

Eixo Temático: Inovação e Sustentabilidade

**A CIDADE DE LISBOA E OS DESAFIOS DE SUSTENTABILIDADE ENTRE A
MOBILIDADE URBANA E O TURISMO**

**LISBON CITY AND SUSTAINABILITY CHALLENGES BETWEEN URBAN
MOBILITY AND TOURISM**

Mário Carrilho Negas, Maria De Fátima Lobão e Maria Carolina Martins Rodrigues

RESUMO

A Sustentabilidade da Mobilidade nas cidades é uma preocupação premente de todos os organismos responsáveis pela gestão de cada cidade, a nível global. Presentemente grande parte da população mundial já vive em áreas urbanas, prevendo-se que em 2050, três quartos viverão em cidades, sendo este aumento em países em desenvolvimento. Este artigo tem como abordar as políticas de sustentabilidade da mobilidade dentro da cidade de Lisboa. A investigação focou-se nas medidas e políticas realizadas pela Câmara Municipal de Lisboa, como organismo responsável pelas políticas de sustentabilidade da Mobilidade na cidade de Lisboa. Este estudo utiliza uma metodologia descritiva mediante um estudo exploratório para analisar quais as políticas de sustentabilidade na cidade de Lisboa promovidas pela CML.

Palavras-chave: Sustentabilidade, Desenvolvimento Sustentável, Mobilidade Sustentável, cidade, Turismo.

ABSTRACT

The Sustainability of Mobility in cities is a pressing concern of all agencies responsible for the management of each city, globally. Nowadays much of the world's population already lives in urban areas, it is expected that by 2050, three-quarters will live in cities, with this increase in developing countries. This article aims to disseminate the sustainability of mobility policies within the city of Lisbon. The research focused on the Municipal Chamber of Lisbon (Câmara Municipal de Lisboa, CML), as the body responsible for the sustainability of mobility policies in Lisbon. This study uses a descriptive methodology through an exploratory study to consider which sustainability policies in Lisbon are promoted by the CML.

Keywords: sustainability, sustainable development, sustainable mobility, city, tourism.

RESUMEN

La sostenibilidad de la Movilidad en las ciudades es una preocupación apremiante de todos los organismos responsables de la gestión de cada ciudad, a nivel mundial. En la actualidad gran parte de la población mundial ya vive en áreas urbanas, se espera que para el 2050, tres cuartos vivirán en las ciudades, siendo este aumento en los países en desarrollo. Este artículo tiene como difundir las políticas de sostenibilidad de la movilidad dentro de la ciudad de Lisboa. La investigación se centró en la Câmara Municipal de Lisboa, como el órgano responsable de las políticas de sostenibilidad de la movilidad de en Lisboa. Este estudio utiliza una metodología descriptiva a través de un estudio exploratorio para considerar cuales las políticas de sostenibilidad en Lisboa promovidas por la CML.

Palavras-chave: Sostenibilidad, Desarrollo Sustentable, Movilidad Sostenible, Ciudad, Turismo.

1. INTRODUÇÃO

O presente artigo tem como objetivo principal apresentar uma reflexão teórica sob uma perspectiva integradora dos conceitos de sustentabilidade, mobilidade urbana, turismos e cidade, ou seja, tendo o contexto da cidade de Lisboa, Portugal, que desafios atuais se colocam em termos de uma mobilidade urbana sustentável sabendo que o recente aumento de visitantes estrangeiros tem colocado maior pressão sobre os desafios relacionados com qualidade de vida dos residentes e dos turistas na cidade de Lisboa. O artigo não pretende apresentar soluções, mas contribuir para uma reflexão sobre o tema.

1.1. A cidade de Lisboa

Segundo estudos do Turismo de Portugal, I.P. e dados do Plano Estratégico Nacional do Turismo (PENT) 2013-2015, foram identificadas 10 razões para visitar Lisboa, nomeadamente Cultura, Valor, Localização; Clima; Resort; Tamanho/Dimensão; Variedade de oferta turística; ser um ponto de partida para visitar o resto do país; ser uma cidade segura e acolhedora. Pode-se afirmar que a cidade de **Lisboa** é:

- uma das grandes cidades históricas, a segunda mais antiga da Europa (depois de Atenas), com características e vistas surpreendentes, tesouros culturais, e uma geografia sem paralelo que fazem de Lisboa um paraíso para caminhantes e fotógrafos.
- das cidades Europeias mais acessíveis a nível de custo para se visitar oferecendo mais por menos.
- a capital Europeia mais perto do continente americano e a cerca de 2h da maioria das principais cidades Europeias. Tem um clima moderado, o que a torna um destino apetecível durante todo o ano. Mesmo no inverno, quando a maioria das cidades Europeias tem condições bastante adversas, Lisboa raramente baixa dos 10° C.
- é a única capital Europeia tão perto das praias que permite que os turistas combinem férias urbanas e ao mesmo tempo que férias de praia.

A Área Metropolitana de Lisboa envolve 18 municípios, tem uma superfície de 300196 hectares, é servida por diversos Transportes públicos, designadamente, autocarros, metro, elétrico (tram), comboios suburbanos (suburban rail) e barcos (ferry) (UITP, 2015)

1.2. A Estratégia Turismo 2027

O debate em torno da Estratégia para o Turismo 2027, que só por si é relevante, mas que tem acréscimo de importância pelo fato de se verificar um vazio temporal de estratégia enquadadora do setor, dado que o Turismo não tem um projeto a longo prazo desde 2015, ano em que o Plano Estratégico Nacional de Turismo (PENT) que terminou. Assim, pretende-se um abrangente e aberto processo de consulta pública em Portugal, para construção da ET 27, que se pretende seja um referencial de longo prazo para o Turismo, que enquadrará também o próximo quadro comunitário de apoio 2021-2027. Naturalmente, as cidades desempenham aqui um papel muito importante. A ET 27 pretende identificar prioridades e opções, promover a integração das políticas setoriais que influenciam a atividade do turismo e assegurar uma estabilidade nas políticas públicas do turismo até 2027 e assenta em cinco eixos estratégicos: valorizar o território; impulsionar a economia; potenciar o conhecimento; gerar conectividade; projetar Portugal. A discussão pública visa a construção de uma estratégia partilhada, envolvendo agentes públicos e privados - empresas, instituições, regiões, players de setores complementares para o turismo sem esquecer os mercados e os operadores turísticos. No âmbito da ER 27, uma das formas de operacionalizar o referido processo é

através da realização de 10 Laboratórios Estratégicos de Turismo (LET). Estes espaços de debate situar-se-ão em torno de 10 desafios, entre os quais, o emprego e a valorização das pessoas, a coesão territorial, a sazonalidade, a simplificação e o investimento.

Do anterior exposto, constata-se a necessidade de articular políticas que possibilitem a coexistência da melhoria da mobilidade urbana, que se pretende sustentável, da euforia do turismo e da sua forma específica de consumo, com o impacto na vida diária da cidade.

2. REVISÃO DA LITERATURA

Neste âmbito importa abordar o conceito de sustentabilidade, que surgiu na década de 80, tendo vindo a consolidar-se até aos nossos dias assumindo uma importância fulcral nos mais variados setores de atividades e domínios onde a humanidade tem influência. O conceito de sustentabilidade está associado às necessidades atuais a satisfazer sem comprometer a capacidade das gerações futuras para satisfazerem as suas próprias necessidades. Sustentabilidade pode ser aplicado em diferentes áreas, nomeadamente na mobilidade em contexto de cidade, com forte ênfase nas cidades de grande dimensão.

O conceito de Sustentabilidade, foi levantado pela primeira vez em 1972, no Relatório Meadows, conhecido como Relatório do Clube de Roma, onde um grupo de investigadores, entre os quais Dennis L. Meadows, publicou o artigo “The Limits to Growth”, em 1972, que mostrava, cientificamente, que o conceito de crescimento sem fim, dentro de um sistema fechado, como o planeta Terra, iria levar a um resultado de declínio súbito e incontrolável, quer da população, quer da capacidade industrial (Oliveira, 2012:77-81).

O conceito de Sustentabilidade surgiu, essencialmente, devido à tentativa de encontrar soluções face aos problemas provocados pela exploração descontrolada dos recursos naturais pelo Homem. Foi Lester Brown (1983) que definiu sociedade sustentável como uma sociedade capaz de satisfazer as suas necessidades sem comprometer a sobrevivência das gerações futuras (Almeida & Abranja, 2009:16).

A Norma NP ISO 26000:2011 define como Sustentabilidade a utilização racional de recursos naturais, sociais e económicos para satisfazer as necessidades atuais de uma empresa/população, sem que esse uso comprometa as gerações futuras. O autor Sachs (1993) a decompõe o conceito de sustentabilidade em cinco: a sustentabilidade ambiental, a sustentabilidade ecológica, a sustentabilidade económica, a sustentabilidade social e a sustentabilidade política. No entanto o mesmo autor, em 2002 (Sachs, 2002) redefine o conceito de desenvolvimento sustentável com base em oito dimensões da sustentabilidade, e afirma que só se considera desenvolvimento sustentável o quando se atinge todas estas dimensões: ambiental, social, psicológica, económica, cultural, espacial, política nacional e internacional. Pode-se referir, de uma forma geral, a definição comum atribuído ao conceito de desenvolvimento sustentável tem incorporado a componente de equidade intergeracional, a qual reconhece e reforça a dimensão de longo prazo da sustentabilidade pelo respeito das necessidades das gerações futuras (Dernbach J. C., 1998; Stoddart, 2011).

De acordo com o contexto do artigo, importa referir o conceito de Mobilidade sustentável, que segundo Seabra (2014), pressupõe que os cidadãos, vivendo em cidades, vilas ou aldeias, disponham de condições que lhes proporcionem deslocações seguras, confortáveis, com tempos aceitáveis, custos acessíveis e mobilidade com eficiência energética e reduzidos impactos ambientais, pode-se referir que o conceito de mobilidade alude ao movimento de pessoas ou mercadorias. No contexto das cidades tem importância referir as três formas de transporte urbano que são normalmente consideradas: o transporte público, o não-motorizado e transporte motorizado privado. As rotinas das deslocações diárias dentro das cidades, tendem a criarem grande pressão, como por exemplo: sobre infraestruturas, equipamentos, qualidade de vidas das populações, facilidade de prestação de serviços, estratégias de crescimento das cidades, etc. Se neste contexto a cidade de Lisboa está repleta de grandes

desafios, que importa analisar e implementar estratégias que possibilitam mitigar as dificuldades e constrangimentos, verifica-se que a crescente afluência de turistas contribui para elevar os desafios de uma cidade que se pretende ser um destino turístico por excelência, mas também apresentar uma resposta ancorada em medidas de sustentabilidade para a vida da cidade nas suas várias dimensões. Atendendo que o setor do turismo, presentemente vale 15,7% do Produto Interno Bruto, onde a cidade de Lisboa tem registado uma forte subida, por exemplo, no ano de 2015, as dormidas aumentaram 15,4% para 11,53 milhões. Neste sentido, foi necessário enquadrar esta significativa alteração na estratégia a implementar, nomeadamente com a estratégia designada de Estratégia Turismo 2027, que procura ser uma abordagem de âmbito nacional. é de referir que o debate nacional sobre a Estratégia para o Turismo 2027 (ET 27) iniciou-se, no dia 24 de maio de 2016, na Conferência & Debate realizada em Tomar, refletindo a lógica de construção da ET 27 que se quer plural e participada.

2.1. Do conceito de Sustentabilidade ao conceito de Desenvolvimento Sustentável

Em 1987, foi publicado o Relatório Brundtland, relatório da Comissão Mundial do Meio Ambiente e Desenvolvimento da Organização das Nações Unidas (ONU), onde foi apresentado o conceito de Desenvolvimento Sustentável, como um desenvolvimento que satisfaça as necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras em satisfazer as suas próprias necessidades (WCDE, 1987:370-371).

Na conferência internacional Eco-92 organizada pela ONU e realizada no Rio de Janeiro em 1992, foram tomadas um conjunto de resoluções, com base em medidas para conciliar o crescimento económico e social com a preservação do meio ambiente, designada por Agenda 21. Teve a participação de 179 países, os quais definiram, a nível de país, as bases para a preservação do seu meio ambiente e de desenvolvimento, com o fim ultimo de levar à satisfação das necessidades básicas, melhores padrões de vida para todos, uma melhor proteção e gestão dos ecossistemas e um futuro mais seguro e próspero, contribuindo para o desenvolvimento sustentável. Os principais temas tratados foram: o Combate à pobreza; Cooperação entre as nações para chegar ao desenvolvimento sustentável; Sustentabilidade e crescimento demográfico; Proteção da atmosfera; Planeamento e ordenação no uso dos recursos da terra; Combate ao desmatamento das matas e florestas no mundo; Combate à desertificação e seca; Preservação dos diversos ecossistemas do planeta com atenção especial aos ecossistemas frágeis; Desenvolvimento rural com sustentabilidade; Preservação dos recursos hídricos, principalmente das fontes de água doce do planeta; Conservação da biodiversidade no planeta; Tratamento responsável e respetivo destino dos diversos tipos de resíduos (sólidos, orgânicos, hospitalares, tóxicos, radioativos); Fortalecimento das Organizações Não Governamentais (ONG's) na busca do desenvolvimento sustentável; Educação como forma de conscientização para as questões de proteção ao meio ambiente (ONU. Agenda 21, 1992).

Esta Agenda 21, denominada Agenda para o século XXI, abordou os problemas prementes da época, como também visava preparar o mundo para os desafios do próximo século, o século XXI. Refletiu um consenso global e um compromisso político ao mais alto nível sobre a cooperação para o desenvolvimento e meio ambiente.

Na cidade dinamarquesa de Aalborg, em 1994, realizou uma Conferência Europeia para discutir a sustentabilidade de cidades e vilas, onde foi lançada a Campanha Europeia das Cidades e Vilas Sustentáveis (CECVS), onde foi aprovada o documento base da campanha, denominado de “Carta de Aalborg” que procurou efetuar reflexão sobre a sustentabilidade do ambiente urbano, o intercâmbio de experiências, a difusão das melhores práticas ao nível local e o desenvolvimento de recomendações que visem influenciar as políticas ao nível da União

Europeia e ao nível local, representando um compromisso político com os objetivos do desenvolvimento sustentável.

2.2. Dimensões do desenvolvimento sustentável

No limiar do século XXI, segundo Brown (2000:17) foram referenciados dois desafios dominantes para a civilização global, estabilizar o clima e estabilizar as populações, pois sem isso não haverá na Terra um ecossistema que possa ser salvo. No início do novo milénio a população do mundo chegou a 6 bilhões, verificando-se taxas enormes de crescimento populacional, com 1,2 bilhões de pessoas à fome, 1,2 bilhões pessoas sem acesso à água potável e quase 1 bilhão de adultos analfabetos, juntando grandes extensões de florestas danificadas causado pelo fenómeno da chuva ácida e outros fenómenos provocados pela mudança climática, nomeadamente o degelo.

Em 2002 realizou-se a Cimeira Mundial sobre Desenvolvimento Sustentável (CMDSD) em Joanesburgo, designada por Declaração de Joanesburgo, foi considerado que o desenvolvimento sustentável continuasse a ser um dos desafios cruciais para os anos seguintes, quer para os países desenvolvidos como para os países em desenvolvimento, e que este encerra componentes económicas, sociais e ambientais e que importa estabelecer um equilíbrio adequado entre estas componentes, realçando a necessidade de responsabilidade de todos para fortalecer os pilares interdependentes do desenvolvimento sustentável, a saber, crescimento económico, a inclusão social e a proteção ambiental, aos níveis local, nacional, regional e mundial (PT, 2002:26).

Segundo Bonacchi e Rinaldi (2007:3) o conceito de desenvolvimento sustentável nasceu da percepção de paradigmas de crescimento pré-existentes que foram incapazes de satisfazer as necessidades, em constante mudança, na atual cultura moderna. Nas últimas décadas tem havido um grande desenvolvimento na implementação do conceito de sustentabilidade a fim de internalizar/adotar este, é preciso reconhecer que as relações entre as três dimensões (ambiental, económica, social) não pode ser imposta de forma hierárquica, mas devem seguir o desenvolvimento do conceito de utilitarismo, cujo principal é a procura da satisfação para todos. Qualquer projeto ou atividade que tenha como meta o desenvolvimento deve ter em consideração os pilares da sustentabilidade (Almeida & Abranja, 2009:19).

A ONU, em junho de 2012, realizou na cidade do Rio de Janeiro, Brasil, uma conferência sobre Desenvolvimento Sustentável, considerado um dos maiores eventos nesta área pois contou com a participação de 190 países representados pelos respetivos Chefes de Estado, conhecida como Rio+20 – “United Nations Conference on Sustainable Development”, onde foram propostas mudanças, nomeadamente na forma como estão a ser usados os recursos naturais do planeta, debateu-se questões ambientais e aspetos relacionados a questões sociais, onde foi abordado o tema de Governança e desenvolvimento sustentável. A conferência teve como a renovação do compromisso político com o desenvolvimento sustentável, cingida em dois temas principais: a economia verde no contexto do desenvolvimento sustentável e da erradicação da pobreza e, a estrutura institucional para o desenvolvimento sustentável.

No mesmo ano, 2012, a cidade de Barcelona (Ajuntament de Barcelona) apresentou um documento denominado “Compromisso de Cidadania com a Sustentabilidade”, pois pretendia dotar a cidade com uma Agenda 21 Local, e com base num processo participativo aberto a representantes do governo, empresas, sindicatos cidadãos, ecologistas, universidades e peritos privados, e no seguimento das conclusões da conferência Rio+20 e na estratégia da carta internacional de governos locais para uma sustentabilidade (ICLEI), foi estabelecido de forma clara os s de redução do impacto ambiental da cidade para a década 2012-2022, que se resumem em 10: Biodiversidade; Espaço público e mobilidade; Qualidade Ambiental e Saúde; Cidade eficiente, produtiva e de Zero emissões; Uso racional de recursos; Boa Governança e Responsabilidade Social; Bem-estar da população; Progresso e

Desenvolvimento; Educação e Cidadania; e Resiliência e responsabilidade global (COMPROMÍS 22, 2012).

Realizou-se em Nova York, em setembro de 2015, a Cimeira das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável com vista a promover a prosperidade comum e bem-estar para todos, para os próximos 15 anos, através da adoção formal da Agenda 2030, que integra os 17 objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) sucessores, dos 8 objetivos de Desenvolvimento do Milénio, que deverão ser implementados por todos os países e que abrangem áreas tão diversas, mas interligadas, como: o acesso equitativo à educação e a serviços de saúde de qualidade; a criação de emprego digno; a sustentabilidade energética e ambiental; a conservação e gestão dos oceanos; a promoção de instituições eficazes e de sociedades estáveis e o combate à desigualdade a todos os níveis.

Para o Secretário-Geral da ONU, Ban Ki-moon, a nova agenda representa uma nova visão partilhada sobre a Humanidade, defendendo que "Esta é uma agenda universal, transformativa e integrada que marca um ponto de viragem histórico para a Humanidade. É uma Agenda dos Povos, um plano de ação para acabar com a pobreza em todas as suas formas, irreversivelmente, em todo o lado, sem deixar ninguém para trás" (UNRIC, 2015).

Os objetivos são de âmbito alargado, porque vão abordar os elementos interligados de desenvolvimento sustentável - crescimento económico, inclusão social e proteção ambiental - e serão aplicados em todo o planeta.

2.3. A Agenda 2030

A Agenda 2030 identifica as áreas de importância crítica para a Humanidade e para o Planeta, onde incidem os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), dos quais se saliente o objetivo 11- Cidades e Comunidade Sustentáveis, ou seja, transformar as cidades e os povoamentos humanos, inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis.

Até 2030, garantir o acesso de todos à habitação segura, adequada e a preço acessível, e aos serviços básicos, e melhorar as condições nos bairros de lata; fornecer acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis e sustentáveis para todos, melhorar a segurança rodoviária, nomeadamente através da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em vulneráveis situações, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e pessoas idosas; melhorar a urbanização e capacidade inclusiva e sustentável para o planeamento e gestão de assentamentos humanos participativos, integrados e sustentáveis, em todos os países.

Até 2030, reduzir o impacto ambiental negativo per capita nas cidades, inclusive prestando especial atenção à qualidade do ar, gestão de resíduos municipais e outros; promover o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, em especial para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência.

Apoiar relações económicas, sociais e ambientais positivas entre as zonas urbanas, suburbanas e rurais, reforçando a planificação nacional e regional de desenvolvimento.

Até 2020, aumentar substancialmente o número de cidades e assentamentos humanos que adotaram e implementaram políticas e planos para a inclusão, a eficiência dos recursos, mitigação e adaptação às alterações climáticas, resiliência às catástrofes, e desenvolver e implementar, de acordo com o Enquadramento para a Redução do Risco de Desastres de Sendai 2015-2030, a gestão holística do risco de desastres em todos os níveis (Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015-2030), e apoiar os países menos desenvolvidos, nomeadamente através da assistência financeira e técnica, na construção de edifícios sustentáveis e resilientes, utilizando materiais locais.

Estes objetivos estão a ser amplamente difundidos e trabalhados pela ICLEI-Local Governments for Sustainability, uma rede global de mais de 1.500 cidades, vilas e regiões

empenhadas na construção de um futuro sustentável e que apoia cidades e governos locais em trabalhar para a sustentabilidade.

O trabalho de ICLEI é agrupado em torno de 10 agendas, projetado para ajudar as cidades e os governos locais, para se tornar sustentável, resiliente e utilização eficiente dos recursos, biodiversidade e de baixo carbono; para construir uma infraestrutura inteligente; e desenvolver uma economia urbana inclusiva, verde, com o final de alcançar comunidades saudáveis e felizes. A ICLEI engloba uma série de redes: uma rede de governos locais que facilita a cooperação cidade-a-cidade; redes temáticas que reúnem cidades liderando o caminho em questões-chave da sustentabilidade, como a qualidade e quantidade da água, energia renovável e redução de risco de desastre urbano; e uma rede de indivíduos, os líderes de suas respectivas instituições (ICLEI, 2016).

2.4. Cidades sustentáveis – Boas práticas

As cidades sustentáveis são aquelas que adotam uma série de práticas eficientes voltadas para a melhoria da qualidade de vida da população, desenvolvimento econômico e preservação do meio ambiente, muito bem planejadas e administradas. Atualmente existem várias cidades no mundo que já adotam práticas sustentáveis, no entanto não podemos afirmar que haja uma cidade que seja 100% sustentável, mas sim, várias, que praticam ações sustentáveis em diversas áreas.

As cidades surgiram como a forma dominante de enraizamento humano e, são os principais agentes econômicos e ambientais. Segundo Gardner (2016:1) desde 1950, a população urbana, a nível global, aumentou de 0,7 bilhões em 1950 para 3,9 bilhões em 2014, esperando-se um aumento de mais 60 por cento até 2050, em que 6,3 bilhões de pessoas viverão em meios urbanos.

A partir de 2009, mais da metade da população mundial vive em cidades, verificando-se que mais de 90 por cento do crescimento urbano acontece nos países em desenvolvimento, embora nem todas as regiões em desenvolvimento são majoritariamente urbanas, prevê-se que em 2040, todas as regiões do mundo terão majoritariamente áreas urbanas. Nos últimos 65 anos, o número de "megacidades" (cidades com 10 milhões de habitantes ou mais), cresceu mais de 14 vezes, de 2 em 1950, para 29 em 2015, esperando-se que em 2030, haja 41 megacidades no mundo. No entanto, a maioria dos habitantes "urbanos", vive em cidades com menos de 500.000 pessoas, verificando-se que o número de cidades com mais de 500.000 pessoas tem crescido quase seis vezes desde 1950, de 304 para 1729.

Cidades sustentáveis – o sistema sustentável

Segundo Gardner (2016: Chap.1) descrever uma cidade sustentável não é tarefa fácil, dado que, as cidades diferem uma das outras, quer em geografia, clima, cultura, história, riqueza, e em outras dimensões, cada uma das quais exclui qualquer possibilidade de um *one-size-fits-all* para a sustentabilidade urbana. Gardner (2016: Chap.1) menciona que se encontra hoje em dia, em qualquer lugar do planeta, modelos maduros de sustentabilidade urbana, e, há pouco consenso sobre o que constitui uma cidade sustentável, a nível de definição.

Embora muitas das tecnologias e políticas necessárias são difundidas, a receita para criar uma cidade totalmente sustentável ainda não foi totalmente desenvolvida. Descrever uma cidade sustentável é, em certa medida, um exercício de imaginação, no entanto podemos olhar para as principais práticas adotadas por estas. Assim, salientamos as ações efetivas voltadas para a diminuição da emissão de gases do efeito estufa, visando o combate ao aquecimento global; as medidas de apoio à manutenção dos bens naturais comuns; o planeamento e qualidade nos serviços de transporte público, principalmente utilizando fontes de energia limpa; a promoção e ações de planeamento para o uso de meios de transporte não poluentes como, por exemplo, bicicletas; ações para melhorar a mobilidade urbana, diminuindo consideravelmente o tráfego

de veículos; promoção de justiça social; construção de sistemas eficientes voltados para a reciclagem de lixo; aplicação de programas educacionais voltados para o desenvolvimento sustentável; investimentos em educação de qualidade; planejamento urbano eficiente, com enfoque no longo prazo; privilegiar uma economia local dinâmica e sustentável; Adoção de práticas voltadas para o consumo consciente da população; ações que visem o uso racional da água e seu reaproveitamento; programas para a melhoria da saúde da população; criação de espaços verdes (parques, praças) voltados para o lazer da população e arborização das ruas e espaços públicos.

Reconhecemos que estas são um conjunto de ações essenciais, mas não suficientes, como conjunto de critérios para descrever uma cidade sustentável. Corroboramos na afirmação que *As cidades hoje estão em uma posição interessante para assumir a liderança no desafio preeminente da nossa era: o esforço para construir economias sustentáveis* (Gardner, 2016: Chap.1).

As cidades são locais de convergência humana, onde as pessoas vivem, trabalham e desenvolvem atividades de lazer. Para que isso aconteça, um dos fatores base é o transporte.

2.5. Transportes e mobilidade sustentável

O conceito de Transporte, como movimento de pessoas e bens, é a alma de uma cidade, quando os sistemas de transporte são inadequados, restringe a economia e a vitalidade dessa mesma cidade (Renner, 2016: Chap.11).

Nos dias de hoje o conceito de transporte foi alargado, passando a ser referenciado o conceito de mobilidade. O conceito de mobilidade é usualmente associado à função de circulação dotado por uma rede de ruas para uma determinada área (Mendes & Ribeiro, 2013:163) na cidade, vila ou aldeia. A aplicação dos princípios de sustentabilidade na gestão e planejamento da mobilidade urbana, devem ter em consideração a definição de estratégias e ações que podem influenciar o desempenho de todo o sistema de transporte de uma cidade. A mobilidade sustentável deve sempre incorporar aspectos intrínsecos de mobilidade social, e aspectos econômicos e ambientais. De acordo com Erl e Feber (citado por Ribeiro & Mendes, 2013:164), para atingir mobilidade sustentável é necessário melhorar a acessibilidade e a utilização do espaço público urbano, aumentar a utilização de modos ativos de transporte, como o ciclismo e caminhada, reduzir o congestionamento do tráfego, melhorar a segurança, reduzir a poluição do ar, e sonora, contribuindo para o desenvolvimento e manutenção de um economia urbana rica e saudável, assegurando oportunidades de equidade e de transporte sociais para todos setores da comunidade.

Segundo Renner (2016: Chap.11) a experiência em todo o mundo, mostra que as opções abrangentes a seguir pelas cidades que querem reduzir a pegada de seus sistemas de transporte, já estão identificadas e disponíveis. "Para se tornarem sustentáveis, as cidades precisam reduzir drasticamente a dependência de automóveis e de trabalhar para garantir um melhor *mix* de meios de transporte bem integrados."

A EcoMobility é uma campanha global lançada pelo ICLEI, que visa tornar as cidades mais "verdes" por meio de opções de transporte adequadas. Estes defendem que Ecomobilidade é viajar através de opções de transporte integrados, socialmente inclusivos e ambientalmente amigáveis, incluindo e integrando caminhadas, ciclismo, *wheeling* e *passenging*. Permite que os cidadãos e as organizações tenham acesso aos bens, serviços e informações de uma forma sustentável. A EcoMmobility contribui para a qualidade de vida dos cidadãos, aumenta opções de escolha de viagem, e promove a coesão social (ICLEI, 2016).

2.6. Turismo

O turismo como atividade transversal, é essencial para o desenvolvimento econômico, social, cultural e ambiental para qualquer país ou região. Na Conferência das Nações Unidas sobre o

Meio Ambiente e Desenvolvimento, conhecida como “Rio 92”, foi reconhecido que o setor do turismo como gerador de benefícios económicos pode contribuir significativamente para o desenvolvimento sustentável (Almeida & Abranja, 2009:23).

Em 1999 a OMT, define em Assembleia-Geral, o Código Mundial de Ética do Turismo, que teve como base dez princípios, dos quais salientamos a contribuição do turismo para a compreensão e respeito mútuo entre homens e sociedades; como vetor de desenvolvimento individual e coletivo; como fator de desenvolvimento sustentável e como atividade benéfica para os países e comunidades de acolhimento (UNWT, 2016).

Neste sentido, dada a importância do turismo para o desenvolvimento das comunidades de acolhimento, inseridas em áreas urbanas (cidades), é fulcral que estas disponibilizem produtos e serviços sustentáveis como oferta ao turismo. Dentro dos vários produtos e serviços disponibilizados, realçamos o transporte.

Segundo dados da Organização Mundial de Turismo, em 2015, as Chegadas de turistas internacionais cresceu 4,4%, atingindo um total de 1.184 milhões, marcando o sexto ano consecutivo de crescimento acima da média, com Chegadas internacionais aumentar em 4% ou mais a cada ano desde o ano pós-crise de 2010. Cerca de 50 milhões a mais de turistas, viajaram para destinos internacionais ao redor do mundo em 2015 do que em 2014. A Europa liderou o crescimento em termos absolutos e relativos (+5%), tendo as Chegadas atingiu 609 milhões, mais 29 milhões do que em 2014. Não há dúvida de que o mundo do futuro será um mundo urbano. O desafio que enfrentamos hoje é se podemos fazer desse mundo, um mundo eficiente e sustentável (Curry, 2012:1).

3. POLÍTICAS DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL EM LISBOA COM O FOCO NA OFERTA PARA SUPORTAR O TURISMO

Em Portugal, a elaboração da Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS) e o respetivo Plano de Implementação (PIENDS), são o resultado das preocupações ao nível da sustentabilidade e são instrumentos articulados com as políticas de governo e com as políticas comunitárias. As autarquias têm vindo a adotar políticas públicas locais para a sustentabilidade, que se refletem não só na pedagogia ambiental realizada crescentemente junto dos cidadãos, das empresas e outras organizações, mas também, olhando criticamente para a sua gestão interna e para os impactes ambientais que a mesma apresenta.

A CML enquanto entidade pública prestadora de serviços e dinamizadora de políticas locais, está ciente das suas responsabilidades em matéria de desenvolvimento sustentável, esta contribui para uma ampla consciencialização da sociedade para a escassez e necessidade de preservação dos recursos naturais (in Plano de Compras Ecológicas da CML - Metas e critérios ambientais para 2010 nos bens e serviços com gestão centralizada. Medida 8 do Programa de Simplificação Administrativa de Lisboa (SIMPLIS) de 2009) (CML, DMSC-Direção Municipal de Serviços Centrais, 2009).

Uma das estratégias de valorização económica e de captação de investimento da Câmara Municipal é a promoção de Lisboa no contexto internacional, tendo a preocupação de posicionar Lisboa como uma das cidades mais competitivas, inovadoras e criativas da Europa, inserindo-a nos principais projetos e redes internacionais de cidades (DMEI-CML, 2016). Através da cooperação económica em organizações e redes internacionais, Lisboa passa a ser uma cidade global, incentivando o crescimento da sua economia, alargando as oportunidades de investimento e difundindo a identidade da cidade internacionalmente e as suas vantagens competitivas.

O Plano de Mobilidade e Transporte é um instrumento que estabelece a estratégia global de intervenção em matéria de organização das acessibilidades e gestão da mobilidade, definindo um conjunto de ações e medidas que contribuem para a implementação e promoção de um

modelo de mobilidade mais sustentável. O PMT é o nome adotado em Portugal para os Planos de Mobilidade denominados a nível europeu com *Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP* (Seabra, 2014). Assim foi definido o Plano Estratégico dos Transportes 2011-2015 (PET) que englobou a preparação da sucessão da aplicação do Regulamento de Transportes em Automóveis (RTA) para o regime instituído pelo Regulamento (CE) n.º 1370/2007; proceder “a descentralização de competências na atribuição de serviços de transporte público regular de passageiros, por modo rodoviário, em todo o território municipal, para os respetivos municípios”, instituir (de acordo com a “LBTT”) uma gestão supramunicipal do sistema de transportes, através de associações de Autarquias, o que “alavanca as potencialidades da planeada transferência de competências para o poder local” e assegurar que a organização supramunicipal do sistema de transportes se baseie em estruturas já existentes de âmbito supramunicipal, “sem a necessidade de criar entidades nem encargos públicos adicionais”. Segundo Seabra (2014) outro instrumento político é o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI 3+). Os principais desafios até 2019/2020 para os municípios e regiões, nomeadamente para Lisboa, a nível regional é, efetuar Planeamento e Gestão da Mobilidade, desenvolver competências de Planeamento e Gestão de Transportes, elaborar o Plano Operacional de Transportes Regional (POT) e assegurar, gradual e progressivamente a contratualização do Serviço Público de Transportes. A nível local / município, elaborar o PMT municipal, desenvolver competências de Planeamento e Gestão da Mobilidade. Todas estas políticas têm como fim último proporcionar aos cidadãos e turistas que visitem Lisboa, deslocações seguras, confortáveis, com tempos aceitáveis, custos acessíveis e mobilidade com eficiência energética e reduzidos impactos ambientais, permitir uma combinação de serviços clássicos de transportes com percurso, horário e paragens definidos com serviços de transporte inovadores e flexíveis assegurando uma completa e coerente oferta de mobilidade (Seabra, 2014).

4. O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, O TURISMO E A SUSTENTABILIDADE

Face à crise que se está a atravessar em termos de segurança e derivado a questões de instabilidade política e de guerra em alguns pontos turísticos nas zonas periféricas do mediterrâneo Portugal passou a ser um país mais visitado em termos turísticos. Lisboa é uma das capitais europeias que mais cresceu em termos de número de visitantes nos últimos cinco anos. Ao longo dos últimos anos tem-se assistido, *a um crescimento substancial da procura turística, e um elevado crescimento dos visitantes, fruto das características próprias da cidade e ao trabalho conjunto que os vários atores desempenham nestes domínios, e que se revela também nos múltiplos prémios atribuídos à cidade de Lisboa e aos seus operadores* (CML, 2015).

A oferta de bens e serviços acompanhou esta dinâmica, diversificando-se e disponibilizando a todos quantos visitam Lisboa, novas formas de desfrutar a cidade. *Um dos fenómenos mais recentes e mais visíveis na cidade corresponde à proliferação de empresas prestadoras de serviços relacionados com a realização de circuitos turísticos, que, mediante remuneração, transportam visitantes em veículos especificamente adaptados, nas vias estradais municipais.* (CML, 2015).

Os veículos afetos à atividade de Animação Turística passaram a ter novas regras de circulação, conforme Despacho n.º 123/P/2015 (CML, 2015). Este despacho visa assegurar a tomada de um conjunto de medidas que garantam melhor convivência entre a atividade destas empresas e a vivência urbana dos demais cidadãos, designadamente em matéria de sinalização e administração do domínio público municipal, e contribuam também para a melhoria das condições desta atividade, enquanto está a ser preparado o regulamento que a enquadrará (CML- Mobilidade, 2016).

Pese embora a qualificação da oferta turística signifique valor acrescentado para a cidade e contribua para o seu crescimento - designadamente permitindo a criação de novos postos de trabalho - é, contudo, inquestionável que esta atividade dispõe igualmente de efeitos negativos que necessitam de ser atenuados.

Segundo o município de Lisboa (CML, 2015), ao longo dos últimos meses, tem sido alvo de diversas queixas e reclamações como consequência da sobrecarga provocada pela exploração de circuitos turísticos, em especial através de quadriciclos, triciclos, ou até automóveis ligeiros de passageiros, e do modo como estes são operados. Em especial, estas queixas incidem sobre a obstrução à normal circulação, sobre as condições de estacionamento e sobre o ruído provocado pelos veículos e motores de explosão. A proliferação deste tipo de veículos não é alheia à liberalização das regras respeitantes ao desenvolvimento da atividade turística:

Tabela 1 – Leis enquadradoras da atividade turística

Decreto-Lei n.º 108/2009, de 15 de maio (Regime Jurídico da Animação Turística)	Para efeitos de desenvolvimento da atividade turística, obriga apenas que estas empresas procedam a meras comunicações ao Turismo de Portugal, I.P., sem cuidar acautelar uma participação dos municípios na instalação (com as alterações que lhe foram introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 95/2013, de 19 de julho)
Decreto-Lei n.º 186/2015 de 3 Set 2015	Define como “Empresa de animação turística” todas as empresas que desenvolvam atividade de animação turística, que são atividades lúdicas de natureza recreativa, desportiva ou cultural, (...) e que tenham interesse turístico para a região em que se desenvolvam (...). Impliquem uma interação física dos destinatários com o meio envolvente (...); atividades de turismo cultural, atividades pedestres ou transportadas, que promovam o contato com o património cultural e natural através de uma mediação entre o destinatário do serviço e o bem cultural usufruído, para partilha de conhecimento.

Fonte: Elaboração própria.

É de referir que as deslocações casa-trabalho na Área Metropolitana de Lisboa (AML) são maioritariamente realizadas de automóvel são cerca de 50 por cento. Para contrariar esta, está a ser delineada uma estratégia para a cidade de Lisboa que pretende promover a utilização racional do automóvel, ou seja, trocar um ciclo vicioso negativo (mais tráfego leva a pior espaço público, pior ambiente urbano), por práticas assentes num ciclo vicioso positivo (menos tráfego leva a menos tráfego e melhor espaço público). Para que a alteração de ciclos aconteça, é necessário, pelo menos, atender:

Tabela 2 – Ações que visam a redução da utilização de veículos próprios na cidade de Lisboa

Otimização de meios	Faz-se através de controlo de Entrada de Automóveis; Interfaces; Parques Dissuasores e Política de Estacionamento; Sinalização Informativa Dinâmica de Orientação e Alteração da Semaforização; Reforço dos Transportes Públicos e da Bilhética; Promoção da mobilidade elétrica e Campanhas de informação e sensibilização
Rede viária	Reduzir o tráfego no centro da cidade, através da redução do espaço dedicado ao automóvel e aumentar o espaço dos modos suaves; proteger os bairros e introduzir medidas de acalmia.

Fonte: Elaboração própria.

Essencialmente apostar fortemente na Bicicleta. Para o cidadão, a bicicleta representa: Liberdade (é um transporte individual); Economia; Saúde e bem-estar; Tempo e Sustentabilidade. Em termos de sustentabilidade a bicicleta: é sustentável; consome pouco espaço; promove a melhoria do ambiente urbano; colabora para a igualdade e inclusão social; contribui para a melhoria da saúde pública; promove o comércio de rua e a economia local; colabora na segurança pública e rodoviária e contribui para a capacidade de atração turística da cidade.

Lisboa é, sem dúvida, uma cidade ciclável, pois, cerca de 75% das ruas são planas ou apresentam declives inferiores a 5%. (se o percurso da Origem ao Destino for plano, consegue-se chegar sem esforço a quase todo o lado, segundo Castelo Branco (2015).

Ao considerar a bicicleta um meio transporte dentro da cidade obriga a promover medidas de acalmia para integração do velocípede com o restante tráfego; captar espaço canal para a bicicleta a partir da redução do espaço automóvel; difundir a solução em pista/faixa unidirecional em meio urbano; segregar a circulação de bicicletas e peões e evitar a descontinuidade dos trajetos clicáveis nos cruzamentos.

Para que a atividade de transporte de passageiros na cidade crie valor para o cidadão e para a cidade, é necessário que a sua exploração esteja enquadrada em regras claras, modernas, capazes de induzir um melhor serviço ao público e que todos os operadores operem dentro da legalidade, e estes têm sido as indicações, a vários níveis, da Câmara Municipal de Lisboa (CML).

O surgimento mais recente de novas plataformas tecnológicas de transporte de passageiros e novos modelos de negócio no transporte de passageiros a operar em Lisboa, como a Uber e Cabify, veio evidenciar duas realidades:

- em primeiro lugar, a necessidade de proceder a alterações na legislação de exercício da atividade de transporte passageiros, tendo em vista melhorar as condições do serviço de transporte público ao dispor dos cidadãos.
- Em segundo lugar, o exercício da atividade deve estar sujeito a um quadro legal claro, em que todos os operadores operem em igualdade de circunstâncias e no cumprimento integral da legislação e regulamentação, o que atualmente não acontece.

As medidas a adotar neste âmbito devem reforçar as políticas de transporte segundo o indicado pela Comissão Europeia no livro Branco - «Roteiro do espaço único europeu dos transportes», lançado em março de 2011, que orienta a política de transportes no período 2010-2050, transcreve-se os seus principais objetivos:

- Redução de 60% das emissões de CO2 até 2050;
- Redução em de 50% na utilização de automóveis alimentados a combustíveis convencionais;
- Desenvolvimento de logística virtualmente isenta de CO2 nos grandes centros urbanos até 2030;
- Redução de 40% no consumo de combustíveis fósseis até 2050;
- Redução 40% nas emissões de CO2 dos combustíveis dos transportes marítimos até 2050.

5. DESAFIOS AMBIENTAIS DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE EM LISBOA

Com base no PDML (Plano Diretor Municipal de Lisboa) que foi sujeito a um processo de avaliação ambiental, foi valorizada a Estrutura Ecológica Municipal (EEM), que veio definir

um incremento das áreas verdes na cidade de Lisboa, conjugado com o uso de transportes coletivos e de meios não motorizados, favorecendo o usufruto destes espaços verdes e a melhoria da qualidade do ar e os níveis de conforto bioclimático na cidade. Esta levou a reestruturação da rede viária e a articulação com grandes projetos de acessibilidade contribuindo para o aumento da funcionalidade da rede de transportes. Uma política de mobilidade focada para a dissuasão do uso do transporte individual baseada na consolidação de eixos de acessibilidade pedonal e ciclável na cidade. A concretização da estratégia municipal para a eficiência energética passa pela adoção de práticas de planeamento da cidade, incentivo ao transporte coletivo e dissuasão do transporte individual, incremento da mobilidade suave, diminuição da intensidade energética e promoção de eficiência energética.

Foram definidas zonas de emissões reduzidas (ZER) como forma de controlo da qualidade do ar e de prevenção da poluição, as ZER são áreas onde só podem circular veículos com características específicas, no que respeita à emissão de poluentes, de acordo com a norma europeia de emissões (Norma EURO). A implementação destas zonas ZER na cidade de Lisboa foi efetuada em três fases, passando a ter as seguintes regras: *Zona 1* (Eixo Av. Liberdade/Baixa) – apenas circulam veículos posteriores ao não de 2000, ou seja, que respeitem as normas de emissão EURO 3 (em geral, veículos ligeiros fabricados depois de janeiro de 2000 e pesados depois de outubro de 2000); *Zona 2* (limitada a sul da Avenida de Ceuta| Eixo Norte-Sul| Avenida das Forças Armadas| Avenida EUA| Avenida Marechal António Spínola| Avenida Infante Dom Henrique) – apenas circulam veículos posteriores ao ano de 1996, ou seja, que respeitem as normas de emissão EURO 2 (em geral, veículos ligeiros fabricados depois de janeiro de 1996 e pesados depois de outubro de 1996), sendo consideradas algumas exceções às limitações impostas, de acordo com critérios específicos a aplicar em cada zona, tais como: veículos de residentes, de emergência, da polícia e militares, transporte público, táxis, veículos históricos, de pessoas com mobilidade reduzida, veículos blindados e a gás e motas.

Também foi desenvolvida uma estratégia para o ruído na cidade de Lisboa, e que está contemplado no PDM, através de um Plano de Ação de Ruído de Lisboa, aprovado em Assembleia Municipal, pela Proposta n.º 261/CM/2015, de 21 de julho de 2015. Dos vários objetivos gerais deste plano, salientamos a preocupação com promoção da qualidade de vida dos habitantes da cidade de Lisboa e de quem a visita, diminuindo o incómodo e os problemas de saúde associados ao ruído, através da definição e implementação de planos de ação para a redução de ruído, articulação e definição desta política com as entidades gestoras do tráfego rodoviário, ferroviário e aéreo. Com esta delimitação, ficaram impedidos de circular em Lisboa, cerca de 1,3 milhões de veículos (negócios, 2015).

Portugal é um dos países em que o setor do turismo tem maior valor para a economia, por exemplo, segundo dados do Conselho Mundial de Viagens e Turismo para 2013, análise do impacto económico do sector em 184 países, indica um contributo de 5,8% no Produto Interno Bruto (PIB) em Portugal, na Europa é de 3,1% e no mundo 2,9%. Para a cidade de Lisboa o turismo coloca desafios de sustentabilidade que não passam apenas pelas questões das áreas verdes, poluição, ruído, mobilidade, mas também pelas questões de higiene e salubridade urbana, segurança, estacionamento, aumento dos preços de arrendamento que tendem a incentivar práticas conducentes ao afastamento dos moradores das suas casas e a uma eventual diminuição dos direitos destes em detrimento dos interesses dos grandes negócios, pressão sobre o centro histórico da cidade, etc. Perante este cenário, a aposta terá necessariamente de ter continuidade, a bem do futuro da mobilidade em Portugal, nomeadamente nas cidades, e particular em Lisboa. Segundo o Prof. José Manuel Viegas, Secretário-geral do ITF (International Transport Forum) da OCDE, *o crescimento das cidades e uma maior complexidade da procura fruto da evolução da própria sociedade e das suas*

formas de vivência, transformaram o sistema de mobilidade num serviço público indispensável. No entanto, a evolução da economia e a crise financeira que o país atravessa veio pôr em causa a sustentação pelo Estado. É importante que o alinhamento de vários fatores, quer do lado público, quer do lado privado, se torne efetivo, dado que é urgente uma mudança nas formas de financiamento da mobilidade urbana, e nos diferentes papéis que podem ser assumidos pelos agentes da mobilidade, tanto do lado da oferta como da procura, mais acrescenta que a necessidade de mudança é premente e consensual e, o desafio está em conceber as suas várias opções e viabilizar as suas implementações (Viegas, 2016).

6. CONCLUSÕES

Vários são os desafios que se colocam às grandes cidades no que respeita às políticas de mobilidade urbana e às práticas de promoção do turismo. Encontram-se inúmeras referências em artigos científicos da dificuldades das grandes cidades acomodarem as alterações rápidas que ocorrem com o turismo de massas. Se por um lado o turismo é uma oportunidade e fonte de receita para a cidade de Lisboa, por outro Lisboa carece de um planeamento que incorpore conjuntamente os desafios da mobilidade urbana e a pressão do turismo de massas. Verifica-se a multiplicidade de desafios, como sejam por exemplo, a CML efetua a requalificação de espaços afetos ao tráfego e aplica novas regras de circulação e ocupação, como forma de adequar a utilização dos espaços, enquanto se verifica que os agentes económicos solicitam mais licenciamento para operadores e ocupação de espaços. A cidade de Barcelona, perante o impacto do turismo em massivo contemporâneo suspender temporariamente a concessão de licenças para a construção de hotéis. Em Lisboa também se verifica medidas de resposta a este fenómeno, como por exemplo, a restrição do estacionamento dentro da cidade. Como referido, a multiplicidade de desafios estendem-se à articulação com novos conceitos de negócio, como por exemplo o de transporte de passageiros. Do exposto, considera-se que a resposta a estes desafios podem eventualmente serem encontrados através de novas formas de parceria entre entidades públicas e privadas, desafios que não podem ser adiadas atendendo que ao constante aumento da população da cidade de Lisboa, aumento dos pontos de interesse no espaço urbano (de residentes e turistas), crescimento da oferta de serviços que inevitavelmente exigem práticas de mobilidade e de desenvolvimento sustentáveis.

REFERÊNCIAS

- Almeida, I. D. & Abranja, N.A. (2009). Turismo e Sustentabilidade. Cogitur: Journal of Tourism Studies, 2, 15-31.
- Bonacchi, M. & Rinaldi, L. (2007). Dartboards and Clovers as New Tools in Sustainability Planning and Control. Business Strategy and the Environment, Vol. 16 No. 7, 461-473.
- Brown, L.R. (2000). Desafios do Novo Século. Estado do Mundo 2000. Relatório do Worldwatch Institute sobre o Avanço em Direção a uma Sociedade Sustentável. Salvador-Bahia-Brasil: UMA Editora. Cap.I (3- 21).
- Castel´ Branco (2015). Mobilidade: Estado Actual. CML - Direção Municipal de Mobilidade e Transportes. Acedido em junho 17, 2016 em http://www.cyclecities.eu/data-en/file/Lisbonevents/01a_20142004200920apres20cc20-20ritacastelobranco4.pdf.
- CML (2009). DMSC-CML, 2016. Sítio da Camara Municipal de Lisboa. Acedido em junho 16, 2016, em <http://www.cm-lisboa.pt/>.
- CML (2012). Avaliação Ambiental Estratégica. Declaração Ambiental do Plano Diretor Municipal de Lisboa. Agosto 2012. Acedido em junho 16, 2016, em <http://www.cm-lisboa.pt/>.

- CML (2014). Plano de Ação de Ruído de Lisboa. Sumário Executivo. Julho de 2014. Acedido em junho 16, 2016, em <http://www.cm-lisboa.pt/>.
- CML (2015). Despacho nº 123/P/2015, Boletim Municipal da Camara Municipal de Lisboa. Acedido em junho 16, 2016, em <http://www.cm-lisboa.pt/>
- CML (2016). DMEI-CML, 2016. Sítio da Camara Municipal de Lisboa. Acedido em junho 16, 2016, em <http://www.cm-lisboa.pt/>.
- CML (2016). ZONAS DE EMISSÕES REDUZIDAS. Sítio da Camara Municipal de Lisboa. Acedido em junho 16, 2016, em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/mobilidade/zonas-emissoes-reduzidas>.
- CML-Mobilidade (2016) Mobilidade. Acedido em junho 16, 2016 em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/mobilidade>.
- Compromis 22 (2012). Compromis Ciutadà per la Sostenibilitat 2012-2022. Ajuntament de Barcelona. Barcelona, decembre 2012. Acedido em junho 16, 2016, em http://www.sostenibilitatbcn.cat/attachments/article/24/Compromis_22.pdf
- Curry, A. (2012). Sustainable Earth: Cities. National Geographic. Acedido em junho 16, 2016, em <http://environment.nationalgeographic.com/environment/sustainable-earth/cities/>
- Dernbach, J. C. (1998). Sustainable development as a framework for national governance. Case Western Reserve Law Review, 1-103.
- Eurail (2016). Acedido em junho 17, 2016 em <http://pt.eurail.com/europe-by-train/portugal>.
- EUROCITIES (2016). Transport and energy efficiency. Acedido em junho 19, 2016 em http://www.eurocities.eu/eurocities/working_groups/Transport-and-energy-efficiency&tpl=home
- Gardner, G. (2016). Imagining a Sustainable City. State of the World:Can a City Be Sustainable? Washington, DC20036: THE WORLD WATCH INSTITUTE. Acedido em junho 16, 2016, em <https://canacitybesustainable.org>.
- GRI-Global Reporting Initiative (2016). About Sustainability Reporting. Acedido em junho 16, 2016, em <https://www.globalreporting.org/information/sustainability-reporting/Pages/default.aspx>
- IC (2015). 17 s Desenvolvimento Sustentável. Instituto Camões. Acedido em junho 17, 2016, em (<http://www.instituto-camoes.pt/cooperacao/17-s-desenvolvimento-sustentavel>).
- ICLEI (2016). ICLEI Local Governments for Sustainability. Acedido em junho 17, 2016, em <http://www.iclei.org>.
- ISO (2011). NP ISO 26000:2011; Linhas de Orientação da Responsabilidade Social. (ISO 26000:2011). Instituto Português da Qualidade. Caparica.
- ITF (2016)
- Ribeiro, P & Mendes,J.F.G. (2013). Sustainable Mobility in Urban Areas of Midsized Municipalities. Recent Advances in Engineering Mechanics, Structures and Urban Planning. WSEAS. Cambridge, UK .
- negocios (2015). Mapa: O seu carro pode entrar no centro de Lisboa? Jornal de negócios. Acedido em junho 16, 2016, em http://www.jornaldenegocios.pt/empresas/automovel/detalhe/mapa_o_seu_carro_pode_entrar_no_centro_de_lisboa.html.
- Oliveira, L.D.(2012). Os “Limites do Crescimento” 40 anos Depois: Das “Profecias do Apocalipse Ambiental” ao “Futuro Comum Ecologicamente Sustentável”. Revista Continentes (UFRRJ), ano 1, n.1.

- ONU. Agenda 21 (1992). Acedido em junho 17, 2016, em <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf>
- PT- Parlamento Europeu (2002). Textos Aprovados. P5_TA-PROV(2002)0448 Conclusões da Cimeira Mundial sobre Desenvolvimento Sustentável (CMDS) em Joanesburgo, Acedido em junho 18, 2016, em [http://www.europarl.europa.eu/RegData/seance_pleniere/textes_adoptes/provisoire/2002/09-26/P5_TA-PROV\(2002\)09-26_PT.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/seance_pleniere/textes_adoptes/provisoire/2002/09-26/P5_TA-PROV(2002)09-26_PT.pdf).
- Renner, M. (2016). Supporting Sustainable Transportation. State of the World: Can a City Be Sustainable? Washington, DC20036: THE WORLDWATCH INSTITUTE Acedido em junho 16, 2016, em <https://canacitybesustainable.org>.
- SACHS, Ignacy (1993). Estratégias de transição para o século XXI: desenvolvimento e meioambiente. São Paulo: Nobel.
- SACHS, Ignacy (2002). Caminhos para o desenvolvimento sustentável. Rio de Janeiro: Garamond.
- Seabra, I.C. (2014). Política de Mobilidade: Panorâmica Europeia e Nacional. In:2º Workshop Nacional do Projeto Endurance, IMTT. Vila Real, 19 de novembro de 2014.
- Stoddart, H. (2011). A Pocket guide to sustainable development governance. Stakeholder Forum.
- Turismo de Portugal (2016). Estratégia Turismo 2027 Portugal. Documento para Discussão Pública. Turismo de Portugal, IP. Maio 2016.
- UITP (2015). UITP ADVANCING PUBLIC TRANSPORT. PTI MAGAZINE. Acedido em junho 19, 2016 em <http://www.uitp.org/>.
- UNRIC (2015). Agenda 2030. S DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL.UNRIC Centro Regional de Informação das Nações Unidas. Acedido em junho 18, 2016, em <http://www.unric.org/pt/actualidade/31969-s-do-desenvolvimento-sustentavel-sao-uma-nova-visao-partilhada-sobre-a-humanidade>.
- UN-United Nations (1987). Report of the World Commission and Development: Our Common Future. Comissão Mundial para o Meio Ambiente.
- UN-United Nations (2012). Report f the United Nations Conference on Sustainable Development. Rio de Janeiro, Brazil 20-22 June 2012. Acedido em junho 16, 2016 em <http://www.uncsd2012.org/content/documents/814UNCSD20REPORT20final20revs.pdf>.
- UN-United Nations (2012). SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS. 17 GOALS TO TRANSFORM OUR WORLD. Goal 11: Make cities inclusive, safe, resiliente and sustainable. Acedido em junho 16, 2016 em <http://www.un.org/sustainabledevelopment/cities> .
- UNWTO, (2016). Global Code of Ethics for Turism. Acedido em junho 18, 2016, em <http://www2.unwto.org>.
- Viegas, J.M. (2016). Conferência “Financiamento dos sistemas de mobilidade urbana”. ITS, Lisboa-20 junho 2016. Acedido em junho 22, 2016, em <http://conferenciasits.pt/?p=756> .
- WCDE (1987). World Commission on Environment and Developmen: From One Earth to One World. Oxford: Oxford University Press. Acedido em junho 19, 2016, em <http://www.li.suu.edu/library/circulation/Gurung/soc4500sgFromOneEarthSp12.pdf> <http://www.sostenibilitatbcn.cat/index.php?limitstart=0>,