior. Não existe também informação disponível relativa à data prevista para construção das novas ciclovias na freguesia, assim como não existe informação sobre a previsão de momentos de discussão pública sobre esta questão. Como veremos de seguida (subcapítulo 2.d.ii.), têm sido demonstrados disponibilidade e interesse por parte de moradores e organizações formais e informais presentes na freguesia para se pensar coletivamente a rede ciclável em Marvila e a sua integração com a restante cidade.

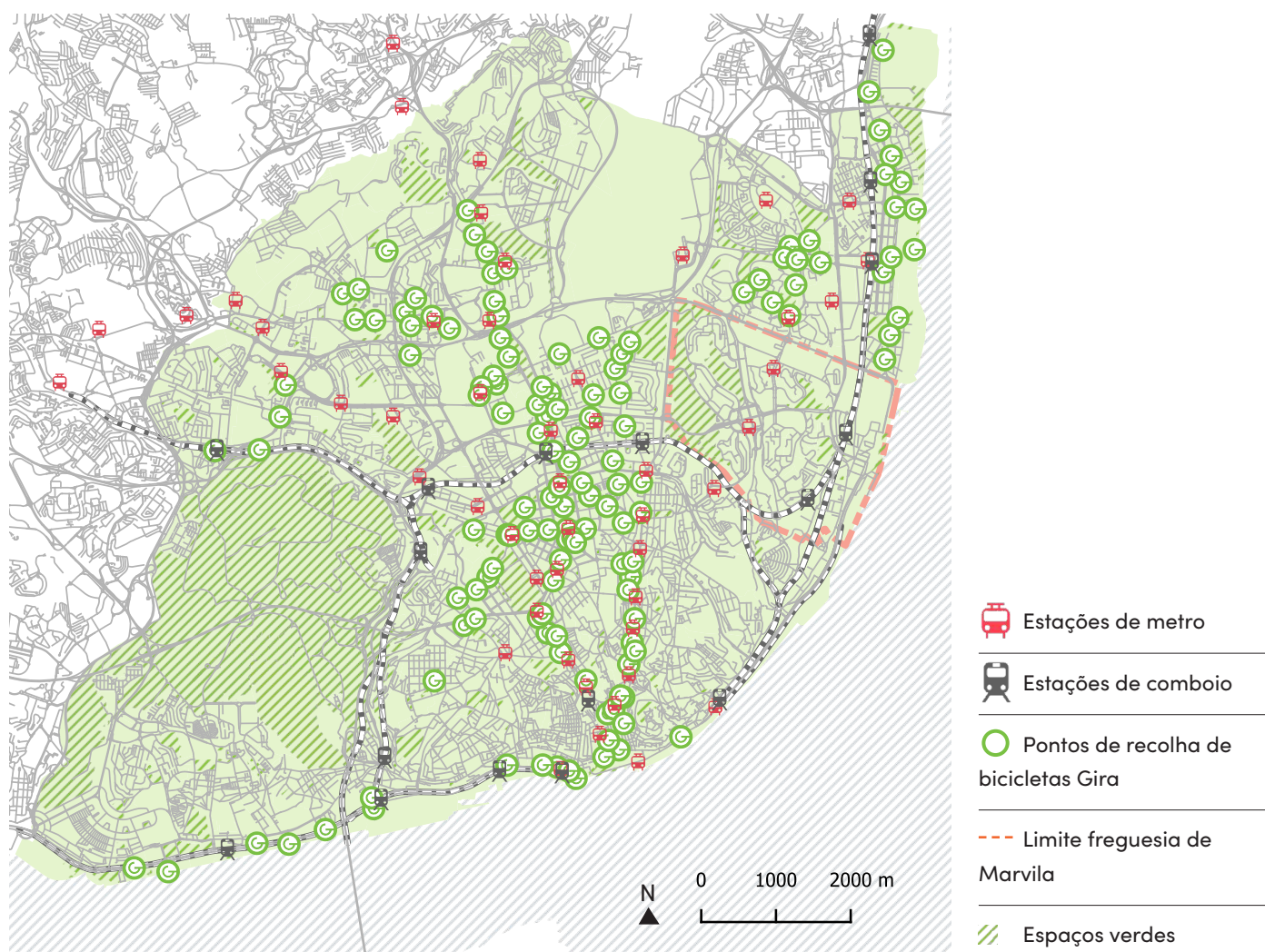
MAPA 18: Ciclovias planeadas na cidade de Lisboa



Fonte: Lxi – Lisboa Interativa - Câmara Municipal de Lisboa, 2022a, consultado em 15 de julho de 2022; Dados da Câmara Municipal de Lisboa, 2022; Elaboração dos autores, 2022.

Não constando dos compromissos políticos passados ou presentes, destaca-se que também não existe (até agosto de 2022) nenhuma doca na freguesia de Marvila destinada às bicicletas Gira (bicicletas partilhadas geridas pela Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa – EMEL, ver Mapa 19) e não está autorizado o uso de bicicletas e trotinetas geridas por empresas privadas na freguesia (a título de exemplo, ver Mapa 20). A rede de estacionamento de bicicletas é também deficitária, nomeadamente por comparação com outras zonas da cidade (ver Mapa 21).

MAPA 19: Localização dos pontos de recolha de bicicletas Gira na cidade de Lisboa

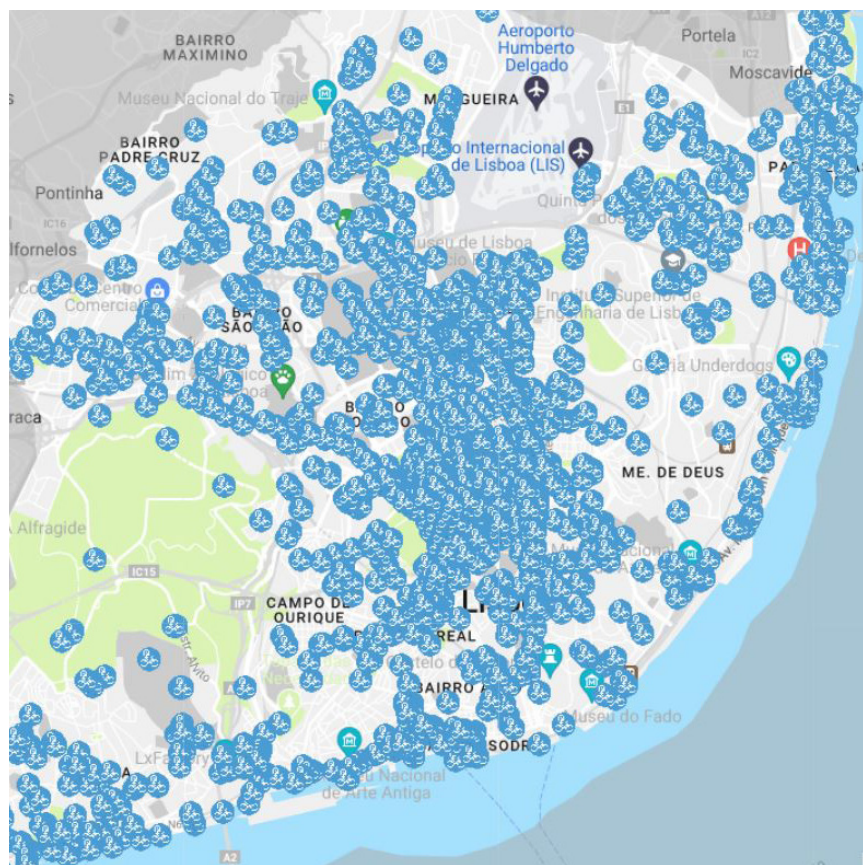


Fonte: Lxi – Lisboa Interativa - Câmara Municipal de Lisboa, 2021. consultado em 15 de julho 2022; Elaboração dos autores, 2022.



MAPA 20: Localização de bicicletas e trotinetas para alugar da empresa Bolt na cidade de Lisboa

Fonte: Bolt, 2022, consultado em maio de 2022



MAPA 21: Localização de pontos de estacionamento de bicicletas na cidade de Lisboa

Fonte: Lxi – Lisboa Interativa - Câmara Municipal de Lisboa, 2022a, consultado em 9 de agosto de 2022.

De interesse que, em inquérito realizado pela Câmara Municipal de Lisboa (2021b, p. 123), quando inquiridos sobre a utilização de estacionamento criados para bicicletas, cerca de 50,78% dos ciclistas com bicicleta própria diz não utilizar estas estruturas. Estes inquiridos com bicicleta própria indicam a necessidade de melhorar a localização (67,7%), a dimensão (54,28%) e as características (55,84%) deste tipo de estacionamento para bicicletas. Por fim, o relatório dedicado à apresentação de resultados da contagem de ciclistas em Lisboa (Moura, Félix e Reis, 2021, p. 20) apresenta resultados da contagem de ciclistas realizada em 19 pontos da cidade, incluindo um ponto na freguesia de Marvila, entre a Avenida Infante Dom Henrique e Braço de Prata, junto à zona ribeirinha. Neste ponto específico foram observados 163 ciclistas nos vários momentos de observação em maio de 2021, dos quais somente 11% eram mulheres (a pior percentagem dos pontos observados em Lisboa, face a uma média de 26,5%). Das observações realizadas entre 2017 e 2020, este ponto geográfico teve uma subida de 9% de ciclistas, face a uma subida total de 154% no total dos 19 locais observados em Lisboa.

d. Bicicleta em Marvila

ii. Oficina com ciclistas

Desde 2018 têm vindo a desenvolver-se projetos em Marvila dedicados à utilização da bicicleta. O primeiro projeto — e âncora — neste sentido foi a Cicloficina Crescente⁷, que teve início em 2018, dinamizada pelo Grupo Comunitário 4 Crescente, projeto que surgiu a partir das necessidades manifestadas localmente pelas crianças residentes. Após a Cicloficina, no mesmo ano, foi apresentada uma proposta no Orçamento Participativo de Lisboa para criação de ciclovias na freguesia de Marvila — Pedalar por Marvila⁸. A partir desse momento, a mobilização em torno desta agenda (e a criatividade na proposta de novas iniciativas) continuou, surgindo mais projetos espalhados pela freguesia, nomeadamente Bicicleta com Asas (CPSP-SCML)⁹, Negócios com Pedalada¹⁰, mais um ponto de partilha da Rede de Bicicletas Partilhadas (no espaço Kriativu¹¹, no Armador/Zona M) e o festival de cinema dedicado à bicicleta, Girando¹². Além destes projetos com organização formal, é relevante informar que a bicicleta no território (em diversos bairros) é utilizada com um carácter muito lúdico pelas crianças (como os resultados do Inquérito à Mobilidade em Marvila atestam, a aprofundar no subcapítulo 3.c.i.). Com a introdução das plataformas de entregas por aplicativo em Lisboa, já são visíveis, com maior frequência,

trabalhadores em bicicleta pela freguesia. Em particular, o Centro Comercial da Bela Vista é o espaço onde estes trabalhadores mais parecem recolher as encomendas para as suas entregas.

A mobilidade em bicicleta para deslocações para o trabalho e/ou escola é pouco visível na freguesia de Marvila, mas a norte, nas proximidades e no Parque da Bela Vista, e junto ao rio Tejo, existe uma mobilidade ciclável mais visível, incluindo de bicicletas da rede Gira, como também bicicletas e trotinetas de utilização coletiva geridas por operadores privados. Estas duas zonas da freguesia têm ciclovias que ligam Marvila às freguesias vizinhas: no Parque da Bela Vista existem ciclovias que ligam às freguesias de Alvalade, Olivais e Areeiro; e, junto ao rio Tejo, a ciclovias que liga o Parque das Nações ao Beato continua em direção ao centro histórico lisboeta.

Partindo do conhecimento sobre a mobilidade ciclável no território e da atividade local dedicada à bicicleta, sentiu-se necessidade de criar um momento com ciclistas que moram e/ou trabalham nos bairros da freguesia para conversar sobre estas questões. Em julho de 2021 foi realizado um encontro na Biblioteca de Marvila com seis ciclistas enquadráveis nestes perfis (ver Figura 16).



FIGURA 16: Oficina com ciclistas de Marvila

Fonte: Consórcio Gingada, 2021, 12 de julho de 2021.

Pelo carácter exploratório da oficina e pelas restrições ainda impostas pela crise sanitária, não foram abertas inscrições para a participação livre, mas sim realizados convites diretos a membros das organizações do consórcio Gingada, nomeadamente elementos do Centro de Promoção Social – Prodac (Santa Casa da Misericórdia de Lisboa) e do Grupo Recreativo Janz e Associados, que usam a bicicleta regularmente como meio de transporte e para fins de lazer.

A oficina teve a duração aproximada de 1h30 e teve como objetivos recolher perceções sobre o uso de bicicleta em Marvila e discutir a rede de infraestruturas cicláveis na freguesia (existentes e planeadas).

A discussão entre os participantes resultou na apresentação de algumas propostas complementares à rede ciclável existente e planeada à data (ver Mapa 22), nomeadamente:

- Criação de uma ciclovía na Av. Marechal António Spínola que permita ligar rapidamente Marvila a Alvalade e restante cidade, atravessando os limites de vários bairros da freguesia (Flamenga/Zona N1, Armador/Zona M, Amendoeiras/Zona I, Condado/Zona J, Prodac Norte e Vale Fundão);

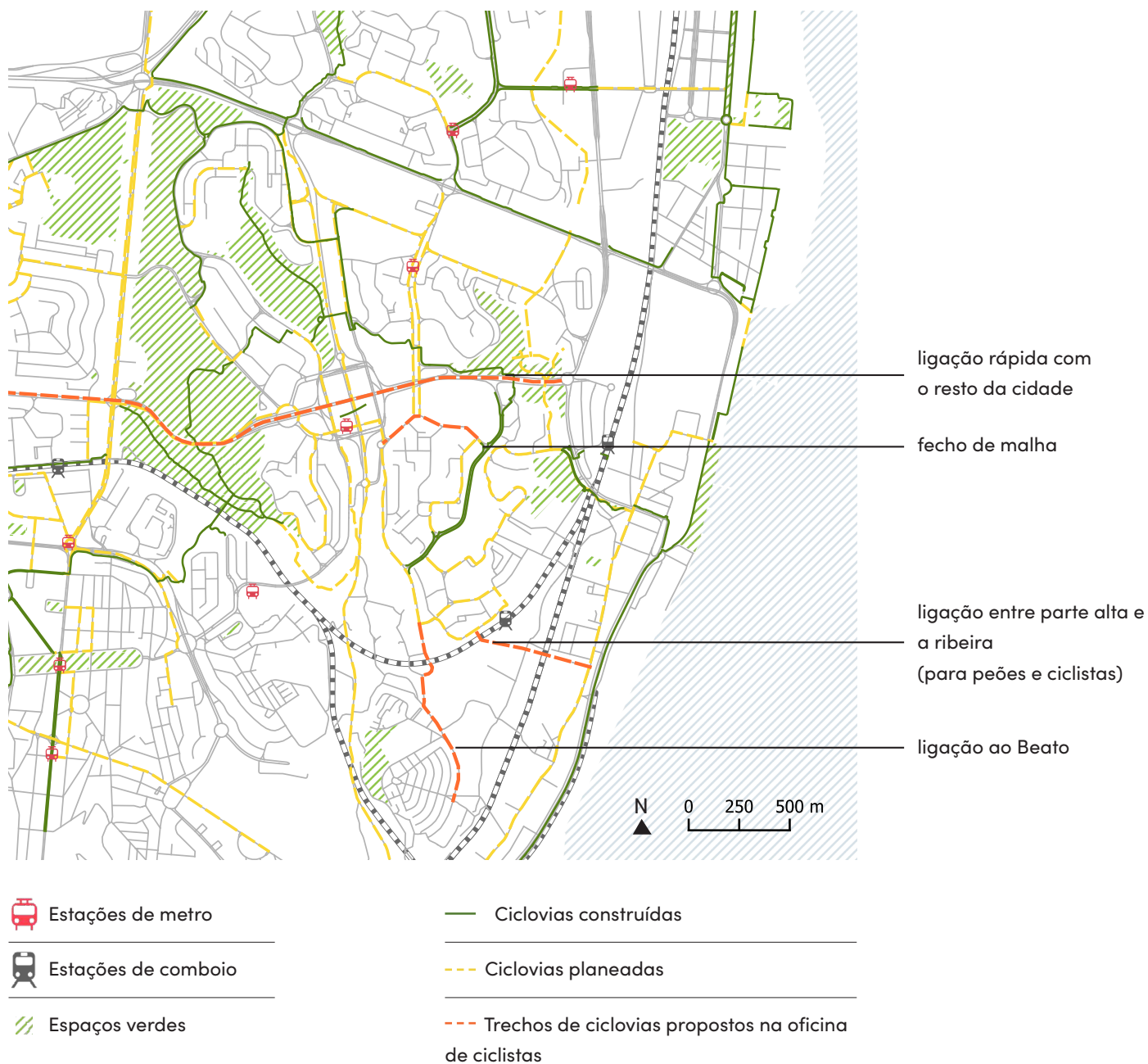
- Prolongamento da rede ciclável à freguesia do Beato, através da continuação da ciclovía existente na Rua João César Monteiro;

- Criação de passagem ciclável e pedonal segura entre o bairro dos Alfinetes e Salgadas/Zona L e a zona ribeirinha (contornando as barreiras impostas pelas infraestruturas ferroviárias);

- Criação de ciclovía na Av. João Paulo II, de forma a consolidar a ligação entre a ciclovía existente na Av. Paulo VI e as ciclovias planeadas na Av. Doutor Augusto de Castro e na Rua Salgueiro Maia.

Importa referir que consideramos o exercício válido do ponto de vista dos objetivos e da abordagem metodológica, nomeadamente considerando as limitações existentes em contexto pandémico; porém, dado o número reduzido de participantes, não podemos considerar este exercício representativo. Para além do investimento realizado neste estudo no sentido de colaborar para uma abordagem participativa (ver capítulos 1. e 4.), no futuro poderão ser realizadas novas iniciativas que potenciem o planeamento participativo da mobilidade na freguesia e na cidade.

MAPA 22: Mapa de propostas resultado da oficina com ciclistas em Marvila sobre plano de ciclovias da CML



Fonte: Consórcio Gingada, 2021.



3 • Inquérito à Mobilidade em Marvila

a • Caracterização dos participantes

b • Território e mobilidade

c • Bicicletas e ciclovias

a. Caracterização dos participantes

i. Género, ciclos de vida e potenciais restrições à mobilidade

Participaram no presente estudo 396 pessoas, das quais 182 do sexo masculino e 214 do sexo feminino (Gráfico 5). Percentualmente, esta amostra apresenta uma distribuição semelhante à da população portuguesa, lisboeta e marvilense (como vimos no subcapítulo 1.a.ii.).

No que diz respeito aos ciclos de vida, 71% (n=281) dos participantes está em idade ativa, entre os 18 e os 64 anos, constituindo este grupo a clara maioria. Não obstante, entre os inquiridos contemplam-se também 14% (n=56) de participantes até aos 17 anos e 15% (n=59) com mais de 65 anos de idade, com ligeira variação entre os participantes de sexo masculino (Gráfico 6), com mais crianças e adultos, e de sexo feminino (Gráfico 7), com mais participantes em idade mais avançada.

Ao nível da distribuição por grupos etários, e ainda que os intervalos de consideração das idades sejam diferentes, podemos observar que esta amostra de participantes difere um pouco da realidade local e municipal aferida nas estatísticas oficiais (ver subcapítulo 1.a.ii.), tendo neste estudo participado uma percentagem inferior de pessoas com idade mais avançada e uma percentagem superior de pessoas em idade mais ativa. Tal diferença poderá relacionar-se com as possibilidades e dinâmicas de utilização do espaço público, onde o inquérito foi realizado.

Ponderando potenciais restrições à mobilidade, cerca de metade dos participantes considera não ter dificuldades em mover-se. Ainda que apenas 1% (n=4) dos participantes tenha referenciado a utilização de cadeira de rodas, 11% dos participantes de sexo masculino (n=20, dos quais 13 entre os 18 e os 64 anos e sete com 65 ou mais anos de idade) e 14% do sexo feminino (n=30, dos quais 15 entre os 18 e os 64 anos e 15 a partir dos 65 anos) revelam ter outras dificuldades de mobilidade.

Os participantes foram também inquiridos sobre a eventualidade de haver outras pessoas dependentes dos seus cuidados, tendo 36% (n=144, dos quais 63 do sexo masculino e 81 do sexo feminino) respondido afirmativamente. Destaca-se, para 81% (n=51) destes homens e 70% (n=57) destas mulheres, a situação de crianças dependentes dos seus cuidados, e o acompanhamento de pessoas idosas no caso de 11% (n=7) destes participantes do sexo masculino e de 13% (n=10) do sexo feminino. Existiam ainda outros casos, menos frequentes e incidindo sobretudo no cuidado feminino, de acompanhamento de pessoas com dificuldades de mobilidade (n=4), outros dependentes (n=5) e situações de acumulação de cuidados a estes vários grupos (n=8). 90% destes participantes prestadores de cuidados, tanto do sexo masculino (n=57) como do sexo feminino (n=73), situa-se na faixa etária entre os 18 e os 64 anos de idade.

GRÁFICO 5: Distribuição por sexo dos participantes (n=396)

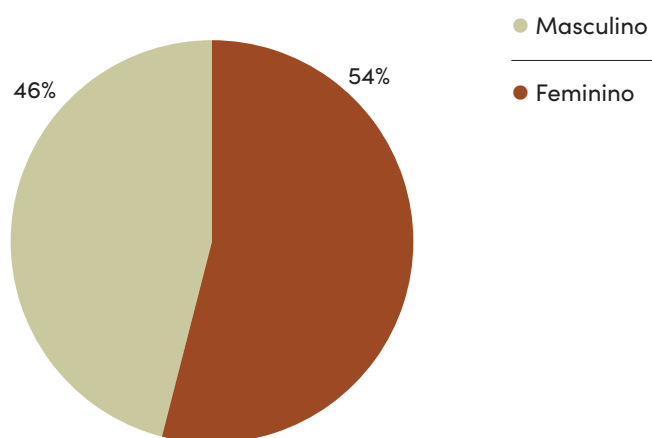


GRÁFICO 6: Idade dos participantes de sexo masculino (n=182)

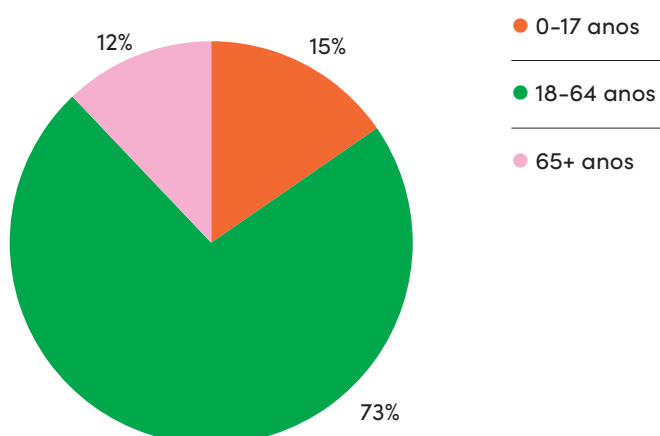
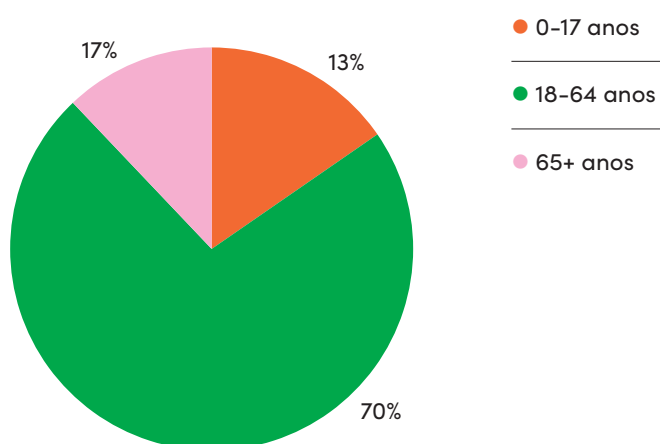


GRÁFICO 7: Idade dos participantes de sexo feminino (n=214)



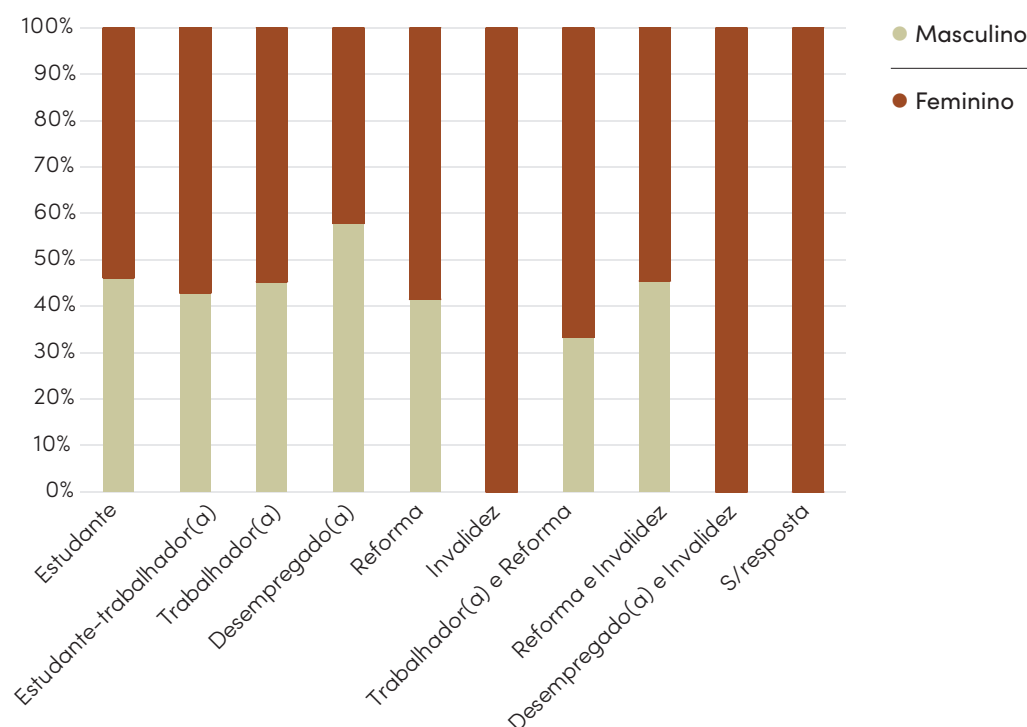
Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila

a. Caracterização dos participantes

ii. Situação perante o trabalho ou a escola e níveis de escolaridade

Quando inquiridos sobre a sua situação perante o trabalho ou a escola, 46% (n=181) dos participantes refere ser trabalhador, 16% (n=65) estudante, 14% (n=57) desempregado, 13% (n=53) reformado e apenas 5% (n=21) responde ser estudante-trabalhador. Identificando situações menos frequentes, 3% (n=11) indica simultaneamente reforma e invalidez e com menos de 1% foram indicadas situações de invalidez (n=3), trabalho e reforma (n=3), desemprego e invalidez (n=1), bem como ausência de resposta (n=1). Considerando a variação por sexo da situação perante o trabalho ou a escola (Gráfico 8), destaca-se o valor percentual superior em situação de desemprego nos participantes de sexo masculino e a preponderância de participantes de sexo feminino em todas as restantes situações.

GRÁFICO 8: Variação por sexo da situação perante o trabalho e a escola dos participantes (n=396)

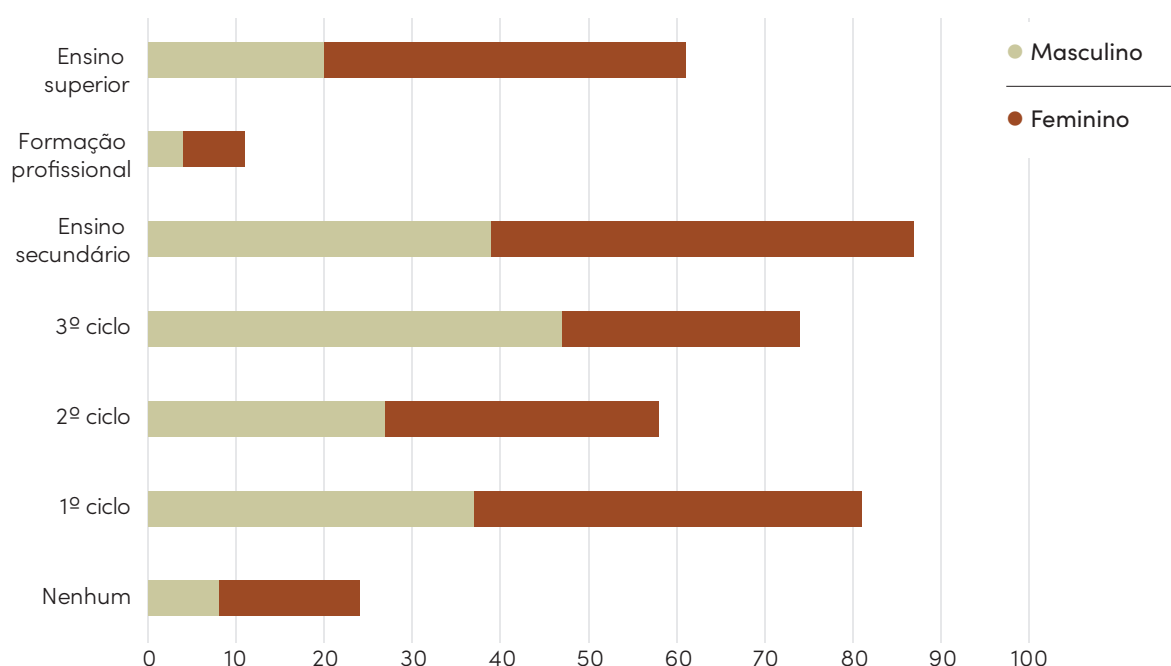


Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

Passando o enfoque para o nível de escolaridade completo, 54% (n=213) dos participantes referencia níveis do ensino básico: 20% (n=81) completou o 1º ciclo, 15% (n=58) o 2º ciclo e 19% (n=74) o 3º ciclo. Apenas 3% (n=11) refere como última etapa educativa a formação profissional. 22% (n=87) terminou o ensino secundário e 15% (n=61) o ensino superior. É ainda de assinalar que 6% (n=24) refere não ter concluído qualquer nível de escolaridade.

Em termos de variação do nível de escolaridade por sexo (Gráfico 9) destaca-se, por um lado, a prevalência de participantes do sexo masculino a indicar o 3º ciclo do ensino básico. Por outro lado, os valores são mais altos para o sexo feminino em todas as restantes situações, com distância mais acentuada nos dois extremos: ausência de escolaridade e conclusão do ensino superior.

GRÁFICO 9: Frequências por nível de escolaridade completo e variação por sexo dos participantes (n=396)



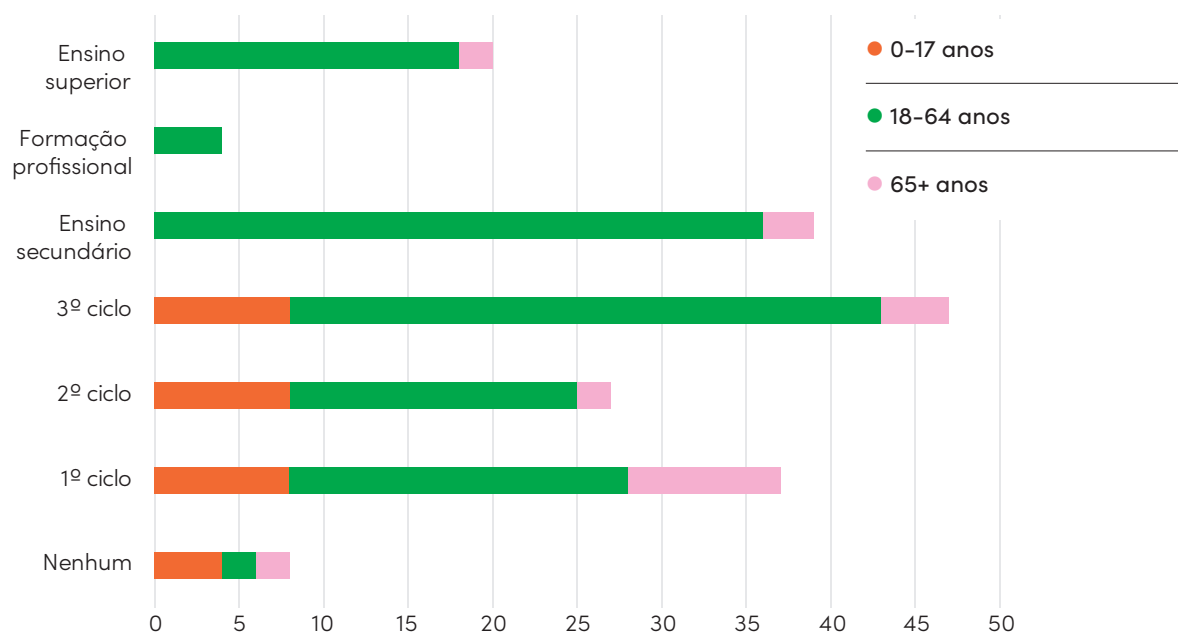
Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

Já a variação dos níveis de escolaridade completos por grupos etários e sexo (Gráficos 10 e 11) revela, primeiramente, a expectável distribuição dos participantes menores de idade entre os níveis do ensino básico e, em alguns casos, em situação anterior a completarem qualquer ciclo educativo. No caso dos participantes a partir dos 18 anos de idade, é possível inferir uma tendência de maior escolarização nos tempos mais recentes, ainda que nos participantes de sexo masculino (Gráfico 10) esta seja mais visível no 3º ciclo e no ensino secundário e nos participantes de sexo feminino (Gráfico 11) os valores de ensino secundário sejam ainda

mais destacados, bem como no ensino superior — no caso da presente amostra, a percentagem de mulheres com ensino superior equivale ao dobro dos homens com este nível educativo completo.

Note-se, a este respeito, que 13 das 41 participantes de sexo feminino com ensino superior residem fora da freguesia e cinco residem fora do município. No caso dos participantes de sexo masculino, dos 20 detentores de diploma de ensino superior, seis residem fora do município; entre os que residem noutras freguesias de Lisboa, um é diplomado do ensino superior e nove completaram o ensino secundário.

GRÁFICO 10: Escolaridade por idade dos participantes de sexo masculino (n=182)



Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

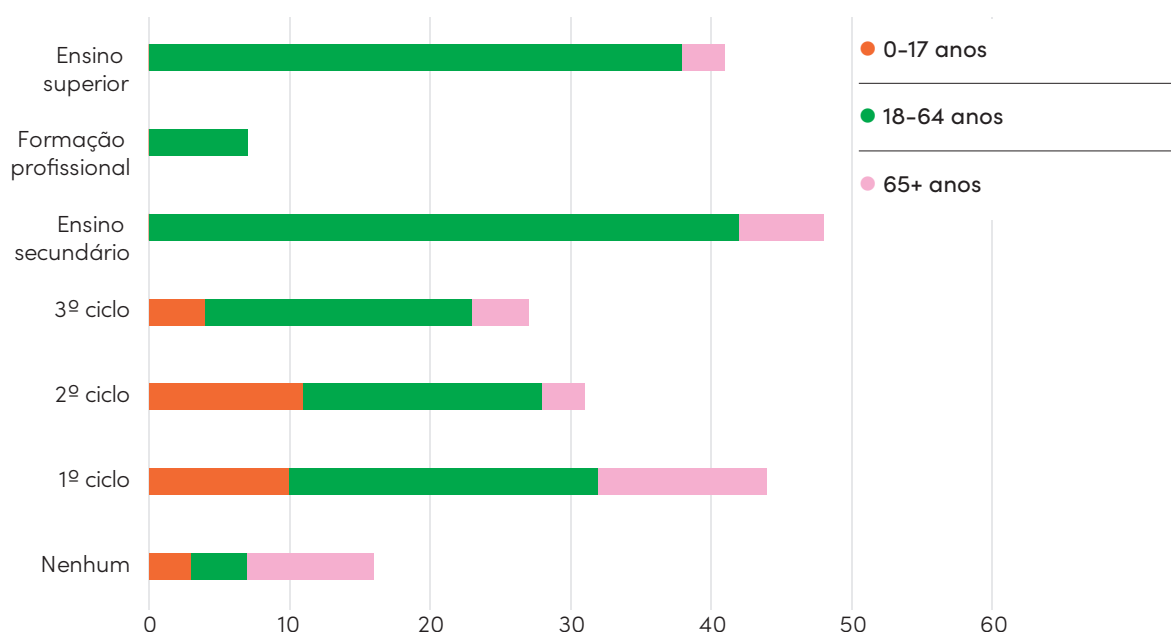
Estes valores devem ser considerados sabendo que apenas 17% (n=67) dos participantes no inquérito não reside na freguesia de Marvila, o que significa que, entre estes, os mais qualificados têm muito maior representação (37%/n=25 com ensino superior entre quem reside fora de Marvila).

Quanto aos residentes marvilenses, os níveis de escolaridade são globalmente mais baixos, sendo mais frequente o 1º ciclo do ensino básico completo entre as participantes de sexo feminino (20%/n=43) e o 3º ciclo entre os de sexo masculino (22%/n=40), e, em patamares seguintes de frequências, o 1º ciclo nos homens (19%/n=34) e o ensino secundário nas

mulheres (19%/n=40) e nos homens (15%/n=28). De ressaltar que, não obstante, a freguesia de Marvila é residência de 23 (11%) mulheres participantes com ensino superior, com destaque para as zonas abaixo das linhas de comboio (n=7) e Condado/Zona J (n=5). Entre os participantes de sexo masculino, a maior incidência entre quem completou o ensino superior observa-se nas Amendoeiras/Zona I (n=5).

Estes dados sugerem que esta amostra de participantes no inquérito espelha a tendência identificada no 2º Diagnóstico Social de Lisboa (Câmara Municipal de Lisboa, Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, e Instituto de Segurança Social, 2017) e nas estatísticas oficiais portuguesas (Instituto Nacional de Estatística, 2021) (ver subcapítulo 2.a.ii.).

GRÁFICO 11: Escolaridade por idade dos participantes de sexo feminino (n=214)



Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

a. Caracterização dos participantes

iii. Locais de residência

Passando o enfoque para o nível territorial, observamos agora os locais de residência dos participantes no inquérito. Dos 396 participantes, 83% (n=329) reside em Marvila, 9% (n=36) reside em Lisboa mas fora da freguesia sob enfoque e 8% (n=31) reside fora do município lisboeta.

Observando mais atentamente a distribuição dos residentes na freguesia (ver Mapa 6, no subcapítulo 2.a.ii), e apesar da recolha de informação ter decorrido em diferentes locais, observa-se uma maior concentração de residentes em algumas zonas em detrimento de outras. Destacam-se, por agregarem mais participantes, os bairros de Alfinetes e Salgadas/Zona L com 16% (n=62), Quinta do Chalé, Marquês de Abrantes/ Bairro Chinês/Zona L com 12% (n=46), Condado/Zona J com 11% (n=42), Lóios/Zona N2 com 10% (n=41), Flamengo/Zona N1 com 9% (n=34), Armador/Zona M, bem como Amendoeiras/Zona I, com 8% (n=32 para o primeiro e n=30 para o segundo), e Formoso de Cima, Braço de Prata, Matinha com 6% (n=22). Com frequências inferiores a 10 residentes encontramos as zonas Prodac Norte e Vale Fundão (n=8), Rua de Marvila/entre linhas do comboio (n=5), Marvila Velha/Antiga, Xabregas, Poço do Bispo (n=3), Prodac Sul (n=2) e Bela Vista (n=2).

As zonas de maior concentração de residentes participantes no inquérito refletem, em parte, a distribuição total da população na freguesia de Marvila. Tal é o caso de Amendoeiras/Zona I, com 17% (N=6390) da população da freguesia (face a um total de 38 102 habitantes segundo os censos de 2011), Armador/Zona M e Condado/Zona J com 14% (N=5327 no primeiro e N=5249 no segundo), Flamengo/Zona N1 com 13% (N=5104) e Lóios/Zona N2 com 11% (N=4374) (Instituto Nacional de Estatística, 2011). De algumas outras zonas com percentagem inferior de residentes provém um número considerável de participantes no inquérito. Falamos, nomeadamente, das duas zonas com mais participantes: Alfinetes e Salgadas/Zona L, com 7% (N=2488) dos habitantes de Marvila, e Quinta da Chalé, Marquês de Abrantes/ Bairro Chinês/Zona L, com 4% (N=1687) dos residentes da freguesia (Instituto Nacional de Estatística, 2011). A maior representação de habitantes destas duas zonas com peso relativo menor na população total da freguesia poderá relacionar-se com a implantação territorial das entidades parceiras no consórcio através do qual o estudo foi realizado, as quais conseguem mobilizar maior participação nos eventos em que estão envolvidas, com particular destaque para o Grupo Comunitário 4Crescente.

Na maioria destes territórios observa-se pouca variação percentual entre participantes dos sexos feminino e masculino. As exceções com maior concentração de participantes do sexo masculino são as zonas Flamengo/Zona N1 (10%/n=19 do sexo masculino e 7%/n=15 do sexo feminino) e Marvila Velha/Antiga, Xabregas, Poço do Bispo (1%/n=3, exclusivamente participantes do sexo masculino). Com maior concentração de participantes do sexo feminino observam-se as zonas Condado/Zona J (13%/n=28 do sexo feminino e 8%/n=14 do sexo masculino), Armador/Zona M (9%/n=19 do sexo feminino e 7%/n=13 do sexo masculino), Prodac Norte e Vale Fundão (3%/n=6 do sexo feminino e 1%/n=2 do sexo masculino).

Os participantes de fora da freguesia residem não só nas freguesias fronteiriças (Beato, Olivais, Parque das Nações, Alvalade e Areeiro, que de forma agregada correspondem a 27%/n=18 dos participantes de fora de Marvila), como também noutras freguesias de Lisboa (agregando, com a mesma percentagem e número, residentes em Arroios, Avenidas Novas, Campo de Ourique, Campolide, Lumiar e Penha de França), noutros municípios da Área Metropolitana de Lisboa, sobretudo na margem norte (Amadora, Cascais, Loures, Odivelas, Sintra e Vila Franca de Xira com 28%/n=19 e Almada, Barreiro e Seixal com 13%/n=9) e três residentes noutros países (dois emigrantes residentes em França e Suíça e um turista residente em Inglaterra).

Quando estes residentes fora da freguesia foram questionados sobre a regularidade das suas visitas a Marvila, 44%/n=28 respondeu que o faz diariamente, 8%/n=5 fá-lo quatro a cinco vezes por semana, 9%/n=6 afirma que vai a Marvila duas a três vezes por semana, 14%/n=9 visita a freguesia uma vez por semana, 13%/n=8 afirma que vai a Marvila uma vez por mês e 13%/n=8 afirma que raramente visita a freguesia. Acrescenta-se que os residentes noutras freguesias lisboetas visitam Marvila mais regularmente que os residentes fora do município de Lisboa.

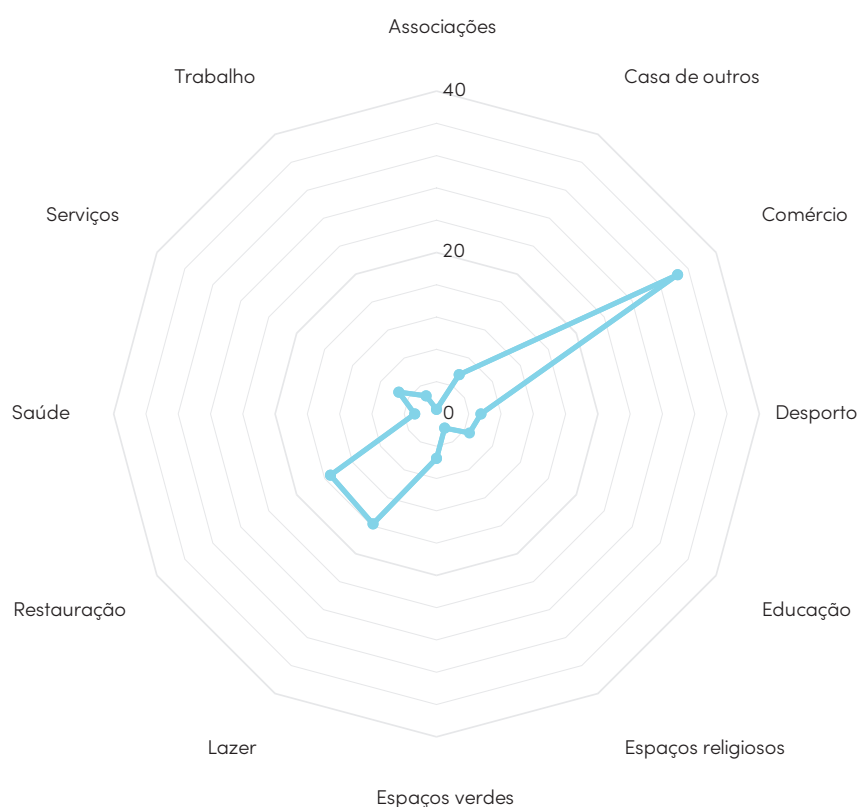
Pensando na distribuição por grupos etários, observam-se algumas diferenças conforme os locais de residência dos participantes no inquérito. A quase totalidade dos participantes que residem fora da freguesia (87%/n=27 do sexo masculino e 94%/n=34 do sexo feminino) situa-se na faixa etária entre os 18 e os 64 anos de idade. No caso dos residentes em Marvila identificam-se diferentes situações consoante as zonas de referência. Ainda que os participantes em idade adulta ativa sejam os mais numerosos nesta amostra (71%/n=281) e na maioria das zonas sinalizadas, há algumas exceções. Face aos 14% (n=56) de participantes até aos 17 anos na globalidade da freguesia, verificam-se valores superiores nas duas zonas com mais participantes, Quinta do Chalé, Marquês de Abrantes/ Bairro Chinês/Zona L (29%/n=13), Alfinetes e Salgadas/Zona L (19%/n=12), sendo ainda de referir a zona Armador/Zona M (25%/n=8). Se nos focarmos nos dados relativos aos participantes com mais de 65 anos de idade, face a uma percentagem similar para o total da freguesia (15%/n=59), os dois primeiros territórios salientam-se por também revelarem maior representação de população com mais idade (Alfinetes e Salgadas/Zona L com 23%/n=14, Quinta do Chalé, Marquês de Abrantes/ Bairro Chinês/Zona L com 24%/n=11), bem como Amendoieiras/Zona I (23%/n=7).

b. Território e mobilidade

i. Destinos em Marvila e principais motivos de deslocação

No gráfico 12 são apresentadas percentagens relativas aos principais destinos e motivos de deslocação dos participantes residentes em Marvila. É significativo na apresentação do gráfico que comércio (de mercearia a hipermercado) se apresente como tipo de destino preferido dos participantes, com 35% das respostas. Lazer e restauração aparecem muito próximos, com uma percentagem aproximada de 15%. Cada uma das restantes possibilidades de resposta não ultrapassa os 10%.

GRÁFICO 12: Motivos de deslocação dos residentes na freguesia nas suas deslocações em Marvila (n=326)



Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

Se observarmos o gráfico 13, sobre os destinos dos marvilenses quando saem da sua freguesia de residência, vemos um cenário muito diferente. É visível que o trabalho é a principal resposta, assinalado por 36% destes participantes. Já o lazer (16%), casa de outros (13%) e comércio (12%) aparecem próximos entre as escolhas dos residentes. Cada uma das restantes possibilidades de resposta não ultrapassa os 10%. Em números absolutos, nenhum dos participantes identificou associações como destino nas suas deslocações.

GRÁFICO 13: Motivos de deslocação dos residentes na freguesia nas suas deslocações para fora de Marvila (n=276)

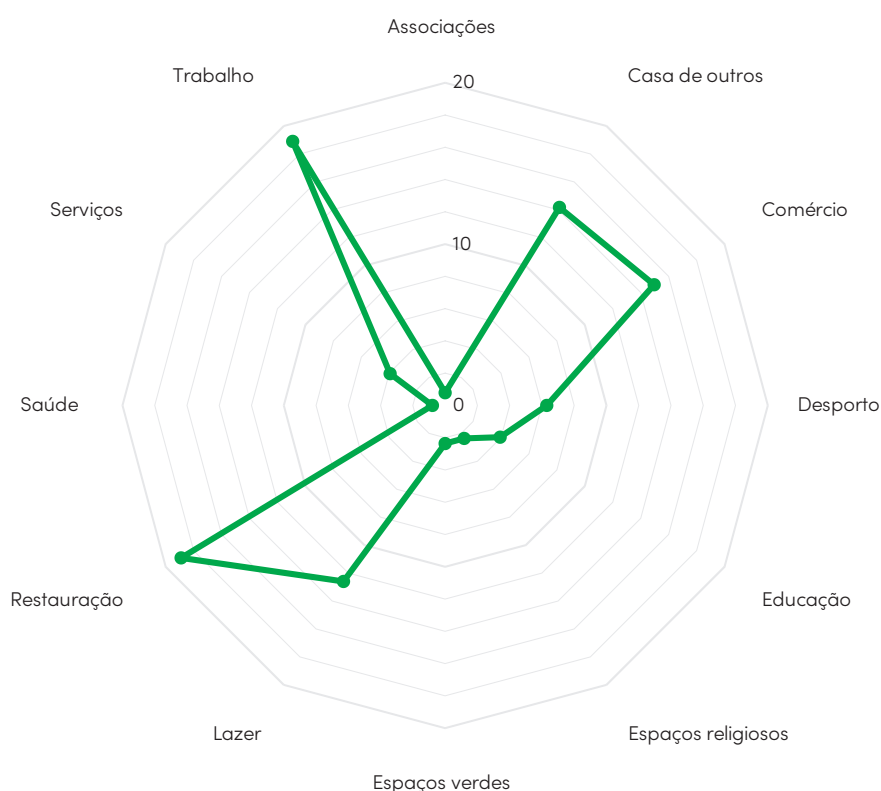


Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

Concentremo-nos agora nas respostas dos residentes fora da freguesia (gráfico 14), onde se constata maior diversidade nas respostas. Entre estes participantes no inquérito, trabalho e restauração apresentam aproximadamente 20% das respostas. Já o comércio e a casa de outros apresentam cerca de 15% das respostas e lazer 12%. Todas as outras respostas tiveram percentagens baixas, destacando-se a ausência de consideração de associações e saúde.

Em resumo, o principal motivo para os residentes de Marvila circularem na sua freguesia é o comércio, sendo que quando circulam para fora da freguesia o motivo é maioritariamente o trabalho. Já os residentes fora de Marvila, quando se deslocam para esta freguesia, fazem-no principalmente para trabalho e restauração. O Mapa 23 relaciona os bairros e zonas de Marvila com os principais motivos de deslocação, destacando a hipótese de resposta com maior incidência em cada bairro e zona de Marvila. O mapa apresenta uma grande mancha do território (Condado/Zona J, Amendoieiras/Zona I, Lóios/Zona N2, Flamengo/Zona N1, Bela Vista, Rua de Marvila/entre linhas do comboio e a zona onde é realizada a Feira do Relógio) em que o principal motivo de deslocação é o comércio.

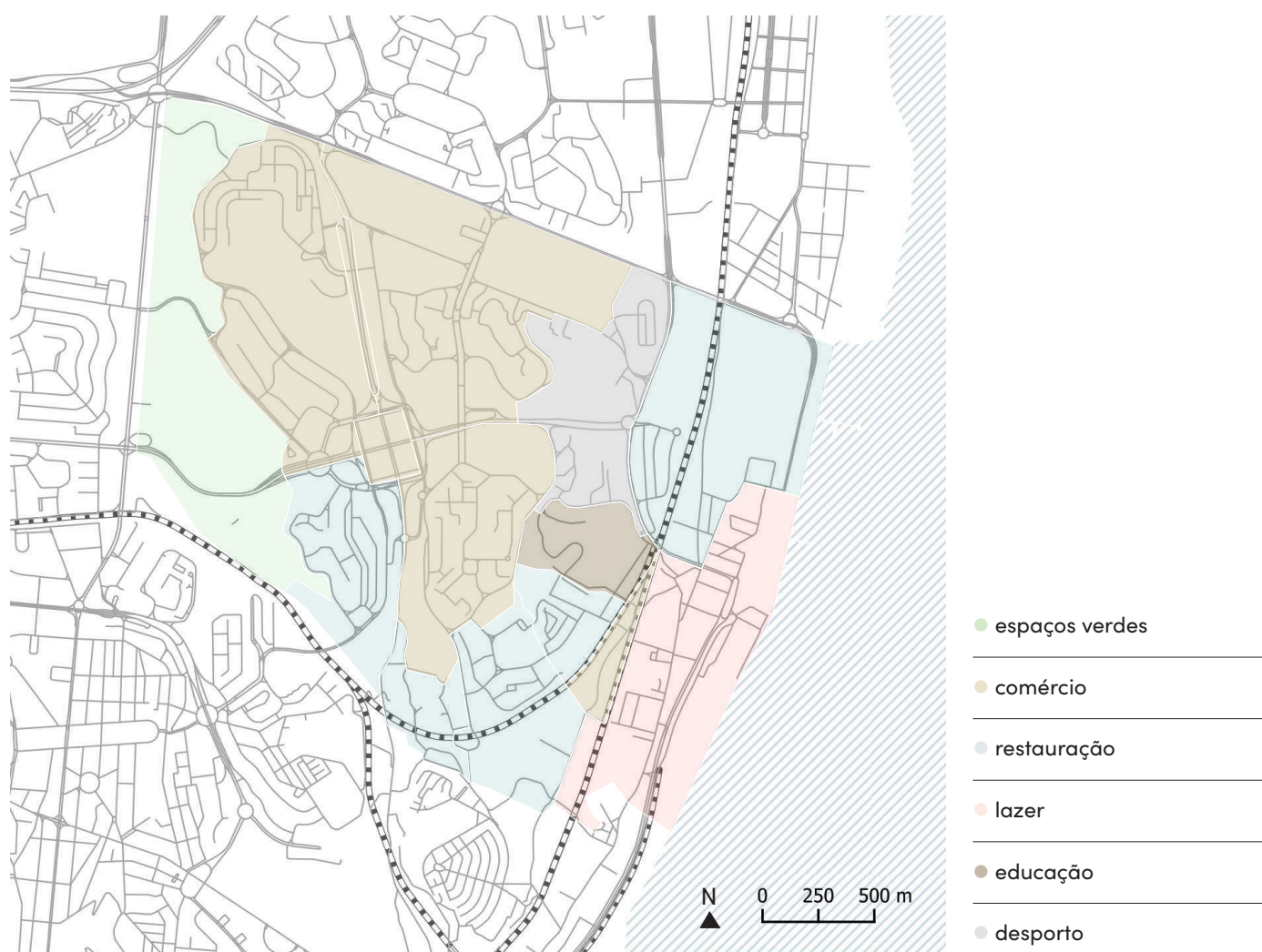
GRÁFICO 14: Motivos de deslocação dos não residentes na freguesia nas suas deslocações em Marvila (n=66)



Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

De notar que estes bairros e zonas têm, na sua maioria, uma maior concentração de supermercados e de lojas de comércio local face aos outros bairros (exceto entre linhas do comboio). As deslocações para restauração aparecem como segundo motivo dominante em vários bairros, sendo o principal motivo para quem se desloca para o Armador/Zona M, Rua de Chelas/Vale de Chelas, Alfinetes e Salgadas/Zona L, Quinta do Chalé, Marquês de Abrantes/ Bairro Chinês/Zona L, e Formoso de Cima, Braço de Prata, Matinha. Vários motivos de deslocação não predominaram em mais de um bairro, como o lazer, dominante só em Marvila Velha/Antiga, Xabregas, Poço do Bispo, a educação na Prodac Sul, o desporto na Prodac Norte e Vale Fundão, e os espaços verdes no Parque da Bela Vista.

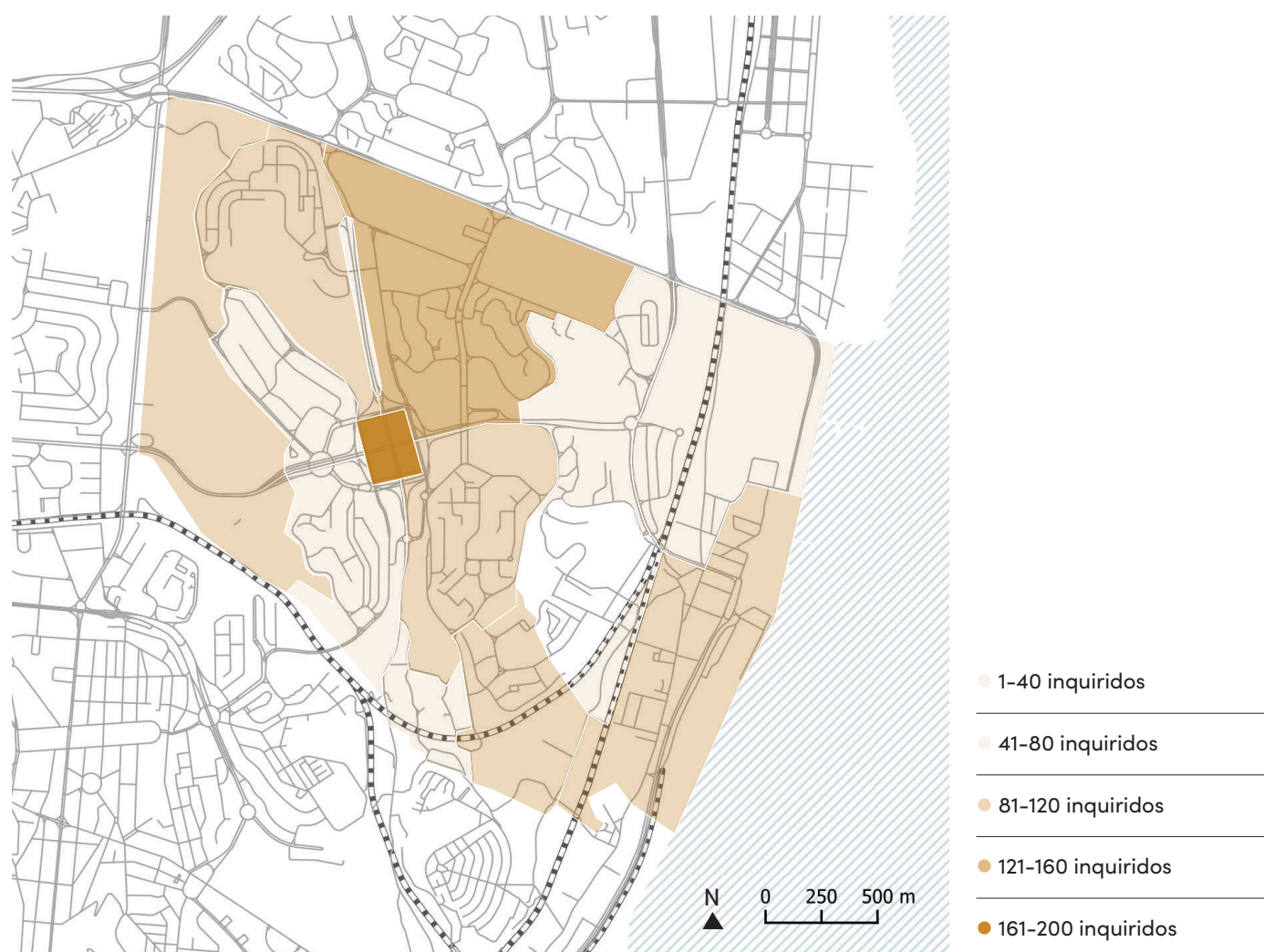
MAPA 23: Bairros e principais motivos de deslocação entre os inquiridos (n=392)



Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

O Mapa 24 apresenta-nos a dispersão das respostas dos inquiridos, em números absolutos, sobre a preferência de bairros e zonas de Marvila. Foram retiradas, em cada bairro/zona, as respostas dos inquiridos que assumiam ser residentes daquele mesmo bairro/zona, procurando salientar a capacidade de atração 'externa' destes territórios. Neste sentido, é visível que o bairro da Bela Vista é o que tem maior capacidade de atração, numa zona em que se encontra um pequeno centro comercial com diversas lojas de interesse, onde se destaca a existência de hipermercado, Loja do Cidadão e uma das saídas do metro de Lisboa (Bela Vista). De seguida, vemos o bairro das Amendoeiras/Zona I, território onde se encontram um hipermercado, um centro de exames de condução de referência na AML, diversos restaurantes, uma das garagens da Carris, o complexo da RTP (Rádio e Televisão de Portugal), o campus universitário do ISEL, a Escola Secundária Dom Dinis e uma segunda saída do metro de Lisboa (Chelas). Após estes dois territórios, vemos diversos bairros e zonas com posições semelhantes em terceira e quarta posição, territórios que em geral têm menor oferta de comércio e serviços (ver subcapítulo 3.b.).

MAPA 24: Atração dos bairros e zonas de Marvila entre os inquiridos (n= 392)



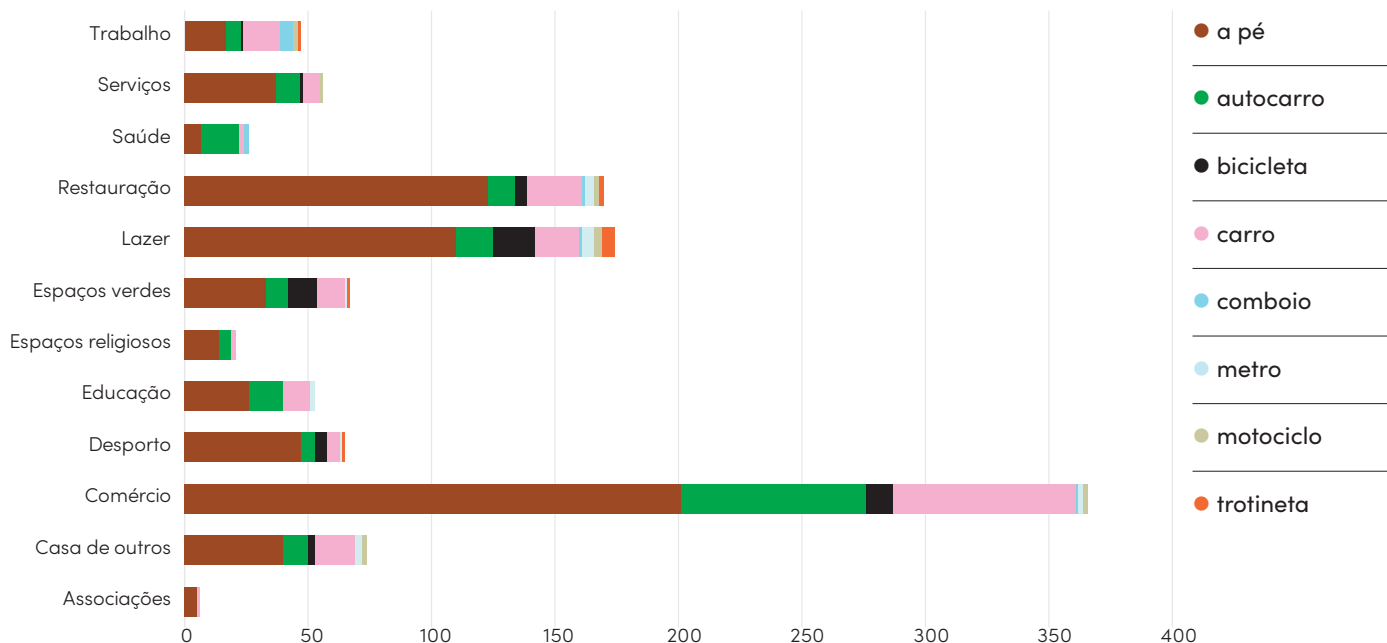
Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

b. Território e mobilidade

ii. Meios e tempos de mobilidade

Agregando todas as respostas referentes a motivos de deslocação e meios de mobilidade nessas mesmas deslocações, foi elaborado o Gráfico 15. Na elaboração deste gráfico foram desconsideradas as hipóteses de mobilidade que tiveram menos de dez respostas, como táxi, outros meios e combinações de meios de mobilidade (exemplo: autocarro e a pé; carro e bicicleta; metro e autocarro; entre outros), no total equivalendo a 3% das respostas. Neste gráfico observa-se que o meio de mobilidade mais frequente entre os inquiridos é andar a pé, dominando todas as hipóteses de resposta. Se excluirmos deslocações por motivos de trabalho e saúde, esta possibilidade de meio de mobilidade ocupa mais de metade das respostas em todos os motivos de deslocação, num total de 660 respostas. Carro (184 respostas) e autocarro (176 respostas) surgem ocupando o segundo e o terceiro lugar. Quando o motivo de deslocação é a saúde, o autocarro é a primeira hipótese de resposta. A bicicleta aparece maioritariamente como quarta possibilidade de meio de mobilidade, acumulando 55 respostas no total. Todas as outras hipóteses de meio de mobilidade apresentam resultados pouco significativos, acumulando em conjunto 50 respostas.

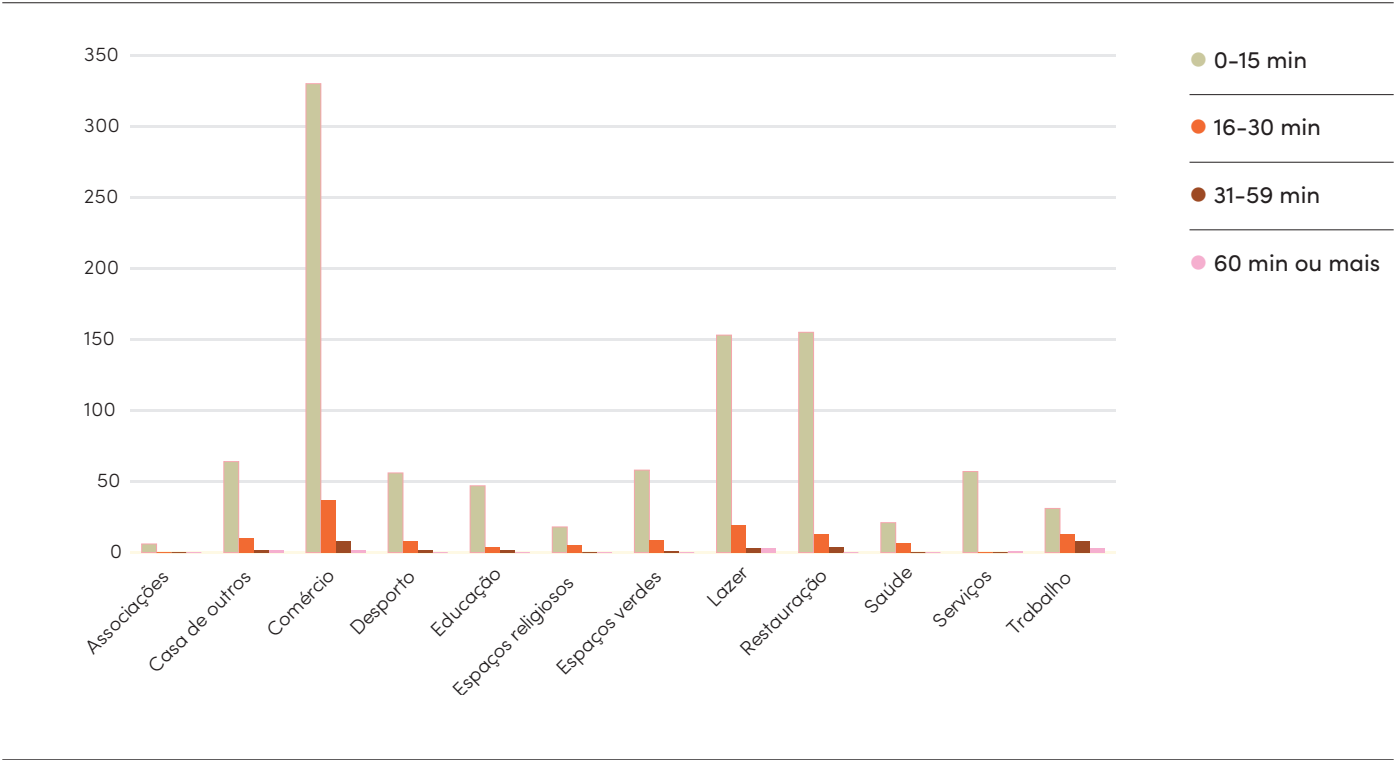
GRÁFICO 15: Destinos e meios de mobilidade (n=392)



Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

Relativamente ao tempo dispensado em mobilidade face ao respetivo motivo de deslocação (ver gráfico 16), grande parte das deslocações duram entre 0 e 15 minutos, ocupando um total acumulado de 996 respostas (86%). Contudo, quando observamos a proporção de possibilidades de resposta relativamente ao destino, vemos que o destino trabalho é aquele que ocupa proporcionalmente tempos de deslocação mais longos, estando em primeiro lugar em quase todas as hipóteses de resposta acima dos 16 minutos. Os outros motivos de deslocação, como se pode ver no gráfico 16, na sua maioria apresentam proporcionalmente de forma insignificante as possibilidades de tempo de deslocação superiores a 16 minutos.

GRÁFICO 16: Destinos e tempos de mobilidade (n=392)



Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

Quando comparados o gênero dos inquiridos e o tempo de deslocação (ver Gráficos 17 e 18), constatamos que os participantes de sexo masculino tendencialmente indicam menos tempo de deslocação que os de sexo feminino.

GRÁFICO 17: Variação do tempo de deslocação por sexo (feminino, n=211)

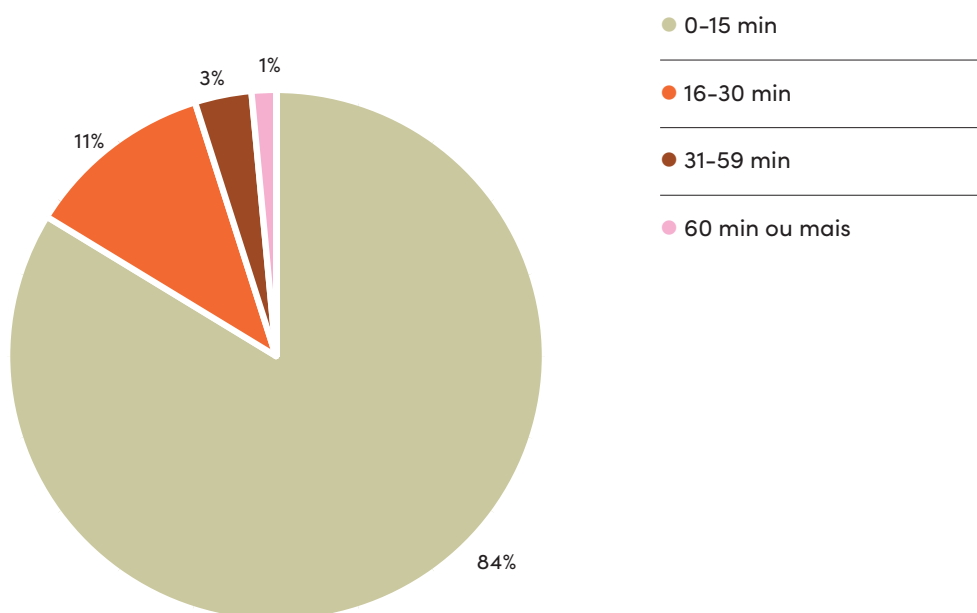
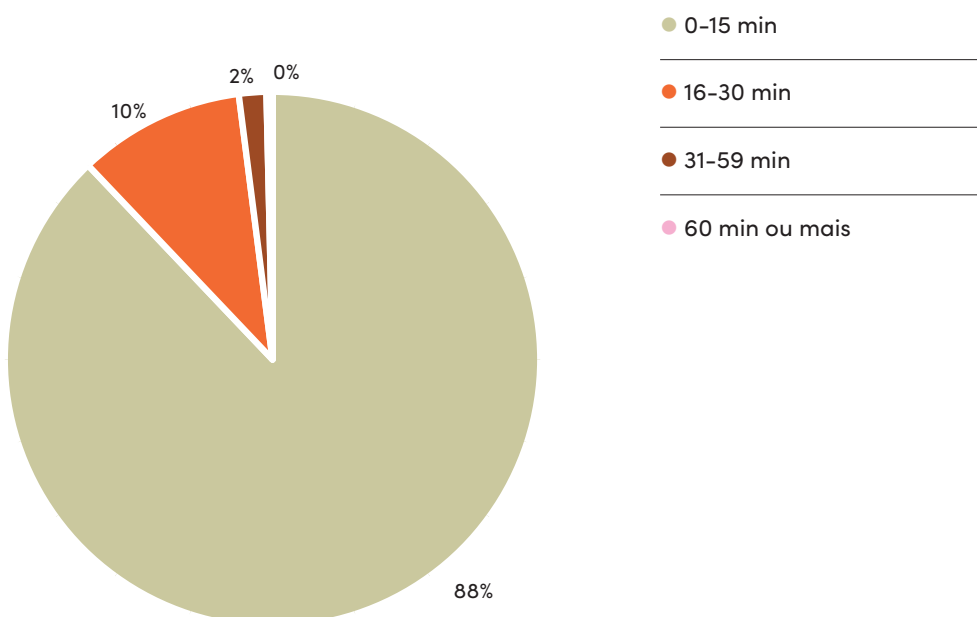


GRÁFICO 18: Variação do tempo de deslocação por sexo (masculino, n=181)



Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

Já quando comparado o meio de mobilidade dos participantes de ambos os sexos (ver Gráficos 19 e 20), constata-se que os participantes de sexo masculino utilizam mais os meios de transporte individual (carro, bicicleta, trotineta e motociclo) e os participantes de sexo feminino andam mais a pé e utilizam mais transportes públicos (à exceção do metro).

GRÁFICO 19: Variação do meio de deslocação por sexo (feminino, n=211)

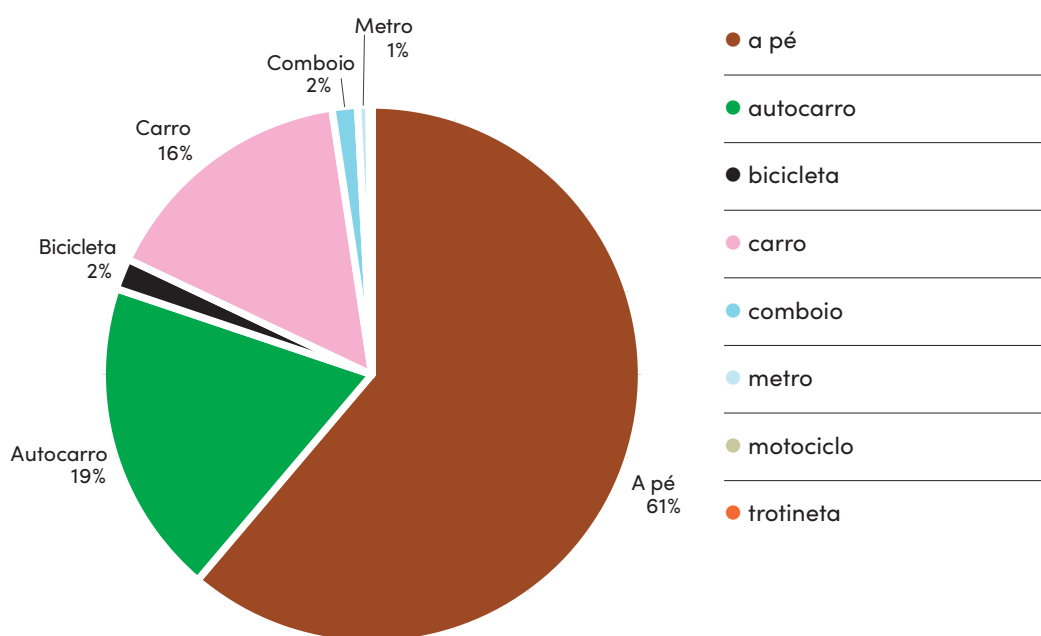
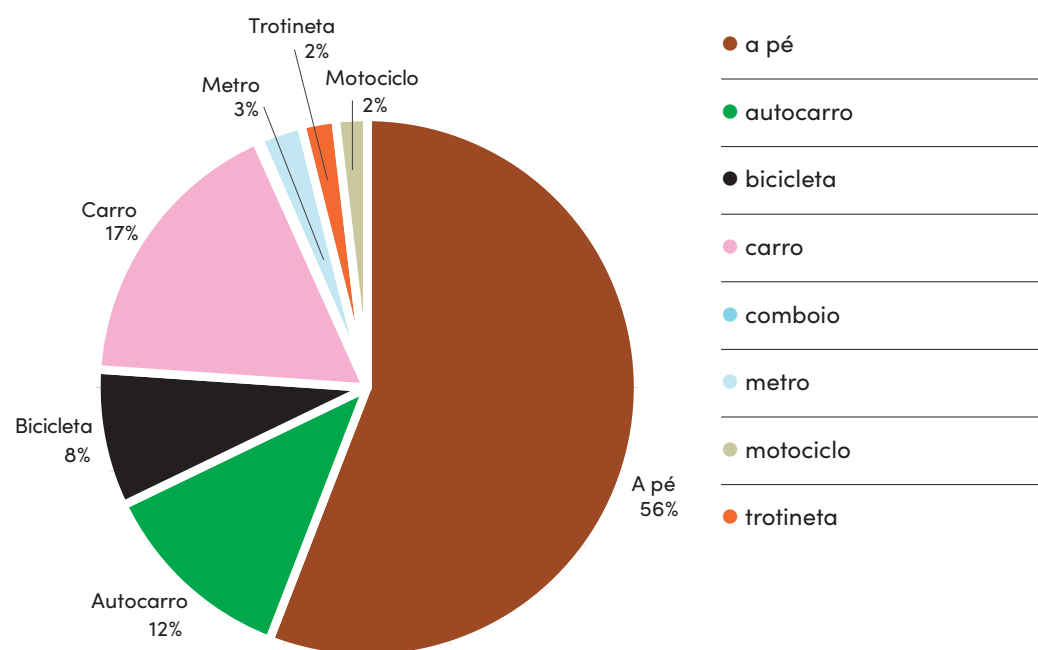
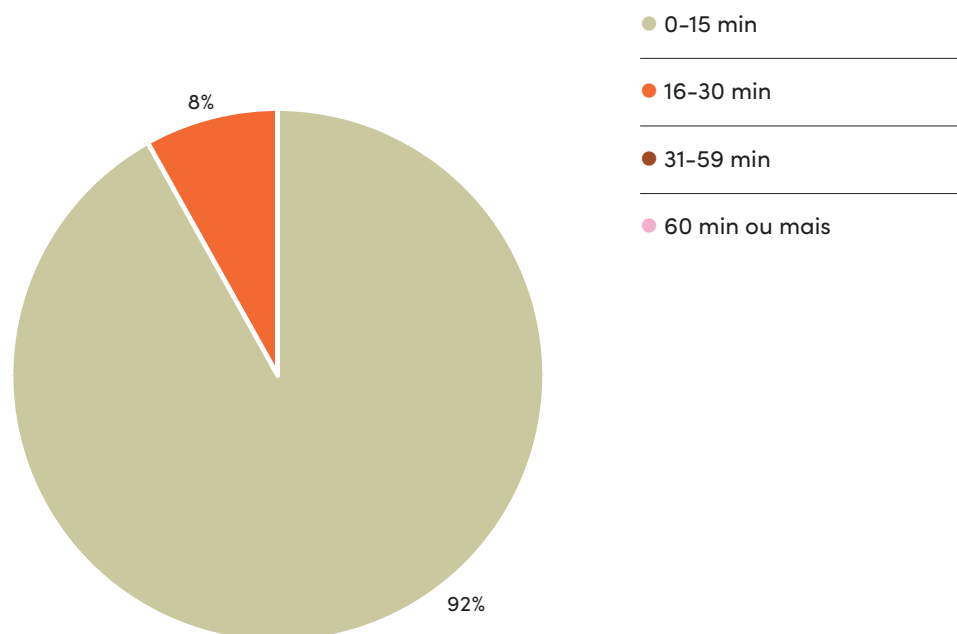


GRÁFICO 20: Variação do meio de deslocação por sexo (masculino, n=181)



Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

GRÁFICO 21: Variação do tempo de deslocação por escalão etário (0-17 anos, n=56)



Quando se compara o escalão etário e o tempo de deslocação, como se pode observar nos Gráficos 21, 22 e 23, constata-se diferenças interessantes e importantes de ressaltar. Os inquiridos com até 17 anos foram os que assumiram demorar menos tempo nas suas deslocações, sem respostas acima dos 31 minutos. Já os inquiridos em idade mais ativa (18 a 64 anos) são os que demoram mais tempo nas suas deslocações, apresentando mais respostas acima de uma hora. Os inquiridos com mais de 65 anos apresentam respostas no máximo entre os 31 e os 60 minutos. Na generalidade, o tempo de deslocação dos inquiridos divididos por escalão etário acompanha a tendência que já vem sendo apresentada anteriormente: a maioria das deslocações (acima dos 84%) é realizada até aos 15 minutos.

GRÁFICO 22: Variação do tempo de deslocação por escalão etário (18-64 anos, n=277)

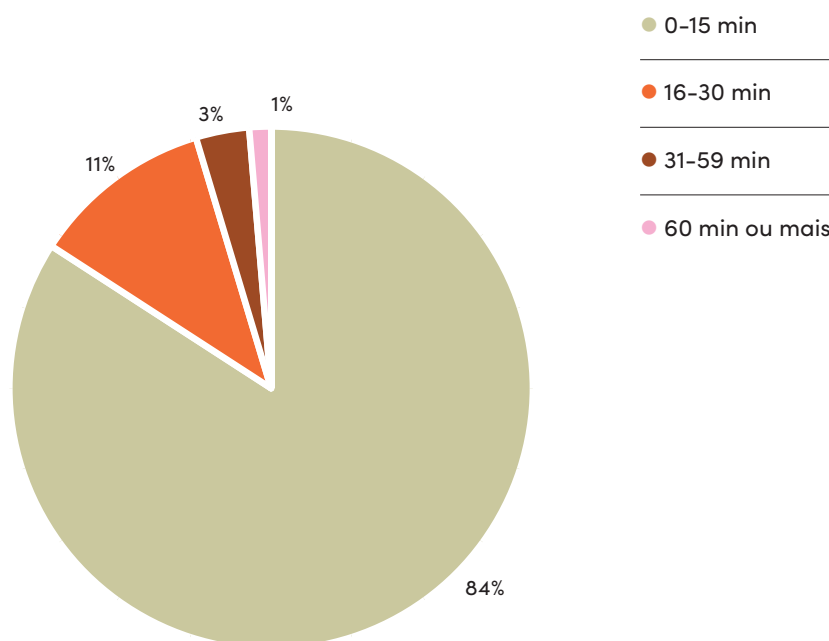
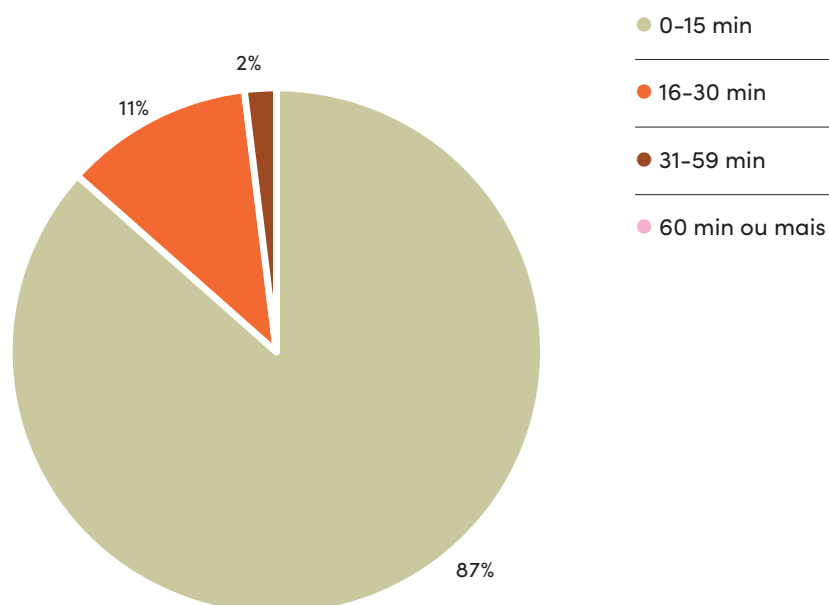


GRÁFICO 23: Variação do tempo de deslocação por escalão etário (mais de 65 anos, n=59)



Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

Nos Gráficos 24, 25 e 26, referentes ao escalão etário e ao meio de mobilidade, observa-se que, em todos os escalões etários, andar a pé é o meio de mobilidade dominante. Quando se observa cada uma das representações de escalão etário observam-se distinções relevantes nas várias possibilidades de mobilidade.

Entre os inquiridos até aos 17 anos nota-se uma considerável diversidade de meios de mobilidade entre as suas respostas, sendo dominante andar a pé (62%). Entre todos os escalões etários, os mais jovens são os que apresentam maiores percentagens nos meios de mobilidade ativa (bicicleta, 11%; e trotineta, 3%) e menores percentagens nos meios de mobilidade de transporte individual motorizados (carro, 6%; e motociclo, 1%).

Já relativamente aos indivíduos entre os 18 e os 64 anos de idade, estes apresentam a maior diversidade de respostas, sendo andar a pé igualmente dominante, mas em menor percentagem quando comparado aos outros escalões etários: 56%. Ainda comparando com os outros escalões etários, os participantes em idade mais ativa são os que apresentam maiores percentagens nos meios de mobilidade de transporte individual motorizado (carro, 19%; e motociclo, 1%) e menores percentagens nos meios mobilidade de transportes coletivos (autocarro, 16%; comboio, 1%; metro, 2%).

A população enquadrada no escalão etário superior a 65 anos de idade apresenta uma menor diversidade de respostas, contudo é a população que mais anda a pé – 67% –, sendo também a população que mais utiliza transportes coletivos (autocarro, 19%; e comboio, 1%). Por outro lado, é o escalão etário que apresenta os menores valores em meios de mobilidade ativos, nomeadamente bicicleta e trotineta, com 4% e 1%, respetivamente.

GRÁFICO 24: Variação do meio de deslocação por escalão etário (0-17 anos, n=56)

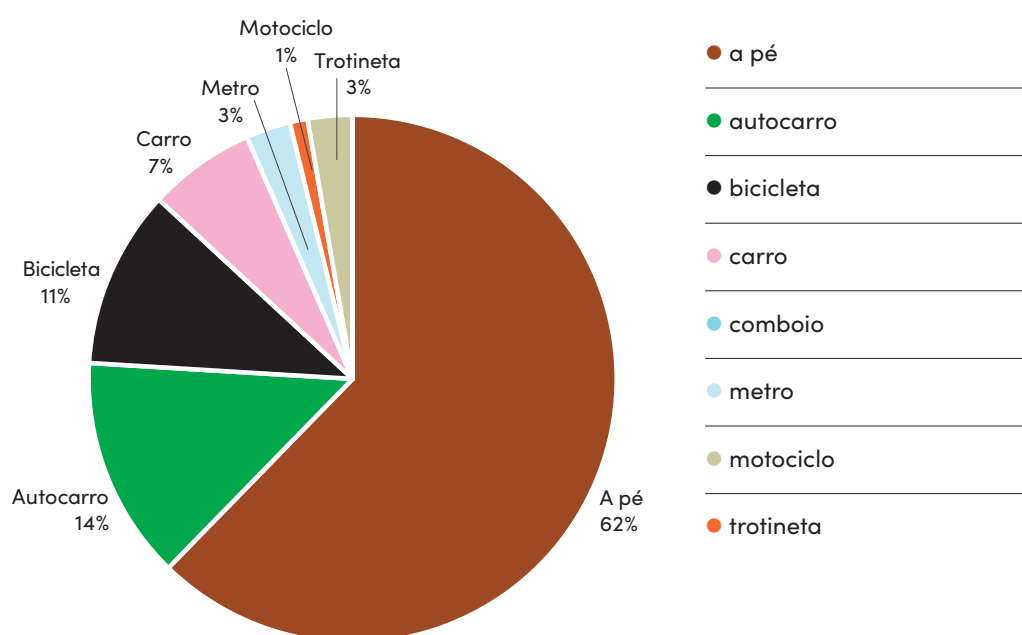


GRÁFICO 25: Variação do meio de deslocação por escalão etário (18-64 anos, n=277)

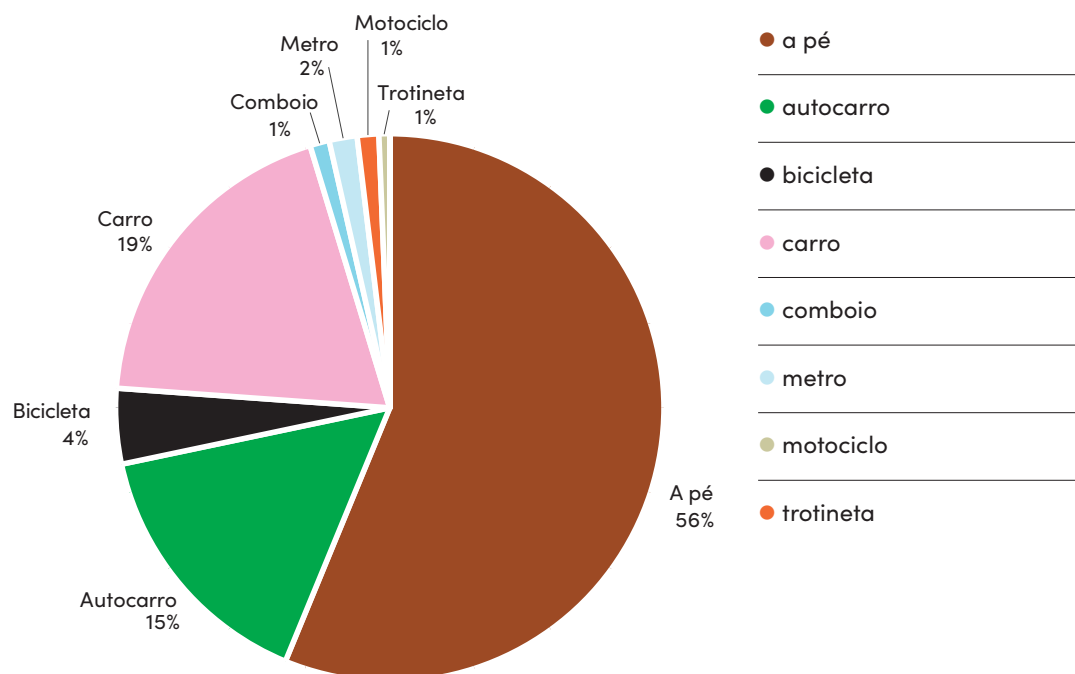
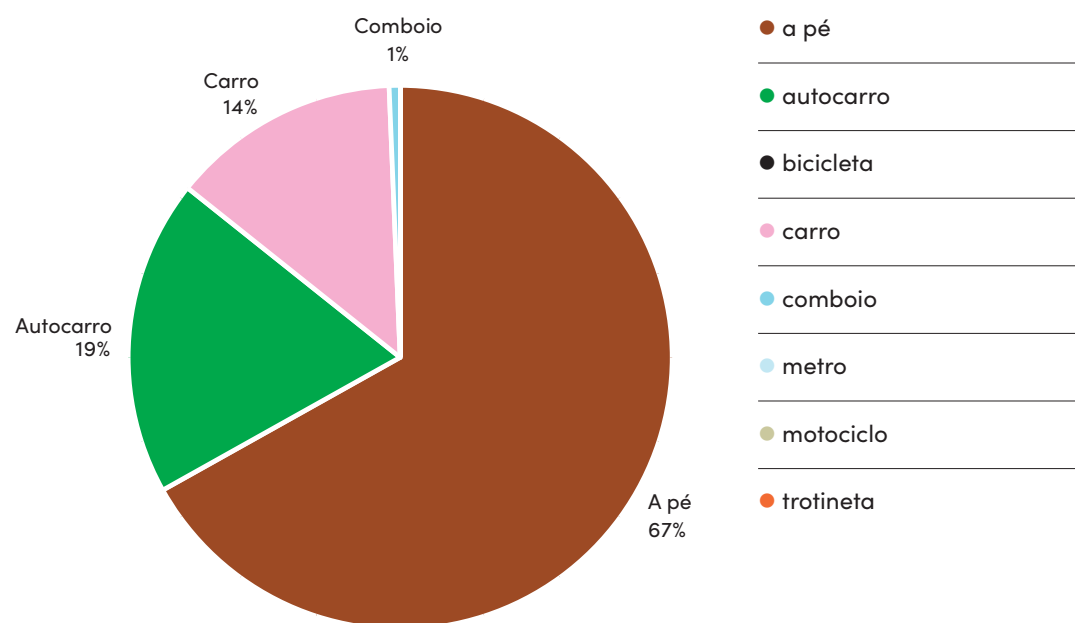


GRÁFICO 26: Variação do meio de deslocação por escalão etário (mais de 65 anos, n=59)



Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

c. Bicicletas e ciclovias

i. Quem pedala em Marvila

Quando inquiridos sobre a utilização de bicicleta (Tabela 3), 31% (n=122) dos participantes responde afirmativamente. Há que notar, porém, que existe uma variação considerável desta prática segundo o sexo e a idade. Vemos, no caso dos participantes do sexo masculino, que 45% (n=81) afirma andar de bicicleta, ao passo que entre os participantes do sexo feminino os valores descem para 19% (n=41). Em ambos os casos, o ciclo de vida em que é mais frequente reportarem que andam de bicicleta é a infância; é o que podemos observar em 79% (n=22) dos participantes do sexo masculino e 54% (n=15) dos participantes do sexo feminino até aos 17 anos de idade. Os valores descem, respetivamente, para 41% (n=54) e 16% (n=24) entre os 18 e os 64 anos e para 23% (n=5) e 5% (n=2) a partir dos 65 anos de idade.

TABELA 3: Utilização de bicicleta, variação por sexo e idade (n=396)

Anda de bicicleta?	Sim		Não		Total	
	n	%	n	%	n	%
Masculino	81	45	101	55	182	100
0-17	22	79	6	21	28	100
18-64	54	41	78	59	132	100
65+	5	23	17	77	22	100
Feminino	41	19	173	81	214	100
0-17	15	54	13	46	28	100
18-64	24	16	125	84	149	100
65+	2	5	35	95	37	100
Total	122	31	274	69	396	100

Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

Estes dados permitem observar que, para esta amostra, a prática ciclável é maioritariamente associável ao sexo masculino e à infância, sugerindo uma utilização sobretudo recreativa, numa zona da cidade em que a ocupação do espaço público pelos residentes mais jovens se faz de forma bastante notória, nomeadamente sem acompanhamento de adultos, em práticas associadas à exploração ativa do espaço.

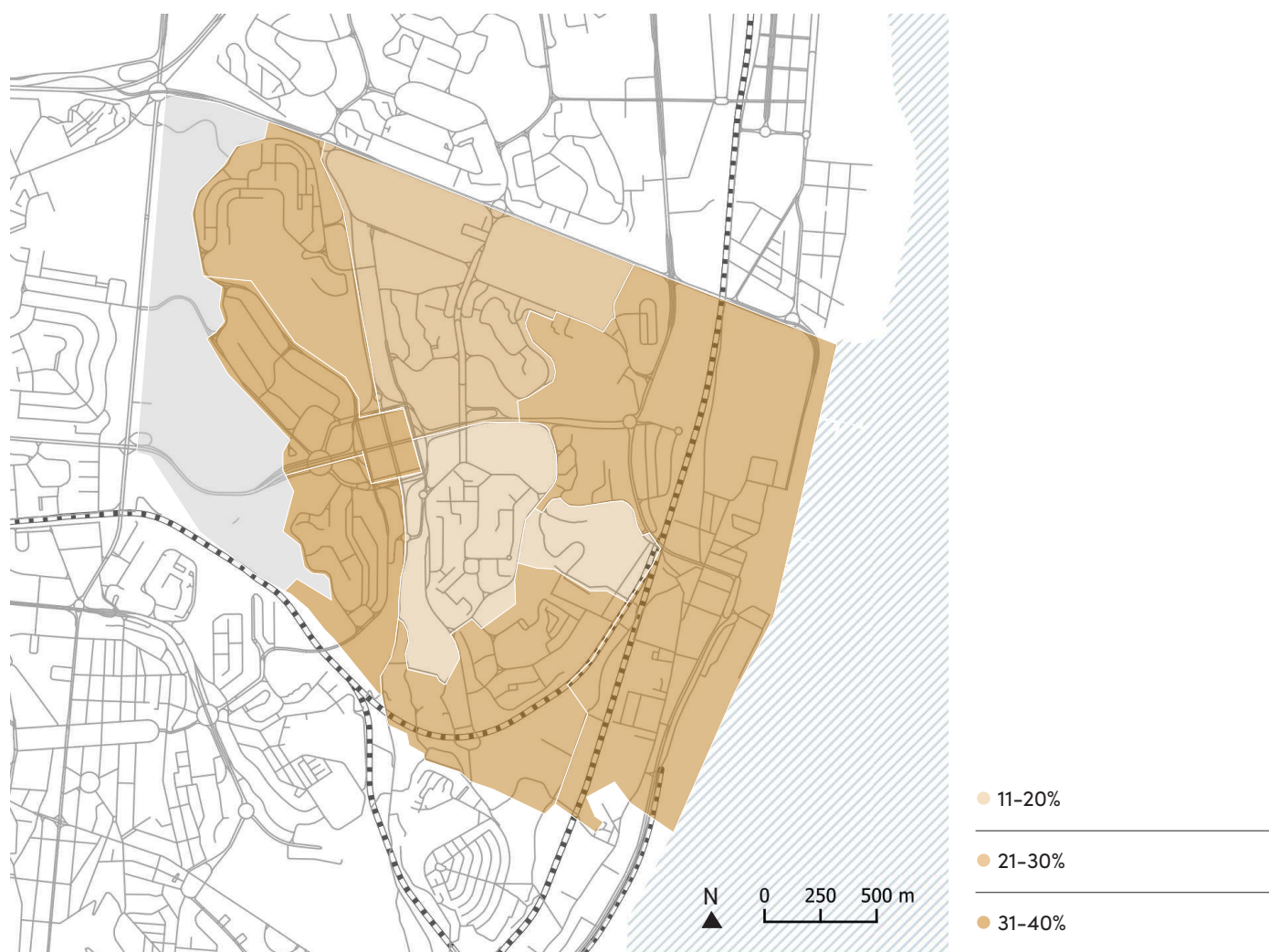
Também é possível observar diferenças na prática ciclável consoante os locais de residência dos participantes neste estudo (Tabela 4 e Mapa 25). Com 44% (n=16) de utilizadores de bicicleta, os participantes que residem noutras freguesias de Lisboa são os mais representativos nesta amostra. Dentro da freguesia, Lóios/Zona N2 (39%/n=16) e a zona abaixo da linha do comboio (38%/n=15) destacam-se pela positiva, observando-se números menores nas zonas Condado/Zona J (19%/n=8), Quinta do Chale, Marquês de Abrantes/ Bairro Chinês/Zona L (17%/n=8).

TABELA 4: Utilização de bicicleta, variação por local de residência (n=396)

Anda de bicicleta	Sim		Não		Total
	n	%	n	%	n
Flamenga/Zona N1 e Bela Vista	11	31	25	69	36
Condado/Zona J	8	19	34	81	42
Armador/Zona M	10	31	22	69	32
Lóios/Zona N2	16	39	25	61	41
Alfinetes, Salgadas/ Zona L e Rua de Chelas/Vale de Chelas	20	32	42	68	62
Quinta do Chale, Marquês de Abrantes/ Bairro Chinês/Zona L	8	17	38	83	46
Amendoeiras/Zona I	9	30	21	70	30
Formoso de Cima, Braço de Prata, Matinha, Marvila Velha/Antiga, Xabregas, Poço do Bispo, Rua de Marvila, entre linhas, Vale Fundão, Prodac Norte e Sul	15	38	25	63	40
Fora da freguesia	16	44	20	56	36
Fora do município	9	29	22	71	31
Total	122	31	274	69	396

Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

MAPA 25: Anda de bicicleta, variação por local de residência (n=122)

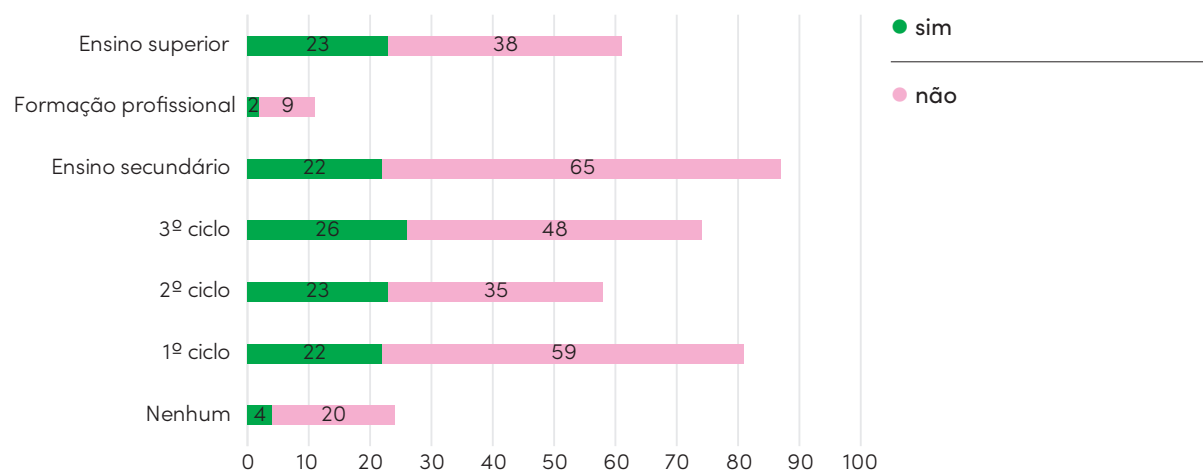


Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

Se dirigirmos a atenção para quem utiliza bicicleta por nível de escolaridade (Gráfico 27) percebemos que, percentualmente, os níveis que mais se destacam pela positiva são o 2º (40%/n=23) e o 3º (35%/n=26) ciclos do ensino básico e o ensino superior (38%/n=23). Nestes níveis de ensino podemos encontrar não só os participantes mais jovens neste inquérito — entre os quais, como vimos, se verificam os valores mais altos de adeptos da bicicleta — como também uma parte importante dos participantes que residem fora da freguesia (com percentagem elevada de qualificados com ensino superior) e os marvilenses com níveis de escolaridade mais elevados.

Ponderamos, a partir destes dados, que, para além de uma prática de lazer associada à infância, o ciclismo em Marvila se apresenta como uma opção de mobilidade mais ponderada por quem tem mais qualificações académicas. Os que menos pedalam são, então, maioritariamente adultos, nomeadamente jovens adultos com ensino secundário e adultos com mais idade e que mais frequentemente terminaram de estudar no final do 1º ciclo do ensino básico.

GRÁFICO 27: Utilização de bicicleta, variação por nível de escolaridade (n=396)

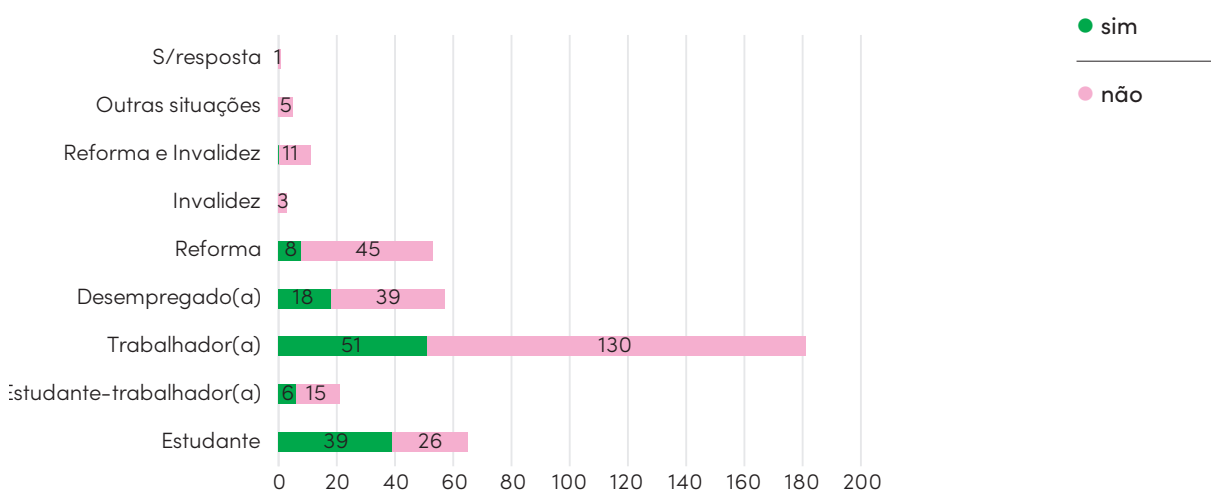


Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

Os 122 participantes que revelaram andar de bicicleta também se distribuem de forma desigual consoante a sua situação perante o trabalho ou a escola (Gráfico 28). A única situação em que os utilizadores apresentam percentagem superior aos não utilizadores é a dos estudantes, com 60% (n=39) destes participantes a revelar que andam de bicicleta. No caso dos trabalhadores e estudantes-trabalhadores, a percentagem desce respetivamente para os 28% (n=51) e 29% (n=6), sendo ligeiramente superior no caso dos desempregados, com 32% (n=18). Nas restantes situações, nomeadamente as que se associam a idade mais avançada, as frequências de quem anda de bicicleta são praticamente nulas, à exceção dos reformados, entre os quais se identifica 15% (n=8) de utilizadores da bicicleta.

Procurando perceber o peso de potenciais restrições à mobilidade na utilização de bicicleta, verificamos que 119 dos 122 utilizadores desta amostra revelam não ter dificuldades em movimentar-se, acrescentando três participantes que consideram ter dificuldades de movimento que não implicam a utilização de cadeira de rodas ou outro equipamento de apoio. Considerando os participantes que têm outras pessoas dependentes do seu cuidado, 32% (n=46) revelam que andam de bicicleta, sobretudo no caso de cuidadores de crianças (n=41).

GRÁFICO 28: Utilização de bicicleta, variação por situação perante o trabalho ou a escola (n=396)



Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

c. Bicicletas e ciclovias

ii. Motivos para andar de bicicleta

Não obstante a amplitude de situações de vida em que se pode ponderar que os participantes no estudo andam de bicicleta, esta apenas é referenciada como opção de mobilidade para o trabalho ou para o estabelecimento de ensino (Tabela 5) por 14% destes utilizadores, equivalendo a 4% dos participantes no inquérito (n=17), os quais são maioritariamente adultos de sexo masculino.

TABELA 5: Utilização de bicicleta na mobilidade para o trabalho ou estabelecimento de ensino (n=122)

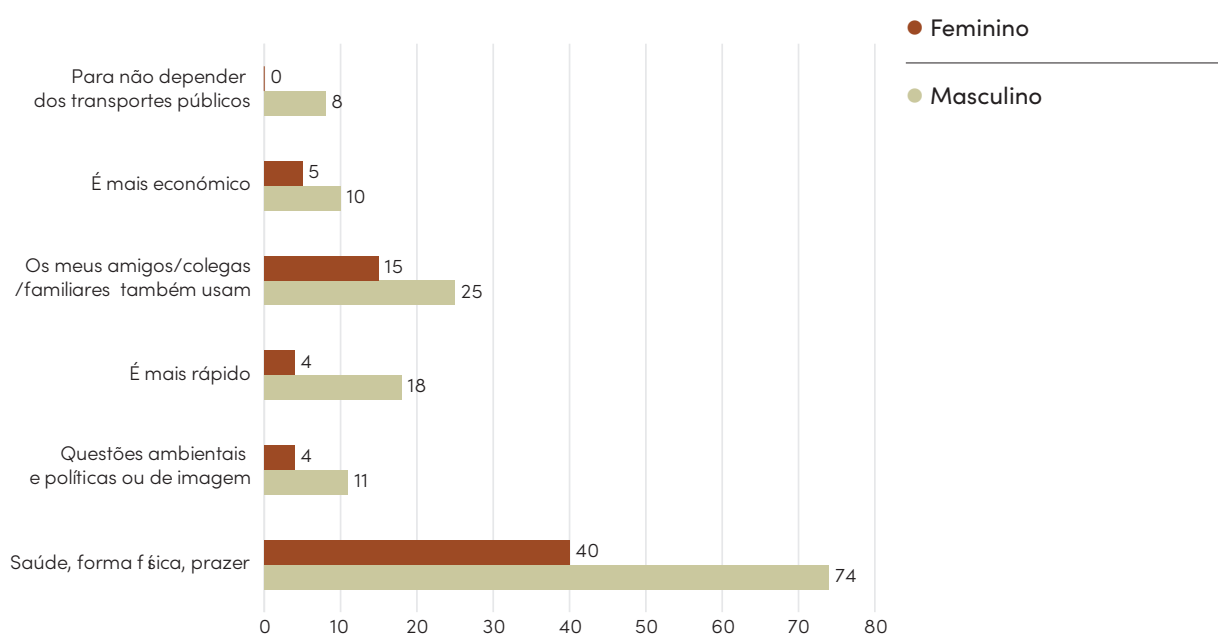
Anda de bicicleta	Sim		Não		Sem resposta		Total
	n	%	n	%	n	%	n
Masculino	12	15	68	85	1	0	81
0-17	2	9	20	91	0	0	22
18-64	10	19	43	80	1	2	54
65+	0	0	5	100	0	0	5
Feminino	5	13	35	88	1	0	41
0-17	1	7	14	93	0	0	15
18-64	3	13	20	83	1	4	24
65+	1	50	1	50	0	0	2
Total	17	14	103	84	2	2	122

Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

Se a bicicleta é encarada como meio de mobilidade mais funcional para uma percentagem tão pequena dos participantes neste estudo, tentemos, então, perceber melhor quais as motivações para a sua utilização.

Às 122 pessoas que indicaram andar de bicicleta foram colocadas sete questões de motivação potencial para esta prática, entre as quais podiam indicar múltiplas escolhas (Gráfico 29). Do total de 217 respostas obtidas destaca-se a preponderância de motivos relacionados com saúde, forma física e prazer, reportados por 50% (n=74) dos participantes de sexo masculino e 58% (n=40) dos de sexo feminino. Segue-se a motivação por rede de influência, com 22% (n=15) dos participantes de sexo feminino e 17% (n=25) dos de sexo masculino a salientarem a importância de amigos, colegas ou familiares também usarem bicicleta. Ainda que com menores frequências (e sempre mais elevadas entre participantes de sexo masculino) podemos ainda salientar a motivação pela rapidez da bicicleta (n=22), questões ambientais, políticas ou de imagem (n=15), por ser um meio de mobilidade mais económico (n=15) e não dependente de transportes públicos (n=8).

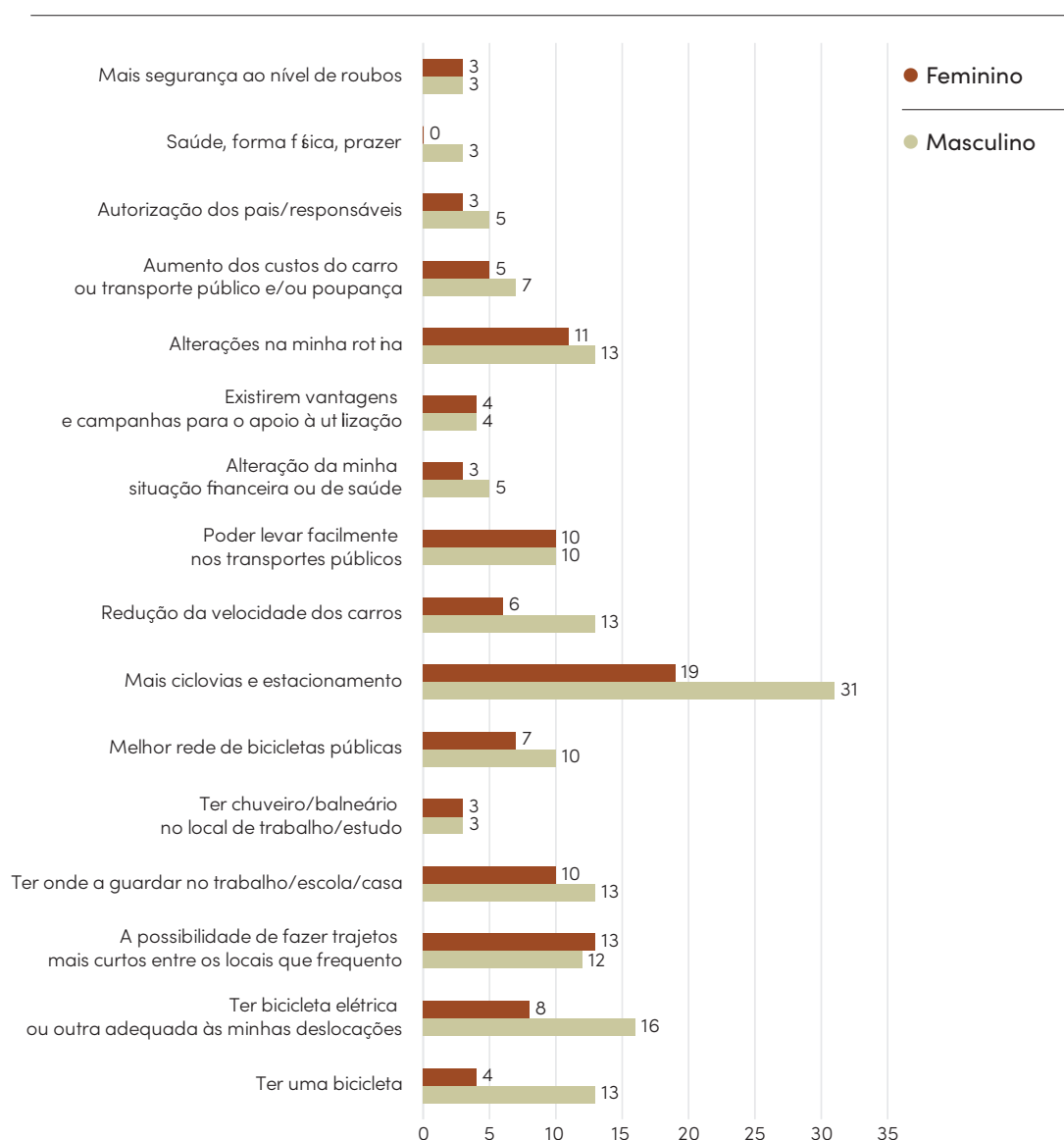
GRÁFICO 29: Motivos para andar de bicicleta (n=122)



Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

Os atuais utilizadores de bicicleta (81 homens e 41 mulheres, como vimos na Tabela 5) foram também inquiridos sobre os motivos que poderiam fazer incrementar o uso deste meio de mobilidade (Gráfico 30). Tratando-se de mais uma questão com possibilidade de respostas múltiplas, observa-se uma maior dispersão nos resultados. A resposta com mais frequências relaciona-se com a necessidade de mais ciclovias e estacionamento (16%/n=50), sendo que vários participantes consideram que aumentariam o uso da bicicleta se fosse possível fazer trajetos mais curtos entre os locais que frequenta (8%/n=25) e se observassem uma redução da velocidade dos automóveis (6%/n=19). É também colocada a possibilidade de ter uma bicicleta (6%/n=17), sobretudo se for elétrica ou outra mais adaptada às suas deslocações (8%/n=24), bem como a necessidade de uma melhor rede de bicicletas públicas (6%/n=17) — considerando que, à data da realização do inquérito, tal como referido anteriormente (ver subcapítulo 3.d.ii.), a rede municipal de bicicletas Gira não incluía a freguesia de Marvila, à semelhança da maioria das respostas coletivas privadas. Vários participantes apontam ainda a necessidade de ter onde guardar a bicicleta no trabalho/escola/casa (7%/n=23) e poder levá-la facilmente nos transportes públicos (7%/n=20). Para potenciar o uso da bicicleta, para vários dos participantes seria necessário proceder a alterações na sua rotina (8%/n=24).

GRÁFICO 30: O que faria os atuais utilizadores usarem mais a bicicleta (n=122)



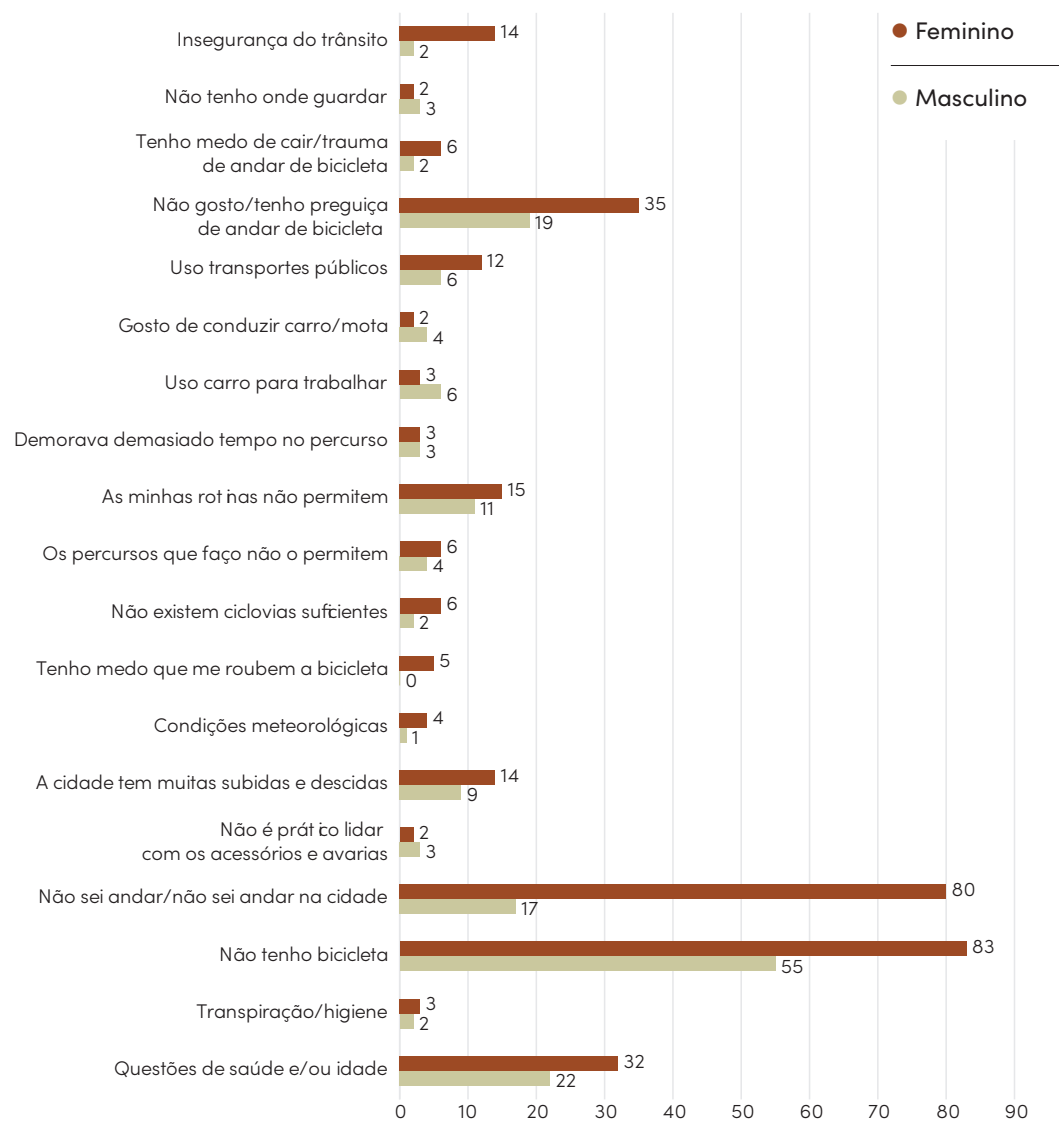
Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

c. Bicicletas e ciclovias

iii. Motivos para não andar de bicicleta

Os participantes que responderam não andar de bicicleta (101 homens e 173 mulheres, Tabela 3) também foram inquiridos sobre as suas motivações (Gráfico 31). Salientam-se, com maior incidência no caso de participantes do sexo feminino, motivos relacionados com não ter bicicleta (27%/n=138) e não saber conduzi-la, particularmente em meio urbano (19%/n=97). Num segundo patamar encontramos participantes que referem não gostar ou ter preguiça de andar de bicicleta (10%/n=54), bem como colocando questões de saúde e/ou idade (10%/n=54). Salientam-se, ainda, questões relacionadas com o perfil orográfico de Lisboa, onde se verificam muitas subidas e descidas (4%/n=23), bem como com as rotinas que teriam de ser alteradas (5%/n=26) e com a perceção de insegurança do trânsito (3%/n=16, das quais 14 respostas de participantes do sexo feminino).

GRÁFICO 31: Motivos para não andar de bicicleta (n=274)

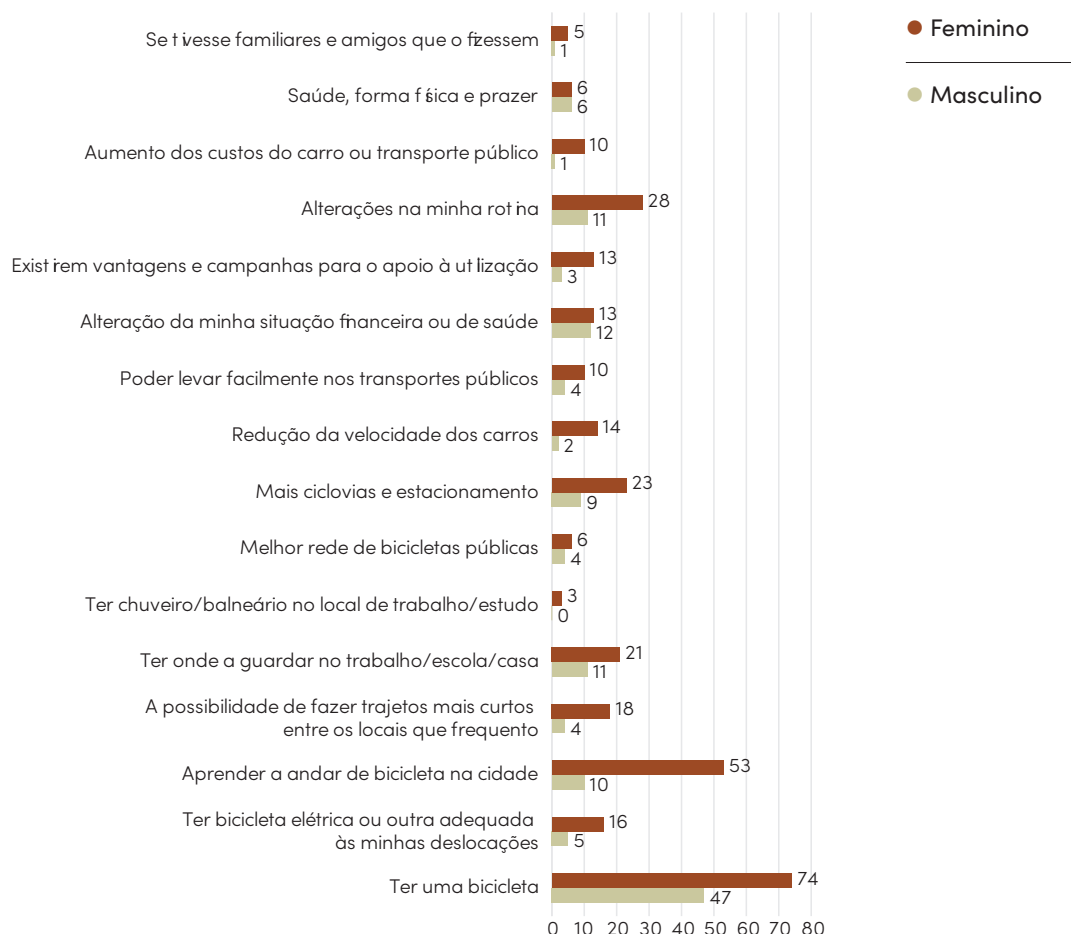


Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

Paralelamente aos utilizadores, também se questionou os não utilizadores de bicicleta sobre o que poderia fazer com que passassem a usá-la (Gráfico 32).

Novamente, a maioria das respostas aponta para a possibilidade de ter uma bicicleta (26%/n=121), com um menor número de participantes a referir a bicicleta elétrica ou outra adaptada às suas necessidades (5%/n=21). Segue-se, com particular incidência nas participantes de sexo feminino, a necessidade de aprender a andar de bicicleta na cidade (14%/n=63). Para 8% (n=39) destes participantes, começar a utilizar a bicicleta implicaria mudanças nas suas rotinas. Alterações mais infraestruturais seriam bem vindas: 7% (n=32) refere que passaria a utilizar bicicleta se houvesse mais ciclovias e estacionamento e 7% (n=32) explicita a importância de ter onde a guardar no trabalho, escola ou casa.

GRÁFICO 32: O que faria os atuais não utilizadores passarem a usar a bicicleta (n=274)



Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.

c. Bicicletas e ciclovias

iv. Sobre a construção de ciclovias em Marvila

Por fim, os participantes no estudo foram inquiridos sobre as suas opiniões em relação a um conjunto de aspetos relacionados com a construção de ciclovias em Marvila (Gráfico 33).

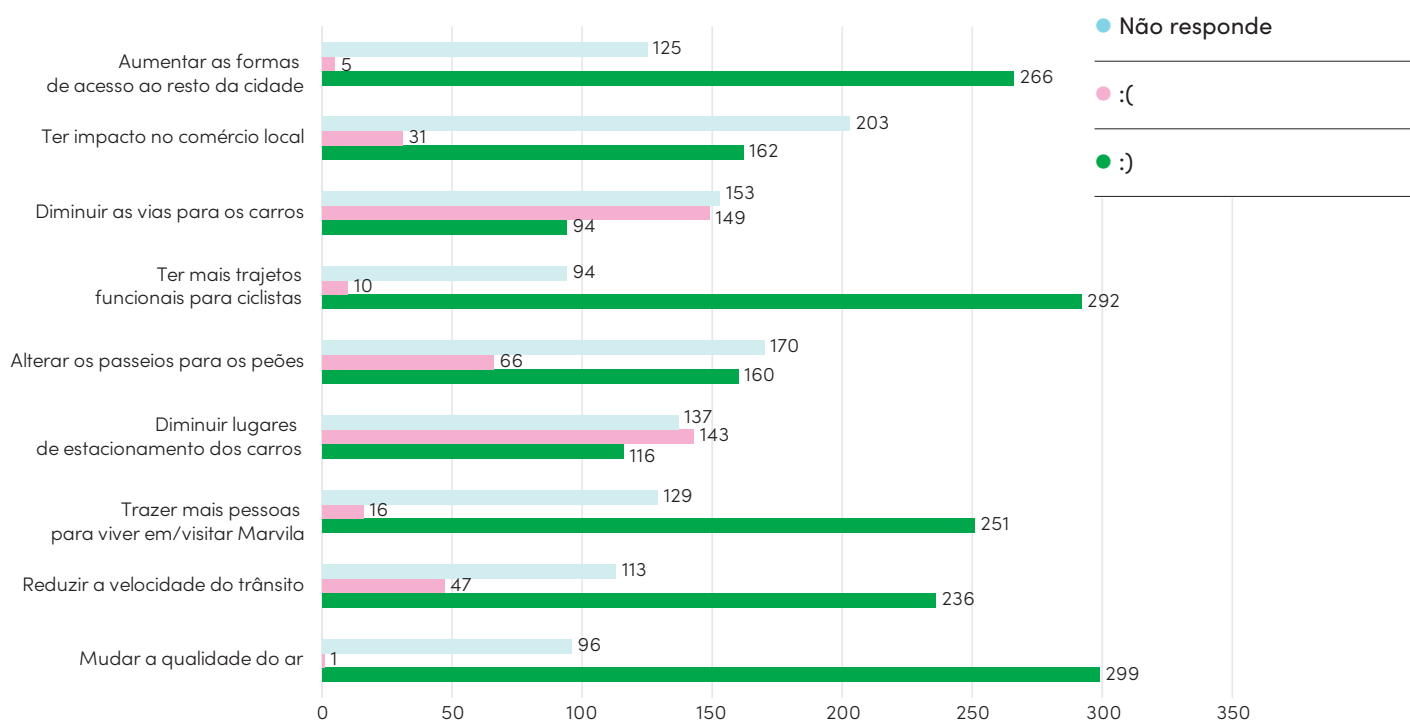
Uma primeira leitura destes dados permite-nos observar uma importante mancha de opiniões positivas (em cor verde), denotando que os participantes no inquérito têm maioritariamente perceções favoráveis sobre o impacto potencial da construção de ciclovias em Marvila. Estas opiniões são particularmente vincadas no que diz respeito à melhoria de indicadores ambientais, nomeadamente da qualidade do ar (299 positivas e uma negativa), à facilitação da circulação de ciclistas, potenciando-lhes mais trajetos funcionais (292 positivas e 10 negativas), e ao aumento das formas de acesso ao resto da cidade (266 positivas e cinco negativas).

Observando-se ainda perceções maioritariamente positivas, mas com expressão um pouco maior de respostas negativas, encontramos questões sobre alterações em quem e como se usa o território: trazer mais pessoas para viver em/visitar Marvila (251 positivas e 16 negativas) e impacto no comércio local (162 positivas e 31 negativas).

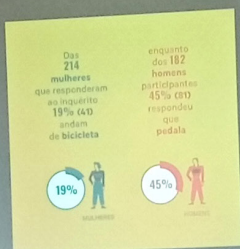
No que diz respeito aos impactos no trânsito e mais especificamente na circulação automóvel, as respostas denotam perceções menos favoráveis. À exceção da redução da velocidade de trânsito (236 positivas e 47 negativas) e da alteração dos passeios para peões (160 positivas e 66 negativas), as consequências previstas nesta matéria são avaliadas de forma maioritariamente negativa: diminuir as vias de circulação automóvel (94 positivas e 149 negativas) e os lugares de estacionamento para os carros (116 positivas e 143 negativas) são os pontos que mais preocupam os participantes neste estudo. Estas preocupações são manifestadas maioritariamente por participantes entre os 18 e os 64 anos, sem variação significativa por nível de escolaridade completo.

Finalmente, é importante prestar atenção às não respostas: verifica-se uma média de 136 não respostas por pergunta, o que equivale a um terço dos participantes no estudo, denotando um certo afastamento dos participantes no inquérito em relação a estas questões. O número de não respostas varia entre as 96 frequências na pergunta mais associada a questões ambientais (mudar a qualidade do ar) e as 203 frequências na pergunta mais relacionada com impacto económico (ter impacto no comércio local). Entre os participantes residentes em zonas como Condado/Zona J, Alfinetes, Salgadas/ Zona L e Quinta do Chale, Marquês de Abrantes/ Bairro Chinês/Zona L, as frequências de não resposta chegam em alguns casos a ser o dobro das frequências de resposta (agregando perceções positivas e negativas).

GRÁFICO 33: Opiniões sobre a construção de ciclovias em Marvila (n=396)



Fonte: Consórcio Gingada, 2021, Inquérito à mobilidade em Marvila.



4 • Discussão de resultados com a comunidade local

O presente estudo integra-se no diálogo estabelecido no âmbito da rede Gingada, que une diversos tipos de organizações, do grupo comunitário à academia, incluindo várias organizações sociais com intervenção local. Partimos de uma abordagem metodológica de investigação-ação participativa (Almeida, 2001; Baldissera, 2001; Carr e Kemmis, 2006; Freire, s/d [1967] e 1979; Saito, 2001; Torres, 2021; Tripp, 2005), situando a produção de conhecimento enquanto resposta a problemas locais e quebrando o distanciamento entre investigadores, contextos e sujeitos de investigação. Tendo em vista o desenvolvimento de ações promotoras de conscientização e reflexão sobre as circunstâncias de vida dos participantes na investigação-ação, e estimulando a participação da população local em diversas fases do estudo, incluindo a discussão (a partir) dos resultados, realizamos quatro momentos de partilha local deste estudo, os quais estão na base das reflexões partilhadas neste capítulo.

Estes quatro momentos de partilha (com enquadramento mais detalhado no capítulo 1; ver Figuras 17, 18 e 19) foram desenvolvidos em setembro de 2022 e envolveram cerca de 60 pessoas num total de cinco horas de discussão, incluindo moradores participantes em três grupos comunitários da freguesia de Marvila (com destaque para o Grupo Comunitário 4 Crescente, parte da rede Gingada) e organizações com intervenção local aos níveis socioeducativo, desportivo, de planeamento urbano e de poder local.

A síntese das discussões nestes momentos de partilha faz-se de forma agregada tematicamente, resultando da análise de conteúdo das quatro sessões. Sempre que se considere pertinente, destacam-se os intervenientes associados às posições referenciadas.

FIGURA 17: Sessão de partilha de resultados com a Rede Gingada, 7 de setembro de 2022



Fonte: Consórcio Gingada, 2022.

FIGURA 18: Sessão de partilha de resultados com a Pluriversidade Comunitária, 14 de setembro de 2022



Fonte: Consórcio Gingada, 2022.

FIGURA 19: Sessão de partilha de resultados com o GC4C, 15 de setembro de 2022



Fonte: Consórcio Gingada, 2022.

a. Partindo do Inquérito à mobilidade em Marvila

Todas as sessões iniciaram com um breve enquadramento do estudo e apresentação dos resultados do Inquérito à mobilidade em Marvila, seguindo-se a interpelação direta com questões suscitadas pelo estudo e daí prosseguindo para a discussão dos aspetos que os participantes considerassem mais relevantes.

Podemos sintetizar duas questões que emergiram e foram estruturantes nos debates:

- Marvila é uma das freguesias de Lisboa com menos cobertura de meios de mobilidade, sobretudo de meios mais suaves e sustentáveis; porquê e o que fazer?
- Por que razões se verifica um afastamento entre os participantes no inquérito e a temática da bicicleta, em particular no que toca à construção de ciclovias?

Face às não respostas na secção do inquérito dedicada às perceções sobre ciclovias, comentou-se a possibilidade de desconhecimento, considerando a ciclovias como o conceito de uma geração, sendo que muitas pessoas não estão familiarizadas com o conceito e podem até não o perceber, sem se chegar ao ponto de concordarem ou não com a sua construção. Neste sentido, a implementação do inquérito pode ter constituído, ainda que indiretamente, um momento educativo sobre a temática das bicicletas e ciclovias neste território. Por outro lado, moradores e instituições destacam o desinteresse por descrença na possibilidade de construção de ciclovias neste território ou, ainda, a forma como a pouca acessibilidade destes temas reflete a não participação popular no planeamento urbano atual. Destaca-se a necessidade de apresentar os resultados do estudo à CML e a expectativa de que se possam implementar ações participativas, com cruzamento entre os planos atuais da Câmara e “o que a nossa gente faz e pensa” (participante de grupo desportivo). Ressalta-se, porém, que esta expectativa contrasta com a experiência antiga de algumas das organizações locais com técnicos de planeamento, na qual se percebia alguma descrença dos técnicos no que pudesse vir a ser feito em Marvila.

Associando-se às ciclovias como não-questão, o facto de muitas das pessoas que andam de bicicleta em Marvila o fazerem com uma intencionalidade mais recreativa/de lazer do que considerando-a como meio de mobilidade efetivo, pode resultar em desconhecimento e respostas diferentes das que poderiam obter-se caso o inquérito fosse respondido por quem utiliza a bicicleta nas suas deslocações mais funcionais. Dois aspetos salientados por participantes que utilizam regularmente a bicicleta nas suas deslocações foram, precisamente, a necessidade de construir mais ciclovias e de espaços e formas de facilitar a higiene nos locais de trabalho e estudo.

Refere-se, também, que os resultados de numerosas deslocações até 15 minutos não significam que Marvila seja um território em que as deslocações sejam, por definição, rápidas. Há zonas com mais e com menos acesso a transportes rápidos (comboio e metro), bem como há zonas com oferta comercial e outras em que essa oferta é muito curta; a deslocação entre umas e outras pode ser muito demorada. Os tempos devem ser considerados sabendo que muitos residentes não saem de Marvila e que muitos inquéritos foram realizados onde havia maior circulação de pessoas, nomeadamente em zonas com mais oferta comercial.

b. Alterações nos usos (e não usos) do território

A questão da oferta de serviços e de zonas comerciais deve ser pensada a par dos usos que são feitos do território. Para além do que se identifica no inquérito no que diz respeito à maior procura de algumas áreas consoante alguns tipos de atividade (zonas mais associadas ao comércio, outras à educação, desporto ou lazer), destaca-se que, em algumas zonas que anteriormente não eram procuradas como alvo turístico, já começam a ser observados tuk-tuks. É o caso da Rua de Marvila, local onde também se verifica uma muito maior presença de automóveis nos dias de entrega de cabazes hortofrutícolas da Fruta Feia, que ali começou a ter um ponto de entrega há poucos meses.

Passando dos usos aos não usos do território, o potencial imobilismo resultante das entregas em casa pode influenciar a receção destas agendas de mobilidade. Um morador e mediador local refere que um dos aspetos que pode contribuir para que haja mais resistência aos meios de mobilidade ativos e às estruturas que potenciam a sua utilização é o facto de as pessoas quererem e terem-se habituado a ter tudo em casa ou chegando a casa sem que precisem de cansar-se com o movimento.

c. Difícil efetivação do direito à mobilidade

Uma outra dimensão de imobilismo diz respeito à habituação sobre a existência de poucos meios e tempos de transporte disponíveis para a população, naturalizando a ideia de que aquelas pessoas não se movem, por isso parecem não precisar de mais oferta ou acesso. Esta constitui uma evidente ameaça à efetivação do direito à mobilidade da população.

Uma outra forma de sentir que neste território o direito à mobilidade está condicionado é observar que grande parte das empresas públicas e privadas de transportes partilhados não entra no território. À exceção de uma empresa de trotinetas com entrada muito recente em Marvila (e cuja utilização por crianças tem preocupado muito os moradores), a maioria das trotinetas partilhadas, sendo geocondicionadas, apitam e abrandam quando chegam às fronteiras terrestres de Marvila.

Vários mapas refletem que Marvila é periférica, referem participantes de diferentes instituições (incluindo da Junta de Freguesia) com diferentes significados atribuídos a periferia. Por um lado, vários mapas elaborados neste estudo ilustram a exceção de Marvila em transportes suaves partilhados, bem como que Marvila tem alguns pontos de construção efetiva e prevista de ciclovias, mas sem continuidade entre esses pontos, como se verifica noutras partes da cidade de Lisboa, prejudicando a efetiva circulação em bicicleta na freguesia. Por outro lado, o carácter periférico também se sente na utilização do carro, considerando a possibilidade de estacionar automóveis sem pagar estacionamento nesta freguesia, não abrangida pela regulação de estacionamento da EMEL. Esta visão positiva de carácter periférico de Marvila porque potencia a utilização de automóveis, reiterada pelo Presidente da Junta de Freguesia, contrasta com observações de outros participantes nas discussões: será que a utilização de automóveis não se relaciona mais com o facto de os tempos de deslocação em transportes públicos em Marvila serem muito superiores aos do resto de Lisboa, aproximando-se mais dos tempos da área metropolitana? Pensando na ausência de docas de bicicletas municipais (Gira, geridas pela EMEL), sugere-se que a sua não instalação se relaciona com perceções de menos condições de segurança e menos rentabilidade para a empresa municipal — mas porquê, se os moradores de Marvila também contribuem com os seus impostos neste território?

d. Problemas de planeamento e acessibilidade

Tal como foi referenciado por participantes com intervenção na área do planeamento, Marvila tem espaço, mas também tem uma grande hostilidade em termos de planeamento urbano, o que se reflete em dificuldades na circulação em bicicleta, mas também na circulação pedonal. Nisto pesa a história de muitos bairros de Marvila (maioritariamente bairros municipais) que, apesar de terem diversos equipamentos e infraestruturas previstos em projeto, estes nunca chegaram a ser construídos.

Diversos participantes referem a necessidade de atravessar a pé trilhos com muito declive, bem como vias rápidas para automóveis, entre outras zonas sem passagem pedonal construída. Essas travessias são necessárias para chegar a alguns equipamentos que não estão disponíveis dentro dos bairros, bem como locais onde mais pessoas preferem dirigir-se. Sabe-se que alguns projetos de acessibilidade já foram elaborados para diversas zonas de Marvila, tendo sido realizados, por exemplo, na Flamengo e nos Lóios, mas não na Bela Vista — porquê, sendo essa a zona mais procurada?

Se o resto da cidade está a resolver (e bem) a questão da acessibilidade dos passeios, em Marvila ainda não foi resolvida a existência de passeios. Esta ausência dificulta muito a intervenção de melhoria das estruturas existentes, que visa a sua adaptação para que se tornem mais acessíveis (ex. para quem tenha mobilidade condicionada, com colocação de rampas); há várias partes de Marvila que são demasiado inseguras e precisam de ser substituídas.

O poder local, nomeadamente as juntas de freguesia, tem um peso importante na decisão de construir ou não construir uma passadeira. As intervenções em zonas de muitos acidentes, apesar de urgentes, por vezes são muito demoradas, devido às implicações que podem ter no trânsito automóvel.

e. Bicicletas e(m) segurança

Todas estas questões devem ser encaradas como problemas reais das pessoas que vivem em Marvila. Porém, coloca-se uma outra questão essencial e cada vez mais urgente: o atual contexto de alterações climáticas e a necessidade de resposta de adaptação nas nossas sociedades. Neste contexto, as questões de mobilidade urbana ganham um sentido acrescido numa causa climática que é de todos, em prol de uma agenda de sustentabilidade. “Queremos entrar no futuro já, como podemos em Marvila contribuir para isto e dar sentido à discussão dos problemas das pessoas?” (participante de instituição socioeducativa).

A agenda da mobilidade sustentável tem tido reflexos no planeamento de Lisboa, em particular no que diz respeito à planificação e construção de ciclovias. Porém, como vimos, em áreas como Marvila os troços de ciclovias planeados e executados são insuficientes e proporcionalmente inferiores face a outras partes da cidade.

Algumas observações parecem reunir consenso sobre esta questão entre os participantes nestas sessões de discussão. Por um lado, o processo de repensar a cidade para que coexistam diferentes modos de mobilidade está em curso e é necessário garantir que esse processo se torne participativo. Por outro lado, é necessário corrigir o problema da velocidade da circulação automóvel dentro da cidade, e as ciclovias até agora construídas (sobretudo em vias largas, nesta parte da cidade que parece ser integrada no planeamento de Lisboa sobretudo pelas suas grandes avenidas que aliviam o trânsito da capital para a periferia) efetivamente têm contribuído para a redução da velocidade dos carros, o que também permite a circulação mais segura de ciclistas.

Outras questões vão suscitando opiniões mais díspares. Por exemplo, discute-se a pertinência de ciclovias em locais onde se observam poucas pessoas de bicicleta. Por um lado, há quem defenda que as ciclovias seriam mais necessárias noutros locais, onde adultos e sobretudo crianças utilizam mais frequentemente a bicicleta, e que beneficiariam de estruturas mais seguras — por exemplo, ciclovias dentro dos e entre os bairros e nas imediações das escolas. Por outro lado, há quem considere que o número de utilizadores poderá aumentar com a existência destas estruturas, sentindo que há melhores condições de segurança para se circular de bicicleta neste tipo de vias. Nesse sentido, refere-se a importância de estudos como este ao permitirem perceber que em Marvila se anda de bicicleta, possivelmente menos do que noutras zonas de Lisboa, mas podendo o número de utilizadores aumentar se houver mais soluções seguras para eleger a bicicleta como meio de mobilidade.

Pensando na segurança das ciclovias, uma participante destaca que o desenho de ciclovias isoladas (com barreira física), em alguns momentos, pode não ser solução para algumas pessoas — por exemplo, no caso de uma mulher que circule de bicicleta à noite, a perceção pode ser de maior insegurança; o mesmo pode aplicar-se no caso de uma criança que, para se deslocar prioritariamente em ciclovias, tenha de o fazer numa ciclovias isolada de uma grande avenida. Destaca-se, por isso, a necessidade de providenciar também ciclovias integradas na estrada com segurança. Em suma, “é importante haver escolhas para quem quer andar de bicicleta” (participante de organização de planeamento).

f. Coexistência de meios de mobilidade

Um dos fatores essenciais para o alargamento da rede ciclável é garantir a segurança de quem circula em bicicleta e noutros modos de mobilidade, promovendo a coexistência segura entre os vários meios disponíveis. Importa, neste aspeto, destacar os relatos de experiências de desrespeito de condutores de automóvel por quem se desloca diariamente de bicicleta. Estando o ciclista numa posição de muito maior risco que o condutor de automóvel, é necessário garantir a sua proteção, sendo destacada por vários participantes a necessidade de realizar ações de sensibilização em todos os grupos etários, entre utilizadores de diferentes meios de deslocação e particularmente junto de condutores de automóvel.

Alguns participantes referenciaram, também, a questão da responsabilização de quem utiliza cada meio de mobilidade, procurando ter uma condução e circulação segura, parquear nos sítios mais corretos e validar o bilhete, destacando-se a importância de já existir passe de transportes gratuito, ainda que com restrições de idade. Este sentido de responsabilidade não se substitui, porém, à necessária responsabilização das entidades que providenciam a existência dos meios de mobilidade coletiva no território.

Vários moradores manifestaram-se preocupados com a quantidade de trotinetas que muito recentemente começaram a circular em Marvila, salientando o perigo que receiam na forma como as crianças as têm utilizado — para brincar, mas com poucas condições de segurança. Refere-se o receio de as crianças poderem deslocar-se para outras zonas ao terem acesso a estes meios, rebatendo-se, porém, considerando que, tendo passe de transportes gratuito, poderão deslocar-se sem custo para locais ainda mais longínquos. O Presidente da Junta de Freguesia refere o processo de regulamentação de meios de mobilidade suaves, em fase de elaboração na CML¹³.

Uma participante partilha sobre casos em que moradores (noutras zonas) fazem sinalética urbana em contextos de conflito entre peões, trotinetas, bicicletas e carros.

Uma dimensão importante da coexistência entre diferentes meios de transporte é a promoção da integração urbana e metropolitana. Participantes da área do planeamento referiram que os planos de integração metropolitana na zona de Marvila parecem passar muito pelo comboio, porém vários bairros desta freguesia não têm acesso fácil ao comboio, o que leva à necessidade de reforçar outras formas de conectar com as estações ferroviárias, incluir o reforço de carreiras de autocarro de bairro.

Sugere-se, ainda, que em todas as estações e apeadeiros de comboio existam docas da bicicleta Gira, promovendo a sua integração intermodal em Marvila.

g. Cultura de mobilidade coletiva e suave

No geral, mais do que reforçar uma abordagem punitiva à utilização de meios de mobilidade, importa incentivar uma cultura de mobilidade coletiva e suave, alinhada com objetivos de sustentabilidade e com a promoção do direito à mobilidade de toda a população. Nesse sentido, é importante a existência de passes gratuitos para crianças e de custo reduzido (nomeadamente à escala metropolitana) para adultos, associando-se a uma promoção muito mais produtiva e positiva da utilização de transportes coletivos. Uma das organizações participantes alerta que muitas pessoas não compreendem como aceder a estes passes, comprovando que o acesso ainda continua difícil para uma parte da população.

Aliada a medidas de redução do custo de transportes coletivos, a criação de infraestruturas como as ciclovias pode determinar a oportunidade de as pessoas mudarem comportamentos e a sua forma de mobilidade na cidade.

Sugere-se, numa das sessões, incentivar as pessoas adultas a circularem de bicicleta, acompanhando os seus familiares mais novos. A ideia é parabenizada, mas adverte-se que nem todos os adultos têm possibilidade e disponibilidade para o fazer; é preciso garantir a utilização de bicicleta pelas crianças com condições de segurança, mesmo nos casos em que não possam circular acompanhadas pelos seus familiares. Uma das ideias partilhadas é a introdução de comboios de bicicletas¹⁴, que potenciam a deslocação coletiva de crianças de casa para a escola e, simultaneamente, ajudam a criar vias seguras para a mobilidade ciclável.

Esta cultura de mobilidade coletiva e suave deve ser construída de forma transversal às diversas gerações.

No que diz respeito à mobilidade ciclável, tanto na infância como em idade adulta importa garantir o efetivo acesso à bicicleta, permitindo que as pessoas a utilizem mesmo que não a possuam. Nesse sentido, para além de iniciativas de menor escala como a Rede Partilhada de Bicicletas iniciada pela rede Gingada, urge alargar o perímetro da bicicleta municipal Gira no sentido de Marvila.

h. Prioridade: participação

Em 2021 foi realizada uma ciclovia na Avenida Paulo VI, em Marvila, contra a qual a JFM afirma que mais de duzentos moradores assinaram um abaixo assinado, levando a uma discussão sobre o seu traçado, que deixou de ser unidirecional em cada lado da via, passando para bidirecional no lado da via junto ao Estádio Engenheiro Carlos Salema. A mesma JFM afirma que esta solução permitiu melhorar a qualidade da via reduzindo a velocidade dos automóveis. Este exemplo reforça a necessidade da participação no planeamento urbano, em especial da mobilidade. Tal como foi referido por vários moradores e organizações, há muitas ciclovias que são construídas sem qualquer processo de consulta a quem habita o território.

Referiu-se também que alguns técnicos municipais assumem que querem fazer trabalho participativo, mas que na prática acaba por não acontecer; por exemplo, há poucos anos atrás um técnico participou num percurso para perceber sítios em que era preciso construir ciclovias e estacionamento, mas o próprio técnico revelou decidir sobre os locais de construção sem consultar a população. Por outro lado, parece haver um plano para algumas zonas da cidade (ex. Hub Criativo do Beato, ainda antes de estar finalizadas as obras já tinham estruturas de estacionamento de bicicletas) e não para outras (como a maior parte de Marvila). Com a população local (incluindo a que se tem oposto à construção de ciclovias, que muitas vezes parece acontecer de forma alheia à sua opinião e vivência do território), podem ser identificados locais estratégicos para a construção de novas estruturas, nomeadamente onde há escolas, centros comerciais e outros locais onde as pessoas se deslocam em maior número e precisam de circular em segurança.

A Rede Gingada, como referido, surge porque Marvila não usufrui dos serviços da Gira. Esta rede, ainda que limitada, é uma resposta que tem promovido coesão à volta da bicicleta. Os seus pólos e os diversos projetos associados às bicicletas na freguesia têm demonstrado que há interesse localmente por estas questões.

Durante as sessões participativas, sobressaiu a vontade de se criar mais e melhores sinergias em torno da mobilidade, pelos diversos moradores e organizações que estiveram presentes. A título de exemplo, podemos referir a intenção de mapeamento de todas as carreiras de autocarros da freguesia e a possibilidade de se propor que existam novas carreiras que cheguem a bairros que não usufruem de serviços da Carris, como também a possibilidade de se criar atividades em conjunto pela bicicleta e reforçar o seu interesse noutros bairros onde a rede ainda não tem atuado. Os grupos comunitários, a Rede Gingada, a diversidade das organizações existentes em Marvila, e sobretudo os moradores, são basilares para o planeamento urbano da mobilidade acessível, ativa, segura e sustentável.



Síntese de resultados e recomendações

Síntese de resultados e recomendações

Procedemos, de seguida, a uma síntese global dos resultados deste estudo: a primeira parte diz respeito à caracterização socioterritorial e da mobilidade urbana em Marvila, assente em indicadores estatísticos de fontes oficiais (INE, CML); a segunda parte reflete os resultados do Inquérito à Mobilidade em Marvila, desenvolvido no âmbito do projeto Gingada em 2021. Finalizamos com um conjunto de recomendações que resultam de uma reflexão sobre os resultados deste estudo e da sua discussão em sessões participativas com a comunidade local.

MARVILA: CARATERIZAÇÃO DO TERRITÓRIO E DA MOBILIDADE URBANA

Território e população

- Marvila é uma freguesia extensa, sendo a quarta com maior área em Lisboa e a segunda com maior número de moradores (35482 habitantes em 2021).
- O território situa-se na zona oriental da cidade, com descontinuidades marcadas por elementos naturais (relevo acidentado, parques verdes e outras zonas não construídas, rio Tejo) mas sobretudo por elementos construídos (linhas de comboio, vias rápidas, bairros relativamente isolados). Acresce a distinção social entre as zonas acima das linhas de comboio (com predominância de bairros municipais) e abaixo das linhas de comboio (em processo acelerado de investimento imobiliário e implantação de indústrias criativas).
- Dados os constrangimentos de mobilidade e acessibilidade, Marvila é percecionada como uma periferia dentro da cidade.
- Apesar da redução populacional na última década, a distribuição da população desta freguesia por género e grupos etários é semelhante à da cidade de Lisboa (tendo reduzido o número de jovens e aumentado a população mais idosa em Marvila).
- Neste território existe muita população em habitações municipais e os níveis de escolaridade são consideravelmente mais baixos que os de Lisboa (apesar da evolução positiva nas qualificações académicas na freguesia), entre outros indicadores que marcam situações de desigualdade social, nomeadamente territórios TEIP em ambos os agrupamentos de escolas e BIP/ZIP em vários bairros.

Equipamentos e serviços

- Observando equipamentos e serviços da freguesia, constata-se a existência de espaços verdes, equipamentos educativos, de saúde, desportivos, de lazer e culturais, estando prevista a construção de mais equipamentos, nomeadamente na sequência de processos reivindicativos de grupos locais (ex. Parque Urbano da Quinta Marquês de Abrantes).
- A freguesia é marcada pela existência de espaços expectantes que acompanham as grandes infraestruturas viárias, aumentando o carácter isolado de diversos bairros e dificultando a circulação pedonal e ciclável.
- Existe oferta comercial na maioria das zonas, mas não em alguns dos bairros municipais, onde se observam espaços comerciais sem ocupação (visível).

Mobilidade

- Em Marvila existem duas estações de metro (de acesso difícil a uma parte substancial dos habitantes) e dois apeadeiros e uma estação de comboio (funcionando apenas a estação e um apeadeiro, este último com horário reduzido sobretudo ao fim de semana, e com poucas condições de segurança), para além de carreiras de autocarro urbanas e de bairro. A ligação intermodal, a oferta de carreiras e a sua disponibilidade horária são insuficientes e inferiores ao que se observa noutras partes da cidade.

- Marvila não é servida pela rede municipal de bicicletas Gira e é “zona proibida” para a circulação noutros transportes partilhados, como scooters e a maioria das trotinetas e bicicletas existentes em Lisboa, para além de escassa oferta de postos de carregamento de automóveis elétricos.

- A infraestrutura para mobilidade pedonal apresenta vários problemas que comprometem a segurança dos peões.

- Observando os principais meios de transporte utilizados em deslocações pendulares em 2011, Marvila apresentava taxa superior a Lisboa na utilização de autocarro, taxa semelhante na utilização de metro e comboio, e taxa inferior na utilização de automóvel. Focando na mobilidade ativa, em Marvila andava-se menos a pé e a mobilidade em bicicleta era praticamente inexistente (os modos mais suaves e ativos aparecem de forma mais notória em inquéritos na AML a partir de 2017).

- Quanto aos tempos de deslocação, a duração dos movimentos da população residente em Marvila é maior do que noutras zonas da cidade, aproximando-se mais dos tempos de deslocação na metrópole do que no município.

- Verificaram-se algumas alterações na escolha de meios de mobilidade na sequência da situação pandémica de COVID-19, nomeadamente na mobilidade de estudantes, verificando-se um forte aumento (sobretudo em Marvila, mas também no resto da cidade) da deslocação por automóvel e a diminuição de deslocações a pé e de autocarro.

- À escala de Lisboa, em 2021, os valores para utilização de bicicleta já eram bastante superiores aos valores anteriores, mas menos de metade dos utilizadores de bicicleta revelava ter esta opção para a sua mobilidade quotidiana, e os espaços em que circulavam incluíam pouco a freguesia de Marvila.

- Entre as necessidades de melhoria na intermodalidade com utilização de bicicleta, os fatores mais apontados foram a existência de bicicletas partilhadas (Gira) nas proximidades das principais paragens de transportes coletivos e tarifários que facilitem a utilização mista de deslocações em bicicletas partilhadas e de transporte público.

A bicicleta em Marvila

- A maioria da infraestrutura de mobilidade na freguesia favorece a circulação rodoviária de forma acelerada, criando insegurança para a mobilidade pedonal e ciclável.
-
- Verificam-se algumas zonas com declives acentuados em Marvila, que podem afetar a mobilidade em métodos ativos. No entanto, existem várias outras zonas com percursos mais planos, em parte das quais já existem ciclovias e pontes para peões e ciclistas. Podem ser criadas mais estruturas semelhantes, considerando que a oferta de ciclovias em Marvila ainda é bastante reduzida, nomeadamente se comparada com outras zonas próximas.
-
- O executivo da CML apresentou em 2020 um plano de extensão das ciclovias na freguesia, não existindo ainda uma data prevista para a sua execução, fator agravado pela imprevisibilidade sobre a sua execução com o novo executivo municipal.
-
- Não existe informação sobre a previsão de momentos de discussão pública sobre a construção de novas ciclovias na freguesia, tendo sido demonstrados disponibilidade e interesse por parte de moradores e organizações formais e informais para se pensar coletivamente a rede ciclável em Marvila e a sua integração com a restante cidade.
-
- Para além de não haver docas da rede de bicicletas municipal Gira nem de outras redes privadas de bicicletas, o estacionamento de bicicletas também é deficitário.
-
- Diversos parceiros sociais locais têm desenvolvido iniciativas de promoção da utilização de bicicletas, tendo nomeadamente estabelecido uma primeira Rede de Bicicletas Partilhadas, visando disponibilizá-las gratuitamente à população local, em particular aos mais jovens.
-
- Em oficina com ciclistas que moram e/ou trabalham no território foram sugeridas algumas propostas complementares à rede ciclável existente e planeada.

INQUÉRITO À MOBILIDADE EM MARVILA

O inquérito foi realizado em 36 momentos de recolha entre Maio e Setembro de 2021, em 27 espaços públicos da freguesia de Marvila.

Participantes

- Participaram no presente inquérito 396 pessoas:

182 (46%) do sexo masculino e 214 (54%) do sexo feminino,

329 (83%) residentes em Marvila e 67 (17%) residentes noutros locais,

56 (14%) até aos 17 anos, 281 (71%) entre os 18 e os 64 anos, e 59 (15%) com 65 ou mais anos de idade.

-
- Metade dos participantes considera não ter qualquer dificuldade em mover-se.

-
- Cerca de um terço dos participantes tem outras pessoas ao seu cuidado, maioritariamente crianças.

-
- Foram inquiridos 181 (46%) trabalhadores, 21 (5%) estudantes-trabalhadores, 65 (16%) estudantes, 57 (14%) desempregados (maioria do sexo masculino, ao contrário das restantes situações), 53 (13%) reformados e 11 (3%) pessoas noutras situações.

-
- Entre os participantes, 213 (54%) completaram algum nível do ensino básico, 87 (22%) o ensino secundário e 61 (15%) o ensino superior (com maioria do sexo feminino, não residentes)

-
- Verifica-se uma distribuição desigual de participantes pelo território de Marvila; a implantação territorial das entidades parceiras no território pode ter tido impacto nas zonas com mais participantes no inquérito.

-
- Quase metade dos não residentes inquiridos visita Marvila diariamente.

Território e mobilidade

-
- Os principais destinos em Marvila são, para residentes, locais de comércio, mas também lazer e restauração (fora de Marvila: trabalho); para não residentes, trabalho e restauração, mas também comércio, casa de outros e lazer.
-
- As zonas para as quais mais se deslocam são as que têm maior oferta comercial (sobretudo Bela Vista e Amendoeiras/Zona I), para além de algumas zonas procuradas apenas por um motivo (lazer – zona ribeirinha; educação – Prodac Sul; desporto – Prodac Norte e Vale Fundão; espaços verdes – Parque da Bela Vista).
-
- Os participantes no inquérito deslocam-se sobretudo a pé, sendo este meio de mobilidade menos destacado no caso de deslocações para o trabalho, onde o automóvel ganha importância, e saúde, em que o autocarro é mais frequente.
-
- Sendo o comércio o principal motivo de deslocação indicado pelos inquiridos, as deslocações para este efeito são realizadas maioritariamente a pé, mas também têm bastante expressão as deslocações em automóvel e autocarro.
-
- A bicicleta é indicada como meio de mobilidade (sem integração intermodal) em menos de 10% das respostas, com maior frequência quando os destinos são de lazer, espaços verdes e comércio.
-
- Os participantes indicam a duração de até 15 minutos para a maioria das suas deslocações, com maior dispersão de respostas nas deslocações para o trabalho (que podem demorar mais tempo), sendo o intervalo entre os 16 e os 30 minutos também referenciado em deslocações para comércio, lazer e restauração.
-
- Os participantes de sexo masculino indicam tempos menores de deslocação e revelam utilizar mais meios de transporte individuais (sobretudo automóvel), enquanto que as participantes de sexo feminino indicam mais deslocações pedonais e transportes coletivos (exceto metro).
-
- Os inquiridos em idade mais ativa (18 a 64 anos) são os que demoram mais tempo nas suas deslocações e utilizam mais transporte individual motorizado.
-
- Os inquiridos em idade mais jovem (até aos 17 anos) são os que denotam maior utilização de meios de mobilidade ativa (andam a pé, tal como os restantes participantes, mas utilizam comparativamente mais bicicleta e trotineta).
-
- Os inquiridos em idade mais avançada (acima dos 65 anos) são os que apresentam a maior taxa de mobilidade pedonal e de utilização de transportes coletivos.
-

Bicicletas e ciclovias

- Para além de uma prática de lazer associada à infância, a bicicleta apresenta-se como uma opção de mobilidade mais ponderada por quem tem mais qualificações académicas. Os que menos pedalam são maioritariamente adultos, nomeadamente jovens adultos com ensino secundário e adultos com mais idade e que mais frequentemente terminaram de estudar no final do 1º ciclo do ensino básico.

- A única situação em que os utilizadores apresentam percentagem superior aos não utilizadores é a dos estudantes, com mais de metade destes participantes a revelar que andam de bicicleta. No caso dos trabalhadores e estudantes-trabalhadores, a percentagem desce para cerca de um terço, sendo ligeiramente superior no caso dos desempregados.

- Cerca de um terço dos participantes com pessoas dependentes dos seus cuidados revelam que andam de bicicleta, sobretudo no caso de cuidadores de crianças, pelo que a situação de cuidador/a não se associa necessariamente a bloqueio à mobilidade ciclável.

- A bicicleta apenas é referenciada como opção de mobilidade para o trabalho ou para o estabelecimento de ensino por 14% dos utilizadores (maioritariamente adultos de sexo masculino), equivalendo a 4% dos participantes no inquérito.

- Ponderando as motivações dos participantes para andar de bicicleta, destacam-se, para mais de metade dos participantes utilizadores, motivos relacionados com saúde, forma física e prazer; segue-se a motivação por rede de influência, salientando a importância de amigos, colegas ou familiares também usarem bicicleta.

- O fator mais indicado no sentido de incrementar a utilização de bicicleta por atuais utilizadores foi a necessidade de mais ciclovias e estacionamento, observando-se também a importância de fatores como a possibilidade de fazer trajetos mais curtos entre os locais frequentados, a redução da velocidade dos automóveis, a possibilidade de ter uma bicicleta – sobretudo se for elétrica ou outra mais adaptada às suas deslocações –, uma melhor rede de bicicletas públicas, ter onde guardar a bicicleta no trabalho/escola/casa, poder levá-la facilmente nos transportes públicos e proceder a alterações na sua rotina.

- Entre os motivos indicados para não utilizar a bicicleta como modo de deslocação salientam-se não ter bicicleta e não saber conduzi-la, particularmente em meio urbano. Num segundo patamar encontramos participantes que referem não gostar ou ter preguiça de andar de bicicleta, bem como colocando questões de saúde e/ou idade. Um conjunto mais restrito de participantes refere questões relacionadas com o perfil orográfico de Lisboa, onde se verificam muitas subidas e descidas, a necessidade de alteração de rotinas e a perceção de insegurança do trânsito (quase exclusivamente no caso de mulheres).

- Ponderando os fatores que poderiam fazer com que os atuais não utilizadores passassem a utilizar a bicicleta, a maioria das respostas aponta para a possibilidade de ter uma bicicleta, seguindo-se (sobretudo entre participantes do sexo feminino) a necessidade de aprender a andar de bicicleta na cidade. Seguem-se a necessidade de alterar rotinas e de mudanças infraestruturais ao nível de ciclovias, estacionamento e soluções para guardar a bicicleta no trabalho, escola ou casa.

- Considerando as opiniões dos participantes em relação à construção de ciclovias em Marvila, destaca-se o facto de as perceções serem maioritariamente favoráveis, sobretudo no que diz respeito à melhoria de indicadores ambientais (qualidade do ar), à facilitação da circulação de ciclistas e ao aumento das formas de acesso ao resto da cidade.

- Com perceções maioritariamente positivas mas expressão um pouco maior de respostas negativas e de não respostas, encontramos questões sobre alterações em quem e como se usa o território: trazer mais pessoas para viver em/visitar Marvila e impacto no comércio local.

- No que diz respeito aos impactos no trânsito e mais especificamente na circulação automóvel, as respostas denotam perceções menos favoráveis. À exceção da redução da velocidade de trânsito e da alteração dos passeios para peões, as consequências previstas nesta matéria são avaliadas de forma maioritariamente negativa: diminuir as vias de circulação automóvel e os lugares de estacionamento para os carros são os pontos que mais preocupam os participantes neste estudo.

- Em média, verificam-se não respostas sobre ciclovias por cerca de um terço dos participantes no inquérito, denotando um afastamento dos participantes no inquérito em relação a estas questões.

RECOMENDAÇÕES

Como referido na Introdução, este estudo participativo tem como um dos seus propósitos ancorar as reivindicações locais por mais e melhores infraestruturas de mobilidade em Marvila. Atendendo à discussão participativa dos resultados que publicamos neste documento, sugerimos algumas recomendações que podem contribuir positivamente para as problemáticas e reivindicações referidas anteriormente.

Recomendações educativas

- Trabalhar com pais de crianças e jovens, antecipando o interesse dos mais novos pelo uso de automóveis, propondo em alternativa os meios ativos de mobilidade e os transportes públicos. Sugere-se pensar em práticas inovadoras para se conseguir bons resultados nesta recomendação.
- Criar material educativo para condutores de automóveis de modo a potenciar a segurança de peões e ciclistas. Este material pode estar presente em espaço público, como também pode ser divulgado em redes, grupos comunitários e através das escolas.
- Apoiar grupos locais que procuram perceber como se deslocar de forma segura entre territórios, explorando diferentes tipos de bicicletas, mapeando percursos e apoiando a formação de (potenciais) utilizadores de bicicleta.
- Aproveitar o espaço escolar para se criar formações de promoção da coexistência segura no trânsito, como também que este espaço seja de incentivo à mobilidade ativa e/ou em transportes públicos.
- Continuar a pesquisar e partilhar conhecimento interiorizado sobre mobilidade em Marvila, em Lisboa e no país. Para os próximos passos, é importante conhecer e participar no trabalho que tem sido feito pela CML sobre a regulamentação da mobilidade suave partilhada, como também conhecer todas as carreiras existentes da Carris para perceber quais são as zonas desfavorecidas na freguesia, no sentido de se propor a existência de novas carreiras que complementem estas ausências.

Recomendações para uma maior coesão territorial e pela intermodalidade

- Aproveitar os diversos espaços expectantes da freguesia para a fruição coletiva, tornando-os em espaços de lazer, que permitam a mobilidade ativa e acessível entre bairros. De referir que este processo não pode ser encarado sem considerar os atuais utilizadores destes espaços.

- Disponibilizar para fins comerciais e/ou sociais as lojas municipais que estão vazias, discutindo, bairro a bairro, as soluções de maior interesse para estes espaços.

- Compreender as situações de desigualdade social no território e estudar a sua relação com o traçado e o edificado, corrigindo as opções de planeamento urbano que possam contribuir para a desigualdade.

- Repensar a infraestrutura de mobilidade na freguesia e garantir a sua máxima acessibilidade e intermodalidade, por exemplo assegurando carreiras de autocarro que atravessem todo o território e a existência de docas Giras nas estações e apeadeiros de Comboio e Metro.

- Reforçar a oferta da Carris para que existam mais carreiras, sobretudo de bairro, que liguem as diferentes partes da freguesia.

- Reforçar a importância da gratuitidade dos transportes públicos e incluir as bicicletas municipais nestas medidas, para garantir o direito de mobilidade, nomeadamente a quem reside em zonas marcadas por desigualdades sociais.

Recomendações relativas à mobilidade pedonal, ciclável e rodoviária

- Promover a discussão pública e a participação da população local na avaliação e no delineamento de estratégias para o território e a mobilidade, nomeadamente sobre a rede ciclável e infraestruturas conexas em Marvila e a sua integração com a restante cidade.
- Introduzir os serviços das bicicletas Gira em Marvila e articular com as operadoras dos transportes partilhados para que Marvila também entre nos seus mapas.
- Considerar o planeamento ciclável como uma oportunidade para promover uma lógica de mobilidade com velocidade mais reduzida, que seja amigável com a deslocação pedonal, aproveitando as redes viárias existentes com maior largura para este fim.
- Construir ciclovias de bairro, pensadas nos percursos efetivos das crianças para as suas escolas.
- Criar e reforçar os parqueamentos de bicicletas na freguesia, com a possibilidade de criar estruturas que permitam maior segurança para guardar bicicletas, como já acontece em outras zonas de Lisboa.
- Providenciar bicicletas para crianças e jovens, como já vem acontecendo nos pontos da Rede Gingada, mas estender este projeto para o todo o território.
- Criar passeios onde não existem e melhorar os existentes, garantindo a máxima acessibilidade para pessoas com dificuldades de mobilidade.
- Reforçar os mecanismos para redução da velocidade da circulação rodoviária. Por exemplo, a partir das reivindicações de diversos moradores, criar estruturas dissuasoras de velocidade, como as lombas, semáforos e outros mecanismos que cumpram este fim.

Recomendações para um planeamento urbano da mobilidade participativo

- Acompanhar os processos reivindicativos de grupos locais para a defesa e promoção da qualidade de vida da população, incluindo reivindicações pelo direito à cidade e pelo direito à mobilidade.
-
- Considerar a Rede Gingada, entre outros grupos locais, em programas de apoio contínuo.
-
- Apoiar atividades conjuntas entre grupos comunitários: passeios e ciclo papers, estimular a circulação em bicicletas e o conhecimento entre bairros, convidar escolas entre vários bairros, grupos de jovens de igrejas, associações e outras entidades, usando a bicicleta para provocar conhecimento e ação conjunta entre vários bairros. Tornar a bicicleta como ponte entre grupos e bairros, entre outras organizações e escolas.
-
- Considerar a possibilidade de criar diálogo e encontro entre os que previamente apoiavam e não apoiavam a existência de ciclovias no território, para refletirem em conjunto sobre a freguesia.

As recomendações que consideramos aqui devem ser encaradas como responsabilidade de todos: moradores; organizações locais; grupos comunitários; academia; das empresas públicas e privadas de mobilidade; e também do poder local e central. A leitura deste documento permitirá chegar a outras possíveis recomendações, contudo reforçamos a necessidade de garantir que todas as consequências deste Estudo sejam também participativas.

Notas

- 1 Ver, também, a Rede Partilhada de Bicicletas e o Laboratório Gingada (mais informações em <https://gingada.pt>).
- 2 Para mais informações sobre este processo, ver a proposta apresentada em sede de Orçamento Participativo de Lisboa 2018-19 (<https://op.lisboaparticipa.pt/edicoes-antiores/6048fa920b405d5c803c943f/propostas/5c12a669663b-01000b6ea47d#%23propostas>), a reportagem do jornal A Mensagem Hortas ou jardins. Como os bairros sociais de Lisboa estão a lutar pelo direito a um espaço verde (<https://amensagem.pt/2022/04/18/bairros-sociais-lisboa-padre-cruz-car-nide-alfinetes-chelas-marvila-lutar-espaco-verde/>) e ainda o video Co-Design Views | Cristina Santos, Margarida Marques - Parque Urbano da Quinta Marquês de Abrantes [Grupo Comunitário 4Crescente] (<https://www.youtube.com/watch?v=61H82NRBLcE>)
- 3 Ver notícia CP sem intenções de retomar comboios para Alcântara-Terra ao fim-de-semana sobre este tema do Jornal Público. Carlos Cipriano e Ruben Martins, 30 de Julho de 2022:: <https://www.publico.pt/2022/07/30/local/noticia/cp-intencoes-retomar-comboios-alcantarater-ra-fimde-semana-2015262> Ver notícia CP sem intenções de retomar comboios para Alcântara-Terra ao fim-de-semana sobre este tema do Jornal Público. Carlos Cipriano e Ruben Martins, 30 de Julho de 2022:: <https://www.publico.pt/2022/07/30/local/noticia/cp-intencoes-retomar-comboios-alcantarater-ra-fimde-semana-2015262>
- 4 A alteração significativa nos padrões de utilização de transporte individual e coletivo é explorada em CML, 2021d, ver: https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/mobilidade/estudos/IMOB_2020_e_2021_-_Notas.pdf
- 5 Área da geografia dedicada ao estudo dos relevos do território.
- 6 O Lisboa Para Pessoas preparou na altura das eleições de 2021 uma síntese dos programas autárquicos, onde evidenciava as posições de cada candidatura para as ciclovias na cidade, ver: André, Mário Rui (2021). *O que propõem as candidaturas para a mobilidade e espaço público de Lisboa?*. Lisboa Para Pessoas. 23 de Setembro de 2021. Consultado em 9 de Agosto de 2022. Website: https://lisboaparapessoas.pt/2021/09/23/autarquicas-lisboa-programas-sintese/?doing_wp_cron=1660002627.7260360717773437500000
- 7 Mais informações: facebook.com/cicloficina.crescente/
- 8 Para conhecer o projeto apresentado: <https://op.lisboaparticipa.pt/edicoes-antiores/6048fa920b405d5c-803c943f/propostas/5c12aa84663b01000b6ea489#%23propostas>
- 9 Mais informações: <https://scml.pt/media/noticias/bicicletas-com-asas-um-projeto-social-que-da-asas-a-vida>
- 10 Mais informações: <https://www.negocioscompedalada.pt/>
- 11 Mais informações: https://www.instagram.com/_kriativu/
- 12 Mais informações: <https://girandofestival.wordpress.com/>
- 13 Para acompanhar este processo, ver Há novidades sobre o futuro regulamento da mobilidade suave partilhada no jornal Lisboa Para Pessoas, 16 de Setembro de 2022, link: <https://lisboaparapessoas.pt/2022/09/16/regulamento-mobilidade-suave-partilhada-novidades/>
- 14 Em Março, no jornal Lisboa Para Pessoas anunciava-se a possibilidade de introdução de um comboio de bicicletas em Marvila, mas até ao momento nada se efetivou. André, 2022a, ver: <https://lisboaparapessoas.pt/2022/09/16/auto-carros-escolares-comboios-de-bicicletas/>. Mais recentemente, em Setembro, o mesmo jornal online afirma que não há certezas sobre a data de início da atividade do comboio de bicicletas em Lisboa, enquanto iniciativa municipal, para este ano letivo. Neste mesmo artigo, informa-se que o transporte escolar de Lisboa denominado Alfacinhas está em suspenso. André, 2022b, ver: <https://lisboaparapessoas.pt/2022/09/16/autocarros-escolares-comboios-de-bicicletas/>. De notar que este transporte escolar tinha, no ano letivo de 2021/2022, duas ligações a escolas marvilenses, ver em Câmara Municipal de Lisboa (s/d): <https://www.lisboa.pt/cidade/educacao/apoios/refeicoes-e-transportes-escolares>.

Bibliografia

- Almeida, J. C. F. de. (2001). Em defesa da investigação-ação. *Sociologia, Problemas e Práticas*, (37), 175–176. Obtido de <http://www.scielo.mec.pt/pdf/spp/n37/n37a09.pdf>
- André, M. R. (2021, setembro 23). Os programas esmiuçados. O que propõem as candidaturas para a mobilidade e espaço público de Lisboa? *Lisboa Para Pessoas*. Obtido de <https://lisboaparapessoas.pt/2021/09/23/autarquicas-lisboa-programas-sintese/>
- André, M. R. (2022a, março 29). Os Comboios de Bicicletas estão de volta a Lisboa e vão ter novas paragens. *Lisboa Para Pessoas*. Obtido de <https://lisboaparapessoas.pt/2022/03/29/comboios-de-bicicletas-lisboa/>
- André, M. R. (2022b, setembro 16). Autocarros escolares avançam com piloto em três escolas, Comboios de Bicicletas sem data. *Lisboa Para Pessoas*. Obtido de <https://lisboaparapessoas.pt/2022/09/16/autocarros-escolares-comboios-de-bicicletas/>
- Associação Descalçada. (sem data). Girando—Festival de Cinema Itinerante. Obtido 12 de setembro de 2022, de Girando website: <https://girandofestival.wordpress.com/>
- Baldissera, A. (2001). Pesquisa-ação: Uma metodologia do “conhecer” e do “agir” coletivo. *Sociedade em Debate*, Pelota, 7(2), 5–25. Obtido de https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5706220/mod_resource/content/1/Pesq_a%C3%A7%C3%A3o_metodologia_conhecer_agir.pdf
- Bicicultura CRL. (sem data). Negócios com Pedalada | Bicicultura – promoção do microempreendedorismo em bicicletas de carga. Obtido 12 de setembro de 2022, de <https://www.negocioscompedalada.pt/>
- Bolt. (2022). *Lisboa, PT*. Obtido de <https://bolt.eu/pt-pt/>
- Câmara Municipal de Lisboa. (2010). *Territórios Prioritários Monitorização. Bairros e Zonas de Intervenção Prioritária (BIP/ZIP)*. Lisboa, Portugal. Obtido de <https://bipzip.cm-lisboa.pt/>
- Câmara Municipal de Lisboa. (2018). *Mãos ao ar! Isto é uma votação popular! - Relatório 2018*. Lisboa, Portugal: Câmara Municipal de Lisboa, Direção Municipal da Mobilidade, Divisão de Estudos e Planeamento da Mobilidade. Obtido de Câmara Municipal de Lisboa, Direção Municipal da Mobilidade, Divisão de Estudos e Planeamento da Mobilidade website: https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/mobilidade/documentos/Relatorio_Maos_Ar_Lisboa_2018_01.pdf
- Câmara Municipal de Lisboa. (2019). *Mãos ao ar! Isto é uma votação popular! - Relatório 2019*. Lisboa, Portugal: Câmara Municipal de Lisboa, Direção Municipal da Mobilidade, Divisão de Estudos e Planeamento da Mobilidade. Obtido de Câmara Municipal de Lisboa, Direção Municipal da Mobilidade, Divisão de Estudos e Planeamento da Mobilidade website: https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/mobilidade/documentos/Relatorio_Maos_ao_Ar_2019.pdf
- Câmara Municipal de Lisboa. (2020). *Apresentação do plano de transformação do espaço público: Lisboa ciclável + A rua é sua*. Lisboa, Portugal. Obtido de https://www.lisboa.pt/fileadmin/atualidade/noticias/user_upload/Apresentacao_do_plano_de_transformacao_do_espaco_publico.pdf

Câmara Municipal de Lisboa. (2020b). *Mãos ao ar! Isto é uma votação popular! – Relatório 2020*. Lisboa, Portugal: Câmara Municipal de Lisboa, Direção Municipal da Mobilidade, Divisão de Estudos e Planeamento da Mobilidade. Obtido de Câmara Municipal de Lisboa, Direção Municipal da Mobilidade, Divisão de Estudos e Planeamento da Mobilidade website: https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/mobilidade/documentos/MaosAoAr_2020.pdf

Câmara Municipal de Lisboa. (2021a). *Como Pedala Lisboa—Rumo a uma cidade mais sustentável, inclusiva e segura*. Lisboa, Portugal. Obtido de https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/mobilidade/documentos/Como_Pedala_Lisboa.pdf

Câmara Municipal de Lisboa. (2021b). *Inquérito Por Questionário Carris+Bicis* (janeiro 2021). Lisboa, Portugal: Câmara Municipal de Lisboa, Direção Municipal da Mobilidade, Divisão de Estudos e Planeamento da Mobilidade. Obtido de Câmara Municipal de Lisboa, Direção Municipal da Mobilidade, Divisão de Estudos e Planeamento da Mobilidade website: https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/mobilidade/estudos/Inquerito_por_Questionario_Carris_Bicis_jan2021.pdf

Câmara Municipal de Lisboa. (2021c). *Mãos ao ar! Isto é uma votação popular! – Relatório 2021*. Lisboa, Portugal: Câmara Municipal de Lisboa, Direção Municipal da Mobilidade, Divisão de Estudos e Planeamento da Mobilidade. Obtido de Câmara Municipal de Lisboa, Direção Municipal da Mobilidade, Divisão de Estudos e Planeamento da Mobilidade website: https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/mobilidade/documentos/Relatorio_Maos_ao_Ar_2019.pdf

Câmara Municipal de Lisboa. (2021d). *Nota explicativa sobre os inquéritos à mobilidade 2020 e 2021*. Lisboa, Portugal: Câmara Municipal de Lisboa, Direção Municipal da Mobilidade, Divisão de Estudos e Planeamento da Mobilidade. Obtido de Câmara Municipal de Lisboa, Direção Municipal da Mobilidade, Divisão de Estudos e Planeamento da Mobilidade website: https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/mobilidade/estudos/IMOB_2020_e_2021_-_Notas.pdf

Câmara Municipal de Lisboa. (2021e). *Relatório do Inquérito à Mobilidade de Lisboa 2020 (fevereiro 2021)*. Lisboa, Portugal: Câmara Municipal de Lisboa, Direção Municipal da Mobilidade, Divisão de Estudos e Planeamento da Mobilidade. Obtido de Câmara Municipal de Lisboa, Direção Municipal da Mobilidade, Divisão de Estudos e Planeamento da Mobilidade website: https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/mobilidade/estudos/Inquerito_mobilidade_Lisboa_Relatorio_fev_2021.pdf

Câmara Municipal de Lisboa. (2022). *Relatório do Inquérito à Mobilidade Lisboa 2021 (janeiro 2022)*. Lisboa, Portugal: Câmara Municipal de Lisboa, Direção Municipal da Mobilidade, Divisão de Estudos e Planeamento da Mobilidade. Obtido de Câmara Municipal de Lisboa, Direção Municipal da Mobilidade, Divisão de Estudos e Planeamento da Mobilidade website: https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/mobilidade/estudos/Inquerito_mobilidade_lisboa_2021_-_Relatorio.pdf

Câmara Municipal de Lisboa. (sem data). *Refeições e transportes escolares*. Obtido 18 de setembro de 2022, de Município de Lisboa website: <https://www.lisboa.pt/cidade/educacao/apoios/refeicoes-e-transportes-escolares>

- Câmara Municipal de Lisboa, Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, e Instituto de Segurança Social. (2017). *II Diagnóstico Social de Lisboa–2015–2016*. Lisboa: Rede Social Lisboa. Obtido de Rede Social Lisboa website: <https://www.am-lisboa.pt/documentos/1518709936A8sST5fr2Qg86FJ5.pdf>
- Carr, W., e Kemmis, S. (2003) [1986]. *Becoming Critical: Education Knowledge and Action Research*. Routledge.
- Centeno, A. (2018). *Coesão Territorial à escala da freguesia: O caso de Marvila* (Dissertação de Mestrado em Arquitectura, Universidade de Lisboa). Universidade de Lisboa, Lisboa. Obtido de https://www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/18046/1/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20de%20Mestrado_Ana%20Centeno.pdf
- Chaves, H. (2020). 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, e T. Mora (Eds.), *Por uma habitação básica: Cidadania, democracia associativa e metodologias participativas* (pp. 223–238). Porto: Afrontamento. Obtido de <http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/70656>
- Chaves, H., Vieira, I., e Consórcio Pedalada. (2021). Inovar de forma colaborativa e participativa através da bicicleta: Contextualização do projeto ‘Pedalada’ em Marvila, Lisboa. Em A. Santos, C. Figueiredo, F. Teles, P. Chamusca, P. Silva, O. Tymoshchuk, e S. M. Pires, Conferência Internacional “Comunidades e Redes para a Inovação Territorial” – Livro de Atas (pp. 29–36). Aveiro: UA Editora. Obtido de <https://ria.ua.pt/handle/10773/31470>
- Conselho Empresarial Para o Desenvolvimento Sustentável. (2016, julho 31). Objetivos de Desenvolvimento Sustentável ODS – BCSD Portugal. Obtido 12 de setembro de 2022, de ODS website: <https://www.ods.pt/>
- Cooltra. (2022). *Lisboa, PT*. Obtido de <https://www.cooltra.com/pt/>
- Cunha, A. da. (2022, setembro 2). Bicicletas e trotinetas partilhadas apitam, param ou abrandam em Marvila. Mobilidade desigual em Lisboa? *Mensagem de Lisboa*. Obtido de <http://amensagem.pt/2022/09/02/bicicletas-trotinetas-partilhadas-lisboa-apitam-param-abrandam-ciclovias-marvila-mobilidade-desigual/>
- DIN MIA’CET-Iscte (Director). (2022). *Co-Design Views | Cristina Santos, Margarida Marques—Parque Urbano da Quinta Marquês de Abrantes*. Obtido de <https://www.youtube.com/watch?v=61H82NRBLcE>
- European Commission e Directorate-General Communication. (2019). *Sustainable mobility: The European Green Deal*. Obtido de https://op.europa.eu/publication/manifestation_identifier/PUB_NA0219958ENN
- Freire, P. s/d [1967]. *Educação como prática da liberdade*. Rio de Janeiro e Lisboa: Paz e Terra e Dinalivro.
- Freire, P. (1979). *Conscientização. Teoria e prática da libertação. Uma introdução ao pensamento de Paulo Freire*. São Paulo: Editora Moraes.
- Google Earth. (2022). *Marvila, PT*. Google. Obtido de <https://www.google.com/intl/pt-PT/earth/>
- Google Maps. (2022). *Marvila, PT*. Google. Obtido de <https://www.google.pt/maps/>
- Grupo Comunitário 4 Crescente. (2019). Proposta 404—Pedalar por Marvila. Obtido 21 de dezembro de 2020, de Orçamento Participativo de Lisboa website: <https://op.lisboaparticipa.pt/op/propostas/5c12aa84663b01000b6ea489>

- Instituto Nacional de Estatística. (1991). *Censos 1991*. Portugal. Obtido de https://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=censos_historia_pt_1991
- Instituto Nacional de Estatística. (2001). *Censos 2001*. Portugal. Obtido de https://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=CENSOS&xpgid=ine_censos_indicadores
- Instituto Nacional de Estatística. (2011). *Censos 2011*. Portugal. Obtido de https://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpgid=censos2011_apresentacao&xpid=CENSOS
- Instituto Nacional de Estatística. (2018). *Mobilidade e funcionalidade do território nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa 2017*. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística, I. P., Área Metropolitana do Porto, Área Metropolitana de Lisboa.
- Instituto Nacional de Estatística. (2021). *Censos 2021*. Portugal. Obtido de https://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpgid=censos21_main&xpid=CENSOS21&lang=pt
- Junta de Freguesia de Marvila. (2022). Marvila. Obtido de <https://jf-marvila.pt/>
- Lefebvre, H. (2008). *O direito à cidade* (R. E. F. Frias, Trad.). São Paulo: Centauro Editora.
- Lisboa Para Pessoas. (2022, setembro 16). Há novidades sobre o futuro regulamento da mobilidade suave partilhada. Obtido 18 de setembro de 2022, de <https://lisboaaparapessoas.pt/2022/09/16/regulamento-mobilidade-suave-partilhada-novidades/>
- Lugo, A. E. (2012). Planning for Diverse Use/rs: Ethnographic Research on Bikes, Bodies, and Public Space in LA. *Kroeber Anthropological Society*, 101(1), 49–65.
- Lxi – Lisboa Interativa – Câmara Municipal de Lisboa. (2021). *Lisboa, PT*. Lisboa, Portugal: Câmara Municipal de Lisboa. Obtido de <https://websig.cm-lisboa.pt/MuniSIG/visualizador/index.html?viewer=LxInterativa.LXi>
- Lxi – Lisboa Interativa – Câmara Municipal de Lisboa. (2022a). *Lisboa, PT*. Lisboa, Portugal: Câmara Municipal de Lisboa. Obtido de <https://websig.cm-lisboa.pt/MuniSIG/visualizador/index.html?viewer=LxInterativa.LXi>
- Lxi – Lisboa Interativa – Câmara Municipal de Lisboa. (2022b). *Marvila, PT*. Lisboa, Portugal: Câmara Municipal de Lisboa. Obtido de <https://websig.cm-lisboa.pt/MuniSIG/visualizador/index.html?viewer=LxInterativa.LXi>
- Martins, R., e Cipriano. (2022, julho 30). CP sem intenções de retomar comboios para Alcântara-Terra ao fim-de-semana. *Público*. Obtido de <https://www.publico.pt/2022/07/30/local/noticia/cp-intencoes-retomar-comboios-alcantaraterra-fimde semana-2015262>
- MOBI.E. (2022). *Lisboa, PT*. Obtido de <https://www.cooltra.com/pt/>
- Mota, J. C. B. da. (2013). *Planeamento do território: Metodologias, actores e participação* (Dissertação de Doutoramento, Universidade de Aveiro). Universidade de Aveiro, Aveiro. Obtido de <https://ria.ua.pt/handle/10773/13666>
- Moulaert, F., Martinelli, F., Swyngedouw, E., e González, S. (Eds.). (2010). *Can neighbourhoods save the city? Community development and social innovation*. London: Routledge.

Moura, F., Félix, R., e Reis, A. F. (06/21). *Campanha 2021—Relatório Preliminar – Maió de 2021* (N. 32/2021). Civil Engineering Research and Innovation. Obtido de Civil Engineering Research and Innovation website: https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/mobilidade/estudos/RelatorioContagensCiclistas_Maio2021_CML_ISTceris.pdf

Openstreetmaps. (2021). *Marvila, PT*. Obtido de <https://www.openstreetmap.org/#map=7/39.602/-7.839>

Openstreetmaps. (2022). *Marvila, PT*. Obtido de <https://www.openstreetmap.org/#map=7/39.602/-7.839>

Padeiro, M. (2022). Cycling infrastructures and equity: An examination of bike lanes and bike sharing system in Lisbon, Portugal. *Cities & Health*, 1–15. <https://doi.org/10.1080/23748834.2022.2084589>

Presidência do Conselho de Ministros. Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019: Aprova a Estratégia Nacional para a *Mobilidade Ativa Ciclável 2020–2030*. , (2019).

Reis, C. (2022, abril 18). Como os bairros sociais de Lisboa estão a lutar pelo direito a um espaço verde. *Mensagem de Lisboa*. Obtido de <http://amensagem.pt/2022/04/18/bairros-sociais-lisboa-padre-cruz-carnide-alfinetes-chelas-marvila-lutar-espaco-verde/>

Reis, C. (2022b, junho 28). Lembra-se da universidade comunitária que nasceu em Lisboa? Vai ter a primeira aula aberta desde a estreia. *Mensagem de Lisboa*. Obtido de <http://amensagem.pt/2022/06/28/pluriversidade-universidade-comunitaria-lisboa-bairros-primeira-aula-aberta-estreia/>

Rimas ao Minuto. (sem data). Kriativu. Obtido 12 de setembro de 2022, de https://www.instagram.com/_kriativu/

Saito, C. H. (2001). Por que investigação-ação, empowerment e as idéias de Paulo Freire se integram? Em R. A. Mion e C. H. Saito, *Investigação-ação: Mudando o trabalho de formar professores* (pp. 126–135). Ponta Grossa: Gráfica Planeta. Obtido de https://www.researchgate.net/profile/Carlos_Saito/publication/281714028_SAITO_CH_Por_que_investigacao-acao_empowerment_e_as_ideias_de_Paulo_Freire_se_integram/links/55f5774708ae6a34f6626d1e.pdf

Santa Casa da Misericórdia de Lisboa. (2022, janeiro 12). “Bicicletas com Asas”. Um projeto social que dá asas à vida. Obtido 12 de setembro de 2022, de <https://scml.pt/media/noticias/bicicletas-com-asas-um-projeto-social-que-da-asas-a-vida>

Sheller, M. (2018). *Mobility justice: The politics of movement in the age of extremes*. London ; Brooklyn, NY: Verso.

Torres, C. A. (2021). Investigação-ação participativa e educação popular na América Latina. Em L. Cortesão e J. P. Amorim, *Novos contributos para a leitura da obra de Paulo Freire. Novos tributos a Paulo Freire* (pp. 35–52). Porto: Afrontamento.

Tripp, D. (2005). Pesquisa-ação: Uma introdução metodológica (L. L. de Oliveira, Trad.). *Educação e Pesquisa*, 31(3), 443–466. <https://doi.org/10.1590/S1517-97022005000300009>

Verlinghieri, E., e Venturini, F. (2018). Exploring the right to mobility through the 2013 mobilizations in Rio de Janeiro. *Journal of Transport Geography*, 67, 126–136 (144). <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.09.008>

**ciudades
desenhadas
por quem
as vive**

