

MOBILIDADES GEOGRÁFICAS

28

2026

INFORGEO



MOBILIDADES GEOGRÁFICAS

INFORGEO

Ficha técnica

Direção

André Carmo

Assistente de Redação

Pedro Rego

Propriedade do Título

Associação Portuguesa de Geógrafos

Correspondência

Avenida Professor Aníbal Bettencourt, 9 – 1600- 189 Lisboa www.apgeo.pt

Edição

Associação Portuguesa de Geógrafos

ISBN

978-989-35579-5-2

Revista de distribuição gratuita Edição online

A opinião expressa nos artigos é da exclusiva responsabilidade dos autores

Índice

Nota introdutória

Mobilidades Geográficas: do global ao local
André Carmo

6

Escala supra-nacional

***Homo Viator*: ética da viagem e direitos humanos**
Rui Maia Rego e Susana Mourato Alves-Jesus

11

Fluxos Transnacionais de Capital: entre a desterritorialização e a reterritorialização
Luís Mendes

15

Panorama Global das Migrações e do Deslocamento Forçado
Mourad Bezzeghoud

21

Transnacionalismos e translocalidades da migração haitiana em Valparaíso, Chile
Patricio Alfonso Pérez Gallardo

29

Circulação e Integração Territorial: as potencialidades da Rota Bioceânica de Capricórnio entre o Mato Grosso do Sul/Brasil e o norte do Chile
Rafael Oliveira Fonseca e Ana Paula Camilo Pereira

33

Migração Venezuelana em Roraima: Novas Dinâmicas Sociais e Econômicas em Território Fronteiriço
Katielle Susane do Nascimento Silva

44

Escalas Nacional, Regional e Metropolitana

Entre fronteiras e idades: migração de reformados e envelhecimento demográfico em Portugal
Beatriz Romão e Dulce Pimentel

48

A experiência de parir em Portugal no contexto das mobilidades: mulheres imigrantes, práticas obstétricas e o Sistema Nacional De Saúde – SNS
Ana Paula Machado e Rosalina Pisco Costa

56

A Imagem Territorial como princípio estruturante do projeto migratório: um ensaio a partir da Geografia da Mobilidade
Fátima Velez de Castro

60

Imaginários da mobilidade, ou o silêncio imposto às áreas de baixa densidade
Jorge Gonçalves

65

Ligações ferroviárias e políticas públicas em Portugal: um desfasamento persistente entre o discurso e a implementação
Philippe Bairras

71

Mapear percursos, compreender migrações: a(s) mobilidade(s) como estratégia didática em Geografia A
Paulo Lemos

78

Imaginando a mobilidade de amanhã: cenarização participada na área metropolitana de Lisboa

Daniel Silva e Roberto Falanga

83

Reflexão: Migrações e Fronteiras em Portugal - o caso do distrito de Vila Real

Maria Elisabete Valongueiro Teixeira

89

Mobilidade urbana sustentável na AML: diversidade de políticas ou desigualdades territoriais

Luís Santos Grave

91

Escalas municipal ou local

Transporte de Matérias Perigosas na Linha (Ferroviária) de Cintura de Lisboa. Uma análise espacial da envolvente

Rui Pedro Julião e Teresa Santos

99

A utopia da cidade dos 15 minutos: uma análise distópica da mobilidade e acessibilidade na cidade de Lisboa

Iuria Betco, Cláudia M. Viana e Jorge Rocha

107

Mobilidade e Desigualdade territorial: do trajeto casa-escola ao acesso a oportunidades

Eduardo Francisco Raimundo Lopes

114

Autocaravanismo enquanto mobilidade de lazer: diagnóstico, potencial e ordenamento territorial no município de Lagos

Paulo Manuel Reis

118

Mobilidades digitais e plataformas territoriais inteligentes: o ecossistema FNC.CITYLAB no contexto da governação urbana do Funchal

Diogo Pestana, Luís Chaves, Marisa Freitas, Milton Santos, Nancy Policarpo e Nuno Martins

127

NOTA INTRODUTÓRIA

Mobilidades Geográficas: do global ao local

André Carmo

CICS.NOVA.UÉvora | CEG-UAberta



6

A mobilidade geográfica é um dos grandes temas da geografia contemporânea. Com efeito, qualquer que seja o fenómeno ou processo investigado, é difícil imaginá-lo sem que uma qualquer noção de mobilidade esteja presente ou faça sentir a sua influência. Pessoas, bens e mercadorias, ideias e representações de várias ordens circulam pelo planeta num ritmo cada vez mais acelerado que só pontualmente parece ser interrompido.

Por exemplo, através da sua suspensão ou redução abrupta, ainda que temporária, a pandemia ocorrida entre 2020 e 2021 alertou-nos para a sua relevância. Também a recomposição da “tectónica de placas” geopolítica que se tem vindo a desenrolar nos últimos anos – a possibilidade de sermos testemunhas da ascensão de um mundo multipolar que se segue a décadas de supremacia daquilo a que, com alguma flexibilidade, podemos designar “mundo ocidental desenvolvido” é bem real – parece poder introduzir perturbações neste campo (ex: *choke points* e estrangulamentos no comércio marítimo global; limitações à circulação no espaço aéreo de alguns Estados).

Por outro lado, a consciência crescente de que, como alertou o Papa Francisco (2015), habitamos uma mesma casa comum e que, por isso, devemos cuidar dela e pugnar pela sua preservação e sustentabilidade, acarreta também implicações relevantes ao nível das mobilidades. Quanto mais não seja porque nos impele a repensar o modo como nos movimentamos pelo espaço, o tipo de transportes utilizados, a organização das áreas urbanas e o modo como se faz planeamento e ordenamento do território. Para além de,

naturalmente, exigir uma grande sensibilidade e empatia para com aquele “Outro” que resulta do encontro com o que é diferente.

E se é verdade que foi o geógrafo David Harvey (1991) a colocar a “compressão espaço-temporal” no mapa, revisitando a clássica noção marxista de que “o tempo aniquila o espaço”, sugerindo a existência de uma nova condição existencial que, ao encurtar distâncias e acelerar fluxos, promove a intensificação das mobilidades geográficas, parece também indiscutível a inscrição quasi-ontológica das mobilidades no *homo geographicus* (Sack, 1997) que somos. Se algo mudou foi a constatação de que, fruto de inúmeras transformações sociais, económicas, políticas e culturais, a velocidade a que tudo acontece é hoje maior do que no passado (Rosa, 2019).

A miríade de alternativas que procuram pôr em causa a “tirania da aceleração”, como o “movimento slow”, parecem não ser suficientemente mobilizadoras para inverter o peso estrutural desta tendência. Não há voluntarismo que seja capaz de modelar o peso da história.

Neste número temático, reúnem-se 20 textos curtos subordinados à temática das mobilidades geográficas, dando conta da enorme diversidade de possibilidades analíticas e interpretativas que este campo permite. Os 33 autores incluídos neste volume são maioritariamente geógrafos, embora alguns dos textos sejam escritos por autores provenientes de áreas científico-disciplinares que procuram dialogar com a geografia. A maior parte deles são académicos vinculados a instituições de ensino superior e/ou unidades de investigação portuguesas, embora existam também autores internacionais vindos do mundo ibero-americano.

Destacamos ainda o modo como neste número se articulam de modo virtuoso abordagens mais alinhadas com aquilo que podemos designar ciência fundamental com outras de pendor mais aplicado. A geografia sempre navegou com alguma facilidade entre estes dois “modos de fazer” e este número temático da Inforgeo demonstra-o bem. De facto, as fontes mobilizadas pelos vários autores já sugerem esta interessante duplicidade, na medida em que, para além das referências incontornáveis no campo das mobilidades como, por exemplo, Mimi Sheller, John Urry ou Tim Cresswell, pioneiros no chamado “mobility turn”, mencionados por vários deles, são muito comuns as menções a relatórios, estudos ou planos publicados por entidades e organizações de referência de âmbito nacional ou internacional.

Uma nota ainda para salientar a coexistência de autores mais experientes e maduros e gente mais jovem que está agora a iniciar o seu percurso no campo da investigação

geográfica, colocando em evidência a importância da Inforgeo, na sua configuração atual, enquanto um dos mecanismos que a Associação Portuguesa de Geógrafos coloca à disposição da comunidade que pretende representar e a que procura dar voz (Congressos da Geografia Portuguesa e Colóquios Ibéricos de Geografia serão os outros mais importantes), para que esta possa aceder, entrar e circular – também aqui despontam as mobilidades geográficas – pelo fascinante mundo da geografia.

A sequência com que são apresentados os textos procura partir das escalas global e/ou supra-nacional para, paulatinamente, se aproximar da escala local. Pelo meio incluem-se textos que incidem sobre as escalas nacional e regional e/ou metropolitana, dando conta do carácter eminentemente multi-escalar das mobilidades geográficas. A sua arrumação em grandes conjuntos permite compreender melhor o arranjo levado a cabo embora, como habitualmente sucede em quaisquer exercícios deste tipo, os limites têm contornos mais difusos, existindo alguma arbitrariedade nas escolhas efetuadas.

Assim, os primeiros seis textos, todos eles incidindo sobre processos ou fenómenos ocorridos à escala supra-nacional, abordam temas tão variados quanto a relação entre viagem e direitos humanos (Susana Alves e Rui Rego), os fluxos transnacionais de capital (Luís Mendes), as migrações globais e os deslocamentos forçados (Mourad Bezzeghoud), o transnacionalismo e as transnacionalidades haitianas a partir do Chile (Patrício Gallardo), o potencial da Rota Bioceânica entre Brasil e Chile (Rafael Fonseca e Ana Pereira) e a migração venezuelana em Roraima, Brasil (Katielle Silva). Resulta claro que, a esta escala, a questão das migrações assume um carácter central para os autores, embora secundado pela reflexão em torno das infraestruturas que possibilitam determinados tipos de mobilidades geográficas, independentemente da sua natureza material ou imaterial.

O segundo conjunto, que inclui nove textos, problematiza e discute as mobilidades geográficas, essencialmente a partir do contexto português, e dentro dele com foco no território de Portugal continental. Fá-lo tendo em conta os contextos nacional, regional, distrital e metropolitano. Também aqui a diversidade é a pedra de toque, sendo analisados problemas geográficos relacionados com as migrações de reformados e o envelhecimento demográfico (Beatriz Romão e Dulce Pimentel), a experiência obstétrica das mulheres imigrantes no Serviço Nacional de Saúde (Ana Machado e Rosalina Costa), imagens territórios concebidas a partir de projetos migratórios (Fátima Casto), imaginários de mobilidade a partir do silêncio a que são remetidas as áreas de baixa densidade (Jorge Gonçalves), a relação entre ferrovia e políticas públicas de âmbito nacional (Philippe Bairras), a relação entre migrações, mobilidades e didática da

geografia (Paulo Lemos), processos participativos subjacentes à construção de cenários de mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa (AML) (Daniel Silva e Roberto Falanga), a mobilidade urbana sustentável na AML (Luís Grave) e a relação entre migrações e fronteiras a partir do distrito de Vila Real (Maria Teixeira). A uma escala intermédia, onde a pluralidade temática e metodológica atingem um nível elevado, continua a merecer lugar de destaque a problemática multifacetada das migrações, que aqui se articula com desafios como os da saúde ou da didática. O modo como as mobilidades geográficas assumem, por um lado, um carácter material e tangível e, por outro, uma feição intangível intimamente relacionada com os nossos imaginários sócio-territoriais, é também objeto de reflexão. Tal como, por fim, mas não menos importante, a questão dos meios e modos de transporte que, como já foi salientado, ocupa hoje um lugar da maior relevância no debate em torno das mobilidades geográficas.

O terceiro e último conjunto, que contém cinco textos, incide sobre questões geográficas abordadas às escalas municipal ou local. E nele se abordam matérias como os riscos para Lisboa do transporte ferroviário de matérias perigosas (Rui Pedro Julião e Teresa Santos), se reflete sobre a cidade dos 15 minutos a partir de Lisboa (Iuria Betco, Cláudia Viana e Jorge Rocha), os trajetos casa-escola como expressão de desigualdades territoriais (Eduardo Lopes), o autocaravanismo em Lagos (Paulo Reis) e uma experiência de plataforma territorial inteligente no contexto do Funchal (Diogo Pestana, Luís Chaves, Marisa Freitas, Milton Santos, Nancy Policarpo, Nuno Martins). Neste contexto, sobressai uma nota de diversidade geográfica – Lisboa, Lagos e Funchal – associada aos estudos de caso desenvolvidos pelos diferentes autores. Na escala mais próxima da vida quotidiana, das rotinas e dos padrões do dia-a-dia, aquilo que interpela os autores deste número temático da Inforgeo é uma variedade de desafios geográficos com incidência em contextos urbanos e ligação mais ou menos direta a processos de planeamento e/ou experimentação.

No cômputo geral, este número temático da Inforgeo oferece uma chave de entrada para o estudo das mobilidades geográficas, com destaque para as questões das migrações e dos transportes. Oferece evidências, pistas e indícios que podem servir de estímulo para novas e mais profundas leituras – em jeito de divulgação da ciência geográfica, estes textos não passam de um aperitivo –, de incentivo para o desenvolvimento de atividades pedagógicas e para o ensino-aprendizagem, mas também, para quem está mais ligado ao exercício aplicado da geografia, de fonte de aprendizagem prática e ensaio de novos caminhos. Esperamos que este número seja do vosso agrado. Boas leituras!

Referências bibliográficas

Harvey, David (1991) *The Condition of Postmodernity: An enquiry into the origins of cultural change*. Wiley-Blackwell.

Papa Francisco (2015) *Laudato Si' Sobre o cuidado da casa comum*. Paulus.

Rosa, Hartmut (2019) *Aceleração: A transformação das estruturas temporais na Modernidade*. Editora Unesp.

Sack, Robert David (1997) *Homo geographicus : a framework for action, awareness, and moral concern*. John Hopkins University Press.

Homo Viator: **ética da viagem e direitos humanos**

Rui Maia Rego

Susana Mourato Alves-Jesus

Centro de Estudos Globais da Universidade Aberta (CEG-UAb)

11

Proposição

O presente texto propõe delimitar o campo emergente da ética da viagem mediante a articulação entre geografia, filosofia, estudos das mobilidades e reflexão sobre direitos humanos. Parte-se da hipótese de que viajar não consiste apenas num deslocamento espacial, mas numa experiência relacional que transforma simultaneamente quem parte, quem recebe e o próprio espaço de encontro. A viagem configura, assim, um fenómeno antropológico integral: mover-se é entrar em relação. Neste sentido, discutir a mobilidade implica considerar não apenas infraestruturas, economia ou turismo, mas também responsabilidade moral, hospitalidade, dignidade e direitos humanos.

Globalização, mobilidade e responsabilidade relacional

A globalização consolidou a viagem como imperativo social, económico, tecnológico e ecológico. Movemo-nos para sobreviver, para florescer, para estabelecer relações ou para procurar reconhecimento. Contudo, essa intensificação dos fluxos humanos traz consigo tensões profundas: entre circulação e soberania política, entre hospitalidade moral e competição económica, entre igualdade formal e desigualdade real. A tradição filosófica já reconhecia estas ambivalências — desde a hospitalidade cosmopolita kantiana até à responsabilidade perante o “rosto do Outro” — sugerindo que a mobilidade é inseparável de um campo normativo próprio. A mobilidade exige, portanto, uma deontologia: um código implícito de relação.

A condição de *homo viator*

A ideia de *homo viator*, procedente do contexto bíblico (e.g. Salmo 119: 19, “Sou peregrino na terra [...]”), evidenciou-se em particular durante a Idade Média. Nomeadamente com Agostinho de Hipona ou Tomás de Aquino, a noção de ser humano viajante em busca de sentido temporal e espiritual tem a sua elaboração teológica mais

detalhada. De acordo com Paulo Lopes (2024), o imaginário medieval concebia o ser humano como essencialmente peregrino: um ser simultaneamente caminhante no espaço e caminhante no sentido. Viajar não era apenas percorrer territórios, cada vez mais alargados, mas participar numa experiência iniciática orientada para transformação interior, em contacto com o exterior, e com os outros.

As viagens medievais — muitas vezes imaginárias ou espirituais — eram entendidas como purificação, descoberta e confronto com a diferença radical. O viajante julgava conhecer o destino, mas encontrava o inesperado; procurava o exterior, mas encontrava-se a si próprio. A viagem era marcada pela maravilha (*mirabilia*): não curiosidade pelo exótico, mas experiência da alteridade. Este horizonte simbólico antecipa uma intuição fundamental da ética contemporânea: a viagem é um acontecimento relacional que obriga a rever identidades e hierarquias.

Mobilidades contemporâneas e crítica ética

A literatura recente sobre mobilidades aprofundou a análise do movimento humano enquanto fenómeno social e político. A mobilidade não é neutra: é produzida, regulada e hierarquizada. Há mobilidades facilitadas e mobilidades impedidas; viajantes voluntários e viajantes forçados. Turistas, peregrinos e exploradores coexistem com migrantes, refugiados e apátridas. Todos são viajantes, mas não sob as mesmas condições de dignidade.

A ética do turismo constitui uma expressão parcial desta problemática: o visitante transforma aquilo que visita, podendo reduzir culturas a consumo, simular autenticidade ou alterar equilíbrios sociais. Contudo, mais do que regular o turismo, importa compreender a mobilidade como relação ética global. Para isso, torna-se necessário cruzar diferentes perspectivas, nomeadamente a crítica dos não-lugares da supermodernidade (Augé, 2012), onde o encontro humano é substituído por circulação funcional; a hospitalidade cosmopolita enquanto direito mínimo de acolhimento (Caridade de Freitas, 2024); a ética da alteridade como responsabilidade perante o outro (Lévinas, 2008); o trabalho da memória partilhada, especialmente diante de patrimónios difíceis (Sadowski, Rego & Carmo, 2024); a natalidade como categoria política enquanto capacidade de iniciar novos começos (subscrevendo um dos desígnios de Hannah Arendt); a ideia de motricidade humana como gesto intencional (de acordo com Manuel Sérgio) e não mero consumo de deslocamento.

Nesta perspetiva, a viagem pode tornar-se extensão da lógica contemporânea de desempenho — uma forma de autoexploração — ou, inversamente, ocasião de encontro e cuidado. Esta distinção é uma escolha ética.

Pegada antropológica da mobilidade

A reflexão desloca-se, então, da pegada ecológica para a pegada antropológica. Não apenas quanto poluímos ao viajar, mas quem nos tornamos ao fazê-lo. A viagem deixa vestígios no humano: transforma perceções, redesenha pertenças, cria memória. O encontro com o estranho pode gerar reconhecimento ou exclusão. Daí decorrem implicações políticas.

Repensar a mobilidade implica, portanto, reavaliar não apenas burocracias de controlo, regimes de fronteira e critérios de hospitalidade, mas também o modo como estes dispositivos concretizam — ou restringem — direitos humanos fundamentais, em particular o direito à dignidade, à circulação e ao reconhecimento jurídico. As cidades reconfiguram-se em função de práticas pedestres, ciclovias e espaços de convivência; contudo, a qualidade ética do espaço urbano mede-se igualmente pela sua capacidade de garantir acesso não discriminatório, proteção e participação a quem chega. A circulação de pessoas mostra que o movimento pode produzir identidades partilhadas e horizontes comuns. Assim, hospitalidade e memória tornam-se critérios normativos: uma viagem é eticamente avaliável pelo modo como integra o outro, reconhece histórias coletivas e efetiva, no encontro concreto, a universalidade dos direitos humanos.

Considerações finais

Propor uma ética da viagem significa recolocar a mobilidade no centro da antropologia: mover-se não é apenas deslocar-se, mas tornar-se. O *homo viator* permanece uma figura atual — não apenas peregrino medieval, mas cidadão global confrontado com diferenças radicais e em busca de um sentido próprio, na sua relação com os outros. A crítica aos não-lugares, a hospitalidade cosmopolita, a responsabilidade perante o outro, o trabalho da memória e a capacidade política de começar de novo convergem numa mesma pergunta: que humanidade produzimos ao viajar?

Uma geografia humanista comprometida com esta agenda pode medir a pegada antropológica das mobilidades à luz de uma ética do cuidado. Viajar eticamente não é acumular experiências, mas praticar, conforme assinalou Fernando Pessoa – através do seu heterónimo Bernardo Soares –, uma “amabilidade de viagem” (*O Livro do Desassossego*): reconhecer no outro não um objeto de consumo, nem uma ameaça,

mas um parceiro de mundo. É nesse encontro que mobilidade e direitos humanos se tornam inseparáveis — porque a dignidade da pessoa humana começa sempre no modo como atravessamos o caminho uns dos outros.

Referências Bibliográficas

Augé, Marc (2012) *Não-lugares: Introdução a uma antropologia da sobremodernidade*. Letra Livre.

Freitas, Pedro Caridade de (2024) *Os estados, os estrangeiros e o direito de hospitalidade na Época Moderna: um estudo de História do Direito*. Almedina.

Lévinas, Emmanuel (2008) *Totalidade e Infinito*. Trad. José Pinto Ribeiro. Edições 70.

Lopes, Paulo Catarino (ed.) (2024) *Viator: Viagem, circulação e mobilidade na Idade Média*. Instituto de Estudos Medievais.

Sadowski, Mirosław Michał; Rego, Rui Maia; Carmo, André (2024) Memories of a Glorious or Difficult Past? Portugal, Padrão dos Descobrimentos and the (Lack of a) 21st Century Reckoning. *International Journal for the Semiotics of Law | Revue Internationale de Sémiotique Juridique*. 37(1). 1121–1141. <https://doi.org/10.1007/s11196-023-10088-x>

Fluxos Transnacionais de Capital: entre a desterritorialização e a reterritorialização

Luís Mendes

Geógrafo, CEG/IGOT-ULisboa

15

Introdução

Nas últimas décadas, o estudo dos fluxos transnacionais de capital tem assumido um papel central na interpretação das dinâmicas contemporâneas do espaço geográfico. A crescente mobilidade do capital, impulsionada pela financeirização da economia, tem sido frequentemente interpretada como um processo de desterritorialização, no qual os investimentos se libertam das amarras espaciais tradicionais. Contudo, esta leitura revela-se insuficiente do ponto de vista geográfico. Longe de desaparecer, o território continua a desempenhar um papel fundamental, sendo continuamente reconfigurado através de processos selectivos de reterritorialização. Este texto propõe uma análise crítica dessas dinâmicas, explorando a forma como o capital global se fixa em determinados lugares, sectores e escalas, produzindo novas geografias de poder, desigualdade e vulnerabilidade socioespacial.

A geografia da financeirização e as reconfigurações espaciais do capitalismo global

A globalização financeira, intensificada desde finais do século XX, reconfigurou profundamente as relações entre economia, território e sociedade, criando novas geometrias de poder e novas desigualdades espaciais (Dixon, 2014). Se outrora a circulação de capital se encontrava ancorada a espaços nacionais e a estruturas produtivas relativamente estáveis, hoje os investimentos, activos financeiros e instrumentos de especulação circulam em ritmos, volumes e escalas sem precedentes. As geografias do capitalismo financeirizado são, assim, profundamente marcadas por processos simultâneos de desterritorialização – nos quais o capital parece desligar-se de âncoras espaciais tradicionais – e de reterritorialização – através das quais o capital volta a fixar-se, selectivamente, em novos lugares, sectores e paisagens urbanas (Haesbaert, 2004).

Os fluxos financeiros transfronteiriços são, por natureza, altamente móveis. Tendem a procurar não apenas maiores retornos, mas também ambientes regulatórios favoráveis, infraestruturas tecnológicas avançadas e ecossistemas institucionais capazes de sustentar operações que combinam engenharias financeiras a várias escalas com geoarbitragem de formas complexas. Esta mobilidade tem sido frequentemente interpretada como um sinal de “desmaterialização”, sugerindo que o capital perderia uma ligação directa ao espaço material e concreto. Contudo, esta leitura revela-se insuficiente do ponto de vista geográfico. O capital não se torna espacialmente neutro; antes, selecciona activamente territórios nos quais se pode expandir, controlar activos e moldar práticas socioeconómicas. A desterritorialização é, portanto, apenas aparente: o que se verifica é um processo de reterritorialização que privilegia determinados centros financeiros globais, regiões metropolitanas de forte capacidade de absorção, e determinados nichos económicos como o imobiliário, as infraestruturas ou os recursos naturais (Aalbers, 2009; Dixon, 2014).

A financeirização – entendida como o crescente predomínio da lógica, instrumentos e actores financeiros na economia e na vida social – constitui o quadro teórico-conceptual central para compreender estas dinâmicas. Nas últimas décadas, assistiu-se a uma expansão do poder dos mercados financeiros sobre esferas antes dominadas pela economia produtiva, pelo Estado ou pelas comunidades locais (Aalbers, 2009). A geografia da financeirização manifesta-se na reestruturação dos sistemas urbanos, na reorganização dos mercados de habitação, na redefinição das políticas públicas e na produção de novos riscos e vulnerabilidades. O ambiente construído, em particular, converteu-se num domínio privilegiado para a absorção de capital global. Cidades de dimensão global, como Londres, Singapura, Nova Iorque ou Hong Kong, mas também cidades intermédias na Europa, América Latina ou Ásia, atraem investimentos internacionais que procuram activos tangíveis (edifícios, terrenos, infraestruturas), vistos como relativamente seguros e rentáveis (Harvey, 2014).

O imobiliário tornou-se, assim, um canal fundamental de reterritorialização do capital global. Fundos de investimento, fundos soberanos, sociedades cotadas imobiliárias e plataformas financeiras transnacionais adquirem terrenos e edifícios não necessariamente para uso ou para promoção de uma redinamização da economia local, mas como activos de especulação para valorizar nos mercados financeiros. Esta lógica tem transformado o ambiente construído numa espécie de “porta de entrada” do capital global, onde bairros inteiros podem funcionar como componentes de portfólios financeiros. Consequentemente, não apenas se alteram as morfologias e as paisagens

urbanas, como os ambientes construídos, mas também se intensifica a segregação socioespacial, multiplicam-se processos de gentrificação transnacional e cria-se pressão sobre mercados de habitação já frágeis, sobretudo nos centros históricos já alvo de despovoamento e sangria demográfica. A geografia do urbano financeirizado resulta, por isso, da convergência entre mobilidade transnacional de capital e políticas urbanas frequentemente orientadas para atrair investimento externo (Atkinson, 2021).

Ao mesmo tempo, também as infraestruturas, tais como os portos, aeroportos, redes de transporte, energia e telecomunicações; tornaram-se activos estratégicos na economia global. A financeirização destas infraestruturas conduz a formas de governação mais dependentes do retorno financeiro do que do serviço público e do bem comum. Posto isto, é frequente que territórios até então desinvestidos e até periféricos possam, doravante, transformar-se em pontos-chave para investimentos de grande escala, muitas vezes impulsionados por fundos internacionais que procuram diversificar portfólios e garantir fluxos estáveis de rendimento, através de processos de regeneração urbana. A promoção do espaço urbano passa, neste contexto mais recente, por dois tipos de estratégia: a de exploração de existência de uma base económica forte, inovadora e com potencial de internacionalização; e a de aposta num determinado evento de projecção supranacional. Na concretização dessas estratégias, o recurso à regeneração urbana afigura-se imprescindível,

principalmente através dos projetos de *flagship development*, apostando na recuperação das frentes ribeirinhas, na criação de pólos tecnológicos e de serviços, parques temáticos, complexos de congressos e exposições ou então em grandes operações urbanísticas, sustentadas ou não, por acontecimentos de projecção internacional. A reterritorialização financeira ocorre, assim, em múltiplas escalas, desde metrópoles até regiões que, pela sua posição logística ou recursos naturais, adquirem interesse estratégico (Harvey, 2014).

Para além do urbano e das infraestruturas, as sociedades e economias nacionais são também profundamente reconfiguradas pelas lógicas da financeirização. A transnacionalização do capital implica não apenas investimentos estrangeiros directos, mas também a proliferação de instrumentos financeiros complexos, como derivados, títulos de dívida, produtos estruturados e plataformas de financiamento digital. Estes instrumentos podem amplificar vulnerabilidades económicas e aumentar a exposição de sociedades e economias inteiras à volatilidade global. Países altamente dependentes de fluxos externos tornam-se particularmente sensíveis a mudanças súbitas nas

condições financeiras internacionais, com efeitos que se propagam rapidamente para o emprego, o sector produtivo, a dívida pública e a estabilidade social (Aalbers, 2009).

É nesta articulação entre mobilidade extrema do capital e impactos territoriais concretos que se evidencia a pertinência de um racional geográfico de leitura multiescalar. Embora muitos discursos económicos sugiram que vivemos numa Era de “financeirização sem fronteiras”, a verdade é que o capital continua a reproduzir espacialmente desigualdades históricas, reforçando centros de comando e relegando vastas regiões para posições subordinadas. A desterritorialização, enquanto metáfora frequentemente utilizada para expressar a libertação do capital em relação a constrangimentos materiais, não deve ser interpretada como um desaparecimento do espaço, mas como uma reorganização espacial orientada pelos interesses do capital global. A reterritorialização, neste sentido, reflecte a capacidade de determinados territórios se adaptarem, resistirem ou moldarem os fluxos que os atravessam (Haesbaert, 2004).

Figura 1 - Geografia da finança e dos fluxos de capital



Fonte: elaboração própria

Uma nova geografia do capitalismo financeirizado, enquadrada pela triangulação entre: (i) a financeirização da economia, sociedade e território; (ii) a desterritorialização implícita à mobilidade do capital transnacional e; (iii) os fenómenos de reterritorialização no plano local e regional; está, portanto, em constante (re)construção (ver figura 1). Esta geografia caracteriza-se por redes altamente interligadas, onde as cidades globais funcionam como nós centrais, mas também por múltiplas periferias que absorvem externalidades negativas ou são exploradas como reservatórios de recursos, mão-de-

obra barata ou oportunidades de especulação e reinvestimento. Esta nova geografia é simultaneamente global e profundamente desigual, articulando escalas locais, regionais e planetárias numa lógica de dependência estrutural. A Geografia, enquanto ciência social crítica, encontra aqui um campo fértil de análise: as finanças não são meras abstrações, mas fenómenos territoriais que moldam quotidianos, infraestruturas, políticas públicas e possibilidades de habitar e viver.

Neste contexto, torna-se fundamental reforçar abordagens críticas que examinem como os actores financeiros (bancos, fundos, investidores institucionais, plataformas digitais) produzem e consolidam as novas relações de poder reterritorializado. Investigar a circulação de capital implica, portanto, compreender quem controla as redes, quem beneficia dos fluxos e quem suporta os custos. A financeirização do território não é um processo inevitável, mas o resultado de escolhas políticas, legais e institucionais que moldam as condições de possibilidade da acumulação.

Conclusão

Fica evidente que a análise dos fluxos transnacionais de capital demonstra que a financeirização não implica o desaparecimento do território, mas antes a sua reestruturação profunda e desigual. Os processos de desterritorialização e reterritorialização operam de forma simultânea, permitindo ao capital circular globalmente enquanto se fixa estrategicamente em espaços urbanos, infraestruturas e sectores-chave, essenciais à sua reprodução. Esta dinâmica reforça as cidades globais e os centros de comando financeiro e aprofunda assimetrias territoriais. Perante este cenário, a Geografia assume um papel crucial ao evidenciar que as finanças são fenómenos territorializados, moldados por escolhas políticas e institucionais, portanto, decorrentes do quadro regulatório adotado. Compreender estas relações é essencial não só para interpretar o capitalismo contemporâneo, mas também para imaginar alternativas mais justas e inclusivas na relação entre capital e território.

Uma agenda geográfica contemporânea sobre fluxos transnacionais de capital deve interrogar também, deste modo, estas formas alternativas de organização económica e espacial que contrariem a hegemonia financeira. Iniciativas de habitação cooperativa, políticas urbanas orientadas para o interesse público e para a sustentabilidade social e ambiental, modelos económicos de base local e de economia solidária, e práticas de planeamento territorial inclusivo, colaborativo e participativo podem constituir caminhos alternativos. Compreender os mecanismos da financeirização é, portanto, não apenas

um desígnio científico, mas também um passo essencial para imaginar geografias mais solidárias, emancipatórias, justas e transformadoras.

Referências bibliográficas

- Aalbers, M. (2009). Geographies of the financial crisis. *Area*, 41(1), 34-42.
- Atkinson, R. (2021). *Alpha city: How London was captured by the super-rich*. Verso Books.
- Dixon, A. D. (2014). *The new geography of capitalism: firms, finance, and society*. Oxford University Press.
- Haesbaert, R. (2004). *O Mito da Desterritorialização: do “Fim dos Territórios” à Multi territorialidade*. Bertrand Brasil.
- Harvey, D. (2014). *Seventeen contradictions and the end of capitalism*. Oxford University Press.

Migrações em 2024–2025

Panorama Global das Migrações e do Deslocamento Forçado

Mourad Bezzeghoud

CREATE, Universidade de Évora

21

Introdução

Em meados de 2024, o mundo contabilizava cerca de 304 milhões de migrantes internacionais, representando 3,7% da população global. O crescimento face a 1990 confirma a centralidade das mobilidades humanas no processo de globalização, onde circulação de pessoas, bens e capitais estão cada vez mais interligados. Paralelamente, registava-se um número recorde de 120 milhões de deslocados forçados — refugiados, requerentes de asilo, deslocados internos e apátridas — resultado de conflitos prolongados, perseguições, violência ou violações de direitos humanos.

Estes fenómenos coexistem com políticas fronteiriças cada vez mais securitizadas, que procuram conter fluxos mas frequentemente empurram pessoas para rotas mais perigosas. O Mediterrâneo, o Atlântico e o deserto do Saara tornaram-se corredores de risco extremo. Ao mesmo tempo, os fluxos financeiros associados à migração mantêm-se cruciais: em 2024, as remessas internacionais aproximaram-se de máximos históricos, constituindo um pilar de subsistência para milhões de famílias em países de rendimento médio e baixo e, em alguns casos, representando percentagens significativas do PIB nacional. Assim, migração e deslocamento não são fenómenos marginais, mas elementos estruturais da economia e da política internacional contemporânea (Fig. 1).

África

A migração intrarregional domina os movimentos, assente no trabalho, no comércio e na procura de refúgio em países vizinhos. No entanto, as rotas marítimas irregulares, tanto pelo Atlântico como pelo Mediterrâneo, continuam a provocar tragédias. Em setembro de 2025, as autoridades senegalesas intercetaram uma piroga com 112 migrantes a caminho das Canárias, revelando a persistência das redes de contrabando e a procura de alternativas às rotas mediterrânicas mais controladas.

Campos de refugiados no Sahel e no Corno de África encontram-se sobrelotados, agravados por cortes de financiamento e instabilidade regional. O campo de Dzaleka, no Malawi, ilustra pressões extremas sobre mulheres e crianças, em especial em áreas como nutrição, saúde e educação.

Apesar das dificuldades, a migração laboral garante receitas de remessas essenciais, mas pressiona serviços e infraestruturas locais. A cooperação entre governos africanos e europeus, baseada em acordos de readmissão e controlo marítimo, gera tensões éticas entre segurança e direitos humanos. Muitos críticos apontam que estas parcerias transferem responsabilidades para países com menor capacidade institucional, transformando-os em guardiões de fronteiras externas da Europa.

Américas

A América Latina é marcada pelo êxodo venezuelano, que deslocou entre 7 e 8 milhões de pessoas, sobretudo em países vizinhos como Colômbia, Peru e Brasil. Trata-se de um dos maiores fluxos do mundo, que levanta desafios de integração socioeconómica, pressão sobre sistemas de saúde e educação e necessidade de respostas coordenadas a nível regional.

Nos Estados Unidos, a fronteira sul continua volátil: em 2023–2024 registaram-se picos históricos de apreensões, seguidos de medidas mais restritivas em 2024–2025, que dificultaram o acesso ao asilo e empurraram migrantes para o perigoso corredor do Darién, entre Colômbia e Panamá. Este percurso, marcado por selvas, rios e grupos armados, tornou-se símbolo da desesperança de milhares de famílias em busca de proteção.

Estes fluxos influenciam debates políticos no hemisfério norte, sendo tema central em campanhas eleitorais. Ao mesmo tempo, sustentam economias latino-americanas através de remessas que, em países como El Salvador, Honduras e Guatemala, chegam a representar mais de 20% do PIB. Assim, a migração surge como fator ambivalente: geradora de tensões políticas mas também fonte vital de estabilidade económica.

Ásia

A mobilidade é dominada pela migração laboral internacional, sobretudo do Sul e Sudeste da Ásia para o Golfo, o Leste asiático e a Europa. Milhões de trabalhadores do

Bangladexe, Índia, Paquistão e Nepal alimentam economias externas, mas enfrentam exploração contratual, ausência de proteção social e dependência do *sistema kafala*¹, que restringe fortemente direitos básicos.

Ao lado da mobilidade económica, persistem graves crises de deslocamento forçado. O caso dos Rohingya em Myanmar agravou-se em 2023–2024, com novos fluxos internos e travessias marítimas arriscadas em direção à Malásia e Indonésia. Os campos de Cox's Bazar, no Bangladexe, permanecem entre os maiores do mundo, com condições precárias e cortes no apoio internacional.

A Síria e o Afeganistão continuam a gerar milhões de deslocados, revelando como instabilidades regionais se transformam em crises prolongadas. A Ásia destaca-se, assim, como espaço de contrastes: de um lado, forte dinamismo económico que depende de mão de obra migrante; de outro, crises humanitárias massivas sem soluções sustentáveis.

Europa

A Europa recebe simultaneamente migração económica, deslocamento forçado e mobilidade intra-UE. A política migratória endureceu, com forte investimento em externalização de fronteiras e reforço da vigilância marítima e terrestre, sobretudo no Mediterrâneo central e no Atlântico. Estas medidas reduzem algumas entradas, mas empurram migrantes para rotas cada vez mais arriscadas.

O conflito na Ucrânia mantém milhões de deslocados, maioritariamente acolhidos em países vizinhos como Polónia, Alemanha e República Checa. As respostas, porém, variam amplamente entre Estados, expondo desigualdades de capacidade e solidariedade.

Os acordos europeus com países africanos e do Norte de África - que incluem interceções, centros de retenção e financiamento de controlo - foram criticados por organizações humanitárias, que denunciam violações de direitos. A questão migratória domina a agenda política europeia, alimentando populismos, tensões eleitorais e debates sobre custos sociais e económicos da integração.

¹ O sistema kafala é um regime de patrocínio laboral vigente em vários países do Golfo e no Líbano, que vincula o visto de residência e trabalho do migrante ao seu empregador. Isso cria dependência total do trabalhador, limitando sua mobilidade e favorecendo abusos, sendo amplamente criticado por aproximar-se de formas de exploração e trabalho forçado.

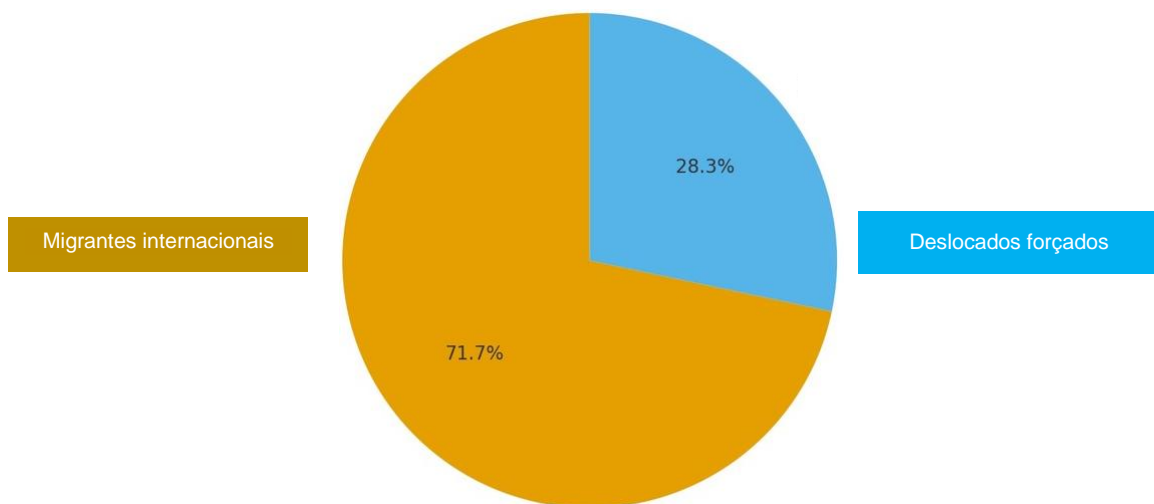
Oceânia

A Austrália mantém políticas rígidas de controlo marítimo e processamento offshore, limitando severamente a entrada irregular. Estas práticas, ainda que eficazes em reduzir chegadas, são alvo de críticas internacionais devido a violações de direitos em centros de detenção localizados em ilhas do Pacífico.

Já os pequenos Estados insulares enfrentam uma crise de outra natureza: a climática. Países como Kiribati e Tuvalu estão entre os mais vulneráveis à subida do nível do mar, erosão costeira e salinização de aquíferos, que comprometem a habitabilidade e a soberania territorial. A ausência de enquadramento jurídico para os chamados “refugiados climáticos” revela um vazio no direito internacional.

Estes países procuram soluções inovadoras: Kiribati adquiriu terrenos em Fiji como medida preventiva, enquanto Tuvalu aposta em acordos diplomáticos para garantir reconhecimento e apoio. Trata-se de um desafio existencial que ultrapassa fronteiras nacionais, colocando no centro da agenda global a justiça climática.

Figura 1 - Distribuição global: migrantes internacionais vs deslocados forçados (2024)



Médio Oriente

O Médio Oriente funciona como origem, corredor de trânsito e destino migratório. Conflitos na Síria, Iraque e Líbano continuam a gerar milhões de deslocados. Só a guerra síria produziu mais de 6,5 milhões de refugiados externos, sobretudo em países vizinhos como Turquia, Jordânia e Líbano.

Os países do Golfo, como os Emirados Árabes Unidos e o Qatar, tornaram-se polos de atração: em alguns casos, mais de 80% da população é composta por migrantes, revelando dependência estrutural da mão de obra estrangeira. O *sistema kafala* e regimes restritivos de vistos alimentam críticas de exploração.

O Líbano ilustra pressões extremas, acolhendo uma das maiores proporções de refugiados em relação à população nacional. Paralelamente, a escassez hídrica e a degradação ambiental começam a gerar novos deslocamentos.

A Palestina constitui um caso paradigmático de deslocamento prolongado. Desde 1948, milhões de palestinos foram forçados ao exílio. Hoje, 5,9 milhões estão registados pela UNRWA. Em Gaza, 2,2 milhões vivem sob bloqueio, e na Cisjordânia a expansão dos colonatos e o muro de separação agravam a fragmentação territorial. Trata-se de um dos maiores casos de refugiados de longa duração no mundo, com impactos profundos sobre direitos, desenvolvimento e soberania² (Fig. 2).

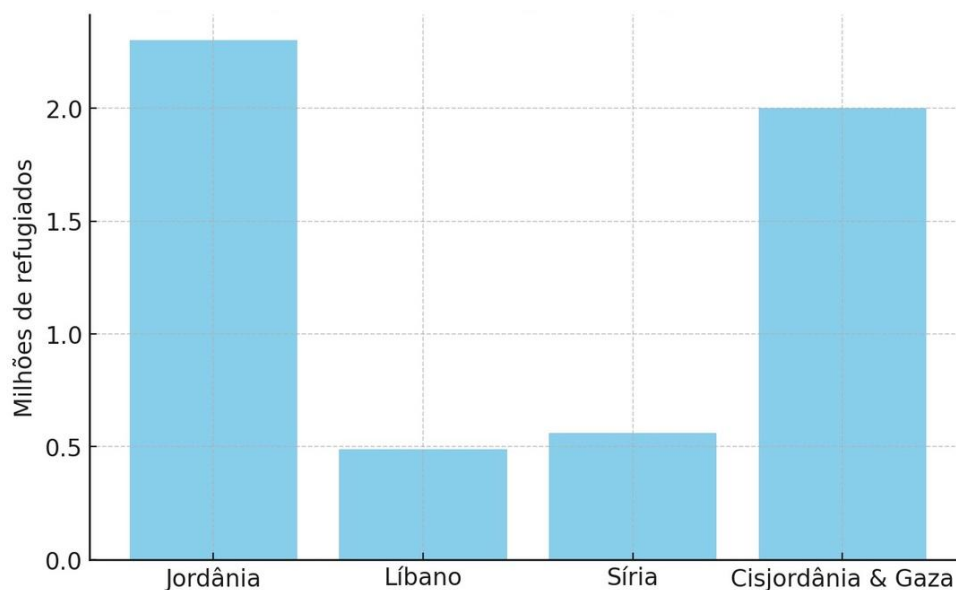


Figura 2 - Refugiados palestinos registados pela UNRWA (2024)

² Dois anos (2023-2025) de guerra depois:

- a morte de 1 em cada 3 pessoas de Gaza (mais de 67 mil palestinos, entre os quais cerca de 20 mil crianças);
- a fome generalizada no enclave, devido ao bloqueio da ajuda humanitária levado a cabo por Israel e EUA. Pelo menos 459 pessoas morreram à fome, incluindo 154 crianças;
- a ocupação israelita de quase todo o território da Faixa de Gaza e a deslocação forçada de praticamente toda a população, que levou a milhares de desaparecidos e à separação de famílias;
- a destruição de 92% da estrutura residencial de Gaza, segundo a ONU, de 125 hospitais e clínicas e de 89% da infraestrutura sanitária, hoje danificada ou destruída;
- o conflito mais mortífero da história para jornalistas de todo o mundo, com mais de 300 jornalistas mortos.

Dimensões Transversais

As dinâmicas migratórias atuais não podem ser compreendidas sem considerar três eixos fundamentais: fronteiras, economia e direitos humanos.

Fronteiras — O reforço da vigilância eletrônica, do uso de biometria e da cooperação interestatal conseguiu conter parcialmente alguns fluxos, mas empurrou migrantes para rotas mais longas e perigosas, alimentando redes de contrabando e aumentando a mortalidade em trajetos clandestinos.

Economia — As remessas permanecem um pilar essencial para milhões de famílias, garantindo alimentação, habitação e educação. Em 2024 mantiveram-se em níveis elevados, funcionando como verdadeiro amortecedor em contextos de crise e contribuindo para a estabilidade macroeconômica de vários países.

Direitos Humanos — O aumento do deslocamento forçado coincide com cortes significativos no financiamento internacional, o que compromete serviços básicos em campos e países de acolhimento. Muitos apelos humanitários permanecem cronicamente subfinanciados, deixando milhões em situação de vulnerabilidade extrema e fragilizando a credibilidade do sistema internacional de proteção.

Discussão

Apesar da diversidade de contextos, emergem convergências globais: precarização laboral, deslocamentos forçados por guerras e crises climáticas, desigualdades estruturais e endurecimento das fronteiras. As respostas continuam fragmentadas: alguns países reforçam regimes securitários, enquanto outros procuram modelos de integração regional.

As percepções sociais e mediáticas desempenham papel crucial, influenciando fortemente políticas migratórias. Discursos de ameaça podem alimentar xenofobia e exclusão, mas narrativas inclusivas têm potencial de reforçar cidadania e solidariedade.

Por fim, a articulação entre migrações e desenvolvimento exige maior atenção. O potencial transformador das diásporas, das remessas e da circulação de

competências qualificadas é frequentemente obscurecido por visões securitárias. Uma abordagem equilibrada deve reconhecer simultaneamente os desafios e as oportunidades que a mobilidade humana oferece num mundo globalizado.

Conclusão

O panorama migratório de 2024–2025 caracteriza-se por um aumento da mobilidade internacional e do deslocamento forçado, acompanhado por políticas de fronteira cada vez mais rígidas. Este cenário é marcado por uma tensão permanente entre necessidades humanitárias e agendas de segurança.

As respostas variam entre securitização, externalização do controlo e mecanismos de integração. Para que sejam eficazes, é necessário reforçar a proteção internacional, criar vias reguladas de migração laboral, apoiar a integração e investir em políticas de desenvolvimento capazes de enfrentar vulnerabilidades estruturais.

As migrações confirmam-se como um dos principais fatores de transformação social e geopolítica do século XXI. A gestão baseada apenas na contenção é insuficiente: impõe-se uma visão que combine solidariedade, proteção e cooperação global, capaz de garantir direitos e promover uma mobilidade mais digna e sustentável.

Referências bibliográficas

- Academic Freedom Index. (2025). Academic Freedom Index 2025: Measuring academic freedom worldwide. <https://academic-freedom-index.net/>
- International Organization for Migration (IOM). (2024). World Migration Report 2024. <https://publications.iom.int/books/world-migration-report-2024>
- United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division. (2024). International migrant stock 2024 (mid-year estimates). <https://www.un.org/development/desa/pd/content/international-migrant-stock>
- UNHCR — Office of the United Nations High Commissioner for Refugees. (2025). Global Trends 2024 — Forced displacement in 2024 (Global Trends report). <https://www.unhcr.org/global-trends-report-2024.pdf>
- World Bank. (2024). Migration and Development Brief 40 (June 2024). <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099714008132436612/pdf/IDU1a9cf73b51fcad1425a1a0dd1cc8f2f3331ce.pdf>
- Migration Data Portal. (2024–2025). International migrants: numbers and trends; remittances overview. <https://www.migrationdataportal.org/>

Committee to Protect Journalists. (2025). Journalists killed in the Israel–Gaza conflict. Committee to Protect Journalists. <https://cpj.org/2023/11/journalist-casualties-in-the-israel-gaza-conflict>

United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs (OCHA). (2025). Gaza: Reported Impact Snapshot. OCHA/Occupied Palestinian Territory. <https://www.ochaopt.org/>

United Nations & World Bank. (2024). Interim Report on Damage and Needs Assessment (IRDNA) — Gaza. United Nations/World Bank. <https://www.worldbank.org/> and <https://www.un.org/>

World Health Organization (WHO). (2025). Health cluster updates — Gaza. WHO. <https://www.who.int/>

United Nations Children's Fund (UNICEF). (2025). Gaza humanitarian updates. UNICEF. <https://www.unicef.org/>

Reuters. (2025, October 7). Gaza war: Tens of thousands killed, widespread destruction. Reuters. <https://www.reuters.com/>

The Washington Post. (2025). Israel's war in Gaza has killed over 67,000 Palestinians, mostly women and children. The Washington Post. <https://www.washingtonpost.com/>

Wafa — Palestinian News & Info Agency. (2025, September 25). 459 Palestinians, including 154 children, die of starvation due to blockade. Wafa. <https://www.wafa.ps/>

International Crisis Group. (2025). Reports on humanitarian access and blockade in Gaza. International Crisis Group. <https://www.crisisgroup.org>

Transnacionalismos e translocalidades da migração haitiana em Valparaíso, Chile

Patricio Alfonso Pérez Gallardo

Académico Pontificia Universidade Católica de Valparaíso, Chile.

Doutor(c) IGOT - U Lisboa

29

Os padrões migratórios das últimas duas décadas transformaram-se notavelmente no interior da América Latina e do Caribe. Destinos intrarregionais como Brasil, Argentina ou Chile emergiram como receptores de populações provenientes da Venezuela, Colômbia, Equador, República Dominicana ou Haiti, reconfigurando os fluxos clássicos para destinos extrarregionais como Estados Unidos, Canadá ou Europa, que, por sua vez, endureceram as fronteiras. Desde 2010 até hoje, êxodos em massa marcados por crises políticas, como a da Venezuela, ou pela crise político-ambiental pós-terramoto no Haiti, dinamizaram os movimentos dentro do continente. No caso do Chile, mesmo tendo reforçado as políticas governamentais e aumentado os requisitos para a entrada desde 2018, houve comunidades que aumentaram rapidamente a sua presença e permanecem até hoje como as principais nacionalidades migrantes no país. É o caso dos nacionais da Venezuela e do Haiti, ambas comunidades mantiveram a entrada mesmo durante o fechamento das fronteiras devido à COVID-19, entrando por pontos fronteiriços não habilitados. No caso específico da migração haitiana no Chile, a sua presença era quase nula antes de 2010. No entanto, nos últimos anos, o registo refere 188.131 haitianos, correspondendo a 9,8% do total de imigrantes no país, de acordo com o Instituto Nacional de Estatísticas em 2023, sem contar aqueles não contabilizados nas pesquisas oficiais ou cuja situação não foi regularizada. Investigações e relatórios institucionais revelaram que, inicialmente, a migração haitiana para o Chile era majoritariamente masculina e laboral, e, posteriormente, caracterizou-se pela chegada de suas famílias e pela dispersão no território nacional. Entre as dificuldades que a comunidade haitiana enfrentou no Chile, reconhece-se a existência de barreiras linguísticas, laborais, legais, educacionais e climáticas (Rojas et al., 2015), bem como a dificuldade de acesso à habitação, apresentando um alto grau de superlotação e péssimas condições de habitabilidade (OIM-IPPDH, 2017). Neste contexto, a migração haitiana tornou-se objeto de estudo das Ciências Sociais, abordando as suas condições económicas, legais, sociais e urbanas; no entanto, também se torna importante investigar em que aspetos da sua vida quotidiana mantêm uma ligação com o local de

origem, de modo a complexificar a análise e compreender a realidade da comunidade haitiana entre os dois territórios: Haiti e Chile. Consequentemente, como se manifesta o vínculo com o Haiti nas formas de habitar dos migrantes haitianos na cidade de Valparaíso? Este artigo é resultado de uma investigação de doutorado que realiza um cruzamento entre Estudos Urbanos e Culturais e que pretende compreender a migração haitiana a partir de uma perspectiva geográfica e cultural.

As geografias que enfatizam a vida cotidiana investigam as práticas fixas e móveis, analisando significados, subjetividades, rotinas, bem como afetos e emoções. Ao viajar, os migrantes levam consigo as suas formas cotidianas de viver e estar, transferindo as suas práticas, que têm códigos culturais próprios, que entram em interação ou tensão com os do local de destino, constituindo formas transnacionais de habitar. Nesse sentido, e considerando casos como o das práticas transnacionais haitianas, é necessário considerar esses transnacionalismos a partir de uma perspectiva da «diáspora», pelos diversos territórios para os quais migraram. Segundo Retis (2024), os imigrantes não rompem os seus laços com os seus países de origem, mas sim os reconvertem através de um campo social transnacional no país de acolhimento, o que reafirma a identidade nacional no estrangeiro, fortalecendo uma noção de diáspora. É então que essas identidades transnacionais de carácter diaspórico podem estar presentes em diferentes territórios do mundo ao mesmo tempo. Assim, por exemplo, o trabalho de Nya e Scherer (2025) analisa como o time de futebol “Black Continental African Soccer Club” no Canadá funciona como um local de encontro e reforço da consciência negra afrodiaspórica, enquanto Telep (2025) estuda como o “francês camaronês” é um dialeto que permite às comunidades afrodiaspóricas dos Camarões comunicarem-se através de meios digitais, referindo-se a conteúdos artísticos, jornalísticos e políticos em territórios como a França ou outros destinos estrangeiros.

A investigação desenvolvida com membros da comunidade haitiana que reside na cidade de Valparaíso foi realizada a partir de uma abordagem de Investigação-Ação Participativa. Trabalhou-se com uma organização que ministra aulas de espanhol para haitianos, bem como gestão de atividades interculturais. Após observações de campo e entrevistas aprofundadas, reconheceu-se que a comunidade haitiana realiza em Valparaíso certas práticas de carácter transnacional, relacionadas a temas linguísticos, musicais, gastronómicos e festividades tradicionais. No que diz respeito à linguagem, foram identificados certos pontos do espaço público nos quais havia maior presença de haitianos, caracterizados pelo exercício de vendas de rua. Um dos aspetos que permitiu esse reconhecimento em primeira instância foi a paisagem sonora desses pontos da

cidade. Neles, a predominância do crioulo haitiano como língua, bem como a audição de rádios com música haitiana como o kompa e as raras, são formas claras de manifestar a cultura local e originária na cidade de Valparaíso. No que diz respeito à gastronomia como prática transnacional, destaca-se a preparação do prato «Soup Jomou», uma sopa tradicional que, no período colonial, os escravos eram obrigados a preparar, mas proibidos de comer. Após a independência, o povo do Haiti começou a preparar e a comer este prato como sinônimo de libertação e, até hoje, é um elemento gastronômico que fortalece a identidade nacional do Haiti. Os seus ingredientes e temperos foram readaptados no Chile, mas o momento da preparação nas casas dos imigrantes de Valparaíso é um momento de diálogo e convívio entre famílias e amigos haitianos, reproduzindo assim, através de uma preparação gastronômica, a cultura haitiana em Valparaíso. Atualmente, a «soup jomou» é reconhecida pela UNESCO como Patrimônio Cultural Imaterial. Por último, cabe destacar que, desde 2019 até hoje, todos os dias 18 de maio, a comunidade haitiana se reúne em um bairro de Valparaíso chamado Barrio Puerto para celebrar o «dia da bandeira», ocasião em que se comemora a figura de Katherine Flone, que foi uma guerreira pela independência e costureira, que confeccionou a primeira bandeira do Haiti após a declaração da independência. Nesta ocasião, são consumidos doces e bebidas típicas do Haiti, e as pessoas presentes cantam o hino nacional desse país caribenho.

Da mesma forma que investigamos a dimensão cultural e histórica dos transnacionalismos, surge a inquietação de compreender a sua dimensão espacial-geográfica. Ao chegar a Valparaíso, a comunidade haitiana começou a se estabelecer em setores centrais da cidade, entre eles o Barrio Puerto. Trata-se de um centro antigo, atualmente mais pobre do que os demais bairros centrais, para onde as famílias haitianas chegaram nos primeiros anos de sua migração para Valparaíso (2014-2025), alugando seus primeiros quartos e moradias. Nesse sentido, a comunidade haitiana tem uma ligação especial com este bairro, pois é o primeiro local onde residiram e se ligaram à cidade. Embora atualmente não residam lá, foi e ainda é um local onde diversas práticas transnacionais foram realizadas pela comunidade haitiana. Atualmente, as famílias haitianas já não residem nele, abandonaram o arrendamento no centro da cidade para se deslocarem para a periferia da Grande Valparaíso, incorporando-se assim às escalas metropolitanas de habitação e substituindo o arrendamento pela autoconstrução da habitação, principalmente em bairros informais e irregulares chamados no Chile de «campamentos». Nestes setores residem historicamente grupos vulneráveis de famílias chilenas, mas atualmente também a comunidade migrante latino-americana e caribenha, como famílias venezuelanas, colombianas, dominicanas,

entre outras, todas as quais não reúnem as condições económicas ou legais-administrativas para aceder à habitação formal.

Respondendo à pergunta inicial, podemos afirmar que o vínculo dos migrantes haitianos com o seu local de origem se manifesta em Valparaíso em expressões como a língua, a música, a gastronomia e as festividades tradicionais; no entanto, vale a pena também nos perguntarmos em que território se estabelece hoje a transnacionalidade dentro da cidade. É claramente importante reconhecer que os espaços onde se fala a língua haitiana, se ouve música haitiana, se come gastronomia haitiana e se celebram festividades haitianas são principalmente na periferia. Assim, podemos referir-nos à periferia da Grande Valparaíso como o local onde existe uma translocalidade haitiana, ou seja, um local onde os transnacionalismos se estabelecem e se espacializam. As ruas dos acampamentos haitianos tornam-se território haitiano na medida em que a sua cultura está plasmada nelas, estabelecendo uma conexão local-local entre a localidade de origem no Haiti e a localidade de destino em Valparaíso. Paisagens sonoras, musicais e faladas fazem parte dessa territorialização haitiana.

Referências bibliográficas

- Nya, P. Scherer, J. (2024). The Black Continental African Soccer Club as a diasporic resource: (Not) playing to the whistle in men's recreational soccer. *International Review for the Sociology of Sport*. 60(6). 1061-1082. doi: 10.1177/10126902241302661
- Organismo Internacional para las Migraciones OIM e Instituto de Políticas Públicas en Derechos Humanos IPPDH del MERCOSUR (2017). Diagnóstico Regional sobre Migración Haitiana. https://publications.iom.int/system/files/pdf/diagnostico_regional_sobre_migracion_haitiana.pdf
- Retis, J. (2024) Trailer conceptual. Transnacionalismo diaspórico. *Revista Contratexto*. 42. 13-23. doi: 10.26439/contratexto2024.n42.7431
- Rojas, N. Amode, N. Vásquez, J. (2015). Racismo y matrices de "inclusión" de la migración haitiana en Chile: elementos conceptuales y contextuales para la discusión. *Polis*. 14(42). 231-259.
- Teper, S. (2025). "Je wanda!": constructing Afro-diasporic identities through vernacular styles of Cameroonian French in digital media. *Contemporary French Civilization*. 50(2). 97-126. doi:0.3828/cfc.2025.6.

Circulação e Integração Territorial: as potencialidades da Rota Bioceânica de Capricórnio entre o Mato Grosso do Sul/Brasil e o norte do Chile

Rafael Oliveira Fonseca

Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS), Brasil

Ana Paula Camilo Pereira

Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS), Brasil

33

Introdução

A circulação, ainda sobre forte influência da conexão entre a técnica, a ciência e a informação (Santos, 1996), constitui uma dimensão indispensável às variadas possibilidades de integração territorial, funcionando como um elemento estruturante de uma rede complexa composta por fluxos materiais e imateriais que (re)definem continuamente a organização dos territórios

Neste contexto, enquanto um elemento indissociável dos variados circuitos produtivos, a circulação se realiza por meio de infraestruturas de transporte, muitas das quais centradas em grandes eixos que se conectam por redes que operam conectam os fluxos por meio dos fixos geográficos, permitindo a articulação de sistemas produtivos e consumidores dispersos territorialmente, que por sua vez necessitam de infraestruturas. As demandas de circulação se multiplicam e diversificam, de maneira que cada vez mais, informações, ordens e normas acompanham os produtos, gerando uma demanda constante por expansão e modernização das infraestruturas (Arroyo, 2018).

Logo, a circulação constitui um elemento fundamental nos processos de ordenamento e coesão territorial, contribuindo para a integração entre diferentes regiões. Compreender, por exemplo, de que modo os corredores rodoviários internacionais articulam os sistemas produtivos é essencial para analisar as transformações territoriais contemporâneas e os mecanismos de conexão que caracterizam o Brasil e a América do Sul na atualidade.

Neste cenário destacamos a Rota Bioceânica de Capricórnio em seu percurso entre o estado de Mato Grosso do Sul no Brasil e norte do Chile. Trata-se de um corredor de

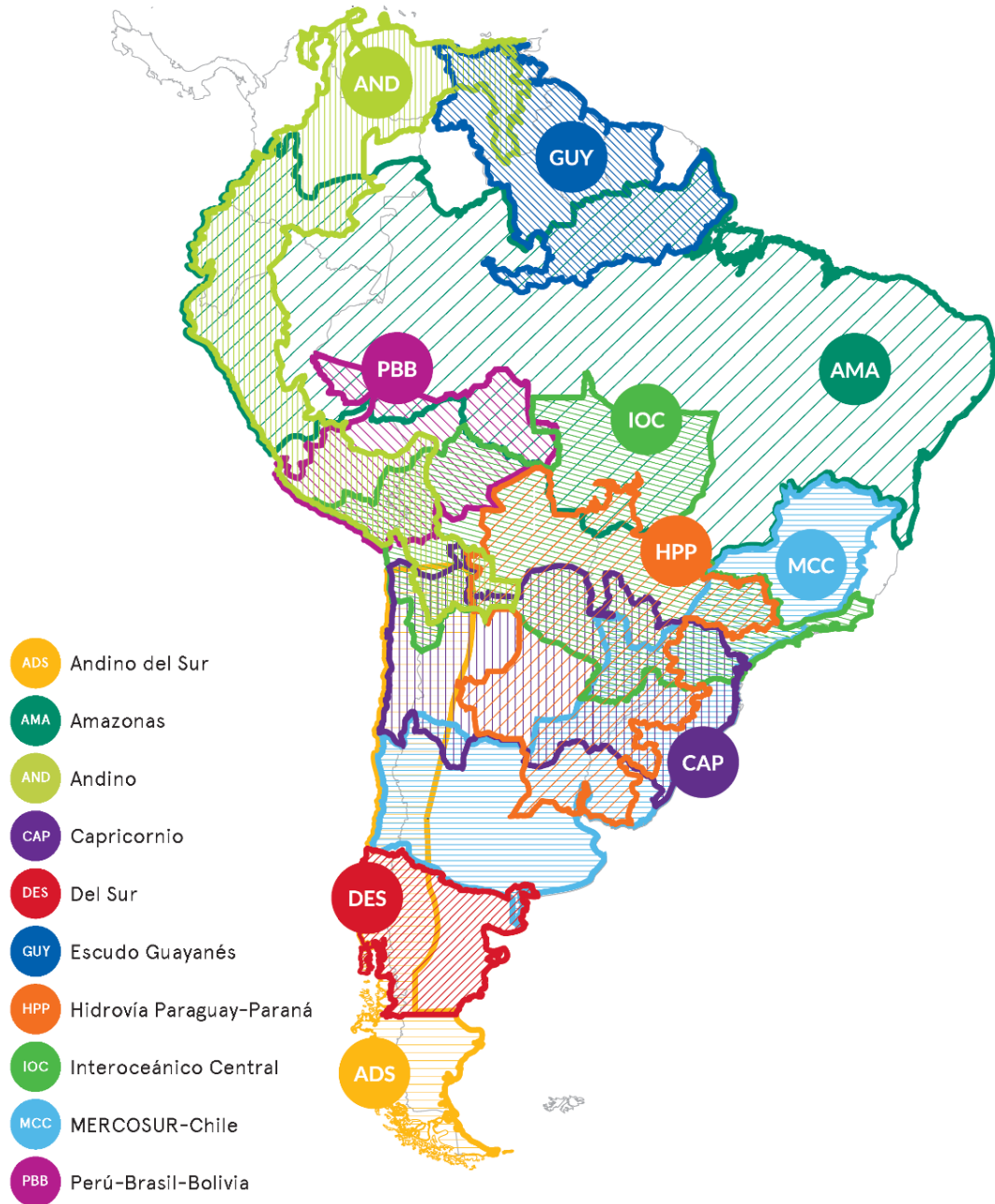
transporte rodoviário internacional em fase de implementação, com início das operações previsto para 2026, que conectará por via rodoviária o Brasil aos portos do norte do Chile, passando pelo Paraguai e Argentina estabelecendo uma conexão rodoviária contínuo do Atlântico ao Pacífico, que segue a lógica da bioceanidade.

Assim, este ensaio tem como objetivo apresentar a proposta de implementação deste corredor, bem como apresentar suas potencialidades enquanto importante eixo de circulação sul-americano. As análises apresentadas se baseiam em pesquisa bibliográfica, documental e atividade de campo realizada no trecho sul-mato-grossense da futura Rota.

A Rota Bioceânica de Capricórnio e suas potencialidades

Após algumas iniciativas integracionistas no século XIX, que não obtiveram avanços concretos, a partir da virada para o século XXI, algumas propostas emergiram de forma mais sólida, a exemplo do contexto da Unasul (União de Nações Sul-Americanas) que no âmbito do desenvolvimento dos trabalhos desenvolvidos pela IIRSA (Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana) e em sequência pela Cosiplan (Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento) delinearam 10 eixos de integração e desenvolvimento sul-americanos que foram aperfeiçoados, viabilizando variadas propostas tangíveis de integração infraestrutural e econômica (figura 1).

Figura 1: Eixos de Integração e Desenvolvimento (2017) – IIRSA/Cosiplan

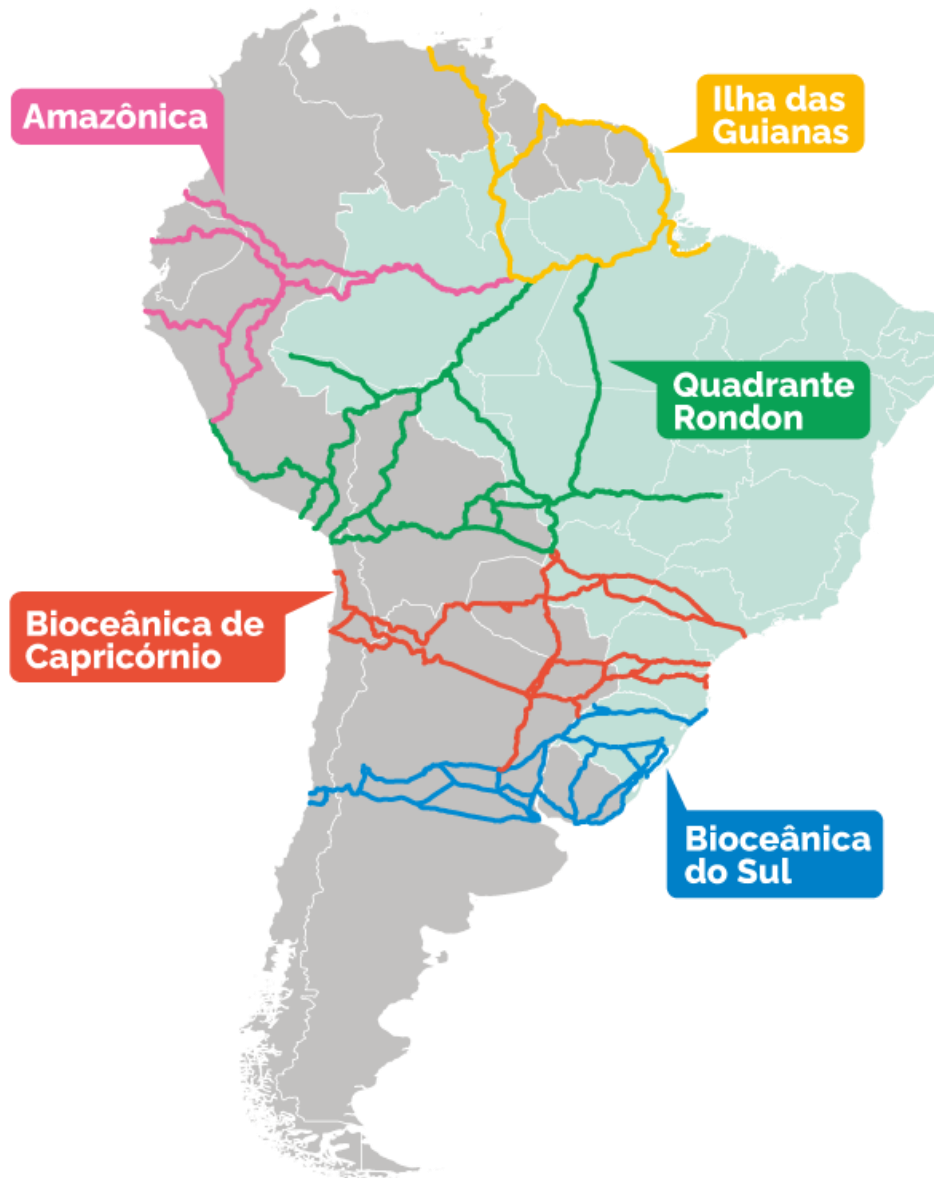


Fonte: Cosiplan (2017)

Nesta conjuntura, o Consenso de Brasília de 2023 é um acordo político e diplomático firmado na capital brasileira pelos 12 países sul-americanos que visa aprofundar a cooperação regional, a integração econômica, o desenvolvimento sustentável, bem como a resolução pacífica de conflitos na América do Sul envolvendo um conjunto de

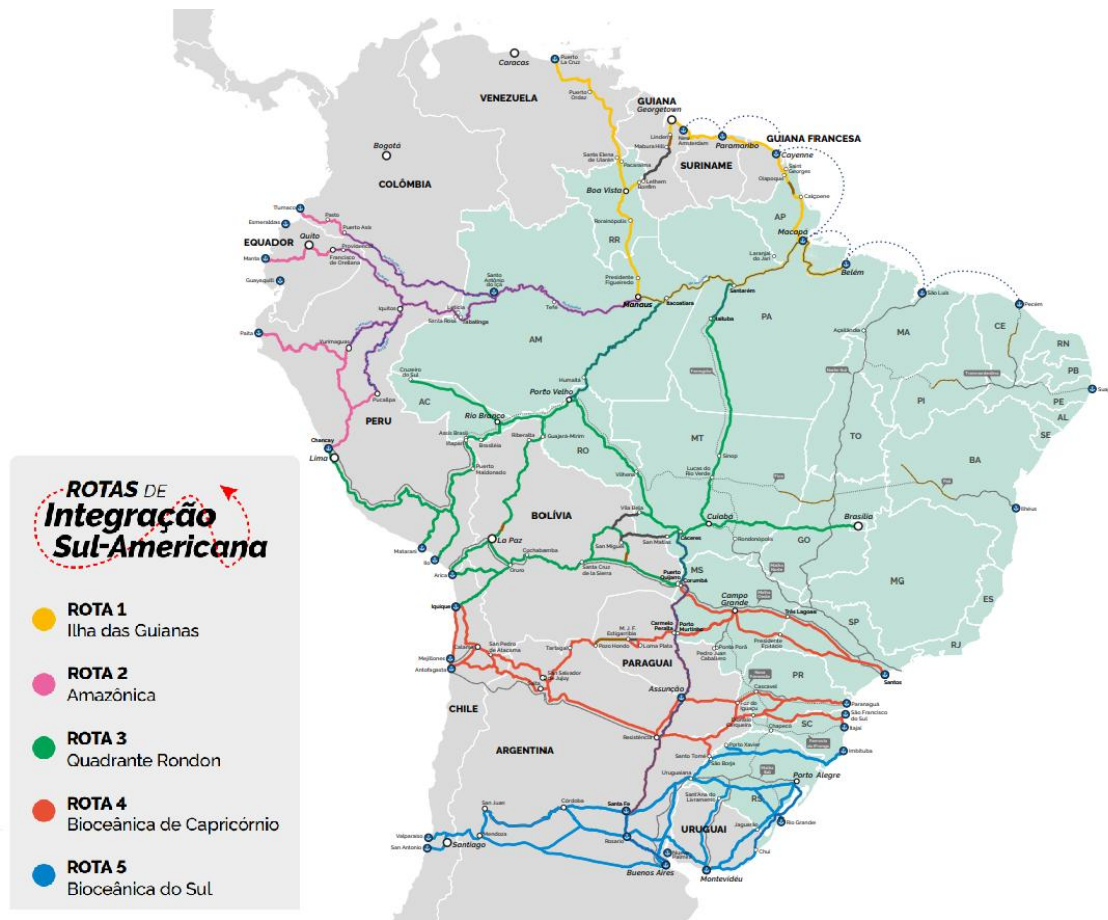
temáticas. Mediante este compromisso, o governo federal brasileiro, no domínio da temática relacionada a integração da infraestrutura de transporte, apresenta a proposta das Rotas de Integração Sul-Americana, baseada em cinco grandes rotas (figuras 2 e 3).

Figura 2: Rotas de Integração Sul-Americana (Brasil)



Fonte: Brasil (2025)

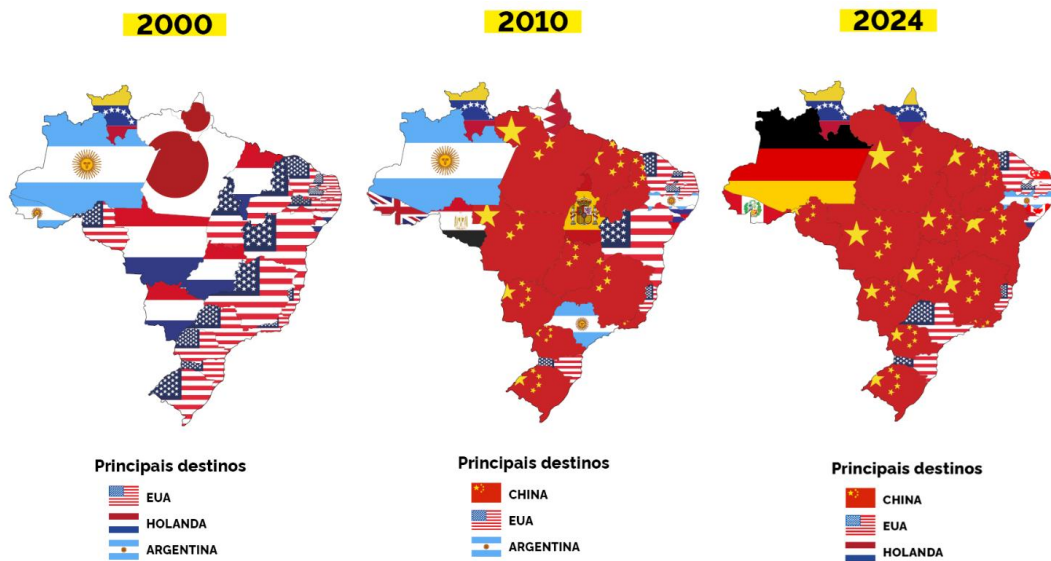
Figura 3: Rotas de Integração Sul-Americana (Brasil) - detalhamento



Fonte: Brasil (2025), adaptado pelos autores.

O delineamento destas rotas, baseia-se em estudos previamente elaborados pela IIRSA/Cosiplan, mas também na perspectiva de alteração do foco do Brasil no comércio, antes centrado em países da Europa e os Estados Unidos, transpondo-o para um deslocamento da produção rumo aos países asiáticos, sobretudo China (figura 4).

Figura 4: Principais destinos das exportações do Brasil entre 2000 e 2023



Fonte: Brasil (2025), adaptado pelos autores.

Ademais, as unidades da federação brasileira do interior do país, sobretudo do Centro-Oeste, aumentaram a sua participação nas exportações nacionais, em um cenário que favorece uma lógica de bioceanidade, já que a origem dos fluxos, majoritariamente, se aproxima do Oceano Pacífico e, conseqüentemente se afastam do Atlântico (figura 5).

Figura 5: Crescimento das exportações do Brasil entre 2010 e 2021, por unidades da federação.

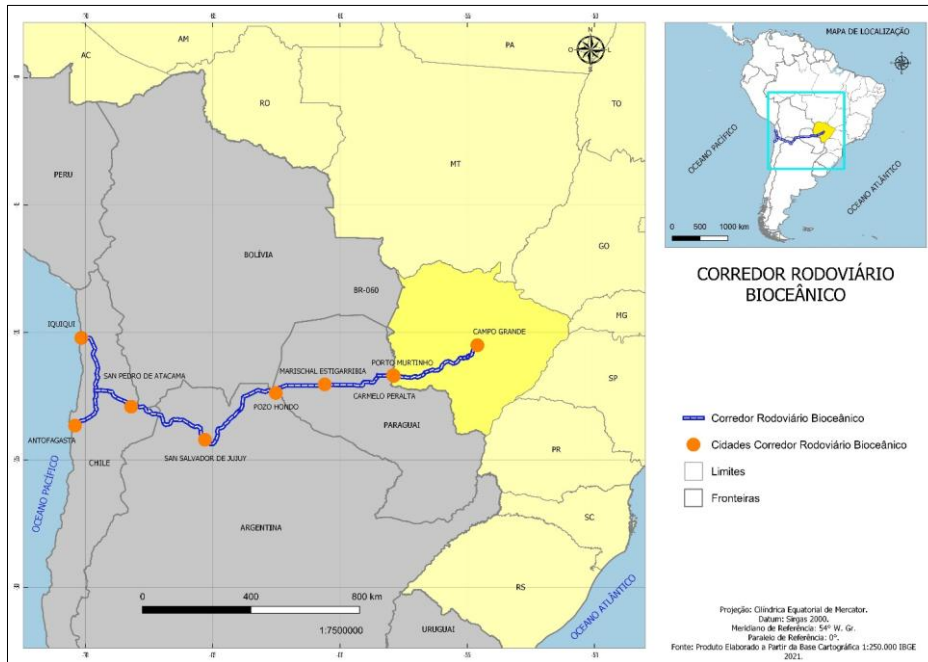


Fonte: Brasil (2025), adaptado pelos autores.

De acordo com os dados apresentados, é possível que o Brasil aumente ainda mais o comércio nas próximas décadas com a Ásia e com os países vizinhos. O resultado disso, é que estas rotas de transportes despontem com o objetivo de reduzir custos logísticos e ampliem a eficiência do transporte de mercadorias.

No âmbito da Rota Bioceânica de Capricórnio (Rota 4), há um trecho entre Campo Grande, capital do estado de Mato Grosso do Sul e os portos do norte do Chile em implantação, com previsão de início de operacionalização em 2026, o qual tem potencial de se consolidar como um corredor internacional de transporte rodoviário que se estenderá desde o Brasil, passando pelo Paraguai e Argentina, até Chile na costa do Oceano Pacífico (mapa 1).

Mapa 1: Trajeto da Rota Bioceânica de Capricórnio entre Campo Grande/MS e Chile



Fonte: Abrita et al. (2025)

No entanto, desde o princípio a operacionalização da Rota esbarrava no trecho paraguaio de aproximadamente 500 quilômetros até então não pavimentado, mas que nos últimos anos avançaram com previsão de conclusão em 2026 (figura 6).

Figura 6: Evolução das obras no trecho localizado no norte do Paraguai na Ruta PY15. (trecho em vermelho no mapa está em asfaltamento)



Fonte: <https://mopc.gov.py/ruta-py15-se-inicia-la-etapa-de-construccion-del-tercer-tramo-del-corredor-bioceanico/>. Acesso em: 18 nov. 2025. Adaptado pelos autores.

No trecho brasileiro o trecho da Rota requer ainda a finalização do contorno rodoviário no município fronteiriço de Porto Murtinho e conclusão da ponte binacional sobre o Rio Paraguai, ambos com previsão de conclusão para meados de 2026 (figura 7). Além de melhorias diversas nas rodovias já existentes, sobretudo na BR-267.

Figura 7: Ponte Binacional sobre o Rio Paraguai na fronteira Brasil x Paraguai
(projeção futura x situação em março de 2025)



Fonte: <https://observarota.com.br/>. Acesso em: 14 nov. 2025. Adaptado pelos autores

Sumariamente, do ponto de vista da infraestrutura, na Argentina e no Chile os sistemas técnicos estão praticamente estabelecidos, demandando algumas melhorias para atender o aumento de fluxos, sobretudo nos postos fronteiriços ou em áreas pontuais.

Considerações finais

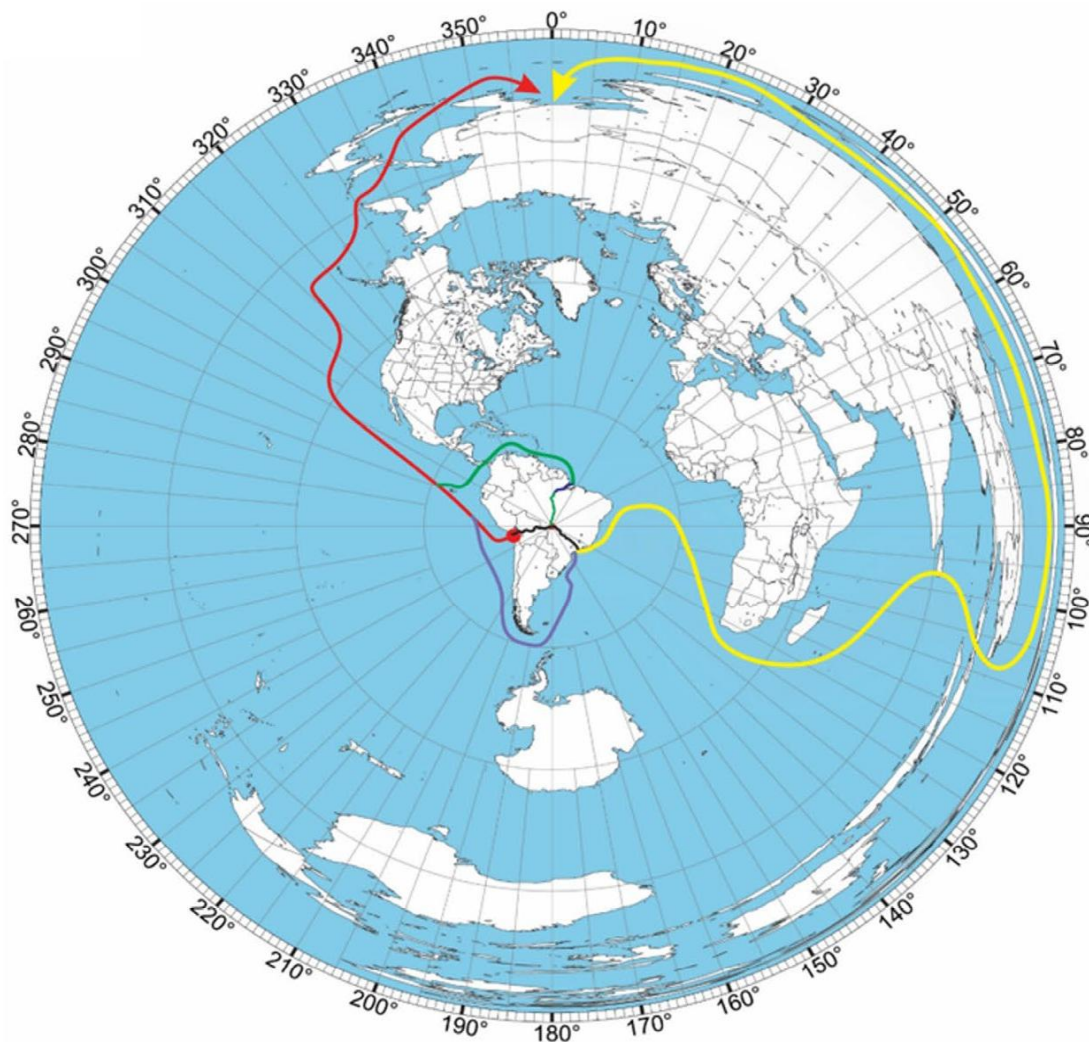
Em relação as potencialidades, os corredores rodoviários, enquanto eixos de circulação com capacidade para fomentar a integração regional, estão envolvidos em uma dinâmica complexa e desempenham uma função primordial no reforço da matriz de transporte tanto brasileira quanto sul-americana. Isso é particularmente importante no cenário atual, marcado pela inter/multimodalidade, que desempenham um papel significativo na melhoria da circulação territorial.

A proposta deste corredor, destaca como benefício e justificativa principal a diminuição expressiva dos custos logísticos e do tempo de viagem entre as regiões da América do Sul e continente asiático. Sua operacionalização conectando os dois oceanos consolidará um eixo rodoviário de aproximadamente 3.250 quilômetros, com potencial

para reduzir o fluxo de mercadorias para a Ásia, via portos do Chile, em até 17 dias e 9 mil quilômetros, contribuindo para o incremento do comércio regional das áreas interconectadas.

Isso leva ao fortalecimento da competitividade dos produtos sul-americanos no mercado global ao oferecer alternativas para realização de seus fluxos materiais em relação à Ásia (figura 8).

Figura 8: Alternativas de rotas marítimas a partir do eixo de capricórnio da América do Sul



Fonte: Brasil (2025), adaptado pelos autores.

Além disso, este corredor rodoviário permitirá que regiões nacionais ou subnacionais sem acesso ao mar, como o Centro-Oeste brasileiro, norte do Paraguai ou norte da Argentina, cheguem aos portos do Pacífico de maneira mais eficiente.

Há possibilidades da Rota Bioceânica de Capricórnio estimular ainda fluxos de maior valor agregado, atrair novos investimentos em regiões atualmente periféricas no cenário globalizado, promover o fluxo mais expressivo também de pessoas e, conseqüentemente, favorecer setores como o turismo e a hotelaria, além de impulsionar melhorias infraestruturais que vão além dos sistemas de transporte, especialmente as urbanas de natureza mais social.

Para tanto, o ordenamento do território, que historicamente se baseou na redução das desigualdades regionais, é fundamental no contexto dos eixos de circulação, uma vez que a construção de novos corredores rodoviários transcende os sistemas de engenharia. Isso deve ser incorporado a uma política territorial que vise não só aprimorar a conectividade e a eficiência logística, mas também assegurar um uso mais democrático do território por meio da promoção da expansão da circulação, bem como a coesão territorial, sobretudo na perspectiva internacional.

Por fim, este corredor em implantação é um objeto de desafio para a ciência geográfica que deve ser capaz de fornecer subsídios técnicos para decisões de planejamento visando contribuir com os instrumentos de ordenamento territorial que possam contribuir com um desenvolvimento territorial integrado e sustentável.

Agradecimentos

À Fundação de Apoio ao Desenvolvimento do Ensino, Ciência e Tecnologia do Estado de Mato Grosso do Sul (Fundect) e ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelo apoio e financiamento da pesquisa.

Referências bibliográficas

- Abrita, M. B.; Camilo Pereira; A. P.; Neto Rondina, A.; Centurião, D. A. S.; Vignandi, R. S.; Espíndola Júnior, G.; Maciel, R. F.; Marques, N. & Weber, V. A. D. M. (2025) *Estudo da dinâmica dos arranjos produtivos locais do Estado de Mato Grosso do Sul e sua relação com a multimodalidade de transporte visando subsídios para seu fortalecimento*. (1. ed.) Dourados: MC&G.
- Arroyo, M. (2018). A circulação da mercadoria na redefinição dos usos do território. *Revista da Casa da Geografia de Sobral (RCGS)*, 20(1), 133–143. <https://rcgs.uvanet.br/index.php/RCGS/article/view/389>
- Brasil. Ministério do Planejamento e Orçamento. (2025). *Rotas de Integração Sul-Americana*. <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/articulacao-institucional/rotas-de-integracao-sul-americana>
- Cosiplan - Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (2017). *Informe de actividades 2017*. UNASUR. <https://iirsa.org/Document/Detail?id=4619>
- Santos, M. (1996). *A natureza do espaço: Técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec.

Migração Venezuelana em Roraima:

Novas Dinâmicas Sociais e Econômicas em Território Fronteiriço

Katielle Susane do Nascimento Silva

Professora Adjunta da Universidade Federal de Roraima e Investigadora do Centro de Estudos Geográficos/Laboratório Associado TERRA, do IGOT, Universidade de Lisboa.

44

Introdução

A crise política e econômica enfrentada pela Venezuela tem provocado a saída forçada da população daquele país, tendo esse processo se intensificado a partir de 2015, configurando-se como migração de sobrevivência (Silva & Baeninger, 2021). Estima-se que 568 mil venezuelanos ingressaram no Brasil, sendo o estado de Roraima, estado mais setentrional na região Norte do Brasil, a principal “porta de entrada”.

Embora o programa de interiorização do Governo Federal tenha dado resposta ao processo de realocação dirigida de imigrantes venezuelanos, visando facilitar sua inserção socioeconômica no novo país de destino, o estado de Roraima acaba por fixar boa parte desta população. O efeito ficou refletido nos dados do último Censo do IBGE, de 2022, apresentando Roraima uma taxa de crescimento na ordem dos 40%, com um incremento populacional de 185.824 pessoas, passando respectivamente de 450.479 para 636.303 residentes, entre 2010 e 2022.

Assim, objetivamos demonstrar novas dinâmicas e desafios nos setores da educação e econômico no estado de Roraima, no quadro de um grande incremento populacional de imigrantes venezuelanos neste território de fronteira.

Metodologicamente foi realizado levantamento de análise de dados secundários de fontes oficiais, para descrever e analisar os efeitos da imigração venezuelana no estado de Roraima.

Espera-se contribuir com a produção do conhecimento científico sobre e a partir da Amazônia brasileira

Dinâmicas e Desafios na Educação

Um dos fatores que ajudam a explicar os efeitos decorrentes da imigração venezuelana no setor de educação é a relevante presença de crianças, jovens e adultos em idade ativa entre a população emigrada venezuelana em Roraima.

No que respeita ao ensino secundário, entre 2015 e 2020³, o número de imigrantes venezuelanos nas escolas públicas do estado passou de 301 para 15.349, incluindo todas as esferas da rede pública de ensino (INEP, 2024).

³ A análise é até 2020 porque, posteriormente, o INEP não divulgou nacionalidade do aluno no quadro da nova lei de proteção de dados.

É importante destacar que a geografia da presença de imigrantes venezuelanos nas escolas públicas também se alterou. Em 2015, Pacaraima – município brasileiro fronteiro com a Venezuela - detinha o maior número destes estudantes (n. 196), seguido de Boa Vista, capital do estado (n. 92). No último ano analisado (2020), Boa Vista liderava a lista de município com maior número de estudantes venezuelanos (n. 10.984) e Pacaraima assumiu a segunda posição com 2.249. Ademais, todos os outros 13 municípios do estado registaram presença de matrícula de estudantes venezuelanos e alguns com números significativos, dos quais são exemplos Mucajaí (n. 332), Rorainópolis (n. 301), Amajari (n.238), Caracarái (n. 215) e Cantá (n. 213) (INEP, 2024).

Esta crescente e significativa presença configura novas dinâmicas bastante positivas para o setor de educação e para a educação em sentido amplo. A presença de imigrantes venezuelanos se traduz para o setor de educação em acesso ao convívio com a diversidade, em ganho de conhecimento sobre uma nova cultura, aumento da pluralidade de ideias, possibilidade de contato com uma nova língua, conhecimento de uma nova história, em nova literatura, novas músicas, abrindo caminho para integração e sedimentando o caminho para a construção de uma sociedade mais tolerante (Baptaglin & Oliveira, 2024).

Contudo, essa presença massiva também se traduz em novas dinâmicas negativas, sobretudo quando não vem acompanhada de práticas e políticas institucionais que orientem e mediem esse contato com o novo. O processo de integração perpassa pelo elemento fundamental que é a compreensão da língua. Esta aparece como fundamental ao processo de integração, partindo do princípio de que o entendimento linguístico é o primeiro ponto de contato e ponte para o conhecimento do novo.

De um lado, estudantes imigrantes com conhecimento escolar limitado enfrentam desdobramentos negativos que podem acompanhar até a vida adulta e se refletir na precária inserção laboral, no desinteresse pelo ambiente escolar/universitário, e, conseqüentemente, em um estado com deficiência na formação de capital humano qualificado e competitivo. Por outro lado, o desconhecimento do novo é terreno fértil para os discursos e práticas de xenofobia, preconceito e discriminação (étnica, racial, de gênero, sexual e física), sendo estes acompanhados por sentimento de “aporofobia” □ aversão a pobre ou à pobreza □, identificados no ambiente escolar em Roraima (Generalí & Cogo, 2023). É de se notar que estas práticas são mais graves no ambiente escolar, espaço considerado o *lócus* da mudança e da transformação para um mundo libertador (Freire, 1997).

Os desafios e efeitos acima expostos não estão circunscritos ao ensino público secundário, mas têm alcançado igualmente o ensino superior, sendo a Universidade pública também um espaço no qual a presença de estudantes venezuelanos vem se tornando expressiva e acompanhada de novas dinâmicas.

A presença de imigrantes venezuelanos aponta para a otimização da educação pública superior, por meio do preenchimento de vagas, num quadro nacional de altos índices de evasão e redução de entrada de estudantes. Adicionalmente, a presença migrante impulsiona a implementação de políticas de inclusão como a adotada e posta em prática pela Universidade Federal de Roraima com o Vestibular para Migrantes. Esta política tem como público-alvo migrantes em situação de vulnerabilidade, refugiados e solicitantes de refúgio, que desejam ingressar na educação superior. Em 2025, foram

oferecidas 117 vagas, abrangendo 19 cursos de graduação. Segundo a Universidade Federal de Roraima (UFRR), em junho de 2025, a UFRR contava com aproximadamente 204 discentes imigrantes com perfil ativo entre os cursos de graduação, sendo expressiva a presença de estudantes de origem venezuelana.

Ademais, tão importante quanto a garantia de acesso à educação superior em Roraima é a manutenção desses estudantes, de modo que logrem sucesso nas suas jornadas acadêmicas, com impactos positivos sobre a formação cidadã ao nível individual, com efeito positivo sobre o mercado de trabalho e, conseqüentemente, para o estado.

Dinâmicas Econômicas

A imigração implica não apenas em ônus para os estados, mas também em contribuições econômicas, por vezes, pouco disseminadas nos meios de comunicação de massa.

A imigração venezuelana é caracterizada por uma população predominantemente jovem, com ensino médio, também havendo imigrantes com nível superior completo. Este último grupo tem recorrido a pedido de reconhecimento de diploma na Universidade Federal de Roraima (UFRR). Entre janeiro de 2017 e janeiro de 2024, a UFRR registrou 45 pedidos de revalidação de diplomas de profissionais formados na Venezuelana (UFRR, 2025), com efeito sobre a política institucional. Em 2023 a UFRR aprova a Resolução CUNI/UFRR Nº 075, que isenta a taxa de revalidação de diploma de ensino superior para pessoas refugiadas, solicitante de refúgio e imigrantes portadores de autorização de residência ou visto humanitário em situação de hipossuficiência dentro do território brasileiro.

Do ponto de vista demográfico e econômico, a imigração venezuelana tem representando uma “janela de oportunidade”, suavizando a tendência de envelhecimento populacional e garantindo a disponibilidade de mão de obra, volume de jovens em processo de formação e qualificação para o mercado de trabalho e potencial aumento da capacidade criativa e de empreendedorismo no estado.

Segundo dados da Secretaria de Estado de Planejamento e Orçamento de Roraima, considerado o número de empresas que abriram e fecharam no período entre 2018 e 2024, apenas 2018 teve um balanço negativo (n. -968). Entre 2019 e 2024, foi sempre positivo, tendo o ano de 2022 registrado o saldo mais positivo com n. 5.284 empresas (n. 7.799 aberturas e n. 2.515 encerramentos). Embora este aumento não implique exclusividade de imigrantes venezuelanos empreendedores, sugere ao menos o recrutamento de mão de obra imigrante disponível no mercado de trabalho em Roraima.

Considerando a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE 2.0), ao analisar o número de empresas para as tipologias Comércio, (i) Comércio e Reparação de Veículos Automotores e Motocicletas; (ii) Comércio por Atacado e (iii) Comércio Varejista, verificamos que houve uma variação com aumentos e pequenas quedas, entre 2016 e 2022. Porém, na viragem de 2021 para 2022, é notável o aumento no número de unidades voltadas para as três atividades, com destaque para o setor de atacado, dispondo no estado de 453 unidades em 2021 e passando para 1.096 em 2022. Chamamos ainda atenção para o comportamento do comércio varejista, em

função de, em 2022, representar 71,7% (n. 4.368) do total de empresas comerciais de Roraima (n. 6.089) (SEPLAN-RR/CGEES, 2025).

Analisando a Pesquisa Mensal do Comércio (PMC) do IBGE (2025), é notável a tendência de crescimento do volume de vendas do comércio varejista na última década, em comparação com o Brasil. Entre 2015 e 2021 são sólidos os indicadores que apontam para o aquecimento do comércio varejista em Roraima, inclusive demonstrando pouca interferência da COVID-19, neste campo, com uma inflexão apenas em 2017. Enquanto, no Brasil, foi claro o efeito da pandemia, apresentando uma retração do volume de vendas varejistas em 2020 (-1,9%), Roraima, para o mesmo ano, apresentou o maior aumento desde 2015 com um aumento na ordem de 6,2% do volume de vendas.

Dados como estes sugerem alguma especificidade para a economia de Roraima, não sendo encontrada referência em outros estados do Brasil. Ao mesmo tempo que consideramos difícil mensurar objetivamente o peso exclusivo do fluxo de imigrantes venezuelanos, é incontornável não corroborar com o argumento de que os imigrantes venezuelanos imprimem uma dinâmica econômica, provocando um aquecimento no mercado consumidor com reação positiva sobre o varejo, trazendo impactos positivos para a economia do estado.

Para (re)iniciar

Uma sociedade que enxerga a migração como um problema e adota políticas restritivas restringe e bloqueia o próprio desenvolvimento das cidades, dos estados e das regiões. Adotar perspectivas e pensar a construção de políticas, a partir dos direitos sociais para as migrações, contribuirá positivamente ao nível individual (das pessoas) e, especialmente, coletivo (sociedade geral), usufruindo os governos de um balanço positivo entre a oferta de direitos e o recebimento de oportunidades, geradas no quadro das migrações internacionais no médio e longo prazo. Formação continuada para educadores e imigrantes em língua estrangeira, sem que isso signifique educadores com sobrecarga de trabalho; ampliação da formação profissionalizante e apoio ao empreendedorismo para jovens imigrantes; e consolidação de parcerias escolas-empresas são alguns exemplos de campos de ação política sugeridos pelos resultados desta investigação, para este horizonte de construção de um Roraima mais desenvolvido, convocando o potencial da população imigrante para esta tarefa coletiva.

Referências

- Baptaglin, L. A., Oliveira, G. (2024). A imigração venezuelana e o contexto da alfabetização de crianças brasileiras e venezuelanas em escolas municipais de Boa Vista, Roraima, Brasil: um olhar para as considerações da gestão. *Educar em Revista*, Curitiba, v. 40, e92542.
- Freire, P. (1997). *Pedagogia da autonomia*. Janeiro: Paz e Terra.
- Generalí, S.; Cogo, D. (2023). Imigração venezuelana fronteira e interculturalidade: uma análise das experiências de educadoras e educadores em escolas públicas de Boa Vista (Roraima). *Revista Interdisciplinar da Mobilidade Humana*, v. 31, n. 69, p. 91-108, dez. 2023.
- IBGE. (2025) Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Brasília, DF: IBGE.
- SILVA, J. C.J., BAENINGER, R. (2021). O êxodo venezuelano como fenômeno da migração sul-sul. *REMHU*. Brasília, v. 29, n. 63, p. 123-139.

Entre fronteiras e idades:**migração de reformados e envelhecimento demográfico em Portugal****Beatriz Romão**

Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais (CICS.NOVA), Faculdade de Ciências Sociais e Humanas (NOVA FCSH), Universidade Nova de Lisboa

Dulce Pimentel

Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais (CICS.NOVA), Faculdade de Ciências Sociais e Humanas (NOVA FCSH), Universidade Nova de Lisboa

48

Resumo: Nas últimas décadas, Portugal tem enfrentado profundas alterações demográficas, em função do declínio da fecundidade, da emigração e do envelhecimento decorrente da transição demográfica. Perante este contexto, a imigração é geralmente apontada como forma de atenuar os processos de perda de vitalidade demográfica, no entanto, nem todos os fluxos migratórios terão esse efeito. A Migração Internacional de Reforma (MIR), que se refere à migração de adultos mais velhos para outros países tem, no caso português, contribuído para intensificar o processo de envelhecimento, dado que a estrutura etária destes migrantes é superior à média da população residente. Os resultados confirmam a existência de um processo transversal de envelhecimento e evidenciam assimetrias regionais, tanto nos padrões de envelhecimento demográfico como na distribuição territorial da migração de reformados, em Portugal.

Palavras-chave: Envelhecimento demográfico, Migração internacional de reforma, Assimetrias regionais, Portugal.

Introdução

Portugal enfrenta um dos principais desafios demográficos do século XXI: o acelerado envelhecimento da população. Este fenómeno resulta da conjugação de vários fatores, entre os quais se destacam a redução da fecundidade (Costa & Louro, 2023) e o aumento da esperança de vida (Dortier, 2006) que, em conjunto, têm criado profundas transformações na estrutura etária da população portuguesa. Em 2021, cerca de um quarto da população tinha mais de 64 anos, posicionando Portugal entre os países da União Europeia que envelhecem mais rapidamente (Eurostat, 2021). No entanto, a

configuração territorial do envelhecimento da população não apresenta um padrão uniforme, existindo assimetrias territoriais significativas, na medida em que, em algumas regiões, os níveis de envelhecimento são mais elevados do que noutras, o que reforça a complexidade deste desafio demográfico à escala nacional.

Em paralelo, a migração internacional, em função das características dos seus fluxos, pode minorar ou agravar a situação demográfica dos países de imigração. Nos últimos anos, a migração internacional de reforma (MIR) - fluxo em crescimento no país - tem contribuído para melhorar o saldo migratório de Portugal, mas agrava, simultaneamente, o processo de envelhecimento demográfico (Sampaio et al., 2018), devido à composição etária destes migrantes ser superior à média da população residente. De salientar que este movimento migratório reflete as transformações sociais que moldaram a forma como muitos cidadãos vivem o período pós-laboral, tornando a mobilidade transnacional uma realidade cada vez mais comum entre os reformados (Gustafson, 2013).

Neste contexto, a presente investigação pretende alertar para os impactos da MIR nas dinâmicas da população em Portugal, dado que, ao contrário dos restantes fluxos migratórios, este, em específico, contribui para o agravamento do envelhecimento da população.

Metodologia

A presente investigação foi desenvolvida através da análise de variáveis demográficas para o período 2011-2021, com ênfase no envelhecimento e na dinâmica migratória, ao nível da Nomenclatura das Unidades Territoriais para Fins Estatísticos de nível 3 (NUTS 3), a partir dos censos da população de 2011 e 2021 produzidos pelo Instituto Nacional de Estatística (INE). De salientar que a análise referente à MIR centra-se exclusivamente na população de naturalidade estrangeira, dado que esta opção metodológica permite delimitar com maior rigor o fenómeno da migração de reformados e analisar o seu contributo para o agravamento do envelhecimento demográfico em Portugal, distinguindo-o das dinâmicas próprias do regresso de nacionais, que apresentam características distintas.

Num segundo momento, foi realizada a representação cartográfica no software ArcGIS PRO, com o objetivo de identificar padrões territoriais dos dois fenómenos em estudo.

Resultados

Portugal, entre 2011 e 2021, registou um acréscimo de 437 106 residentes com idade igual ou superior a 65 anos, o que se traduz num aumento percentual de 21,6% (INE, 2011, 2021). Em 2011, sete regiões (NUTS 3) apresentavam uma proporção de população com mais de 64 anos inferior a 20%, enquanto cinco regiões - Alto Tâmega, Terras de Trás-os-Montes, Beiras e Serra da Estrela, Beira Baixa e Alto Alentejo - registavam valores superiores a 26%. Por sua vez, em 2021, observou-se uma intensificação da tendência de envelhecimento demográfico, com cerca de um quarto da população portuguesa a ter mais de 64 anos. Em 2021, o número de regiões com mais de 26% da população nesta faixa etária aumentou consideravelmente, passando para treze regiões, enquanto as com proporções inferiores a 20% diminuíram para apenas duas regiões. Destacam-se, em 2021, as regiões do Alto Tâmega (35,5%), Terras de Trás-os-Montes (34,0%) e Beira Baixa (33,5%) com as proporções mais elevadas de população com mais de 64 anos. A análise comparativa deste indicador confirma a existência de uma conjuntura transversal de envelhecimento em Portugal, embora com uma distribuição espacial relativamente heterogénea, com as regiões do interior do país a registarem, de forma consistente, os valores mais elevados de população com mais de 64 anos, tanto em 2011 como em 2021 (**Erro! A origem da referência não foi encontrada.**).

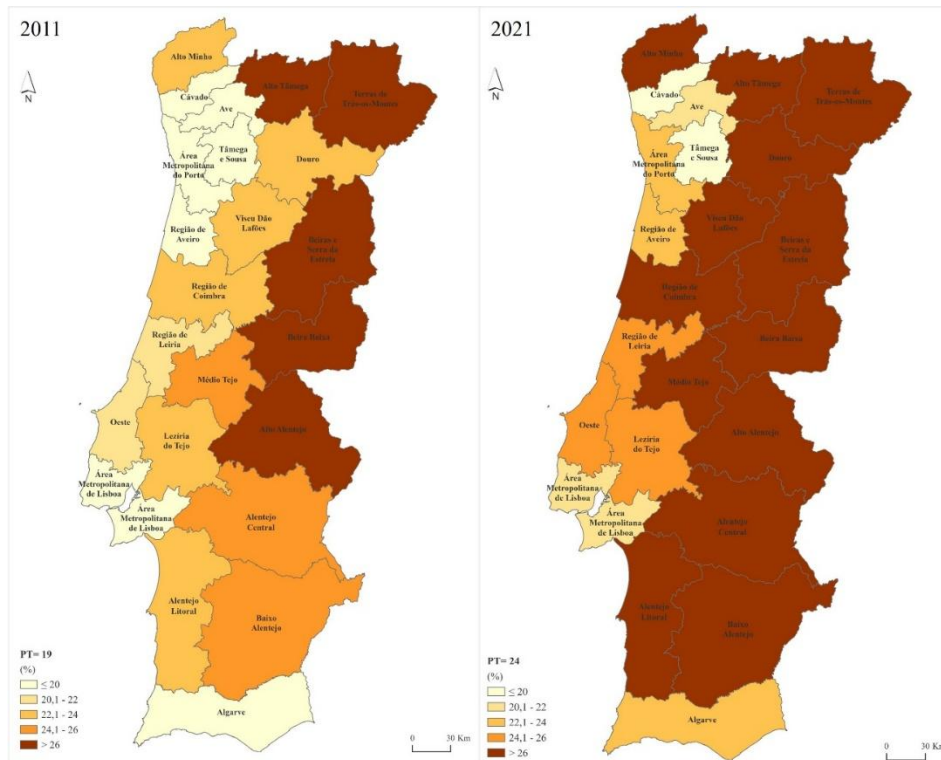


Figura 1. Proporção de população com idade igual ou superior a 65 anos em 2011 e 2021, Portugal | Fonte: INE, Censos 2011 e 2021| Fonte Cartográfica: Carta Administrativa Oficial de Portugal, Direção Geral do Território, 2022.

Neste contexto de envelhecimento demográfico, torna-se pertinente analisar os impactos da migração de reformados na dinâmica demográfica portuguesa. Em 2011, residiam em Portugal 57 607 estrangeiros com idade superior a 64 anos, dos quais 60% eram do sexo feminino e 40% do sexo masculino. Em 2021, a distribuição por género mantém-se semelhante, registando-se cerca de 108 811 residentes estrangeiros nesta faixa etária, dos quais 57% eram mulheres e 43% homens (**Erro! A origem da referência não foi encontrada.**).

Tabela 1. Género da população estrangeira com idade igual ou superior a 65 anos residente em Portugal, em 2011 e 2021.

População estrangeira com ≥ 65 anos	2011		2021	
	N.º	%	N.º	%
Homens	22 869	39,7	46 768	43,0
Mulheres	34 738	60,3	62 043	57,0
Total	57 607	100	108 811	100

Fonte: INE, Censos 2011 e 2021.

Em relação à naturalidade dos cidadãos neste grupo etário residentes em Portugal, observa-se, em ambos os momentos censitários, o predomínio de imigrantes

reformados provenientes dos Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP). Em 2011, destacava-se a população natural de Angola (27,5%), Moçambique (14,9%) e Cabo Verde (10,6%) que, em conjunto, representavam cerca de metade da população estrangeira idosa. Em 2021, apesar de uma ligeira redução percentual, este padrão manteve-se, com os imigrantes naturais de Angola (24,9%), Moçambique (13,3%) e Cabo Verde (9,3%), aos quais se soma a população natural da Índia (1,9%), correspondendo, em conjunto, a aproximadamente metade do total de residentes estrangeiros idosos. Este padrão reflete os fluxos migratórios associados ao período pós-colonial, no qual uma parte significativa destes migrantes optou por permanecer e envelhecer em Portugal. Por sua vez, os imigrantes reformados naturais do Brasil constituíam 6,8% e 8,9% do total de população estrangeira com mais de 64 anos em 2011 e 2021, o que pode refletir, quer a entrada mais recente de brasileiros reformados, quer o envelhecimento de residentes que chegaram a Portugal em anteriores vagas de imigração. Tanto em 2011 como em 2021, observa-se uma presença significativa de imigrantes reformados naturais do Reino Unido, França, Espanha, Alemanha e Itália, o que evidencia a atratividade de Portugal como um país de destino para cidadãos estrangeiros reformados (**Erro! A origem da referência não foi encontrada.**).

Tabela 2. Distribuição das 10 principais nacionalidades da população estrangeira com idade igual ou superior a 65 anos residente em Portugal, em 2011 e 2021.

2011		
Naturalidade (País)	N.º	%
Angola	15 853	27,5
Moçambique	8 570	14,9
Cabo Verde	6 133	10,6
Reino Unido	3 991	6,9
Brasil	3 906	6,8
Espanha	3 509	6,1
França	2 267	3,9
Alemanha	2 070	3,6
Índia	1 984	3,4
Guiné-Bissau	1 151	2,0
População estrangeira com ≥ 65 anos	57 607	-
2021		
Naturalidade (País)	N.º	%
Angola	27 148	24,9
Moçambique	14 450	13,3
Cabo Verde	10 169	9,3
Brasil	9 704	8,9
Reino Unido	8 408	7,7
França	6 240	5,7
Espanha	2 995	2,8

Alemanha	2 744	2,5
Itália	2 516	2,3
Índia	2 072	1,9
População estrangeira com ≥ 65 anos	108 811	-

Fonte: INE, Censos 2011 e 2021.

Entre 2011 e 2021, a população estrangeira com idade igual ou superior a 65 anos registou um incremento de 51 204 residentes, o que representa um aumento de 88,9% (INE, 2011, 2021). Apesar desta tipologia representar apenas cerca de 10% do total da população estrangeira (INE, 2021) este fenómeno tem impactos territoriais significativos, sobretudo em regiões com maior vulnerabilidade demográfica. Em 2011, das 23 regiões portuguesas, a maioria (21) apresentava uma proporção de população estrangeira com mais de 64 anos inferior à média nacional (0,5%), existindo apenas duas regiões – o Algarve e a Área Metropolitana de Lisboa (AML) – onde essa proporção era de 1,6% e 1,1%, respetivamente. Em 2021, observa-se um padrão territorial mais heterogéneo, com nove regiões a registarem uma proporção de população estrangeira com mais de 64 anos inferior a 0,5%, onze regiões entre os 0,51% e os 1%, duas regiões (AML e Alentejo Litoral) entre os 1,1% e os 2%, e apenas uma região, o Algarve, com uma proporção superior a 3% (**Erro! A origem da referência não foi encontrada.**).

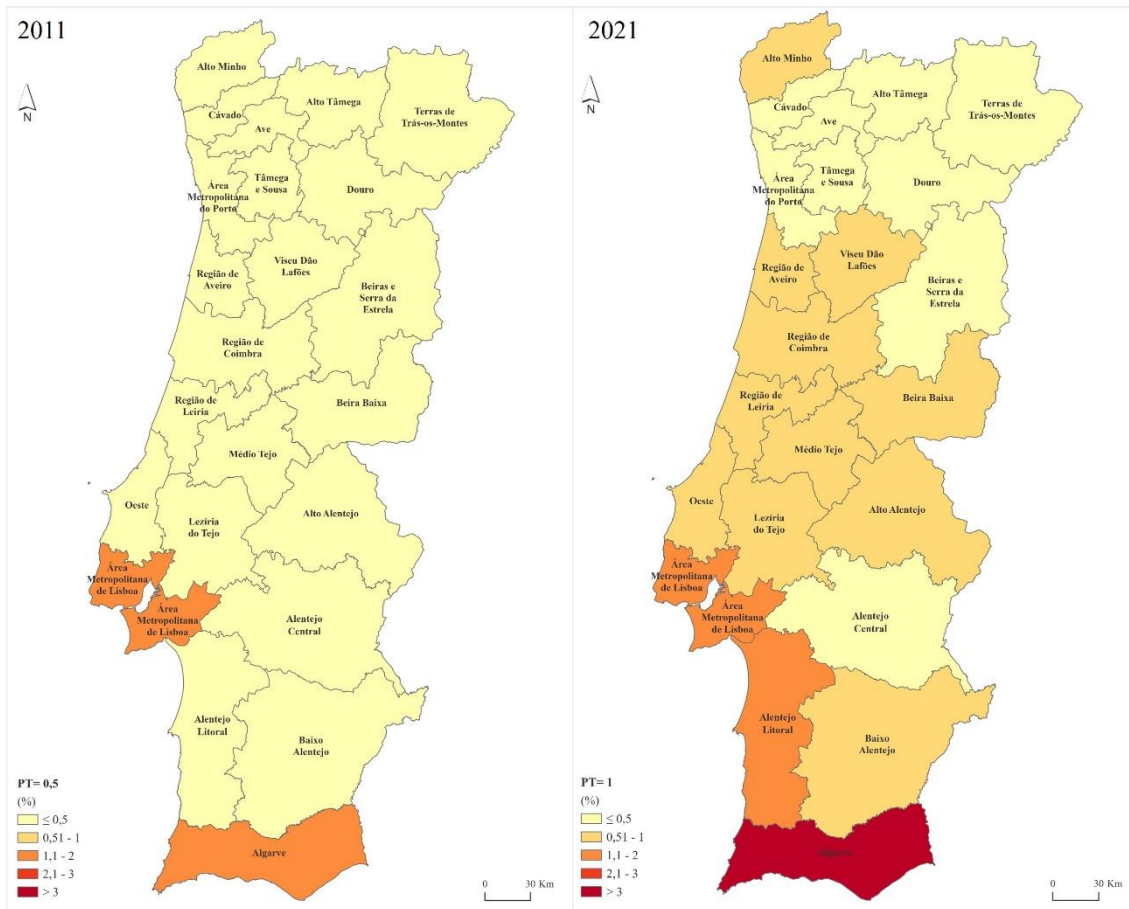


Figura 2. População estrangeira com idade igual ou superior a 65 anos em percentagem da população residente em 2011 e 2021, Portugal | Fonte: INE, Censos 2011 e 2021| Fonte Cartográfica: Carta Administrativa Oficial de Portugal, Direção Geral do Território, 2022.

Conclusões

Os resultados confirmam a existência de um processo transversal de envelhecimento em Portugal, com as regiões do interior a registarem, de forma consistente, os maiores níveis de envelhecimento. Contudo, são as regiões da Área Metropolitana de Lisboa, do Alentejo Litoral e do Algarve as que permanecem como os principais polos de atração migratória, o que evidencia uma concentração de imigrantes reformados no Litoral Sul. Por sua vez, a população estrangeira com idade igual ou superior a 65 anos é maioritariamente feminina e caracteriza-se por uma elevada heterogeneidade em relação à origem dos imigrantes, refletindo a coexistência de dois perfis distintos: por um lado, imigrantes que envelhecem no país de acolhimento; e por outro lado, imigrantes provenientes, sobretudo, de países europeus, cuja migração ocorreu já numa fase avançada do ciclo de vida. De salientar que a MIR contribui para melhorar o saldo migratório do país e para minorar o despovoamento das regiões demograficamente vulneráveis, mas intensifica o processo de envelhecimento demográfico. Deste modo,

torna-se crucial aprofundar o conhecimento sobre estas dinâmicas, demográficas e territoriais, para apoiar a formulação de políticas públicas territorialmente diferenciadas, capazes de responder de forma adequada à complexidade e às especificidades destes dois fenómenos em Portugal.

Referências

- Costa, N. M., & Louro, A. (2023). Envelhecer em Portugal: Uma perspectiva geográfica. *Finisterra*, 58(123), Artigo 123. <https://doi.org/10.18055/Finis32570>
- Dortier, J.-F. (2006). *Dicionário das Ciências Humanas*. Climepsi Editores.
- Eurostat. (2021). More than a fifth of the EU population are aged 65 or over. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/ddn-20210316-1>
- Gustafson, P. (2013). Retirement migration. Em *The Encyclopedia of Global Human Migration*. John Wiley & Sons, Ltd. <https://doi.org/10.1002/9781444351071.wbeghm452>
- INE. (2011). Censos 2011. Obtido em janeiro de 2026, de Instituto Nacional de Estatística: https://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=CENSOS&xpgid=ine_censos_indicadores
- INE. (2021). Censos 2021. Obtido em janeiro de 2026, de Instituto Nacional de Estatística: <https://tabulador.ine.pt/censos2021/>
- Sampaio, D., King, R., & Walsh, K. (2018). Geographies of the ageing–migration nexus: An introduction. *Area*, 50(4), 440–443. <https://doi.org/10.1111/area.12463>

mulheres imigrantes, práticas obstétricas e o Sistema Nacional De Saúde – SNS

Ana Paula Machado

Universidade de Évora/OPENSOC/IIFA & CICS.NOVA.UÉvora

Rosalina Pisco Costa

Universidade de Évora Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais
(CICS.NOVA.UÉvora)

56

Entre fronteiras, corpos e instituições: mobilidades, parto e saúde

A mobilidade constitui um eixo estruturante da geografia contemporânea, atravessando múltiplas escalas e dimensões da vida social. Para além dos deslocamentos físicos de pessoas, o paradigma das mobilidades compreende a circulação de saberes, práticas institucionais, regimes de poder, tecnologias e formas diferenciadas de acesso a recursos e serviços essenciais, como a saúde. Nesse enquadramento, a mobilidade é entendida como um fenómeno relacional, socialmente produzido e desigualmente distribuído no espaço, revelando assimetrias de poder, inclusão e exclusão (Sheller & Urry, 2006).

No contexto europeu, e particularmente em Portugal, as transformações recentes nos fluxos migratórios têm produzido impactos significativos na organização dos serviços públicos, especialmente no Sistema Nacional de Saúde (SNS). A saúde reprodutiva, e em particular a assistência ao parto, constitui um campo privilegiado para observar essas dinâmicas, uma vez que em contexto hospitalar, os nascimentos ocorrem num espaço institucional fortemente regulado, atravessado por normas biomédicas, relações hierárquicas e expectativas socioculturais diferenciadas.

Este texto apresenta uma reflexão exploratória, sociologicamente ancorada, que articula a Geografia das Mobilidades com a análise das experiências de parto de mulheres imigrantes em Portugal. A reflexão surge no contexto mais amplo de uma tese de Doutoramento em Sociologia intitulada “Nascer entre fronteiras: a voz e vez de mulheres imigrantes e profissionais de saúde no contexto do parto no Portugal contemporâneo” em curso no Programa de Doutoramento InterUniversitário OPENSOC - Conhecimento para sociedades abertas e inclusivas, com acolhimento pelo Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais, pólo da Universidade de Évora (CICS.NOVA.UÉvora). Ao trazer esta

reflexão para o INFORGEO - Geografia das Mobilidades 28, o objetivo das autoras é evidenciar como os percursos migratórios, a organização territorial do SNS e a hegemonia do saber médico influenciam as experiências do parto, produzindo vulnerabilidades específicas para mulheres imigrantes e tensionando as práticas dos profissionais de saúde.

Parir no SNS: encontros desiguais entre mobilidades humanas e institucionais

A abordagem das mobilidades, conforme proposta por Sheller e Urry (2006), privilegia a análise dos fluxos, deslocamentos e percursos, em detrimento de leituras centradas em estruturas fixas e estáticas; deslocando assim o foco analítico para o movimento, permitindo compreender como pessoas, corpos, instituições e saberes se articulam em redes dinâmicas. No campo da saúde, essa perspectiva evidencia que o acesso aos cuidados não depende apenas da existência formal de serviços, mas dos percursos efetivos que os sujeitos realizam, das suas capacidades de circulação simbólica e material e das relações de poder que estruturam esses trajetos.

O parto, enquanto evento biológico e social, pode ser compreendido como um espaço-tempo onde se cruzam mobilidades corporais, institucionais e culturais. No momento do nascimento, a mulher encontra-se numa condição de particular vulnerabilidade, exigindo cuidados especializados e comunicação clara. Contudo, a transformação histórica do parto num evento predominantemente médico-institucional resultou na progressiva perda da autonomia das mulheres sobre seus corpos, reforçando práticas normativas e hierarquizadas que tendem a silenciar suas necessidades emocionais, sociais e culturais (Ferrão et al., 2022).

Em Portugal, a assistência ao parto caracteriza-se por elevados níveis de medicalização e centralização hospitalar. Segundo Pintassilgo et al. (2024), cerca de 97% dos partos ocorrem em ambiente hospitalar, com taxas de cesariana superiores às recomendações internacionais. Apesar da importância da assistência médica para a redução da mortalidade materna e infantil, os autores demonstram que níveis elevados de intervenção não estão diretamente associados a melhores resultados em saúde, tão pouco à satisfação das mulheres com a experiência do parto.

Essa realidade assume contornos específicos quando analisada à luz das mobilidades migratórias. As mulheres imigrantes, ao acederem ao SNS, percorrem trajetórias institucionais marcadas por barreiras linguísticas, culturais e simbólicas, que influenciam significativamente a forma como vivenciam a gestação e o parto. De acordo com Topa,

Nogueira e Neves (2013), o funcionamento dos serviços de saúde em Portugal assenta em percursos assistenciais diferenciados, nos quais a capacidade de navegação institucional varia conforme o capital social, cultural e linguístico das utentes.

As desigualdades tornam-se particularmente evidentes no contexto hospitalar, onde o parto ocorre sob forte vigilância institucional. Ferrão et al. (2022) argumentam que a hegemonia do saber médico tende a legitimar práticas que desconsideram a experiência subjetiva das mulheres, reforçando relações assimétricas entre profissionais de saúde e parturientes. Para mulheres imigrantes, essas assimetrias são frequentemente agravadas por processos de racialização, estigmatização e deslegitimação de saberes não biomédicos.

Nesse sentido, o estudo de Barata (2022) evidencia como mulheres migrantes afro-brasileiras descrevem suas experiências de parto no SNS como marcadas por despersonalização, ausência de consentimento informado, comunicação deficitária e práticas obstétricas vivenciadas como violentas. Esses relatos revelam que o corpo da mulher imigrante é frequentemente percebido como um objeto de intervenção técnica, sendo atravessado por estereótipos de gênero, raça e nacionalidade que condicionam o cuidado prestado.

A Geografia das Mobilidades permite interpretar essas experiências como resultado de encontros desiguais entre mobilidades humanas e mobilidades institucionais. O hospital surge, assim, como um espaço de controlo e regulação dos corpos, no qual se reproduzem hierarquias históricas e se limitam as possibilidades de agência das mulheres. Ao mesmo tempo, os profissionais de saúde atuam num contexto marcado por constrangimentos estruturais do SNS, incluindo sobrecarga de trabalho, escassez de recursos e ausência de formação intercultural adequada (Topa et al., 2013).

Esses fatores contribuem para a fragilização das relações entre mulheres imigrantes e profissionais de saúde, ampliando tensões no momento do parto. A dificuldade de comunicação, a falta de mediação cultural e a pressão institucional por eficiência tendem a reduzir o espaço para o diálogo e para o reconhecimento das necessidades específicas das mulheres. Assim, a experiência do parto torna-se um ponto crítico onde se materializam desigualdades sociais, territoriais e culturais associadas às mobilidades contemporâneas.

O parto como experiência relacional e territorialmente situada

A articulação entre Geografia das Mobilidades e saúde reprodutiva permite compreender sociologicamente o parto como uma experiência profundamente situada, atravessada por fluxos migratórios, regimes institucionais e relações de poder. Ao analisar as experiências de mulheres imigrantes no SNS português, este texto evidencia que a mobilidade não é apenas um deslocamento físico, mas um processo social que condiciona o acesso, a qualidade e o significado do cuidado em saúde.

O recorte teórico que apresentamos acima evidencia que a elevada medicalização do parto em Portugal, aliada às desigualdades estruturais associadas à migração, produz experiências marcadas por vulnerabilidade e silenciamento. Para as mulheres imigrantes, o parto pode transformar-se num evento de perda de autonomia e de exposição a práticas institucionais pouco sensíveis à diversidade cultural.

Esta reflexão não visa atribuir culpabilidades individuais; antes contribuir para a construção de um espaço crítico de diálogo entre mulheres imigrantes e profissionais de saúde. Reconhecer o parto como uma experiência relacional e territorialmente situada implica repensar as políticas de saúde reprodutiva à luz das mobilidades contemporâneas, promovendo práticas mais equitativas, culturalmente informadas e centradas nas mulheres.

Nesse sentido, a Geografia das Mobilidades oferece um contributo analítico fundamental para compreender e transformar as experiências de parto em Portugal, num contexto marcado pela pluralidade migratória e pelos desafios de sustentabilidade do SNS.

Referências bibliográficas

- Barata, C. (2022). “Mistura de raças, útero ruim”: Violência obstétrica nas experiências de migrantes afro-brasileiras em Portugal. *Societies*, 12(3), 78. <https://doi.org/10.3390/soc12030078>
- Ferrão, A. C., et al. (2022). Analysis of the concept of obstetric violence: Scoping review protocol. *Journal of Personalized Medicine*, 12(7), 1090. <https://doi.org/10.3390/jpm12071090>
- Pintassilgo, S., Évora, M. A., Candeias, P., & Alarcão, V. (2024). Medicalização do nascimento, intervenções e experiências de parto de mulheres portuguesas autóctones e imigrantes cabo-verdianas num Portugal contemporâneo. In V. Alarcão, S. Pintassilgo e F. L. Machado (orgs.), *Saúde sexual e reprodutiva num Portugal multicultural: Olhares pluridisciplinares* (pp.309-326) . Edições Afrontamento].
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A. Economy and Place*, 38(2), 207–226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Topa, J., Nogueira, C., & Neves, S. (2010). Inclusão/exclusão das mulheres imigrantes na saúde em Portugal: Reflexão à luz do feminismo crítico. *Psico*, 41(4), 366–373. <http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/revistapsico/article/viewFile/8166/5858>

A Imagem Territorial como princípio estruturante do projeto migratório: um ensaio a partir da Geografia da Mobilidade

Fátima Velez de Castro

Universidade de Coimbra, Departamento de Geografia e Turismo

CEIS20, RISCOS

60

A Geografia da Mobilidade, as Migrações e os Mapas Mentais

Pensar as migrações do ponto de vista dos processos de decisão, implica conhecer os mecanismos que estão na base da escolha geográfica do destino migratório. Nesse sentido, é essencial começar por perceber quão importantes são os mapas mentais de quem decide migrar, tendo em conta que a(s) Geografia(s) da Mobilidade(s) permite(m) discutir, entre outros aspetos, como o movimento está intrinsecamente ligado à vida humana, numa lógica multiescalar e multitemporal. Esta relevância está ligada às ideias que são construídas sobre os lugares, que por sua vez interferem na tomada de decisão quanto aos mecanismos de deslocação, aos destinos e aos itinerários.

Dos Mapas Mentais à “Imagem Territorial”

Recorramos ao estudo de referência de Lynch (1960), que a partir da observação da cidade, concebe o conceito de “mapa mental” como sendo a imagem interna que o indivíduo constrói do espaço urbano, a partir da experiência vivida, da percepção e da memória. É uma representação subjetiva que permite, por um lado, ajudar no processo de orientação e, por outro, dar sentido espacial e criar lugares. Depende da estrutura cognitiva da pessoa em causa que, por norma, se baseia em elementos relevantes, nomeadamente: as vias; os limites; os bairros; os cruzamentos; os pontos marcantes. No mapa mental, parte-se da realidade como base empírica, a qual gera estímulos, que irão dar origem a uma percepção espacial própria, a qual pode ser materializada, por exemplo, num esboço feito em papel (Fernandes et al, 2016). Pode derivar de uma experiência efetiva de vivência dos locais quotidianos, sendo comum o indivíduo desenvolver mapas mentais sobre itinerários (ex: deslocação entre casa-trabalho), com base em referências visuais que vai coletando e processando mentalmente (Tuan, 2008).

Fernandes (2010) introduz a dimensão do espaço não vivido, isto é, refere que a constituição dos mapas mentais também é fruto do capital de mobilidade do indivíduos, das suas experiências de viagem, assim como pode derivar de expressões artísticas, como o cinema, a música ou a literatura, que abrem novos caminhos às territorialidades individuais. Desta forma, o autor conclui que os mapas mentais podem ter origem nas geografias reais (vivas), ou nas geografias imaginárias (captadas através de meios externos, como a arte). A esta conceção, acrescenta-se também a importância das geografias digitais, baseadas na informação que circula no espaço virtual (redes sociais, plataformas digitais, IA, etc.) e dos novos atores (por exemplo, os *influencers*), que contribuem para criar mapas mentais baseados numa complexa rede de dados onde a verdade e o equívoco, a realidade e a fantasia, se tornam difíceis de distinguir.

A “Imagem Territorial”: definição do conceito

Até agora, foi realizada uma abordagem geral sobre a natureza e a conceção dos mapas mentais pelos indivíduos. Contudo, no que diz respeito à questão das migrações, propõe-se que haja uma abordagem derivante desta categoria analítica – a “imagem territorial”. O conceito surgiu num estudo anterior (Velez de Castro, 2014), no contexto de investigação doutoral, em que se pretendeu perceber como se desenvolvia a dinâmica imigratória numa área de fronteira da Península Ibérica (Alto Alentejo, em Portugal; Extremadura, em Espanha). Um dos aspetos que se destacou na pesquisa, foi o facto de que muitos dos estrangeiros inquiridos se referiam às expectativas criadas sobre o local de destino migratório, indo ao encontro da ideia de Tuan (1980:130) de que “*as pessoas sonham como lugares ideais*”. Em muitos casos, percebeu-se que havia um hiato entre a ideia que essas pessoas tinham criado do local de destino migratório e as condições que realmente encontraram nos territórios em causa. Tal facto decorreu de se ter criado conjunto de expectativas sobre o território de chegada, que nem sempre correspondeu às circunstâncias encontradas e vividas. Foi com base nessa constatação que se entendeu ser essencial considerar os elementos que constituem a imagem territorial, uma vez que influenciam a conceção do projeto migratório, nomeadamente a escolha e a expectativa sobre o próprio processo de reterritorialização.

Elementos estruturantes da “Imagem Territorial”

Parte-se do princípio da teoria da atração-repulsão de Ravenstein, a qual explica que, na conceção do projeto migratório, os indivíduos consideram como motivação para a mobilidade, os fatores repulsivos do local de origem, que podem passar pelo desemprego, baixos salários, instabilidade laboral, insegurança física, poucas oportunidades de progressão social, etc. Em contraposição, consideram os potenciais fatores atrativos do local de destino migratório, na lógica inversa dos aspetos anteriormente elencados, isto é, sentem-se atraídos pela possibilidade de conseguirem melhores condições de trabalho e de vida em geral (Figura 1).

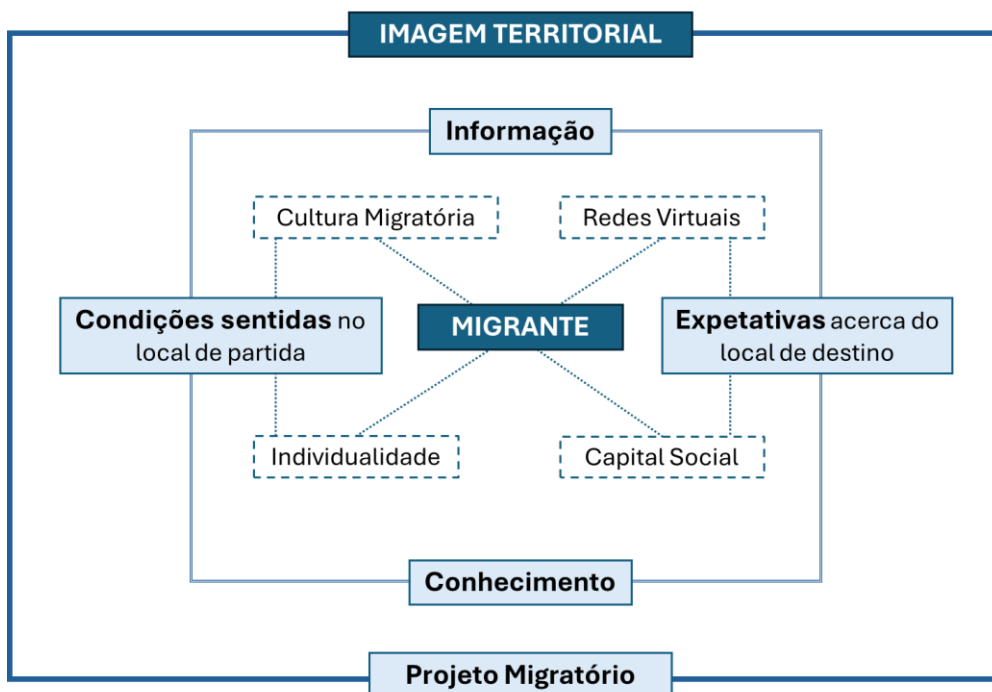


Figura 1 - Dinâmica da “imagem territorial”

Elaboração Própria (2026)

Ao considerar a ida para um lugar que não se conhece, onde nunca esteve, ou onde nunca viveu em circunstâncias sistemáticas da quotidianidade, a pessoa que migra necessita reunir informações, no sentido de ponderar as vantagens da deslocação e validar a sua escolha. A *Informação* é entendida como um conjunto de dados descritivos, relativamente organizados que, depois de processados, de analisados, de refletivos, se convertem em *Conhecimento*. No caso da imagem territorial, há um conjunto de elementos que interferem neste processo, podendo alterar a qualidade e validade do conhecimento construído.

Destaque-se as *condições sentidas no local de origem*, entendidas numa lógica de percepção socioespacial. Este fator está intimamente ligado com o fator da *Individualidade*, referente às características dos próprios indivíduos, sendo que Lee, numa revisão à teoria da atração-repulsão de Ravenstein, se refere à importância da personalidade dos indivíduos, às suas capacidades e interesses, além da fase que se encontram no ciclo de vida (sem filhos, casados e com filhos pequenos dependentes, com filhos independentes, etc.). Dito de outra forma: face ao mesmo contexto territorial e circunstâncias de vida, há pessoas que decidem migrar e outras não, tendo em conta o seu desejo individual ou envolvido numa estratégia familiar. Contudo, os fatores negativos sentidos no local de origem (desemprego, pobreza, insegurança, etc.) podem potenciar uma expectativa amplificada do que irão encontrar no local de destino migratório.

Ainda que, do ponto de vista da individualidade, o capital de mobilidade do indivíduo é muito importante, uma vez que diz respeito a experiências de mobilidade variadas, que poderá ajudar na compreensão e adaptação a territórios diversificados. Noutra perspetiva, alguém sem capital de mobilidade, cuja territorialidade seja limitada, sem experiências significativas de viagem, poderá ter ideias distorcidas sobre o território de destino migratório.

Outros dois fatores que se encontram relacionados são a *Cultura Migratório* e o *Capital Social*. O primeiro caso refere-se a circunstâncias comunitárias particulares, em que a migração faz parte do projeto de vida dos indivíduos. O segundo, também designado de “teoria das redes sociais”, refere que os indivíduos optam por migrar para determinados destinos, pelo apoio recebido por conterrâneos (familiares, amigos) que constituem a diáspora, e que mitigam os riscos migratórios de insucesso, ajudando na procura de emprego, de habitação, de inscrição dos filhos na escola, na inclusão na comunidade local, em suma, no processo de reterritorialização. Fazer parte uma comunidade que impele a migração, que pode disponibilizar informações confiáveis sobre o destino migratório, pode ser altamente positivo para constituição de uma imagem territorial fidedigna.

Mas, nos dias que correm, não é possível obliterar a influência crescente das *Redes Virtuais*, aqui designadas em *lato sensu*. Entre outros, pode-se dar o exemplo de pessoas que, assumindo-se como migrantes, disponibilizam vídeos para as redes sociais, onde expõem o que dizem ser o as atividades do seu dia-a-dia, opiniões sobre o país de destino, entre outras situações. Embora possa haver uma ligação entre este tipo de informações e as disponibilizadas através da diáspora, o espaço virtual permite

um alcance e uma disseminação muito mais rápido e vasto. Por outro lado, testemunhos desta natureza multiplicam-se na internet, o que torna difícil discernir acerca da qualidade e validade da informação, sobretudo quando é comum encontrar informações contraditórias ou de fontes pouco fiáveis.

Sobre a importância da Geografia na discussão desta temática

Estas são algumas ideias que, espera-se, possam vir a ser o mote para o alargamento da reflexão em torno do tema da imagem territorial como elemento interveniente na estruturação do projeto migratório do processo de reterritorialização. E tal como estes, outros temas emergentes no campo migratório, relacionados com a geopolítica ou com a geografia dos riscos sociais, devem ser (re)tomados em conta. Num tempo que as migrações estão na linha da frente da opinião pública e dos discursos políticos, é essencial criar mecanismos de discussão com análises válidas e baseadas em discussões fundamentadas por investigação académica credível. A Geografia deve, pois, posicionar-se e promover o debate público, contribuindo para uma sociedade mais esclarecida, bem como para um debate mais elevado e substancial.

Referências bibliográficas

- Fernandes, J.L. (2010). "Viagens, representações de lugares e identidades topológicas". Cadernos de Geografia, nº28/29, pp.33-42.
- Fernandes, J.A.R.F et al (2016). Dicionário de Geografia Aplicada. Terminologia de análise, do planeamento e da gestão do território. Porto: Porto Editora.
- Lynch, Kevin (1960). A imagem da cidade. Lisboa: Edições 70.
- Tuan, Y.F. (1980). Topofilia. Um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. São Paulo: Difel.
- Tuan, Y.F. (2008). Space and Place. The perspective of experience. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Velez de Castro, F. (2014). Imigração e desenvolvimento em regiões de baixas densidades. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.

Imaginários da mobilidade, ou o silêncio imposto às áreas de baixa densidade

Jorge Gonçalves

CiTUA e Instituto Superior técnico – Universidade de Lisboa

65

Introdução

O convite para a participação no número temático da revista *InforGeo* sobre Geografia das Mobilidades abre com a importante constatação de que a mobilidade é um elemento central da geografia contemporânea. Contudo, o próprio texto da *Call* encerra em si o imaginário estereotipado da mobilidade como fluxo interminável, como circulação densa, por isso, como fenómeno eminentemente urbano: “Migrações e fronteiras; Mobilidade urbana e desigualdades; Turismo e mobilidade de lazer; Mobilidades digitais e plataformas; Mobilidade do cuidado e da saúde; Infraestruturas e logística; Imaginários e representações da mobilidade”. A lista confirma um imaginário centrado no urbano, no digital, no global, mas não na vida quotidiana de territórios não urbanos/metropolitanos. Recorro à ideia de “imaginário” porque resulta do leque de representações dominantes que afinal condicionam agendas de investigação, políticas públicas e perceções sociais, decidindo o que é visível e relevante e o que permanece à margem.

Este ponto de partida constituído pelo convite para apresentar artigos sobre mobilidade encerra em si um paradoxo difícil de aceitar ao elencar sugestões de investigação que ignoram realidades que, em Portugal, são cada vez mais críticas, embora persistentemente invisibilizadas e excludentes, como a mobilidade nos territórios de baixa densidade.

O imaginário urbano da mobilidade

Assim, ao analisar a *Call* da Associação Portuguesa de Geógrafos, percebe-se que a mobilidade surge associada quase em exclusivo a transportes urbanos, plataformas digitais, turismo, migrações, logística e redes de acessibilidade. O imaginário aqui valorizado é obviamente o da rapidez, da densidade, da conectividade e da modernidade. Ainda que algumas categorias listadas, como a mobilidade do cuidado ou da saúde, possam, à partida, também se relacionar com os territórios de menor

densidade, na prática a investigação e as políticas tendem a circunscrevê-las a contextos urbanos, perpetuando a invisibilidade do resto do território.

A mobilidade aparece como direito conquistado e universal, como bem disponível e constante, mas sempre focado num quotidiano urbano e metropolitano. É também, infelizmente, um desistir da Geografia da sua missão de denúncia das assimetrias e injustiças que assolam grande parte do território e das comunidades aí residentes.

O enquadramento que aqui traço como ponto de partida é nuclear, porque mostra como o próprio discurso académico, profissional e institucional reproduz representações espaciais em que o território fora da cidade não cabe. O rural, a periferia difusa ou o interior rarefeito são, de uma forma tragicamente natural e assumida, relegados à condição de margem silenciosa.

Figura 1 – A exclusão do transporte ferroviário dos ecossistemas rurais de mobilidade



Mobilidade como ausência e como espera

Se nas áreas urbanas a mobilidade se traduz no excesso (demasiados congestionamentos, demasiados fluxos, demasiados veículos), nas áreas de baixa densidade o imaginário é outro. É o da ausência. Ausência de transporte público regular, fiável e adaptado; ausência de serviços próximos; ausência de alternativas ao automóvel; ausência de informação clara e acessível ao cidadão; ausência de oportunidades para frequentar formação profissional, para chegar a uma consulta médica com regularidade ou, simplesmente, para sentir que as suas necessidades são ouvidas e respeitadas (AMT, 2023). Reconheço que esta ausência não é exclusiva do “rural profundo”. Também muitas franjas suburbanas e outros territórios sofrem

carências idênticas, denunciando que a oposição entre urbano e rural é menos nítida do que o debate académico muitas vezes sugere.

A mobilidade aí não se mede em fluxos, mas em esperas pelo autocarro que só passa uma vez por dia; pelos alunos “fechados” desde manhã na vila ou na pequena cidade à espera do autocarro do fim de tarde; pela boleia do vizinho ou pelo carro do padeiro que substitui o transporte público; pelo uso do carro e da motorizada como prótese indispensável da vida quotidiana, entre tantos e tantos outros sinais de injustiça territorial, em clara contradição com o que a Constituição da República Portuguesa dispõe no seu artigo 13º - Princípio da igualdade.

A dependência estrutural do transporte individual intensifica desigualdades sociais. Nos territórios de baixa densidade, 25% da população não tem acesso a transporte público regular (o regular aqui pode não corresponder a qualidade) num raio de 2 km da residência (AMT, 2023), o que afeta de forma particular os idosos, os jovens sem carta e as famílias com poucos recursos. A ausência de alternativas pode significar a diferença entre a integração social e a exclusão quotidiana.

Confirmo agora mesmo, por exemplo, que vários auditórios e outros espaços culturais localizados em sedes de concelho, envaidecidos com uma programação cultural financiada com dinheiros públicos, por exemplo, às sextas-feiras e sábados à noite (teatro, cinema, artes performativas), fica injustamente vedada a todos os indivíduos e famílias que dependem do transporte público que inexistente também nestas ocasiões.

Figura 2 – “...À espera do comboio / Na paragem do autocarro” (Sérgio Godinho).



Em Portugal, a responsabilidade pelo planeamento, organização e fiscalização dos serviços de transporte de passageiros cabe às Câmaras Municipais, enquanto autoridades de transportes locais, nos termos do artigo 6.º do Regime Jurídico do

Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho. Todavia, a experiência quotidiana em territórios de baixa densidade demonstra a dificuldade do poder local em superar problemas crónicos de mobilidade, reproduzindo desigualdades territoriais em vez de as mitigar, por exemplo, como se observa na explícita falta de redes intermunicipais coordenadas, na inexistência de intermodalidade, de horários desenhados sem consulta às populações, transportes escolares usados como “substitutos” do transporte público, entre tantas outras insuficiências ou lacunas (Comissão Europeia, 2025).

Figura 3 – A estação de um lado e a cidade no outro.



Imaginários invisíveis e representações estigmatizadas

Nas narrativas institucionais, estas áreas tendem a aparecer como “territórios problema”. O discurso do despovoamento ou da interioridade é recorrente, mas raramente acompanhado de uma reflexão sobre o que significa viver mobilidades precárias (para ser suave na denúncia) (Tavares, 2024).

O imaginário dominante associa mobilidade a velocidade, curtos tempos de espera e conectividade, apagando a experiência daqueles para quem a mobilidade é limitada, lenta e custosa.

Este apagamento não é apenas uma deficiência académica ou política. Invisibiliza igualmente práticas alternativas de mobilidade. Nos territórios de baixa densidade, mais de 40% dos deslocamentos são resolvidos através de redes informais de partilha e apoio

(Tavares, 2024), seja pela boleia entre vizinhos, pelos serviços móveis de comércio, saúde e cultura, ou por redes de solidariedade local que substituem a ausência forma e institucional.

Repolitizar o debate da mobilidade

Dar centralidade às áreas de baixa densidade no debate da mobilidade não significa apenas “incluir o interior” como exceção. Significa recentrar o conceito de mobilidade, reconhecendo que ele não se esgota na circulação intensa, mas também sobre a circulação difícil, frágil, desigual e injusta (Gonçalves *et al.*, 2025). As iniciativas recentes, como as do transporte flexível financiados pelo PRR ou projetos-piloto de mobilidade suave em municípios de baixa densidade, representam passos importantes. Contudo, permanecem isolados, inconsequentes e insuficientes face à escala do problema, justificando a necessidade de políticas territoriais e mobilidade integradas e, talvez até, disruptivas face ao histórico de insucessos e fracassos que, cansados e frustrados, somos obrigados a admitir. E, já agora, reconhecer que o imaginário urbano não pode nem deve ser universalizado.

Um número da *InforGeo* dedicado às mobilidades que ignore esta preocupação corre o risco de reforçar desigualdades discursivas que depois desembocam em desigualdades territoriais. Porque, ao inverso, é precisamente aqui que a Geografia tem a obrigação de intervir, de repensar mapas, de dar voz aos silenciados, de inscrever no debate académico a vida quotidiana de quem vive invisibilizado.

Conclusão

O convite da *InforGeo* é, assim, muito mais do que uma *Call* neutra. É também um espelho dos imaginários/preconceitos dominantes sobre a mobilidade (Fonseca, 2024). A ausência de referência explícita às áreas de baixa densidade ou em termos mais gerais aos territórios fora do “centro” revela uma representação parcial, que importa contestar.

Proponho, por isso, uma leitura crítica que devolva visibilidade a estas realidades há demasiado tempo desvalorizadas. A mobilidade em baixa densidade não se mede apenas em quilómetros percorridos e material de transporte, mas sobretudo em ausências e esperas. Reconhecer essa dimensão é essencial para que a Geografia seja um megafone para a denunciar, mas que também ajude a formular soluções integradas,

como redes intermunicipais de transporte flexível, serviços móveis e adaptados apoiados por financiamento nacional e europeu (Comissão Europeia, 2025) e plataformas digitais adaptadas a contextos rurais, que devolvam a dignidade e justiça territorial a estas comunidades.

Referências bibliográficas

Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT). (2023). Mobilidade em Territórios de Baixa Densidade Populacional. AMT. Disponível em: <https://observatorio.amt-autoridade.pt/publicacao/mobilidade-em-territorios-de-baixa-densidade-populacional> (acesso em 19 de setembro de 2025).

Commission européenne, Direction générale de la mobilité et des transports, MemEx Srl, Finn, B., Bargagna, E. et Lorenzini, A., Guidance on funding and financing options for rural mobility, Office des publications de l'Union européenne, 2025. Disponível em: <https://data.europa.eu/doi/10.2832/6871204> (acesso em 20 de setembro de 2025).

Fonseca, M. L. (2024). Population change, migration and mobility patterns in Portugal. In R. C. Lois-González & J. A. Rio Fernandes (Eds.), Urban Change in the Iberian Peninsula (pp. 3-20). Springer.

Gonçalves, J., Jorge, S., Nunes da Silva, F., Amorim, J., Vale de Paula, P., & Marques, R. (2025). Operationalizing spatial justice: a transdisciplinary framework for territorial equity in Portugal. *Frontiers in Built Environment*, 11, 1616966. <https://doi.org/10.3389/fbuil.2025.1616966>

Tavares, C. M. da S. (2024). As desigualdades de mobilidade espacial em Portugal continental [Dissertação de mestrado, Iscte - Instituto Universitário de Lisboa]. Repositório ISCTE. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10071/33190> (acesso em 19 de setembro de 2025).

Ligações ferroviárias e políticas públicas em Portugal: um desfasamento persistente entre o discurso e a implementação

Philippe Bairras

Doutor em Geografia - Ordenamento e Urbanismo, investigador associado ao Laboratório Cidade Mobilidade Transporte (Champs-sur-Marne) e ao Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais (CICS.NOVA)

71

Introdução

A adoção, em 1990, pela Comissão Europeia, da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) constitui um dos momentos fundadores da política de integração infraestrutural da União. Ao definir um conjunto de eixos considerados prioritários e destinados a receber financiamentos europeus, o dispositivo visa favorecer a interconexão dos territórios, a continuidade das redes nacionais e a interoperabilidade técnica entre os estados membros (Libourel, 2015; Bairras, 2025). Para países periféricos como Portugal, esta iniciativa representava uma oportunidade importante de integração política, económica e logística.

A integração de Portugal na União Europeia, em 1986, concebida como um eixo de modernização e de abertura internacional (Ramos Silva, 1994), foi rapidamente associada a um recurso crescente aos fundos europeus, motores essenciais da transformação das infraestruturas nacionais. A União Europeia foi assim percecionada como “uma aliada de peso” na modernização do país (Lopes Rodrigues, 2009). Contudo, apesar desta dinâmica institucional, Portugal apresenta hoje um desfasamento estrutural entre ambição e execução, particularmente evidente no domínio ferroviário. O país continua a ser “o único da UE com mais quilómetros de autoestradas do que de vias ferroviárias”, um paradoxo revelador (Furtado, 2020).

Esta constatação adquire um eco particular num momento em que o Mundial de 2030, organizado conjuntamente por Portugal, Espanha e Marrocos, exige uma capacidade acrescida de acolhimento, mobilidade internacional e intermodalidade. Embora este evento não constitua um eixo central das políticas ferroviárias, contribui para revelar as fragilidades sistémicas do sistema de transportes português, nomeadamente em matéria de conectividade ibérica e europeia.

Esta síntese propõe uma análise estruturada da situação portuguesa em cinco partes: (1) integração na RTE-T e lógicas europeias; (2) construção histórica do atraso

ferroviário; (3) papel dos atores institucionais e fragmentação territorial; (4) desafios ibéricos e interoperabilidade; (5) perspetivas nacionais à luz das decisões recentes, nomeadamente a ligação ao futuro aeroporto de Lisboa.

Portugal na Europa dos transportes: uma integração formal, mas frágil

A integração de Portugal na RTE-T coloca oficialmente o país no centro do corredor Atlântico, ligando Lisboa, Porto, A Coruña, Bilbao, Bordéus e Le Havre. Esta inscrição num grande eixo logístico europeu deveria, teoricamente, reduzir o isolamento histórico da Península Ibérica e reforçar a interoperabilidade ferroviária.

Contudo, esta integração permanece amplamente teórica. Os investimentos europeus incentivaram de forma significativa a modernização ferroviária, mas Portugal distinguiu-se por uma estratégia de investimento assimétrica: entre 1980 e 2011, o país investiu quatro vezes mais na rodovia do que no caminho-de-ferro (Marvão Pereira e Marvão Pereira, 2016). Esta orientação consolidou uma dependência prolongada do automóvel, em detrimento dos objetivos de transição ecológica e de conectividade transfronteiriça.

A Espanha, por sua vez, desenvolveu desde a década de 1990 a segunda maior rede de alta velocidade da Europa. O contraste é evidente: Portugal nunca colocou em serviço uma linha de alta velocidade (LAV), apesar dos múltiplos projetos sucessivos (Bairras, 2025). Esta falta de credibilidade institucional afetou a sua posição nos programas europeus e travou a concretização das interligações previstas.

Um atraso ferroviário histórico

A fronteira luso-espanhola é uma das mais longas da Europa, mas paradoxalmente uma das menos permeáveis por via ferroviária. Várias linhas transfronteiriças foram encerradas nas últimas décadas, reforçando o isolamento português. O país depende inteiramente do território espanhol para aceder à rede ferroviária europeia, o que gera uma assimetria estrutural.

A Espanha avança rapidamente no desenvolvimento das suas infraestruturas ferroviárias, enquanto Portugal tem dificuldade em acompanhar. Este desequilíbrio faz com que, mesmo quando os troços espanhóis estão operacionais, os segmentos portugueses correspondentes permaneçam insuficientemente desenvolvidos, limitando a eficácia do corredor transfronteiriço. O défice crónico de investimentos no caminho-de-ferro português contribuiu assim para uma perda de competitividade, uma diminuição

da procura e uma degradação persistente do material circulante (Furtado, 2020). A partir de 2004, uma série de planos estratégicos, nomeadamente o PETI3+, procurou reintegrar o setor ferroviário entre as prioridades nacionais (Bairras, 2025). No entanto, os resultados continuam limitados.

Quadro 1 - Planos de desenvolvimento ferroviário e de alta velocidade em Portugal

Data	Nomes	Acrónimo
2004	<i>Rede ferroviária de Alta Velocidade</i>	RAVE
2006	<i>Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território</i>	PNPOT
2009	<i>Plano estratégico de transportes 2008 - 2020</i>	PET 2008 - 2020
2011	<i>Plano estratégico de transportes 2011 - 2015</i>	PET 2011 - 2015
2014	<i>Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas</i>	PETI3+ 2014 - 2020
2016	<i>Ferrovias 2020</i>	Ferrovias 2020
2020	<i>Programa nacional de investimentos 2030</i>	PNI 2030
2022	<i>Plano Ferroviário Nacional</i>	PFN

Fonte: Quadro elaborado pelo autor.

Um exemplo emblemático é a futura ligação Lisboa–Madrid, integrada no corredor Atlântico. Este projeto visa conectar a Península Ibérica ao resto da Europa e descongestionar as estradas (Merino e Marín, 2025; Bairras, 2025). No entanto, atualmente, a viagem Lisboa–Madrid continua a exigir entre 10 e 16 horas de comboio, contra 5 horas de carro e 1h20 de avião.

Atores, governação e fragmentação territorial

A análise da governação dos transportes em Portugal revela uma arquitetura institucional fragmentada, na qual intervêm a União Europeia, o Estado central, a Infraestruturas de Portugal, os municípios e as áreas metropolitanas. Esta pluralidade de atores acompanha-se de dificuldades persistentes de coordenação, limitando o surgimento de uma governação integrada capaz de assegurar a coerência das políticas públicas e a implementação efetiva das orientações europeias da RTE-T (Libourel, 2015 ; Bairras, 2025).

Esta fragmentação institucional sobrepõe-se a uma organização territorial profundamente assimétrica. Os investimentos concentraram-se historicamente no eixo litoral Lisboa–Porto, onde se localizam cerca de 80% da população e da atividade económica (Furtado, 2020), enquanto o interior do país permanece insuficientemente

conectado. Esta dissimetria reforça as desigualdades de mobilidade e dificulta o objetivo de coesão promovido pela União Europeia (Medeiros, 2017).

A incapacidade de estabilizar prioridades de investimento constitui outro fator limitador. Os projetos estruturantes, em particular a alta velocidade, têm sido alvo de anúncios sucessivos, frequentemente redefinidos conforme os ciclos políticos ou económicos. Desde os primeiros projetos formulados no final da década de 1980, a alta velocidade nunca ultrapassou a fase de planeamento, enfraquecendo a credibilidade de Portugal e contribuindo para o seu atraso em relação a outros países europeus de dimensão comparável.

O desafio ibérico: interoperabilidade, continuidade e assimetrias

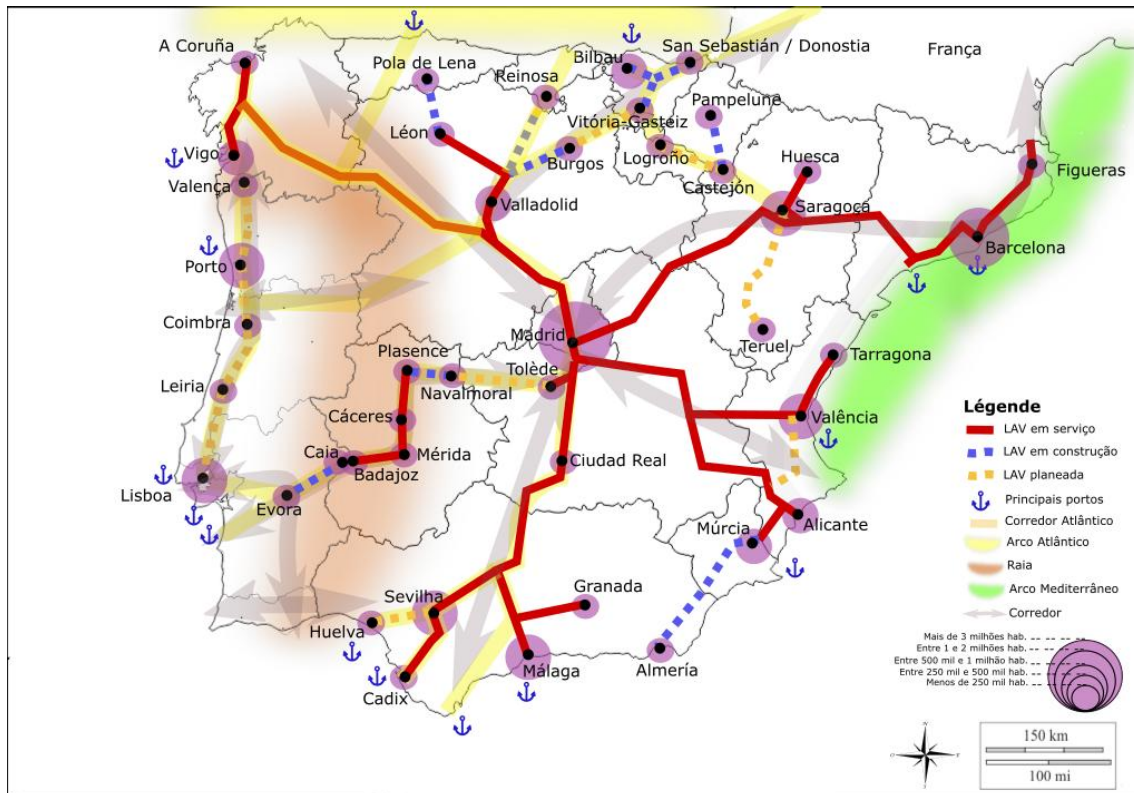
A interoperabilidade ferroviária na Península Ibérica constitui um dos principais obstáculos à integração de Portugal nos grandes corredores europeus. As diferenças técnicas históricas, bitola ibérica, níveis de eletrificação e sistemas de sinalização, criaram um desfazamento estrutural entre os dois países. Desde a década de 1990, a Espanha iniciou uma conversão progressiva para a bitola europeia em todas as suas LAV, enquanto Portugal permaneceu fiel à exploração da sua rede clássica. Esta divergência tecnológica atrasou a integração do país nas dinâmicas de interconexão continentais.

Esta assimetria produz três efeitos principais. Primeiro, um desequilíbrio de atratividade: a Espanha, dotada de uma rede de alta velocidade densa e eficiente, capta a maioria dos fluxos de longa distância, enquanto Portugal tende a funcionar como um “beco sem saída ferroviário”. Em segundo lugar, uma dependência técnica: qualquer modernização de grande escala da rede portuguesa exige agora uma coordenação estreita com as estratégias espanholas, condição indispensável para garantir a coerência interoperável exigida pela RTE-T. Em terceiro lugar, uma pressão europeia crescente: a Comissão recorda que o corredor Atlântico só poderá atingir o seu pleno potencial através de uma interligação rápida e fiável entre Lisboa, Porto e Madrid.

Em segundo plano, a organização territorial portuguesa acentua estas dificuldades. Distingue-se claramente a existência de “dois Portugais”: um litoral denso, dinâmico e conectado, e um interior rural em declínio demográfico (Baumert, Bairras e Bianchi-de-Aguiar, 2023). Esta dualidade orienta de forma duradoura as prioridades de investimento. Os sucessivos governos privilegiaram o reforço das ligações internas no eixo litoral, em detrimento do desenvolvimento das conexões transfronteiriças,

contribuindo simultaneamente para a manutenção das disparidades territoriais e para o atraso na integração europeia do país.

Figura 1 - A difícil interligação e interoperabilidade



Fonte: Representação esquemática realizada pelo autor.

Lisboa e o futuro aeroporto: um nó de mobilidade incerto

A saturação do aeroporto Humberto Delgado torna indispensável a construção de um novo aeroporto em Lisboa. Foram consideradas várias localizações, nomeadamente Montijo e Alcochete. Esta última, situada a 30 km de Lisboa, sofre de uma fraca oferta de transporte coletivo e de uma forte dependência rodoviária.

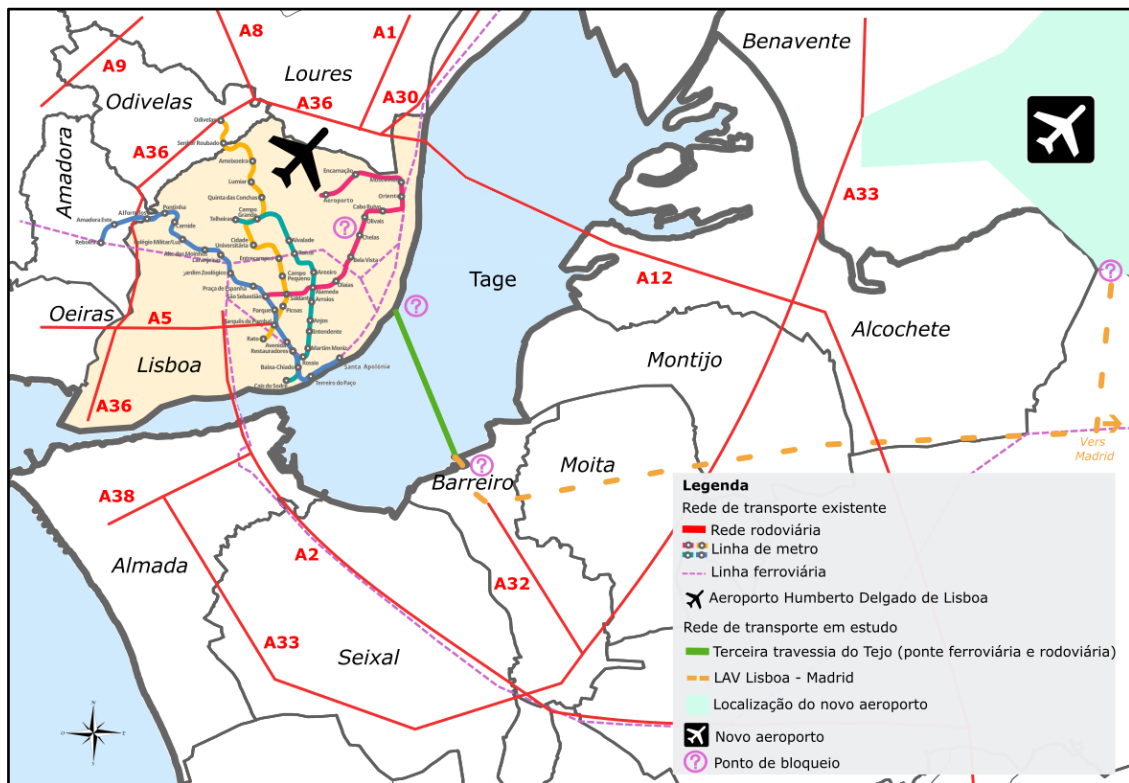
O sucesso do projeto exige uma reflexão integrada que inclua a terceira travessia do Tejo, bem como a aplicação do trinómio de interoperabilidade⁴ (Varlet, 1992, 2000) :

⁴ A partir do conceito de intermodalidade, Jean Varlet desenvolveu o conceito de trinómio de interligação. Este conceito é definido por Pierre Ageron na sua tese de 2013: «Favorecendo a articulação das escalas, a sua repartição tripartida [a da interligação] entre uma plataforma aeroportuária, uma plataforma central e uma ligação infraestrutural eficiente (capacidade, frequência, velocidade) (Varlet, 1992, p.44) entre os dois pólos valoriza tanto os locais de transporte (estação ferroviária, aeroporto, terminal de ferry) como o arco de mobilidade assim criado. A criação e a utilização do trinómio com desempenho garantido dá forma ao território que serve, tanto às plataformas, locais de vida urbana que se tomaram atraentes, como ao corredor que suporta a ligação entre os dois pólos. A interligação por fluxos é então realizada pelo desempenho permitido graças à constituição do corredor. C. Richer acrescenta que os

ligação entre aeroporto, cidade e redes nacionais/internacionais. Este princípio é crucial para fazer de Lisboa um hub ibérico eficiente.

Contudo, até à data, não foi definida nenhuma solução clara de ligação rápida. Esta indecisão é preocupante num país onde o turismo representa cerca de 12% do PIB (DGT, 2025). Em agosto de 2025, Portugal atingiu 3,8 milhões de visitantes, confirmando a pressão crescente sobre as infraestruturas.

Figura 2 - Ligar a cidade de Lisboa ao novo aeroporto de Alcochete, um verdadeiro desafio



Fonte: Representação esquemática realizada pelo autor.

Conclusão

Embora plenamente integrado nos instrumentos europeus, Portugal continua marcado por um atraso estrutural nas suas infraestruturas ferroviárias, uma conectividade ibérica deficitária e uma hesitação política persistente. O desafio não é apenas técnico: ele condiciona a coesão territorial, a competitividade económica e a capacidade do país de participar plenamente no espaço europeu de mobilidades. “O comboio português pode

serviços também estão na origem da interligação por fluxos, «por determinados serviços (bilhete único, registo de bagagem na estação central) e em determinadas situações». » (Varlet, 1992; Richer, 2007; Ageron, 2013; Schorung, 2019).

e deve ir mais longe” (Furtado, 2020), mas a lógica nacional interna prevaleceu durante muito tempo sobre a lógica transnacional. Transformar a integração formal em integração real implica três exigências fundamentais: acelerar a implementação dos projetos ferroviários; garantir a ligação transfronteiriça efetiva com Espanha; desenvolver uma intermodalidade robusta, em particular em torno do futuro aeroporto de Lisboa. Sem estas evoluções, Portugal arrisca permanecer à margem da Europa ferroviária, apesar da sua posição estratégica no corredor Atlântico.

Referências bibliográficas

- Bairras, P. (2025). « Le corridor européen Atlantique (France, Espagne, Portugal). Un révélateur des difficultés de territorialisation de la politique européenne des transports ». Tese de doutorado, Université Gustave Eiffel e Universidade Nova de Lisboa.
- Furtado, F. (2020). A ferrovia em Portugal: Passado, presente e futuro, *Fundação Francisco Manuel dos Santos*. 124 p.
- Libourel, É. (2015). « Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement ». Tese de doutorado, Université Paris-Est.
- Lopes Rodrigues, E. (2009). « Évolution de la politique européenne du Portugal ». *Géoéconomie*, n° 48, p.33-42
- Ramos Silva, J. (1994). « La nouvelle géopolitique de l'économie portugaise ». *Lusotopie, Géopolitiques des mondes lusophones*, n°1, 51-73.

Mapear percursos, compreender migrações: a(s) mobilidade(s) como estratégia didática em Geografia A

Paulo Lemos

Doutoramento em Geografia (FCT), Faculdade de Letras da Universidade do Porto

CEGOT, CITCEM e RISCOS

78

Nota Introdutória

O ensino das migrações em Geografia A, tópico inserido no programa do 10.º ano de escolaridade, constitui um momento central para a compreensão das dinâmicas populacionais contemporâneas e da sua inscrição territorial. Contudo, a abordagem deste tema tende, frequentemente, a assumir um carácter excessivamente abstrato, centrado na enumeração de conceitos, tipologias e fluxos à escala (inter)nacional, dificultando a sua apropriação significativa por parte dos alunos.

Neste contexto, o presente contributo assume-se explicitamente como uma proposta didática aplicada, inscrita no quadro da *Geografia das Mobilidades*, com o objetivo de aproximar o estudo das migrações das experiências territoriais concretas dos alunos, sem comprometer o rigor conceptual exigido pelo currículo. A proposta parte da exploração de percursos e trajetórias de migração como via privilegiada para compreender a migração, enquanto processo territorial multiescalar, articulando decisões individuais, redes sociais e contextos espaciais diferenciados.

Migração e mobilidade(s) no ensino da Geografia A: enquadramento conceptual e curricular

No ensino da Geografia A, no 10.º ano de escolaridade, o estudo da população integra a análise das dinâmicas de mobilidade, assumindo o fenómeno migratório como uma dimensão estruturante da organização do(s) território(s). A migração é aqui entendida como uma mudança prolongada ou duradoura do local de residência, distinguindo-se de outras formas de mobilidade mais frequentes ou temporárias e resultando, na maioria dos casos, de decisões individuais de deslocação, ainda que frequentemente enquadradas por redes familiares, sociais e territoriais que condicionam, orientam ou sustentam esses percursos.

Neste sentido, a Geografia contemporânea tem vindo a demonstrar que a mobilidade não se reduz a um simples movimento no espaço, mas corresponde, por seu turno, a um processo social, territorial e relacional, no qual se articulam escolhas individuais, contextos espaciais e relações de poder (Lévy, 2003; Cresswell, 2016). Sob esta perspetiva, a migração envolve transformações duradouras na relação entre indivíduos e territórios, com impactes significativos na (re)organização do(s) espaço(s), na (re)distribuição populacional e na (re)construção de identidades, exigindo abordagens analíticas que ultrapassem leituras classificatórias e/ou descritivas.

No contexto português, as migrações assumem expressões diversas, desde a emigração histórica às migrações internas associadas à urbanização e à litoralização, bem como aos fluxos migratórios mais recentes, produzindo efeitos territoriais diferenciados na estrutura demográfica, no mercado de trabalho e na organização social dos territórios (Peixoto, 2007). Esta diversidade justifica plenamente a centralidade do fenómeno migratório no currículo da Geografia A.

Todavia, quando o ensino das migrações se limita à enumeração de fatores, tipologias ou fluxos à escala (inter)nacional, corre o risco de se tornar excessivamente abstrato e distante das experiências territoriais dos alunos, comprometendo a (re)construção de aprendizagens geograficamente significativas. É precisamente neste ponto que a presente proposta didática assume carácter distintivo: em consonância com os princípios da transposição didática em Geografia (Lemos *et al.*, 2023), propõe-se uma rutura consciente com abordagens descontextualizadas, trabalhando o fenómeno migratório a partir de percursos e trajetórias individuais, reconhecíveis no quotidiano dos alunos e, simultaneamente, inscritos em dinâmicas territoriais mais amplas.

Esta opção permite operacionalizar processos de recontextualização do saber escolar (Forquin, 1993), tornando o conhecimento geográfico mais inteligível, significativo e socialmente relevante. Neste quadro, as *biografias* e *narrativas de mobilidade* não são mobilizadas, apenas, como recurso pedagógico, mas assumem-se como uma opção epistemológica e didática, pois possibilitam a articulação entre a escala individual e escalas territoriais mais amplas, evidenciando como as decisões pessoais de migração se inscrevem em contextos económicos, sociais e espaciais diferenciados.

Deste modo, o ensino das migrações, em Geografia A, afirma-se como um espaço de leitura multiescalar do território, integrando-se no quadro da *Geografia das Mobilidades* e contribuindo para a formação de alunos capazes de interpretar criticamente fenómenos territoriais complexos, numa perspetiva informada, contextualizada e territorialmente consciente.

Proposta Didática: operacionalização em contexto de sala de aula

A proposta didática apresentada foi concebida para ultrapassar abordagens excessivamente abstratas no ensino das migrações em Geografia A, organizando-se como uma sequência didática estruturada e progressiva, sintetizada no esquema seguinte. Implementável ao longo de duas a três aulas, a sequência orienta o trabalho em sala de aula, desde a contextualização territorial do fenómeno migratório até à sua representação espacial, explicação geográfica multiescalar e problematização crítica.

Neste sentido, e ao assumir o esquema como elemento central da metodologia, a proposta reforça o seu carácter operacional, transferível e replicável, facilitando a apropriação por outros docentes e evidenciando a progressão cognitiva subjacente à (re)construção do conhecimento geográfico.

Esquema 1 - Proposta Didática: etapas & funções metodológicas



Interpretação crítica e leitura territorial dos fluxos migratórios:

- Identificação de impactes territoriais nos espaços de origem e de destino;
- Reflexão sobre pertença, identidade e integração territorial;
- Análise crítica de discursos e representações mediáticas sobre migração;

Função Didática: Desenvolver uma interpretação crítica das migrações, analisando impactes territoriais, identidades e discursos.

Fonte: Elaboração Própria

Considerações Finais

A abordagem proposta demonstra que o ensino das migrações, em Geografia A, pode ultrapassar uma lógica descritiva e/ou classificatória, afirmando-se como um espaço de leitura crítica e territorialmente situada das dinâmicas contemporâneas. Ao partir de percursos e trajetórias individuais, enquadrados por redes sociais e contextos territoriais mais amplos, a proposta articula experiência próxima, análise geográfica e leitura multiescalar do(s) território(s).

Do ponto de vista didático, esta opção constitui uma rutura consciente com abordagens excessivamente abstratas, operacionalizando processos de recontextualização e de transposição didática que tornam o saber geográfico mais inteligível, significativo e socialmente relevante. As *biografias* e *narrativas de mobilidade* assumem, assim, um papel central enquanto instrumento epistemológico e recurso pedagógico, revelando a inscrição territorial das decisões migratórias.

Em termos formativos, esta proposta contribui para o desenvolvimento de competências essenciais no ensino da Geografia, nomeadamente a leitura crítica do(s) espaço(s), a compreensão das relações entre escalas e a interpretação de fenómenos territoriais complexos. A sua aplicação poderá ser estendida a outros temas do *currículo* escolar da Geografia (e.g. sistemas urbanos, turismo ou transportes), consolidando o papel da *Geografia das Mobilidades* como quadro interpretativo central e reforçando a formação de alunos territorialmente conscientes e críticos, capazes de compreender a complexidade dos processos espaciais do mundo contemporâneo.

Referências bibliográficas

- Cresswell, T. (2016). Towards a politics of mobility. *In Routes, Roads and Landscapes* (pp. 181-196). Routledge.
- Forquin, J. (1989). École et culture. *Le point de vue des sociologues britanniques*. Bruxelles: De Boeck.

Lemos, P.; Soares, L.; Pacheco, E. (2023). Transposição didática: Linhas metodológicas gerais & conceito(s). In *Didática da Geografia para uma Cidadania Territorial: Uma bússola para um mundo em profunda transformação: Atas do X Congresso Ibérico de Didática da Geografia*, 386–408.

Lévy, J. (2003). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés [contributions dues à Jacques Lévy]*. Belim.

Peixoto, J. (2007). Dinâmicas e regimes migratórios: o caso das migrações internacionais em Portugal. *Análise Social*, 445-469.

Imaginando a mobilidade de amanhã: cenarização participada na área metropolitana de Lisboa

Daniel Silva

CES

Roberto Falanga

ICS

83

Introdução

A mobilidade constitui um dos eixos centrais da geografia contemporânea. Em contextos metropolitanos, marcados cada vez mais por intensas dinâmicas pendulares, desigualdades socioterritoriais e pressões ambientais crescentes, a mobilidade assume um papel determinante na coesão territorial, no acesso a oportunidades e na transição para modelos de desenvolvimento mais sustentáveis. Neste quadro, a mobilidade urbana sustentável vem-se afirmando como uma arena onde se cruzam visões de futuro, que necessariamente interpelam interesses divergentes.

A área metropolitana de Lisboa (amL) evidencia com especial acuidade estes desafios. As assimetrias socioeconómicas entre concelhos, a forte dependência do transporte individual e as fragilidades de um sistema de transporte público integrado, apresentam exigências acrescidas perante a emergência climática. É neste contexto que surge o Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMMUS), concebido desde a sua origem como um processo fortemente colaborativo.

Este artigo centra-se em particular na segunda fase do PMMUS, dedicada à definição da visão estratégica, na qual os cidadãos que residem, estudam, trabalham ou circulam na amL foram convidados a contribuir para um cenário de futuro para a mobilidade. Para este efeito, foi conduzido um inquérito orientado pela metodologia de *scenario backcasting*. Ao explorar os futuros desejados para a mobilidade urbana sustentável no horizonte de 2035, este artigo analisa de que forma a participação cidadã contribui para a construção de uma visão estratégica partilhada, evidenciando imaginários, prioridades e expectativas para a mobilidade metropolitana do futuro.

Enquadramento

A mobilidade urbana sustentável tem vindo a assumir um papel central nas agendas de planeamento territorial e de transporte em diversas cidades europeias (Kiba-Janiak e

Witkowski, 2019). A mobilidade constitui um elemento estruturante da vida quotidiana, com impacto nas práticas sociais, padrões de uso do solo e formas de apropriação do espaço urbano, exigindo respostas multisetoriais que articulem políticas ambientais, sociais e económicas.

Neste contexto, os Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) emergem como instrumentos estratégicos orientados para responder efetivamente às complexidades do transporte urbano, assumindo uma visão de médio e longo prazo centrada na acessibilidade e qualidade de vida (Rupprecht *et al.*, 2019). Os PMUS distinguem-se do planeamento tradicional por, entre outros, incorporarem abordagens participativas, reconhecendo o valor do envolvimento dos cidadãos na tomada de decisão. A participação pública assume, assim, um duplo papel: enquanto mecanismo de produção de conhecimento, capaz de incorporar perceções, necessidades e expectativas diversas; e enquanto fator de legitimação das decisões do planeamento.

O PMMUS da amL inscreve-se neste quadro, tendo como objetivo principal o planeamento da mobilidade à escala metropolitana em linha com as necessidades da população e com metas de sustentabilidade, segurança e eficiência⁵. Desde a sua conceção, o PMMUS integrou um Plano de Participação transversal às diferentes fases de planeamento, com o objetivo de envolver não apenas as partes interessadas que são mais frequentemente mobilizadas neste tipo de processos, mas também o público em geral, usualmente arredado da tomada de decisão, apesar de ser diretamente impactado pelas decisões tomadas. Na Fase I, de Caracterização e Diagnóstico, foram envolvidas entidades com responsabilidades nos domínios da mobilidade, transportes, ambiente e urbanismo. Na Fase II, dedicada à definição da Visão Estratégica, o processo foi alargado ao público em geral através de um exercício de cenarização participada. Na Fase III, orientada para a definição de Medidas e Ações, o envolvimento público foi aprofundado através de assembleias participativas.

Metodologia

A participação pública no âmbito da Fase 2 do PMMUS teve como objetivo co-construir um cenário de Futuro Desejado para a mobilidade urbana sustentável na amL em 2035, cuja posterior articulação com um cenário de Futuro Tendencial resultou no Cenário Base, no qual se fundamentou a visão estratégica do Plano. Entre os dias 5 de setembro e 11 de outubro de 2024 foi disponibilizado um inquérito *online* e em papel assente na

⁵ <https://pmmus.tmlmobilidade.pt/>

metodologia de *scenario backcasting*, que inverte a lógica causal tradicional, começando pela construção irrestrita de uma visão de futuro, e só depois identificando as condições necessárias para a sua materialização no presente.

Num primeiro momento, os inquiridos responderam a uma pergunta aberta, formulando livremente a sua visão para o futuro da mobilidade urbana sustentável na amL, considerando transportes, políticas públicas, infraestruturas, comportamentos e tecnologias. Estas respostas constituíram a base para a definição do cenário desejado. Num segundo momento, os inquiridos avaliaram 27 ações previamente definidas na Fase I, identificando fatores que poderiam viabilizar ou dificultar a concretização da visão desejada. As respostas apoiaram-se numa escala Likert de cinco pontos, permitindo aferir o grau de prioridade atribuído a cada ação.

As respostas à pergunta aberta foram objeto de uma análise quali-quantitativa de discurso, centrada na identificação de co-ocorrências lexicais, com recurso ao software T-Lab, permitindo definir agrupamentos temáticos representativos de visões partilhadas. As respostas à escala Likert foram analisadas quantitativamente, com base nas frequências percentuais, sendo as mais prioritárias posteriormente cruzadas com os resultados qualitativos, a fim de definir as dimensões estruturantes do cenário desejado.

Resultados

O inquérito de cenarização contou com 429 respostas, abrangendo os 18 concelhos da amL, embora com níveis de participação diferenciados. Lisboa e Almada concentraram o maior número de respostas, enquanto municípios como Sesimbra e Alcochete registaram uma participação residual. A amostra caracteriza-se maioritariamente por indivíduos em idade ativa, com distribuição equilibrada por género e elevado nível de escolaridade, com predominância de inquiridos com ensino superior e emprego por conta de outrem.

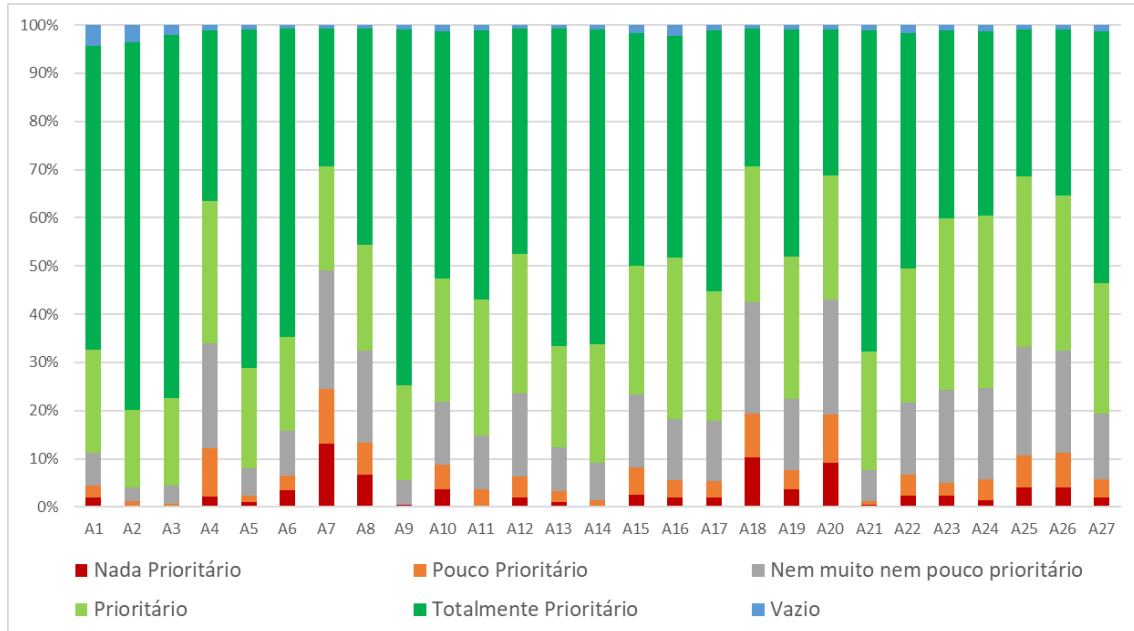
A análise das respostas à pergunta aberta permitiu identificar quatro *clusters* semânticos (Quadro 1) que expressam diferentes dimensões do cenário desejado. Estes *clusters* evidenciam representações partilhadas sobre a mobilidade enquanto processo de transição ambiental, instrumento de coesão territorial, espaço de transformação de regras e comportamentos, e elemento estruturante da ligação entre as duas margens do rio Tejo.

Quadro 1 - Clusters de palavras co-ocorrentes retirados da análise da primeira questão

CLUSTER 1	CLUSTER 2	CLUSTER 3	CLUSTER 4
CARRO	URBANO	CONSEGUIR	COMBOIO
BICICLETA	EXISTIR	OBRIGAR	LIGAR
USO	CENTRO	REGULARIDADE	ESTAÇÃO
ESPAÇO	ÁREA_METROPOLITANA	ESPERAR	METRO
PARTICULAR	ÁREA	OFERECER	PARAGEM
PÚBLICO	SERVIÇO	PASSE	INFORMAÇÃO
PÉ	FERROVIÁRIO	RUA	PONTE
CICLOVIAS	INTERLIGAR	HORÁRIO	AUTOCARRO
PROMOVER	CONTINUAR	PÚBLICO	FERTAGUS
CRIANÇA	DENTRO	TRANSPORTE	SUL
ÁRVORE	ZONA	INCLUIR	TEJO
PEDONAL	DESENVOLVER	CONSIDERAR	SUPERFÍCIE
ESTACIONAR	MUNICÍPIO	MOVER	PARTIR
VERDE	METROPOLITANO	PAGAR	MARGEM
SUAVE	ELÉTRICO	COORDENAR	SAIR

A análise quantitativa das 27 ações revelou níveis elevados de consenso e prioridade (Gráfico 1). As ações mais valorizadas versam, sobretudo, sobre o reforço da oferta e frequência do transporte público, a melhoria das ligações entre eixos estruturantes, a acessibilidade e intermodalidade, a articulação intermunicipal, a integração entre planeamento urbano e mobilidade, e a adoção de ferramentas digitais para uma melhor e mais eficiente experiência de utilizador.

Gráfico 1 - Número de indicações por categoria em cada ação (incluindo respostas em branco). (%)



O cruzamento entre os resultados qualitativos e quantitativos permitiu estruturar o cenário desejado em quatro dimensões centrais: (i) uma transição verde assente na redução do transporte individual e no reforço do transporte público, da intermodalidade e da mobilidade suave; (ii) uma conectividade territorial robusta e equitativa; (iii) a transformação de regras, comportamentos e tempos de vida, apoiada por soluções digitais e planeamento integrado; e (iv) o reforço das ligações entre margens como condição para uma identidade metropolitana mais coesa. Em conjunto, os resultados revelam uma visão de futuro baseada numa transição verde assente no transporte público e meios suaves, e que privilegia soluções coordenadas, coletivas e territorialmente integradas para a mobilidade na aML⁶.

Discussão e conclusão

Os resultados evidenciam a relevância da participação pública na construção de visões estratégicas em contextos metropolitanos. As quatro dimensões identificadas revelam um entendimento da mobilidade enquanto fenómeno complexo, que articula

⁶ Para uma visão mais detalhada, consultar https://pmmus.tmlmobilidade.pt/wp-content/uploads/2025/10/PMMUS-amL_Relatorio-P4-Anexo-A-Participacao-Publica-no-Ambito-da-Fase-II.pdf

preocupações ambientais, territoriais, sociais e organizacionais, ultrapassando uma leitura estritamente técnica ou tecnocrática.

Do ponto de vista metodológico, o exercício de *scenario backcasting* demonstrou potencial para o planejamento estratégico da mobilidade sustentável. Apesar de limitações inerentes ao perfil da amostra e à participação desigual entre municípios, o processo produziu conhecimento relevante, informando decisivamente as fases seguintes do PMMUS.

A forte convergência em torno do reforço do transporte público, da intermodalidade e da coordenação intermunicipal reflete o reconhecimento coletivo das limitações do modelo atual, marcado pela dependência do transporte individual e por desigualdades territoriais. Os imaginários mobilizados pelos munícipes traduzem não apenas aspirações normativas associadas à transição verde, mas também experiências cotidianas marcadas por tempos de deslocação elevados, parca acessibilidade e desconforto. A emergência de clusters associados à ligação entre margens e à transformação de regras e comportamentos sublinha, igualmente, a importância da mobilidade enquanto fator de coesão metropolitana e reorganização dos modos de vida.

O exercício de cenarização participada no âmbito do PMMUS da amL constitui um contributo significativo para os debates sobre mobilidade urbana e governação metropolitana, reforçando o papel da participação na legitimação das políticas públicas e na co-construção de futuros de mobilidade mais sustentáveis, inclusivos e territorialmente integrados.

Referências bibliográficas

- Kiba-Janiak, M., & Witkowski, J. (2019). Sustainable Urban Mobility Plans: How Do They Work? *Sustainability*, 11(17), 4605. <https://doi.org/10.3390/su11174605>
- Rupprecht, S., Brand, L., Böhler-Baedeker, S., & Brunner, L. M. (2019). *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan* (Second Edition).

Reflexão: Migrações e Fronteiras em Portugal

- o caso do distrito de Vila Real

Maria Elisabete Valongueiro Teixeira

Professora de Geografia 3º ciclo e secundário

89

As migrações populacionais sempre fizeram parte da história de Portugal, um país que, durante séculos, foi tanto ponto de partida como de chegada. Desde as grandes ondas emigratórias do século XX, marcadas pela procura de melhores condições de vida noutros países, desde o Brasil aos países europeus, até ao recente aumento da imigração, o movimento de pessoas tem moldado a identidade nacional e regional.

No contexto atual, Portugal deixou de ser apenas um país de emigrantes para se afirmar também como destino de migrantes oriundos da Europa de Leste, da Ásia e da América do Sul. Este fenómeno tem sido essencial para combater/minimizar o envelhecimento populacional e o despovoamento de muitas zonas do interior do país.

Em 2023, Portugal contabilizava um milhão, quarenta e quatro mil, duzentos e trinta e oito residentes estrangeiros com estatuto legal, segundo a Pordata.

Verificou-se um contributo positivo da imigração em 2023 (saldo migratório positivo), enquanto o crescimento natural da população continua negativo (mais óbitos do que nascimentos). Isto coloca a imigração como fator central para conter a queda populacional do país.

A imigração concentra-se fortemente no litoral (áreas metropolitanas de Lisboa e Porto), mas estudos e observatórios apontam para «novas vagas» de chegada a pequenos municípios e áreas rurais, com impacto direto em aldeias e vilas do interior.

É neste cenário que o distrito de Vila Real assume particular relevância. Localizado no interior norte, numa região marcada por relevo montanhoso e baixa densidade populacional, Vila Real enfrenta desafios demográficos profundos: o êxodo dos jovens para o litoral e para o estrangeiro, a falta de oportunidades de emprego e o envelhecimento da população.

No entanto, a chegada de imigrantes, nomeadamente brasileiros, nepaleses e indianos, tem trazido uma nova dinâmica social e económica ao distrito. Muitos destes imigrantes encontram trabalho em setores como a agricultura (exemplo: apanha de frutos secos,

azeitona e vindimas), a restauração, a construção civil e os serviços, contribuindo para revitalizar pequenas comunidades rurais.

Assim, refletir sobre migrações e fronteiras em Portugal — e em particular em Vila Real — é reconhecer que o movimento humano é uma força de transformação. As migrações desafiam fronteiras físicas e mentais, obrigando as comunidades a reinventar-se. No caso de Vila Real, este processo é também uma oportunidade: a de transformar um território marcado pela partida num espaço de chegada e acolhimento, onde a diversidade se torna um motor de renovação.

O distrito de Vila Real é composto por catorze concelhos, com características geográficas, demográficas e socioeconómicas distintas. É de destacar que o distrito de Vila Real perdeu 20.783 habitantes entre 2011 e 2021 e que todos os 14 concelhos do distrito registaram perdas populacionais nesse período.

Enquanto concelhos como Vila Real, Chaves e Peso da Régua concentram a maioria das oportunidades de emprego, serviços públicos, ensino superior e infraestruturas, outros, mais rurais e periféricos — como Montalegre, Boticas, Santa Marta de Penaguião ou Alijó — enfrentam perdas populacionais contínuas. Este desequilíbrio tem impulsionado fluxos migratórios internos em direção aos centros urbanos do distrito.

Grande parte destas migrações ocorre por motivos laborais e educacionais. Jovens oriundos de freguesias do interior deslocam-se para Vila Real, atraídos pela Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro (UTAD) e pelas perspetivas de inserção profissional. De igual modo, o concelho de Chaves, pela sua dimensão económica (cidade termal) e pela proximidade com Espanha, capta população proveniente de zonas vizinhas. Este tipo de mobilidade interna contribui para a vitalidade das cidades médias, mas aprofunda o despovoamento das aldeias e freguesias rurais de montanha.

Além dos fatores económicos, as migrações internas são também influenciadas por questões de qualidade de vida e acesso a serviços. Famílias jovens tendem a procurar concelhos com melhores condições de educação, saúde e transportes, enquanto pessoas idosas regressam, por vezes, às freguesias de origem após a aposentação, num movimento inverso mas numericamente reduzido. Assim, coexistem fluxos centrípetos (em direção às cidades) e fluxos residuais centrífugos (de regresso ao campo), com impacto desigual na coesão territorial.

Os efeitos deste processo são visíveis na estrutura populacional: concentração da população ativa em poucos centros, envelhecimento acentuado nas zonas rurais e abandono de habitações e terras agrícolas. Contudo, alguns concelhos do interior têm

procurado contrariar esta tendência através de políticas de incentivo à fixação, apoio ao empreendedorismo local e valorização do turismo rural e ambiental.

Compreender as migrações entre concelhos no distrito de Vila Real é, portanto, compreender o próprio retrato de um território em transição. O desafio consiste em equilibrar desenvolvimento urbano e rural, promovendo ligações funcionais entre concelhos, transportes acessíveis e oportunidades distribuídas de forma mais equitativa. Só assim será possível transformar as migrações internas de um sinal de desequilíbrio para um motor de coesão e sustentabilidade regional.

Os municípios com estratégias pró-ativas (integração, apoio a habitação, ensino de português, ligação ao mercado de trabalho) obtêm melhores resultados em retenção e integração de migrantes. O diagnóstico para Vila Real aponta para potencial, mas com necessidade de coordenação entre o município, os centros de emprego e as Organizações Não Governamentais. As estratégias a implementar poderiam passar por:

- Apoio ao emprego estável: incentivar contratos com garantias laborais em setores com dependência de migrantes (agricultura, turismo); monitorizar salários e condições para evitar precariedade;
- Incentivos à fixação de famílias: políticas para habitação acessível, serviços de saúde e creches ajudam a transformar chegadas temporárias em projetos de vida duradouros.
- Comunicação e participação comunitária: promover espaços de encontro entre locais e recém-chegados (feiras, associações, projetos intergeracionais) para reduzir tensões e fortalecer coesão.

Conclusão

Vila Real é um microcosmo das contradições e das oportunidades da migração em Portugal: por um lado, enfrenta envelhecimento, perda de população e desafios económicos; por outro, a migração oferece vias concretas de revitalização territorial — desde que acompanhada de políticas deliberadas de integração e de proteção laboral. Ignorar esse potencial é perder uma ferramenta essencial para a sustentabilidade demográfica e económica do interior.

Referências bibliográficas

- Pordata. (2023). *População residente estrangeira em Portugal*. <https://www.pordata.pt> (Consultado em 21 de novembro de 2025)
- Equipa Radar Social CMVR (2024). Diagnóstico Social de Vila Real

Mobilidade urbana sustentável na AML: diversidade de políticas ou desigualdades territoriais

Luís Santos Grave

Arquiteto-urbanista PhD em Planeamento e Ordenamento do Território. CICS.NOVA

92

Introdução

A discussão sobre mobilidade urbana cresceu impulsionada principalmente como forma de combate às alterações climáticas e não tanto para alcançar melhor eficiência dos sistemas de transportes. Menos ainda como fator estratégico orientador no ordenamento do território (OT). Provavelmente por isso, o chavão de mobilidade urbana sustentável não está a ser bem-sucedido. Porquê? Talvez a resposta esteja na (des)integração entre a mobilidade e transportes (MT) e a definição das políticas públicas e instrumentos de gestão territorial (IGT).

Por outro lado, Portugal tem escassa cultura de escrutínio do desempenho global das políticas públicas de gestão territorial, a qual se restringe aos diagnósticos (p.e.REOT) necessários à elaboração dos IGT, efetuados de modo (des)estruturado e assistemático. Na ausência desse escrutínio vai surgindo uma diversidade de políticas e práticas geradoras de desigualdades territoriais. Urge encontrar formas de avaliar a qualidade e coerência da globalidade das políticas e serviços prestados, especialmente nas regiões metropolitanas, onde mais se polariza a mobilidade urbana.

Por isso, alertamos a que, nas metrópoles, o planeamento da MT e do OT seja integrado, e se faça assegurando o direito à cidade e à justiça territorial, conduzido por uma governança bem informada e participativa, como via mais eficaz para alcançar a sustentabilidade e prevenir as desigualdades territoriais. Para o fazer, observámos as práticas municipais no mosaico geográfico e funcional da área metropolitana de Lisboa (AML).

Direito à cidade e à justiça territorial

A desigualdade territorial remete para o «direito à cidade», conforme demonstraram, nomeadamente, Lefebvre, Harvey, Castells. Madeira e Vale (2015), complementando Marcuse (2009), abordaram a desigualdade inter-regional como uma questão de justiça territorial, pois as injustiças sociais têm reflexos espaciais e não são superadas sem se enfrentarem também os seus aspetos territoriais que reforçam a injustiça social. Por

outro lado, os avanços paralelos da urbanização e do processo de descentralização, referidas por Lefebvre, tornaram mais complexas as políticas públicas ao lidarem com a não coincidência espacial entre o território funcional e o espaço metropolitano institucional/jurisdicional.

A desigualdade territorial, no âmbito intrametropolitano, decorre potencialmente de contrastes intermunicipais que podem ser fraturantes ou conflituantes na desejada coesão territorial. Em Portugal o direito à cidade está consagrado na Constituição⁷, impondo-se salvaguardar a coerência das respostas políticas face ao potencial prejuízo involuntariamente causado pela fragmentação administrativa, por métodos que minimizem os efeitos menos desejáveis de uma governação metropolitana centralizada.

Princípios fundamentais da mobilidade urbana sustentável

Segundo Marques da Costa (2011:86), a consideração dos princípios da sustentabilidade ambiental colocou o transporte no centro do debate, levando à integração do conceito de sustentabilidade na definição da política de transportes. A mobilidade urbana é constituída essencialmente pelas deslocações pendulares, as quais determinam os atributos de eficiência (tempo, custo, preço, comodidade, alternativas, entre outras) e do grau de acessibilidade a um certo lugar (Marques da Costa:42).

A mobilidade urbana sustentável é um desígnio que se alcança mediante o deslocamento eficiente de pessoas e bens nas cidades com o menor impacto ambiental, social e económico possível, priorizando o TP⁸, a mobilidade ativa (caminhar, bicicleta) e veículos de baixas emissões. A utilização de combustíveis alternativos, a promoção da utilização do TP, entre outras soluções têm constituído as medidas que visam a sustentabilidade do sistema de transportes (Marques da Costa:162).

Porém, a urbanização extensiva facilitada pela crescente utilização do automóvel e o constante investimento em infraestruturas rodoviárias têm persistido em contracorrente às orientações da política de combate às alterações climáticas e, por conseguinte, contrárias à sustentabilidade.

⁷ O direito à cidade está consagrado na Constituição Portuguesa, através do artigo 9º d) e e), do artigo 65º e segundo princípios de igualdade (artº 13º-1), o que na matéria em questão traduziríamos por equidade territorial, e onde a garantia de uma rede adequada de transportes é referida especificamente, devendo ser tratada com eficácia através dos IGT em conformidade com a Lei de Bases da Política de Solos, Ordenamento do Território e Urbanismo e o Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial.

⁸ TP: Transporte público, coletivo em regra; TI: Transporte individual, automóvel em regra.

Diversidade ou disparidades na AML

Para avaliar sumariamente como as políticas municipais têm levado a MT a desigualdades territoriais, do ponto de vista da mobilidade e sustentabilidade ambiental urbanas, analisámos os dados do diagnóstico PMMUS-AML⁹ e a informação disponibilizada prestada pelos municípios da aML.

Diagnóstico do PMMUS-AML

O diagnóstico revelou a expansão da mobilidade urbana na região, em diversos aspetos, resumindo numa frase que “a promoção e o mercado imobiliários estão a influenciar a localização da oferta, fazendo com que os espaços residenciais fiquem mais distantes das áreas funcionais de emprego. O uso do transporte individual cresce e em contrapartida o transporte público regride, com danos ambientais, sociais e económicos.”

Como variáveis/fatores de diferenciação do TP de passageiros, destaca-se:

- ✓ Disparidades na cobertura demográfica, N^o/frequência de circulações e amplitude horária;
- ✓ A oferta continua a cingir-se às principais linhas de desejo, irradiando de Lisboa para os polos de procura periféricos, em detrimento das ligações circulares intermunicipais;
- ✓ O tarifário igualitário conjugado com as diferenças geográficas na oferta e acessibilidade económica à habitação têm contribuído para a dispersão do povoamento e o alongamento das deslocações pendulares.
- ✓ Municípios com maior grandeza/índice de território rural são afetados por linhas de TP rodoviário mais longas e sinuosas, com tempos de deslocação muito maiores;
- ✓ Os casos de TP flexível em territórios rurais escasseiam, deixando estes mal servidos;
- ✓ Excetuando algumas interfaces multimodais associadas a linhas de TP ferroviário ou fluvial, muito poucos existem articulando TP rodoviário com modos ativos e TI;
- ✓ Em táxis e TVDE alguns municípios da margem norte do Tejo estão sobredotados contrariamente a todos os restantes;

⁹ PMMUS-AML: Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana Sustentável da Área Metropolitana de Lisboa.

Práticas dos municípios

Para uma sumária avaliação da disparidade intermunicipal das políticas municipais efetuou-se uma observação comparativa do desempenho municipal na prestação de serviços no domínio da MT, principalmente através dos respetivos portais eletrónicos, segundo os parâmetros/atributos diferenciadores seguintes: i) governação: corpo político-executivo e técnico-administrativo; instrumentos de planeamento, regulação e gestão operacional; ii) meios: infraestruturas, meios/recursos disponíveis aos utentes para realizar a sua deslocação; iii) acessibilidade à utilização: tarifários e informação disponibilizada aos utentes.

Destacam-se como principais conclusões:

- ✓ Poucos municípios assumiram verdadeiramente a MT na política municipal, exercendo o seu papel de autoridade de transportes;
- ✓ Muito poucos municípios dispõem de serviços técnico-administrativos e instrumentos municipais de planeamento da MT adequadamente capacitados para a gestão da mesma;
- ✓ Os PDM, em grande parte dos casos, estão num surpreendente estado de atraso no cumprimento do respetivo enquadramento regimental, falhando na relevância atribuída à MT e na sua integração com o OT;
- ✓ Escassez generalizada de redes de interfaces multimodais e linhas estruturantes de TPSP que promovam a eficiência do TP seja rodoviário ou seja global;
- ✓ Genericamente, as políticas não são desincentivadoras do TI, sendo quase nulas em certos casos, onde o estacionamento é abusivo em determinadas zonas;
- ✓ São escassos os municípios em progresso satisfatório nas condições de mobilidade ativa/suave eficiente e segura;
- ✓ A recém-implementada reforma para uma bilhética coordenada e multimodal (2023) foi um passo gigante na evolução do sistema de TP da amL. Contudo, há aspetos quer de tarifário quer de (in)disponibilidade (diferenciação em isenções ou discriminações positivas) de certos serviços cujos efeitos, potencialmente prejudiciais à equidade territorial, é necessário identificar, avaliar e ajustar;
- ✓ A prestação pública de informação útil pelos municípios através dos seus canais próprios, enquanto autoridades de transportes, carece de ser amplamente melhorada na ótica do utilizador, e coordenada a nível metropolitano.

Governança e planeamento da mobilidade e transportes

Governança da mobilidade e transportes

A MT passou a integrar claramente as competências autárquicas com a Lei nº 52/2015, que instituiu os municípios como autoridades de transportes, podendo fazer-se representar, em certos âmbitos de ação, por entidades intermunicipais¹⁰, ampliando-se a autodeterminação autárquica no domínio da MT, o que significa assumir maior responsabilização e capacitação para a definição de políticas públicas, investimento e ações práticas nesse domínio, ficando a depender da visão e proatividade de cada município o modelo municipal de MT. Esta tendencial fragmentação administrativa do território pode gerar problemas para o planeamento das cidades e colocar dificuldades à coesão socioeconómica global e mesmo à prática de políticas sociais redistributivas (Seixas, 2001:46).

Aqui ganham relevância os processos de monitorização, transparência, informação e participação pública, como fatores de consolidação de opções, harmonização intermunicipal de soluções, a fim de atingir a desejável coerência de respostas políticas, adesão das populações, eficácia de execução, coesão e sustentabilidade territorial.

Planeamento da mobilidade e transportes sustentável

Em 1986 o Manual de Planeamento de Transportes da DGTT referia ser necessário compatibilizar a política de OT com a política de transportes e de articular o planeamento de transportes com outros níveis institucionais e geográficos de planeamento, mas constatava que essa interligação resultava, antes, de ações avulsas ajustando as infraestruturas viárias e a rede de TP às transformações do uso do solo. Tal constatação mantém-se, generalizadamente, por isso a União Europeia desenvolveu o projeto de investigação TransLand, dedicado ao estudo de políticas integrando o planeamento do uso do solo e o transporte urbano eficiente, comprovando essa necessidade imperativa e o benefício socioeconómico que apelidou de *land-use transport feedback cycle*.

Os TPSP¹¹ são reconhecidos como forma estruturante de melhorar a eficiência do sistema de transporte de passageiros. Em Portugal, as redes de TPSP têm sido introduzidas já na cidade consolidada, através de soluções aditivas, em metro subterrâneo ou outras dificilmente incorporadas no meio urbano (Porto, Coimbra, Almada). Outras tentativas têm ocorrido mas ainda sem sucesso, pois decorrem sem articulação com instrumentos de ordenamento do uso do solo e com adequados processos de governança.

¹⁰ AM: Área Metropolitana; CIM: Comunidade Intermunicipal.

¹¹ Transporte Público em Sítio Próprio, i.e. em via dedicada, ferroviária ou rodoviária.

Porém, surgiu recentemente o que poderá ser um exemplo a seguir, o Plano de Urbanização da cidade de Évora¹². A primeira afirmação do relatório, no capítulo da mobilidade urbana, diz que “no Município de Évora viveu-se nas duas últimas décadas um processo de hiper-motorização das deslocações, a utilização do TI cresceu de 63 para 74%, enquanto a utilização do autocarro, único modo de TP disponível, decresceu para pouco mais de metade, com o conseqüente impacto no território e no espaço público da cidade” (PUÉ:34).

Daí que a estratégia do PUÉ, definida mediante ampla participação e debate, estabeleça novos objetivos para a mobilidade, com aposta forte no TP e na introdução do TPSP na cidade, e numa regulação desincentivadora da utilização do TI em deslocações pendulares. Embora não se tratando de uma metrópole, parece ser um bom exemplo de integração da MT no planeamento urbano e projeto de cidade.

Considerações finais

Apesar das estratégias e políticas públicas de combate às alterações climáticas e de mobilidade urbana sustentável, e algum investimento público associado, persiste a anuência política à utilização do TI e a escassa aposta na reforma dos sistemas de TP. Tardam os projetos de TPSP mais eficientes, mas cujos processos de decisão, de conceção e execução têm encontrado grandes dificuldades.

Para minimizar as desigualdades territoriais, ou intermunicipais, na aML, em matéria de MT, é imperativo prevenir os efeitos colaterais de uma administração fragmentada, não através de uma governação centralizada, ainda que metropolitana, mas de uma governança multinível, incluindo observatório permanente e participação pública estruturada.

Para fazer acontecer a «*mobilidade urbana sustentável*», impõe-se recorrer a uma abordagem geográfica e urbanística que integre a MT e OT nos respetivos processos de avaliação/diagnóstico de planeamento.

Para conseguir a integração da MT e OT, especialmente nas metrópoles, os PMUS devem ser obrigatórios e a estratégia e plano de ação neles definidos assimilados na revisão dos PDM e nos restantes IGT municipais reguladores das operações urbanísticas de (re)urbanização e nova urbanização.

Para a integração da MT com OT e a harmonização multisetorial deste, seria da maior utilidade uma estrutura, capacitada e autónoma, que prestasse apoio técnico-científico

¹² O Plano de Urbanização de Évora (PUÉ), cuja revisão se encontra em fase de aprovação, foi apresentado no XV Congresso da Geografia Portuguesa (Évora, novembro 2025), consultável em: <https://www.cm-evora.pt/plano-de-urbanizacao-em-revisao/>

aos municípios e à AML na elaboração de estudos fundamentais e num observatório territorial, e promovesse ações de inquérito e iniciativas de participação pública.

Referências bibliográficas

Área Metropolitana de Lisboa (2024). PMMUS-AML - Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana Sustentável, Relatório de Caracterização e Diagnóstico, TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa, EMT, SA. https://pmmus.tmlmobilidade.pt/resultados_pmmus/

Câmara Municipal de Évora (2025). PUÉ – Plano de Urbanização da Cidade de Évora, Relatório e Programa de Execução. <https://www.cm-evora.pt/plano-de-urbanizacao-em-revisao/>

Madeira, P. M.; VALE, M. (2015). Desigualdade e espaço no capitalismo contemporâneo: uma questão de (in)justiça territorial?. *Geosp – Espaço e Tempo (Online)*, v. 19, n. 2, pp. 196-211, ago. 2015. ISSN 2179-0892.

Marques de Costa, N. (2011). Mobilidade e Transportes em Áreas Urbanas – O caso da Área Metropolitana de Lisboa. IGOT/CEG, Universidade de Lisboa. ISBN: 978-972-636-214-2.

Seixas, J. (2005), A Cidade na Encruzilhada - Novas Realidades e Novos Desafios para a Cidade Europeia Contemporânea. *Cidades Comunidades e Territórios*, nº 11, ICS, Universidade de Lisboa.

Transporte de Matérias Perigosas na Linha (Ferroviária) de Cintura de Lisboa. Uma análise espacial da envolvente

Rui Pedro Julião

CICS.NOVA; NOVA FCSH

Teresa Santos

CICS.NOVA; NOVA FCSH

99

Introdução

O sector dos transportes e logística assume, nos dias de hoje, uma relevância crescente e fundamental no funcionamento da sociedade. Em Portugal, de acordo com dados do Instituto Nacional de Estatística (INE, 2024), regista-se um crescimento do transporte ferroviário mercadorias (+2,2%) face aos outros modos que, com exceção do transporte aéreo (+0,1%), registam decréscimos. Para além do transporte de materiais e bens ditos normais há o transporte de outros, de natureza distinta, que têm de obedecer a especificidades concretas dada a sua classificação de como perigosos. Neste domínio, o transporte de matérias perigosas, regulado em Portugal pelo Decreto-Lei n.º 41-A/2010, de 29 de Abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 99/2021, de 17 de Novembro, pode ter, em caso de acidente, consequências graves para o território (nas suas múltiplas dimensões). O transporte ferroviário de matérias perigosas é um dos meios mais seguros, devido à sua baixa taxa de sinistralidade. De acordo com dados oficiais da ERA (European Union Agency for Railways, <https://www.era.europa.eu/>), dos 1642 incidentes ocorridos em toda a Europa em 2023, apenas 38 (2,31%) envolveram o transporte de matérias perigosas. No entanto, ao não estar isento e havendo em Lisboa um trajeto (Linha de Cintura) que cruza toda a cidade, ligando Braço de Prata a Alcântara, num traçado semicircular com cerca de 12 km, importa estudar numa perspetiva multidimensional o território adjacente a esta infraestrutura. Esta preocupação foi recentemente manifestada pela própria Câmara Municipal de Lisboa que definiu como objetivo conhecer melhor as vulnerabilidades do território adjacente à Linha de Cintura no caso de um acidente envolvendo o transporte de mercadorias perigosas (CML, 2025). Este artigo vem, assim, responder ao mesmo efetuando uma análise da envolvente do troço ferroviário entre Alcântara e o Parque das Nações. Para o efeito, recorrer-se à modelação e análise espacial, em ambiente de Sistemas de Informação Geográfica (SIG) para várias áreas de influência, criadas em função dos

diferentes tipos de materiais transportados (ANPC, 2011), que são posteriormente analisadas em função das suas características territoriais e socioeconómicas.

Área de Estudo e Dados

O presente estudo analisa a potencial vulnerabilidade da cidade de Lisboa face a eventuais incidentes com materiais perigosos no modo ferroviário, tomando a Linha de Cintura como a principal área de influência e objeto de estudo. A Linha de Cintura (ver figura 1), inaugurada em 1888, liga as estações de Alcântara-Terra e Braço de Prata, numa extensão aproximada de 12km e com 7 paragens, circundando a área central da cidade Lisboa. Esta linha regista um movimento aproximado de 400 comboios por dia (Coelho et al. 2021).



Figura 1 – Linha de Cintura e o seu prolongamento para Norte e ligação ao Porto de Lisboa

O transporte de matérias perigosas, regulado em Portugal pelo Decreto-Lei n.º 41-A/2010, de 29 de Abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 99/2021, de 17 de Novembro, pode ter, em caso de acidente, consequências graves para o território (nas suas múltiplas

dimensões). Nesse sentido, a ANPC (2011) estabelece um conjunto de áreas de segurança em função das tipologias de matérias e de ocorrência.

A tabela 1 apresenta uma síntese dessas áreas que, posteriormente, foram utilizadas para definir os *buffers* utilizados na análise (figura 2).

Matérias	Derrame	Incêndio	Matérias	Derrame	Incêndio
CARGA MISTA / CARGA NÃO IDENTIFICADA	---	800	SUBSTÂNCIAS (Sujeitas a inflamação espontânea, tóxicas e/ou corrosivas)	300	800
EXPLOSIVOS (Divisão 1.1, 1.2, 1.3, 1.5 ou 1.6)	800	1600	SUBSTÂNCIAS (Reactivas com a água e corrosivas)	Variável	800
EXPLOSIVOS (Divisão 1.4)	250	500	SUBSTÂNCIAS (Auto-reactivas)	250	800
SÓLIDOS INFLAMÁVEIS	100	800	SUBSTÂNCIAS (Tóxicas)	Variável	800
SÓLIDOS INFLAMÁVEIS (Tóxicos)	500	800	OXIDANTES (Comburentes)	100	800
LÍQUIDOS INFLAMÁVEIS	300	800	OXIDANTES (Comburentes e tóxicos)	Variável	800
LÍQUIDOS INFLAMÁVEIS (Tóxicos e corrosivos)	Variável	800	PERÓXIDOS ORGÂNICOS	250	800
GASES INFLAMÁVEIS	800	1600	BATERIAS DE IÃO DE LÍTIU	100	500
GASES INFLAMÁVEIS (Tóxicos)	Variável	1600	SOLVENTES HALOGENADOS	100	800
GASES INFLAMÁVEIS (Corrosivos)	800	1600	MATÉRIAS RADIOACTIVAS	100	300
GASES (Inertes)	100	800	MATERIAIS RADIOACTIVOS (Corrosivos)	Variável	300
GASES (Oxidantes e/ou comburentes)	500	800	FLÚOR (Líquido refrigerado)	Variável	1600
GASES (Tóxicos)	Variável	800	MONÓXIDO DE CARBONO (Líquido refrigerado)	Variável	800
GASES (Corrosivos)	Variável	1600	METAIS (Pós, poeiras, aparas ou limalhas, etc.)	50	800
GASES (Comprimidos ou liquefeitos)	500	800	GÁLIO e MERCÚRIO	100	500
SUBSTÂNCIAS (Sujeitas a inflamação espontânea)	Variável	800			

Tabela 1 – Distância (m) para as áreas de segurança por tipologia de matérias e ocorrência

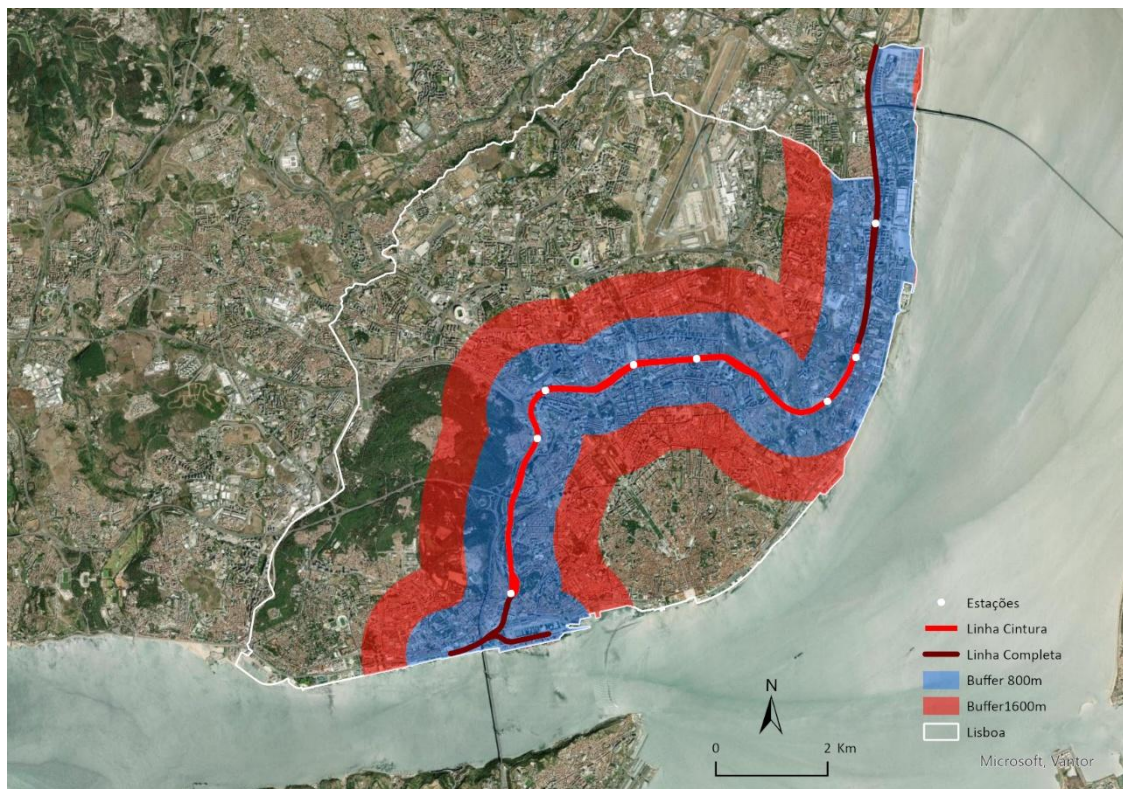


Figura 2 – Áreas de segurança (800 e 1600m) da Linha de Cintura

Nesta análise, privilegiaram-se os dados geográficos de acesso livre disponibilizados pela Câmara Municipal de Lisboa (CML), pela Direção-Geral do Território (DGT) e Instituto Nacional de Estatística (INE), através dos seus respetivos portais de dados abertos. Foram também utilizada a rede viária disponibilizada pelo OpenStreetMap (<https://www.openstreetmap.org/>).

Enquadramento e Objetivos da Análise Espacial

O presente estudo adota uma abordagem de análise de risco espacial para quantificar a perigosidade associada ao transporte de matérias perigosas pela Linha de Cintura de Lisboa. O objetivo é duplo: por um lado, determinar a vulnerabilidade da envolvente (o que pode ser afetado) e, por outro lado, modelar a capacidade de resposta operacional das equipas de socorro. Dada a natureza geográfica e interligada das variáveis envolvidas (infra-estruturas, população e tempo), toda a metodologia é operacionalizada em ambiente de Sistema de Informação Geográfica (SIG).

As variáveis territoriais a avaliar incluem o uso e ocupação do solo, a população e os equipamentos. A delimitação das áreas de potencial afetação é o ponto de partida para a quantificação da vulnerabilidade. Este passo é realizado com uma análise de proximidade (através da ferramenta de *buffer*) em torno da Linha de Cintura. O traçado ferroviário é usado como entidade de origem para demarcar duas áreas de segurança concêntricas: o *buffer* primário a 800 m e o *buffer* secundário a 1600 m. Estas faixas representam as unidades de análise espacial que, inspiradas em legislação de risco ferroviário (ver tabela 1), definem o perímetro de impacto potencial de um evento. Para quantificar a exposição, é aplicada uma análise de sobreposição do tipo interseção. O resultado é uma nova camada que contém a porção exata das variáveis que se encontra dentro das áreas de influência, permitindo o cálculo dos equipamentos e a soma dos atributos do edificado e populacionais afetados.

A segunda etapa é a modelação da capacidade de resposta que se inicia com a definição da origem dos recursos. Os pontos de origem para a análise de resposta à emergência correspondem às localizações dos Regimentos de Sapadores Bombeiros de Lisboa (RSB Lisboa) que representam os centros de resposta primários. O cálculo do tempo de atuação foi realizado utilizando uma superfície de custo (tempo) produzida com base na rede viária e, posteriormente, uma análise de custo-tempo acumulado a partir das origens. Esta traduz espacialmente a área de cobertura dos RSB Lisboa,

estimando qual o tempo de resposta necessário para atingir os locais de uma eventual ocorrência, sendo este um factor crítico para a eficácia das operações de socorro.

Resultados

Como se pode observar (figura 2), as áreas de segurança dos 1600m e dos 800m abrangem grande parte do território da cidade de Lisboa, 50% para a primeira e 30% para a segunda. Consequentemente, cerca de 60% da população e dos alojamentos são abrangidos pelo *buffer* dos 1600m, com este valor a baixar para 35% no caso do *buffer* dos 800m.

103

Análises temáticas

Importa agora efectuar algumas análises temáticas, por forma a proporcionar uma perspectiva multidimensional do território adjacente a esta infraestrutura.

Serão exploradas dimensões, como o uso e ocupação do solo, o significado relativamente a grandes equipamentos da cidade (saúde, educação, desporto, comerciais, segurança pública, resposta à emergência). Relativamente aos equipamentos de resposta à emergência (considerando as localizações da corporação de Bombeiros Sapadores de Lisboa) faz-se uma análise tempo dos tempos de resposta.

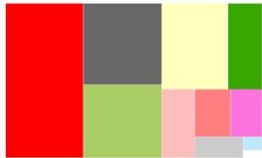
Ao analisar o uso e ocupação do solo nas duas áreas de 800 e 1600m, verifica-se que a tipologia de ocupação do solo predominante nas áreas de segurança da Linha de Cintura (ver figura 3) é a residencial com expressão vertical. Não é surpresa, pois tratam-se dos espaços centrais da cidade (com excepção do núcleo mais restrito e antigo da cidade) que se desenvolveram, já no Séc. XX. Destacam-se ainda três outras tipologias: Infra-estruturas, pois englobam os espaços canais da cidade e também as áreas portuárias; Agro-florestais, pois uma grande parte do Parque Florestal de Monsanto é abrangido; e, Equipamentos, pois para além da cidade universitária e hospitais, também há vários outros estabelecimentos escolares englobados.

Em termos de território, edificado e população já se tinha verificado que as áreas de influência da Linha de Cintura, abrangiam um quantitativo com significado (entre 192 077 e 325 255 habitantes e entre 110 746 e 191 254 alojamentos). No que se refere aos equipamentos (ver figura 4) a situação é similar, com valores a oscilarem entre os 30% e os 60% para os equipamentos de saúde, os 55% e os 60% para os equipamentos

escolares, os 30% e os 60% para as instalações desportivas e, finalmente, entre os 25% e os 60% para os centros comerciais.

Ocupação do Solo

• Buffer 1600m



• Buffer 800m

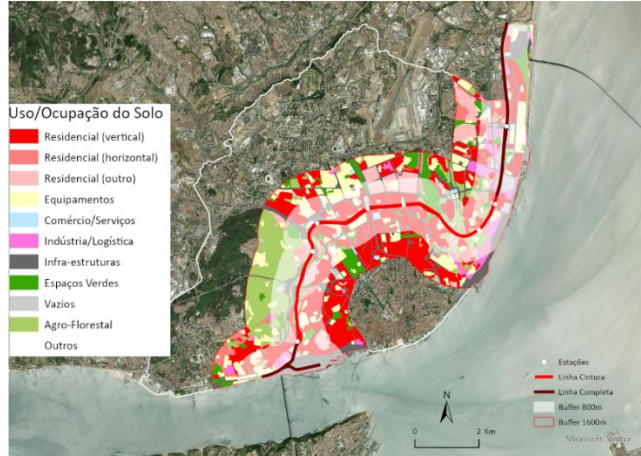


Figura 3 – Ocupação do solo nas áreas de segurança (800 e 1600m) da Linha de Cintura

A maioria dos equipamentos de segurança pública de resposta à emergência também se encontram abrangidos pelas áreas de influência da Linha de Cintura (ver figura 5).

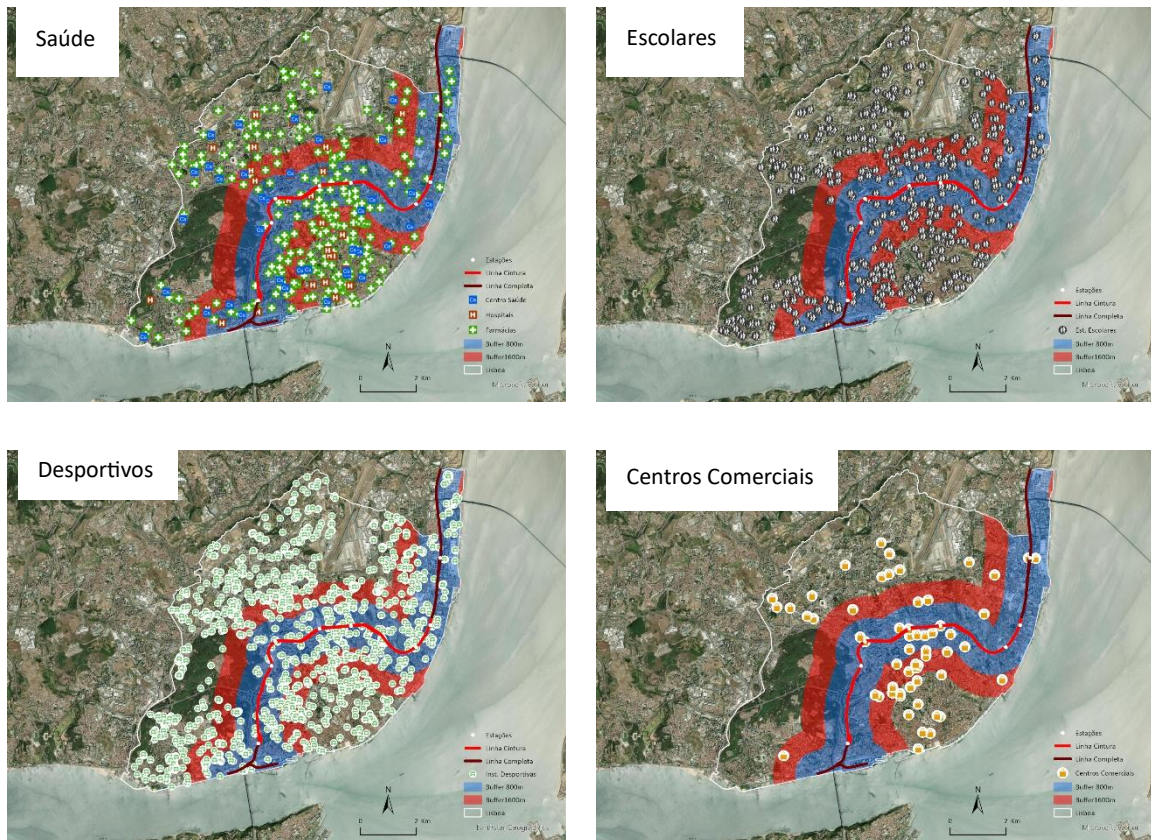


Figura 4 – Equipamentos abrangidos pelas áreas de segurança (800 e 1600m) da Linha de Cintura

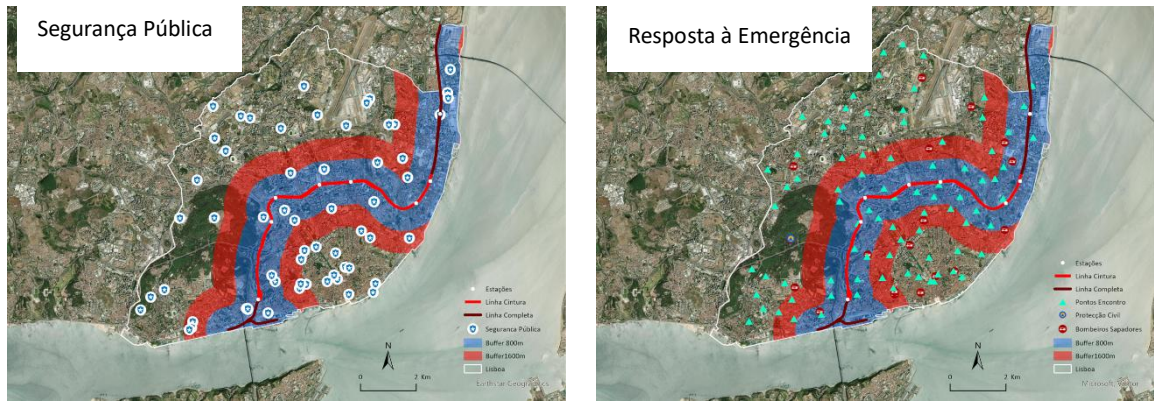


Figura 5 – Equipamentos abrangidos pelas áreas de segurança (800 e 1600m) da Linha de Cintura

Face à dispersão das instalações do Regimento de Sapadores Bombeiros de Lisboa (RSB Lisboa) pela cidade, é natural que os tempos de resposta à emergência sejam reduzidos (ver figura 6).

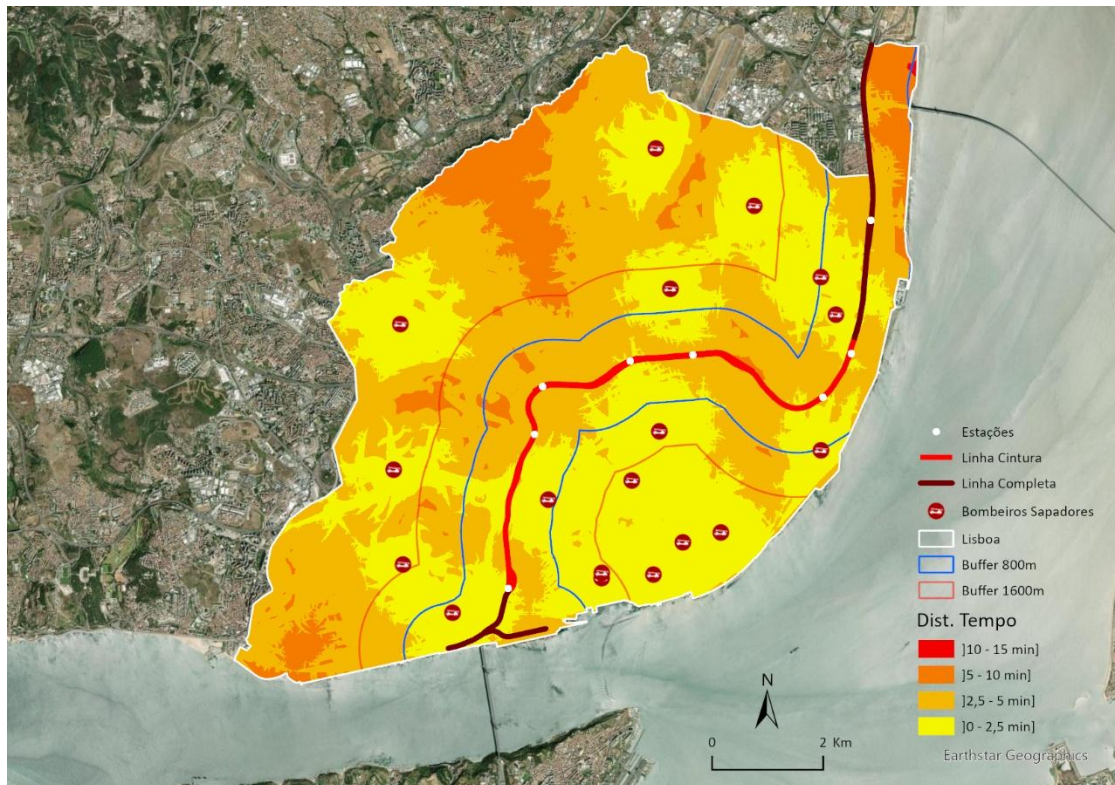


Figura 6 – Tempo de resposta à emergência a partir das instalações do RSB Lisboa

Em termos médios, qualquer ponto da cidade poderá ser alcançado em 3 minutos, a área de segurança dos 800m também em 3 minutos e faixa dos 800m até ao limite da área de segurança dos 1600m em 2 minutos e 45 segundos. São excelentes registos que resulta de uma correcta distribuição das instalações do RSB Lisboa.

Conclusões

Ficaram a conhecer-se as tipologias e densidades dominantes de ocupação do solo (com recurso à Carta de Uso do Solo da Direção-Geral do Território – DGT), da população residente, dos edifícios e dos alojamentos existentes (com base nos dados dos Censos de 2021), os equipamentos relevantes e as infraestruturas críticas (obtidos pelos dados abertos da Câmara Municipal de Lisboa). Esta análise, enquadrada na lógica de pensar o ciclo de resposta à emergência, reforça o papel da análise espacial como instrumento de apoio à decisão na gestão de riscos tecnológicos em meio urbano e é fundamental para garantir a segurança durante o transporte e minimizar a probabilidade de acidentes e suas consequências.

Agradecimentos

Apoio do CICS.NOVA – Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais da Universidade Nova de Lisboa, no âmbito do projeto UID/04647/2025, apoiado pela FCT/MCTES através de Fundos Nacionais.

Referências

- Autoridade Nacional de Protecção Civil - ANPC. (2011). *BNP - Manual de intervenção em emergências com matérias perigosas químicas, biológicas e radiológicas*. <https://bibliografia.bnportugal.gov.pt/bnp/bnp.exe/registo?1803461>
- Câmara Municipal de Lisboa - CML. (2025). *Desafio 01|25 Determinação de áreas potencialmente afetadas em caso de acidente com transporte ferroviário de mercadorias perigosas—Portal Dados Abertos*. Retrieved July 14, 2025, from <https://dados.cm-lisboa.pt/dataset/desafio-01-25-dtransporte-ferroviario-de-mercadorias-perigosas>
- Coelho, J.L.B. et al. (2021). *Plano de Ação da Linha De Cintura*. Lisboa: Infraestruturas de Portugal.
- Instituto Nacional de Estatística - INE. (2024). *Estatísticas dos Transportes e Comunicações - 2023*. Lisboa: INE, IP.

A utopia da cidade dos 15 minutos: uma análise distópica da mobilidade e acessibilidade na cidade de Lisboa

Iuria Betco

Centro de Estudos Geográficos e Instituto de Geografia e Ordenamento do Território

Cláudia M. Viana

Centro de Estudos Geográficos e Instituto de Geografia e Ordenamento do Território e
Ordenamento do Território e Laboratório Associado Terra

Jorge Rocha

Centro de Estudos Geográficos e Instituto de Geografia e Ordenamento do Território,
Instituto de Geografia e Ordenamento do Território e Laboratório Associado Terra

107

Introdução

O conceito de cidade de 15 minutos tem adquirido destaque como um paradigma de planeamento urbano sustentável e inclusivo. Esse modelo propõe que os residentes possam aceder facilmente a serviços essenciais do dia a dia, como supermercados, escolas, áreas verdes e unidades de saúde, a cerca de 15 minutos a pé a partir do local de residência. Nesse contexto, as farmácias desempenham uma função particularmente importante, pois oferecem medicamentos, aconselhamento em saúde e, frequentemente, constituem o meio de contacto mais acessível com o sistema de saúde, especialmente para idosos e pessoas com doenças crónicas.

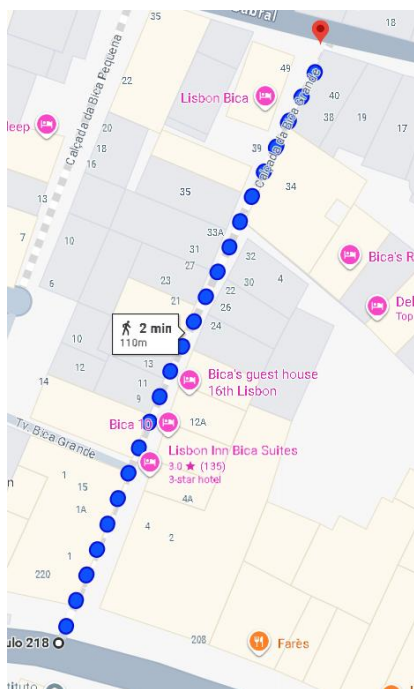
O presente texto fundamenta-se em estudos recentes (Branco da Silva et al., 2025; Profiroiu et al., 2025) para argumentar que a aplicação tradicional desse modelo subestima os verdadeiros desafios de acessibilidade que os grupos vulneráveis enfrentam. Dois pontos são essenciais: i) considerar o tempo total de deslocamento de ida e volta em vez de apenas a distância de um sentido, e ii) integrar as características físicas dos percursos e dos edifícios na avaliação da acessibilidade. Usando Lisboa, as farmácias e a mobilidade dos idosos como estudo de caso, apresenta-se uma abordagem mais realista e espacialmente justa para medir a acessibilidade urbana.

As Limitações dos modelos tradicionais de mobilidade

Grande parte da literatura sobre a cidade dos 15 minutos foca-se na acessibilidade considerando distâncias lineares ou tempos médios de deslocamento, muitas vezes assumindo que todos os moradores caminham à mesma velocidade e em condições similares. Essa abordagem é especialmente inadequada para idosos, pessoas com deficiências motoras ou funcionais, ou que dependem de auxiliares de marcha.

Outra questão fundamental é considerar apenas a viagem de ida. Na realidade, as pessoas não se deslocam apenas até a farmácia; muitas vezes precisam regressar a casa, carregando sacos com medicamentos ou outros produtos. Para quem tem mobilidade reduzida, o esforço físico, o risco de fadiga e as limitações de tempo estão relacionados ao percurso completo. Assim, um modelo que considere apenas 15 minutos de ida pode, na prática, representar 30 minutos ou mais de esforço total, tornando-se inviável para parte da população.

Além disso, os modelos tradicionais geralmente não consideram fatores como desníveis, inclinações, escadas internas e externas, e a presença (ou ausência) de elevadores, que impactam significativamente o “custo” do deslocamento para idosos. Uma curta distância no “mapa” pode-se transformar em um percurso fisicamente desafiador, com rampas íngremes ou escadas, representando uma barreira quase intransponível para muitos residentes (Figura 1).



(a) (b)
 Figura 2 – Percurso utópico (A) versus percurso distópico (B)

Velocidade de deslocação a pé e envelhecimento

Um dos fundamentos teóricos desta análise é a forte evidência de que a velocidade de deslocação pedonal diminui com a idade. Trabalhos recentes indicam que os idosos, em média, caminham mais lentamente do que adultos jovens, e essa velocidade diminui ainda mais quando se consideram fatores paralelos, como doenças crônicas, déficits de equilíbrio, etc. (Benady et al., 2024). Essa redução na velocidade de marcha não é apenas uma questão de mobilidade; ela influencia diretamente a acessibilidade real.

Se os modelos de acessibilidade consideram, por exemplo, uma velocidade média de 4–5 km/h, mas muitos idosos só conseguem caminhar com segurança a 2–3 km/h, o tempo estimado para chegar à farmácia é frequentemente subestimado. Além disso, a fadiga surge mais rapidamente em pessoas com menor capacidade funcional, tornando os trajetos mais longos especialmente desafiadores.

Estudos sobre mobilidade em idosos indicam que a velocidade de marcha serve como um marcador geral de vulnerabilidade. Velocidades extremamente baixas estão ligadas a um maior risco de hospitalizações, perda de autonomia e mortalidade. Portanto, incorporar a velocidade de marcha junto com outros indicadores funcionais nos modelos de acessibilidade pode aumentar sua importância clínica e social (Song et al., 2022).

Mobilidade 3D e mobilidade vertical

Outro conjunto significativo de evidências relaciona-se ao impacto de escadas, rampas e declives na mobilidade de idosos. Caminhar em superfícies inclinadas (subir e descer) implica maior esforço muscular e maior atenção em comparação ao caminhar em superfícies planas. Diversos estudos demonstram que subir escadas aumenta de forma substancial o esforço muscular, podendo constituir um fator limitante especialmente para indivíduos com artroses ou doenças cardíacas. Por outro lado, descer escadas eleva o risco de quedas, uma vez que exige controle preciso do centro de gravidade em relação à base de sustentação (Benady et al., 2024).

Na prática, isso quer dizer que edifícios de diversos andares sem elevador (mobilidade vertical) ou trajetos entre a residência e a farmácia com degraus ou rampas íngremes (mobilidade 3D) representam um grande custo de deslocação para os idosos. Este fator raramente é considerado nos modelos de cidade dos 15 minutos, mas é fundamental para avaliar se uma farmácia é de fato acessível.

Vulnerabilidade multidimensional e acessibilidade

A apresentação também aborda o conceito de vulnerabilidade multidimensional, como discutido em estudos sobre idosos dependentes e sobre exposição a riscos (e.g., Cihlar, Micheel & Mergenthaler, 2023). A vulnerabilidade vai além do aspecto físico, abrangendo dimensões socioeconómicas, ambientais e relacionais. Idosos com rendimentos baixos, que vivem sozinhos, em edifícios deteriorados e em bairros com poucos serviços locais, enfrentam maior risco de exclusão no acesso a cuidados de saúde, incluindo serviços farmacêuticos.

A elaboração de índices compostos de vulnerabilidade pode ajudar a identificar regiões urbanas onde a população idosa enfrenta ao mesmo tempo maiores dificuldades de mobilidade e maior dependência do acesso frequente a farmácias.

Da distância utópica à realidade distópica

Um contributo conceptual importante deste ensaio é o destaque para um percurso completo. Em vez de se perguntar apenas “quanto tempo demora a chegar à farmácia?”, a questão passa a ser “quanto tempo é necessário para ir e voltar da farmácia, em condições reais?”.

Para um adulto jovem em boa forma, um trajeto de 10 a 15 minutos numa direção pode ser considerado fácil. Para uma pessoa idosa com mobilidade reduzida, esse mesmo trajeto pode corresponder a 40-50 minutos de esforço, possivelmente exigindo pausas. Ao incluir o tempo de ida e volta, a velocidade de deslocação 3D e o esforço necessário para a mobilidade vertical, obtemos uma métrica mais precisa da acessibilidade (Soukhov et al., 2025).

Além disso, a frequência com que as pessoas precisam ir à farmácia, como para renovar receitas ou comprar medicamentos de uso contínuo, aumenta o impacto dessas barreiras. Uma viagem que seja ligeiramente difícil, mas ocasional, pode ser tolerável; porém, uma viagem difícil e frequente pode-se tornar uma razão para evitar esses serviços, levando ao adiamento ou à não utilização de cuidados essenciais.

Na Figura 2 observa-se uma perspectiva distópica da cidade de Lisboa, representando as áreas acessíveis à população idosa em 15 minutos, considerando o percurso de ida-e-volta, a inclinação das vias (diferentes valores para o sentido ascendente e descendente) e o tempo de perdido nos edifícios sem elevador face ao número de pisos (considerando a situação mais crítica de alguém a residir no último piso).

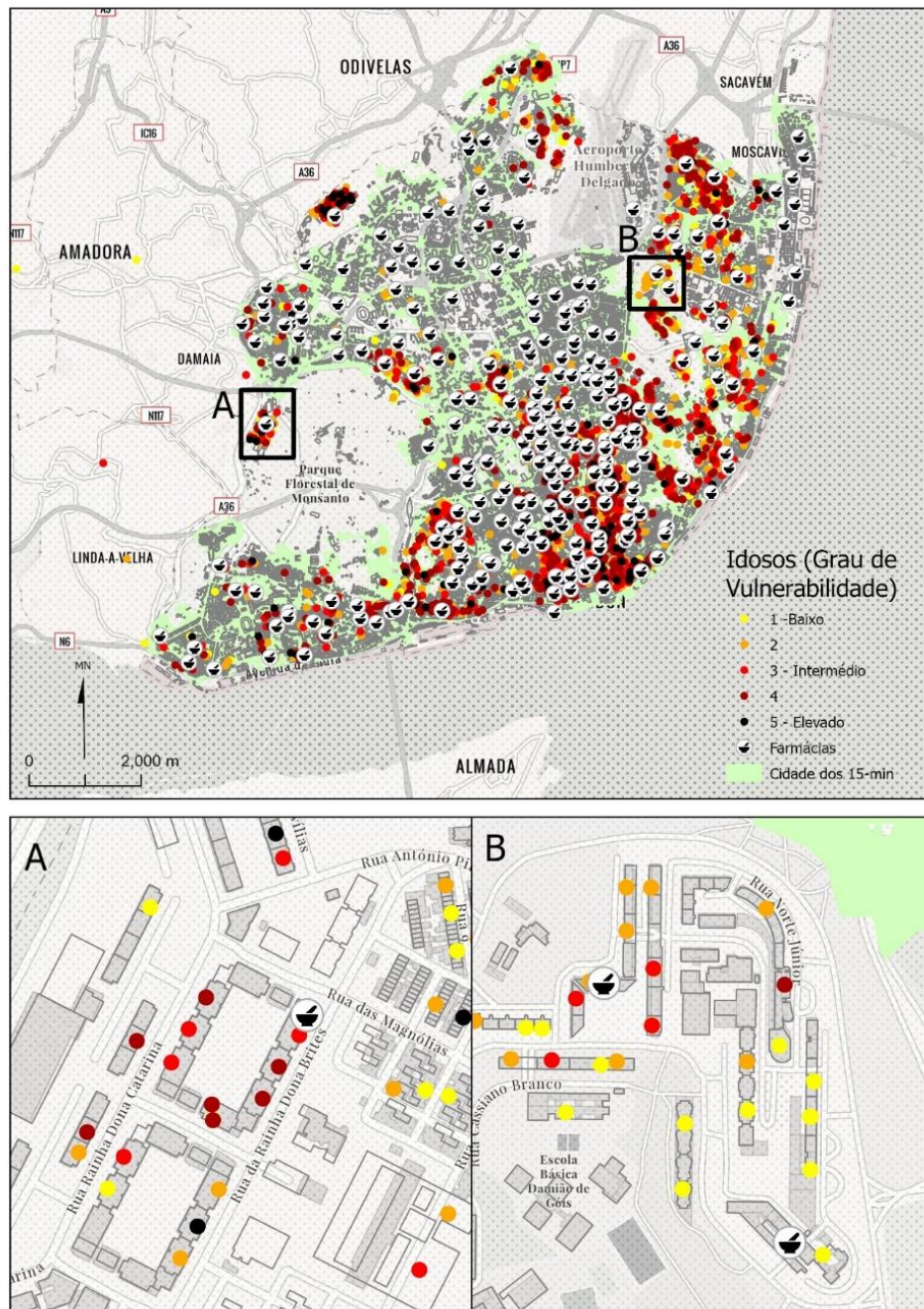


Figura 2 – Visão distópica da acessibilidade a farmácias por parte da população idosa (e vulnerável) de Lisboa

Esta informação é complementada com a população idosa considerada vulnerável segundo o índice de independência de Katz que agrupa 3 dimensões: i) grau de dependência; ii) idade e iii) dimensão da família. Como mero exemplo duas situações críticas são ressaltadas na Figura 2 onde, apesar de no quarteirão existirem uma (A) e duas (B) farmácias, há idosos em situação de vulnerabilidade – alguns residindo no

próprio prédio da farmácia – que considerando o tempo despendido a subir e descer as escadas estão a mais de 15 minutos desses equipamentos.

Implicações para o planejamento urbano e para a política de saúde

As conclusões do estudo sobre farmácias e comunidades de 15 minutos têm impacto direto no planejamento urbano e na política de saúde pública. Será importante que a instalação de novas farmácias e serviços de saúde leve em conta não só a densidade populacional, mas também critérios de envelhecimento da população e vulnerabilidade funcional.

Os modelos de acessibilidade deverão incluir velocidades de deslocação diferenciadas conforme grupos etários e perfis de saúde, considerando também a topografia, barreiras arquitetônicas e a reabilitação urbana. Essa reabilitação deve abranger melhorias nos percursos pedonais, como pavimentos, iluminação e passagens seguras, além de reduzir o “custo” da mobilidade vertical, por meio da instalação de elevadores e rampas acessíveis, por exemplo.

No campo das políticas de saúde e assistência social, os dados apontam para a importância de ações como programas de entrega de medicamentos ao domicílio para idosos com mobilidade reduzida, complementando a presença física das farmácias. A integração das farmácias em redes de apoio comunitário, em coordenação com serviços de proximidade, voluntariado e gerenciamento de riscos em situações de crise (como ondas de calor ou pandemias), além do uso de dados de mobilidade e vulnerabilidade, visa planejar intervenções específicas em bairros onde o acesso às farmácias é extremamente limitado para os idosos.

Conclusão

A cidade dos 15 minutos parece, inicialmente, um conceito atraente de proximidade, sustentabilidade e justiça espacial. Contudo, transformar esse ideal em realidade requer uma análise cuidadosa de quem realmente pode usufruir dessa facilidade. O presente ensaio metodológico, focado em farmácias e na mobilidade dos idosos, revela que modelos que utilizam apenas distâncias lineares e velocidades médias de caminhada frequentemente superestimam a verdadeira acessibilidade aos serviços.

Ao apresentar evidências sobre velocidade de caminhada em idosos, requisitos biomecânicos e cognitivos das escadas e declives, além de abordagens

multidimensionais à vulnerabilidade, propõe-se uma medição mais precisa e justa da acessibilidade. Conceitos como tempo de viagem de ida e volta, custo de mobilidade vertical e áreas de influência ajustadas pela vulnerabilidade podem revolucionar a avaliação de quão próximas estão as farmácias e, por extensão, outros serviços essenciais de quem mais precisa, garantindo que estejam realmente "a 15 minutos".

Nesse contexto, as farmácias atuam tanto como objeto de análise quanto como ferramenta de política pública: ampliar seu acesso vai além da organização dos serviços de saúde, sendo um indicador do progresso na implementação da cidade de 15 minutos para todos os residentes, especialmente idosos e pessoas com dependência funcional.

Referências bibliográficas

Cihlar, V., Micheel, F. & Mergenthaler, A. (2023) Multidimensional vulnerability among older adults in Germany. *Z Gerontol Geriat*, **56**, 654–660.

<https://doi.org/10.1007/s00391-022-02142-3>

Branco da Silva, J., Ricardo da Costa, A., & Morais de Sá, A. (2025). The 15-Minute City: Application to Two Parishes of the City of Lisbon. *Sustainability*, *17*(4), 1461.

<https://doi.org/10.3390/su17041461>

Profiroiu, C. M., Constantin, D.-L., Profiroiu, A. G., Delcea, C., Nica, I., Ionescu, Ștefan, & Cotfas, L.-A. (2025). The 15-minute challenge: Evaluating the gaps in accessibility and urban mobility. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *195*, 104453.

<https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.tr.2025.104453>

Song, G., He, X., Kong, Y., Li, K., Song, H., Zhai, S., & Luo, J. (2022). Improving the Spatial Accessibility of Community-Level Healthcare Service toward the '15-Minute City' Goal in China. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, *11*(8). <https://doi.org/10.3390/ijgi11080436>

Soukhov, A., Ravensbergen, L., Dorantes, L. M., & Páez, A. (2025). Towards completely caring 15-minute neighbourhoods. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *198*.

<https://doi.org/10.1016/j.tr.2025.104503>

Benady A, Zadik S, Lustig A, Gilaie-Dotan S, Plotnik M (2024) The effect of virtual visual scene inclination transitions on gait modulation in healthy older versus young adults - A virtual reality study. *PLOS ONE*, *19*(12), e0311315.

<https://doi.org/10.1371/journal.pone.0311315>

Mobilidade e Desigualdade territorial: do trajeto casa-escola ao acesso a oportunidades

Eduardo Francisco Raimundo Lopes

IGOT

114

Introdução

A mobilidade é, hoje, uma das chaves para compreender como se produzem oportunidades e como se reproduzem desigualdades no território. Quando falamos de mobilidade, pensamos muitas vezes em migrações, transportes ou turismo. Porém, existem mobilidades discretas, quotidianas e altamente estruturantes, que acontecem todos os dias e que tendem a ser naturalizadas. Uma delas é a mobilidade escolar: os deslocamentos associados à escola e à aprendizagem, incluindo o trajeto casa-escola e as deslocações para atividades extracurriculares, explicações, bibliotecas, exames, estágios e visitas de estudo, bem como, mais recentemente, a circulação digital de conteúdos, plataformas e interações.

Olhar para a educação através da lente das mobilidades permite deslocar a pergunta, “quem consegue chegar à escola”, e a “que escola”, em condições razoáveis de tempo, custo e segurança? E, além disso, quem consegue aceder, de forma regular, aos recursos que se organizam em torno da mesma (atividades, apoios, equipamentos, redes e informação)? Este enquadramento evidencia que a desigualdade não depende apenas da existência de oferta, mas também das condições concretas de acesso e circulação que tornam essa oferta utilizável no quotidiano, em linha com o paradigma das mobilidades (Sheller & Urry, 2006).

Mobilidade: Acesso e poder de Escolha

A “viragem” das mobilidades na Geografia e nas ciências sociais sublinhou que o movimento de pessoas e bens não é neutro. Mobilidade envolve infraestruturas, regras, fricções, barreiras, ritmos e desigualdades. Não se trata apenas de ir de A para B, mas de quem se move, como se move, com que custos e com que efeitos, isto é, de uma política da mobilidade (Cresswell, 2010). Na educação, esta perspetiva é particularmente relevante porque a escola é, por definição, um lugar territorializado: um edifício, uma localização, um horário e uma área de influência formal ou informal.

Em termos simples, dois estudantes podem viver no mesmo concelho e, ainda assim, experimentar condições de acesso muito diferentes: um com transporte frequente e direto; outro dependente de horários rígidos, percursos longos ou até da disponibilidade de um familiar para conduzir. Aqui, o tempo e o custo de deslocação deixam de ser detalhes logísticos e passam a ser fatores estruturantes de participação, permanência e desempenho.

A geometria do quotidiano: tempo, restrições e capacidade de mobilidade

A mobilidade escolar é atravessada por restrições que a Geografia consegue tornar visíveis. A abordagem da Geografia Temporal (time-geography) ajuda a compreender que as pessoas não se movem num espaço abstrato: movem-se dentro de janelas temporais, com compromissos, responsabilidades e limites materiais (Hägerstrand, 1970). No caso dos estudantes, estas restrições incluem horários escolares, tempos de espera, distância às paragens, frequência do transporte, segurança do trajeto (a pé ou de bicicleta) e o tempo disponível no fim do dia.

Isto tem implicações claras, por exemplo:

A participação em atividades extracurriculares pode depender do último horário de transporte;

O acesso a explicações pode ser condicionado pela localização (frequentemente central) onde estes serviços se concentram;

O estudo autónomo pode ser comprimido por deslocações longas, gerando fadiga e reduzindo o tempo útil;

A assiduidade pode ser afetada por falhas no sistema de transportes ou por custos cumulativos.

Estas condições são, muitas vezes, interpretadas como problemas individuais (“não se organiza”, “não tem disciplina”), quando podem ser, em grande medida, problemas territoriais (“não há alternativas”, “não existe rede”, “o tempo foi consumido pela deslocação”). A mobilidade funciona aqui como um filtro silencioso de oportunidades.

Desigualdades territoriais: centro, periferia e interior

A mobilidade educativa permite articular três escalas de desigualdade:

Escala intraurbana: bairros periféricos podem ter piores ligações, maior insegurança pedonal, menos equipamentos de proximidade e maior dependência do automóvel. O resultado é um custo de mobilidade mais elevado para aceder à educação e às suas extensões (bibliotecas, cultura, desporto, apoio escolar).

Escala urbano-rural: em territórios de baixa densidade, a escola pode estar distante e a oferta de transportes pode ser limitada. A dependência do transporte escolar ou do automóvel familiar tende a aumentar, enquanto as alternativas diminuem.

Escala regional: a concentração de oferta educativa e serviços em centros regionais pode produzir assimetrias persistentes. Certos percursos (ensino profissional, cursos específicos, atividades) exigem deslocações mais longas e custos mais elevados, influenciando escolhas e trajetórias.

Em todas estas escalas, a mobilidade funciona como uma forma de capital desigual: quem tem melhor acesso (tempo, recursos e opções) acumula vantagens. Quem tem mobilidade restrita enfrenta fricções permanentes que se traduzem em menos escolha, mais desgaste e maior vulnerabilidade, aproximando-se dos mecanismos descritos na literatura sobre exclusão social e transportes (Lucas, 2012).

Mobilidade escolar também é digital - mas não substitui o território

A expansão de plataformas digitais e remoto introduziu novas formas de mobilidade: circulação de conteúdos, aulas híbridas, explicações online e comunidades de aprendizagem. Estas mobilidades digitais podem reduzir algumas barreiras (por exemplo, evitar deslocações para apoio escolar), mas não eliminam a dimensão territorial. Pelo contrário, podem amplificar desigualdades quando o acesso a dispositivos, internet estável e condições domésticas adequadas é desigual.

Assim, o digital pode funcionar como compensador parcial, mas raramente substitui por completo as infraestruturas materiais e a logística quotidiana. A escola continua a ser um nó territorial e a mobilidade continua a ser a ponte (ou o obstáculo) entre o estudante e as oportunidades, num quadro coerente com a centralidade das mobilidades na vida social contemporânea (Urry, 2007).

Como mapear e tornar visível?

Uma vantagem deste tema é que se presta a representações claras e comunicáveis. Mesmo num texto curto, é possível acrescentar um ou dois elementos visuais com grande impacto:

Mapa de acessibilidade (isócronas): tempo de viagem até escolas secundárias (a pé e transporte público ou automóvel), evidenciando áreas com deserto de acesso.

Diagrama diário: percurso típico (casa -> escola -> explicações / atividade -> casa), com tempos e esperas.

Esquema de “fricções”: lista de barreiras (custo, frequência, transbordos, segurança, horários) e seus efeitos (assiduidade, participação, fadiga).

Pequeno gráfico comparativo: tempos médios de deslocamento por tipologia territorial (centro/periferia/interior), mesmo que em classes (curto/médio/longo).

Estas representações ajudam a recentrar o debate: políticas educativas e territoriais precisam de conversar com políticas de mobilidade, as quais podem ser inclusivamente exploradas através de novas aplicações “digitais”.

Conclusão: mobilidade enquanto política educativa e justiça territorial

Pensar a educação como mobilidade é reconhecer que o acesso à escola e às oportunidades de aprendizagem é mediado por redes, tempos e “fricções”. A “justiça” educacional, tem uma dimensão espacial: depende do lugar onde se vive, do tempo que se perde em deslocamento, do custo acumulado e das alternativas disponíveis. Em termos práticos, isto aponta para linhas de ação integradas, um “planeamento escolar” articulado com transportes, reforço da acessibilidade em territórios vulneráveis, segurança dos percursos e desenho de horários e apoios compatíveis com a Geografia do “quotidiano”. A Geografia das Mobilidades, ao tornar visíveis estes mecanismos, contribui para uma leitura mais completa das desigualdades e para soluções que não culpabilizam o indivíduo por problemas que são, em grande medida, territoriais.

Referências bibliográficas

- Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), 17-31.
- Hägerstrand, T. (1970). What about people in regional science? *Papers in Regional Science*, 24(1), 7-21.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105-113.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207-226.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity Press.

Autocaravanismo enquanto mobilidade de lazer: diagnóstico, potencial e ordenamento territorial no município de Lagos

Paulo Manuel Reis

Geógrafo Físico e Urbanista; Diretor-Geral da Geo21; Coordenado do Estudo de Ordenamento para a Prática do Autocaravanismo do Município de Lagos.

118

Introdução: mobilidade de lazer e território

A mobilidade constitui hoje um eixo central de análise da Geografia, abrangendo não apenas deslocamentos quotidianos, mas também mobilidades temporárias associadas ao lazer e ao turismo. Neste contexto, o autocaravanismo destaca-se como uma forma específica de mobilidade de lazer itinerante, que conjuga deslocamento, permanência temporária e apropriação do território (Almeida & Deville, 2014; Domingues & Ramos, 2009; Laranjeiro, 2018).

No Algarve, e em particular no município de Lagos, o crescimento do autocaravanismo tem produzido impactos territoriais significativos, exigindo respostas que articulem mobilidade, ambiente e ordenamento (CCDR Algarve, 2008). O Estudo de Ordenamento do Autocaravanismo de Lagos (EOAL), desenvolvido para o município de Lagos, no Algarve, surge precisamente como um instrumento estruturante para compreender e regular esta mobilidade turística, enquadrando-a numa lógica de sustentabilidade territorial.

Diagnóstico: problemáticas da mobilidade autocaravanista em Lagos

A fase de diagnóstico do EOAL permitiu identificar um conjunto consistente de problemáticas associadas à prática do autocaravanismo enquanto mobilidade de lazer, num contexto regional e nacional marcado pelo carácter recente e pelo crescimento acelerado deste fenómeno, resultantes da ausência histórica de planeamento específico e da inadequação das infraestruturas existentes (CCDR Algarve, 2008; Laranjeiro, 2018).

Principais problemáticas identificadas

O autocaravanismo em Lagos manifesta-se de forma desordenada, gerando pressões infraestruturais, ambientais e sociais, agravadas por défices de gestão e orientação da mobilidade turística. Entre os problemas mais relevantes destacam-se:

- Estacionamento e pernoita informais, frequentemente em espaços públicos sensíveis, como zonas dunares, falésias, frentes costeiras e áreas naturais protegidas;
- Sobrecarga de infraestruturas locais, nomeadamente parques de estacionamento balnear e vias de acesso, associada a picos sazonais de mobilidade turística;
- Impactes ambientais diretos, como o despejo indevido de águas residuais e resíduos sólidos, compactação do solo e degradação da paisagem;
- Conflitos com residentes e outros utilizadores do território, decorrentes da ocupação prolongada do espaço público e da perceção de desordem territorial;
- Défices de sinalização e de orientação da mobilidade, dificultando a canalização dos fluxos para locais adequados.

Estas problemáticas evidenciam que o autocaravanismo, enquanto mobilidade de lazer, não pode ser tratado apenas como uma questão turística, mas como um fenómeno territorial que exige enquadramento estratégico.

Limitações estruturais do território

De acordo com o diagnóstico realizado, as principais limitações do autocaravanismo em Lagos decorrem da insuficiência de infraestruturas e da forte restrição legal e ambiental do território, destacando-se as seguintes:

- Escassez de Áreas de Serviço para Autocaravanas (ASA) localizadas em pontos estratégicos da rede viária, litoral e urbana;
- Oferta limitada de Parques de Campismo e Caravanismo (PCC), em especial junto ao litoral e no interior do município;
- Inexistência de uma rede hierarquizada de acolhimento que distribua os fluxos de mobilidade pelo território;
- Forte presença de condicionantes legais e ambientais, especialmente na orla costeira.

Do ponto de vista da orientação estratégica para o EOAL, as limitações identificadas evidenciam a necessidade de estruturar uma resposta de ordenamento que colmate a insuficiência de infraestruturas formais, organize territorialmente os fluxos de mobilidade autocaravanista e compatibilize a prática com os constrangimentos legais e ambientais do território, em particular na orla costeira.

Potencial para a prática do autocaravanismo enquanto mobilidade de lazer

Paralelamente às problemáticas, o EOAL reconhece um elevado potencial territorial para a prática do autocaravanismo, sustentado em fatores ambientais, socioeconómicos e territoriais. Desenvolve-se nas duas secções seguintes o potencial ambiental e territorial, bem como o socioeconómico e turístico.

Potencial ambiental e territorial

O potencial ambiental e territorial de Lagos resulta da conjugação entre clima favorável, diversidade paisagística e disponibilidade de áreas interiores para redistribuição dos fluxos turísticos. Sobressaem os seguintes aspectos:

- Clima ameno e elevada atratividade ao longo de todo o ano, favorecendo a mobilidade fora da época alta;
- Diversidade paisagística entre litoral, barrocal e serra, permitindo experiências de lazer diferenciadas;
- Presença de áreas menos pressionadas no interior, com capacidade para absorver fluxos turísticos.

Do ponto de vista da orientação para o EOAL, o potencial ambiental e territorial de Lagos permite estruturar a prática do autocaravanismo de forma distribuída e sustentável, valorizando a diversidade paisagística e promovendo a desconcentração dos fluxos turísticos para além da orla costeira e da cidade de Lagos.

Potencial socioeconómico e turístico

O autocaravanismo potencia a redução da sazonalidade e a valorização económica local através da dispersão territorial da despesa turística, salientando-se os seguintes contributos:

- Redução da sazonalidade turística, promovendo fluxos mais regulares;

- Disseminação territorial da despesa turística, beneficiando áreas menos centrais;
- Valorização do comércio e serviços locais, associados a estadias itinerantes.

Este potencial reforça a necessidade de orientar a mobilidade autocaravanista para um modelo estruturado e equilibrado.

Metodologia: abordagem integrada à mobilidade itinerante

A metodologia aplicada no EOAL constitui um dos seus principais contributos científicos e técnicos, ao integrar diferentes instrumentos de análise adequados à complexidade da mobilidade de lazer.

Atendendo aos objectivos do EOAL utilizou-se uma abordagem metodológica mista que integra análise da capacidade de carga territorial, benchmarking e estudos de caso, inquéritos e trabalho de campo, e enquadramento jurídico-territorial, assegurando uma leitura integrada e operacional do autocaravanismo enquanto mobilidade de lazer, conforme detalhamos nas secções seguintes.

Capacidade de carga territorial

O conceito de Capacidade de Carga Territorial foi central na metodologia, permitindo determinar os limites sustentáveis da prática do autocaravanismo (quadro 1). Esta análise integrou critérios ambientais, infraestruturas e socioeconómicos e funcionais (quadro 1)

Quadro 1 - Critérios e indicadores da capacidade de carga territorial para a prática do caravanismo

Critério	Sub-critério	Indicador
Ambiental	Recursos geomorfológicos	1- Morfometria (Declives)
		2- Morfometria (Exposições)
		3- Orla Litoral (POOC)
	Recursos hídricos	4- Cursos de água e albufeiras
		5- Captações de água e recursos hídricos subterrâneos
	Recursos biogeográficos	6- ZOO
		7- Solos
		8- Floresta (PROF)
		9- Ecossistemas (RN2000 + IBA+ REN)
	Riscos naturais	10- Suscetibilidade Hidrogeomorfológica
		11- Naturais e mistos (PMDFCI)
infraestruturas	Infraestruturas urbanas e ambiente	12- ETAR e ET
		13- Ruído ambiente
	Acessibilidade e mobilidade	14- Proximidade à rede viária nacional e municipal principal
		15- Proximidade à via ferroviária
		16- Parques estacionamento praias
		17- Proximidade às paragens de transporte público
18- Proximidade às ecovias		
Socioeconómico	Funções urbanas	19- Proximidade aos aglomerados urbanos
		20- Proximidade ao comércio e serviços

		21- Proximidade a equipamentos públicos
	Recursos culturais	22- Proximidade a sítios arqueológicos
	Recursos turísticos	23- Proximidade a pontos de atração turística

Fonte: extraído de GeoXXI (2021)

A aplicação de análise multicritério em ambiente de Sistemas de Informação Geográfica permitiu produzir cartografia de potencial territorial, diferenciando áreas favoráveis, condicionadas e excluídas (figura 1).

Benchmarking e estudos de caso

A metodologia incorporou benchmarking internacional, analisando experiências consolidadas em França, Espanha e Reino Unido, permitindo:

- Identificar modelos eficientes de gestão da mobilidade autocaravanista;
- Definir parâmetros de dimensionamento e serviços;
- Adaptar boas práticas ao contexto territorial português.

Inquéritos e trabalho de campo

Os inquéritos e o trabalho de campo assumiram um papel central na compreensão dos padrões efetivos de mobilidade autocaravanista, das necessidades dos utilizadores e da perceção social da prática, constituindo um suporte essencial para a validação da análise territorial e para o ajustamento das propostas de ordenamento. Neste âmbito, destacam-se três técnicas de recolha direta de informação:

- (i) inquéritos aos autocaravanistas, que permitiram caracterizar os padrões de mobilidade, a duração das estadias e as necessidades de serviços;
- (ii) inquéritos à população local, orientados para a avaliação das perceções, dos conflitos e dos níveis de aceitação social; e
- (iii) observação direta no terreno, fundamental para confirmar e refinar a análise cartográfica e a leitura territorial.

Enquadramento jurídico e instrumentos de gestão territorial

A análise do enquadramento jurídico e dos Instrumentos de Gestão Territorial permitiu integrar o autocaravanismo enquanto mobilidade de lazer no quadro normativo existente, assegurando a coerência territorial da proposta do EOAL.

Foram considerados o PDM (Plano Diretor Municipal), como instrumento estruturante à escala municipal, os instrumentos de âmbito regional (PROTAL - Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve) e especial (POOC – Plano de Ordenamento da Orla Costeira), e ainda as principais restrições de Utilidade Pública (REN – Reserva Ecológica Nacional, RAN – Reserva Agrícola Nacional e Rede Natura 2000), que introduzem orientações estratégicas e condicionantes relevantes, particularmente na orla costeira e em áreas ambientalmente sensíveis.

A articulação destes instrumentos orientou o EOAL para um modelo de ordenamento compatível com os regimes legais em vigor, promovendo a redistribuição dos fluxos, a proteção ambiental e a sustentabilidade territorial da prática.

Proposta de ordenamento: estruturar a mobilidade de lazer

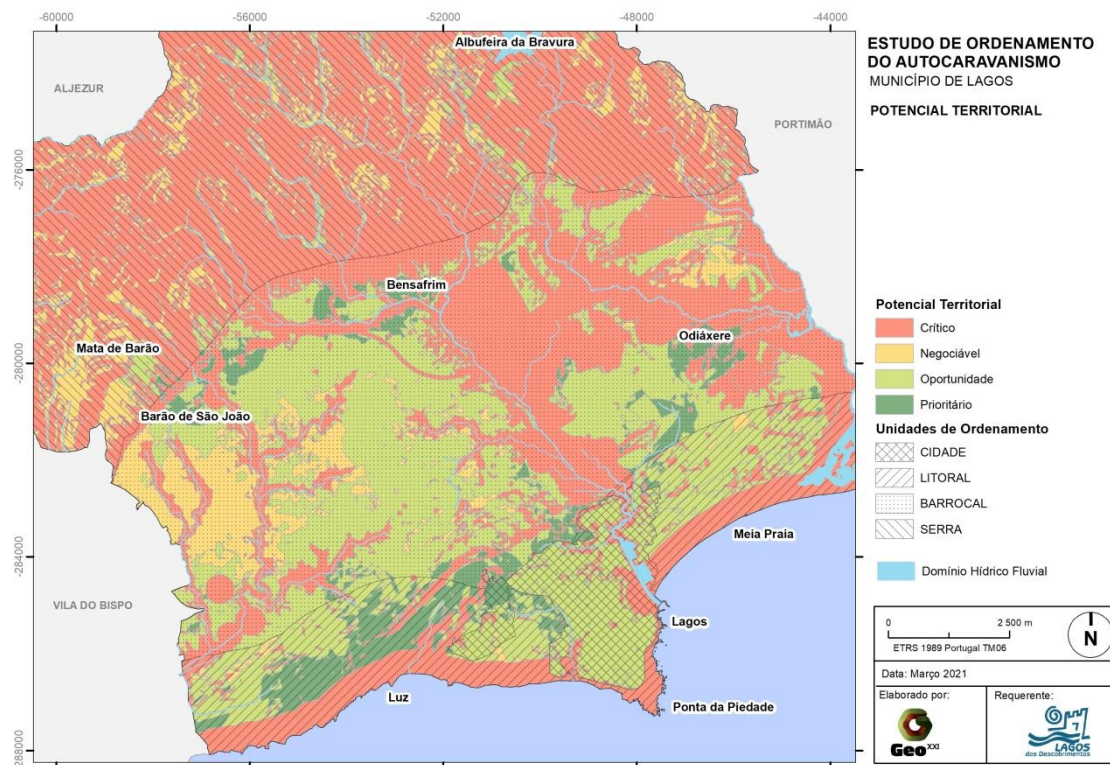
A proposta de ordenamento do EOAL visa transformar uma mobilidade informal e desestruturada numa mobilidade de lazer planeada e territorialmente integrada.

Zonamento territorial

O território foi organizado em unidades de ordenamento (cidade, litoral, barrocal e serra), definindo:

- Áreas prioritárias para ASA e PCC;
- Áreas condicionadas, com limites de capacidade;
- Áreas de exclusão (críticas), por sensibilidade ambiental ou incompatibilidade funcional.

Figura 3 - Potencial territorial para a prática de Caravanismo (ASA e PCC)



Fonte: extraído de GeoXXI (2021)

Capacidade e hierarquização da rede

A proposta define capacidades máximas de estacionamento e pernoita, evitando concentrações excessivas e promovendo a dispersão territorial dos fluxos.

Modelo de serviços

Foram definidos modelos-tipo de ASA e PCC, adequados à mobilidade itinerante, assegurando serviços essenciais, controlo da utilização e integração paisagística.

Regulamentação municipal

A proposta inclui um regulamento municipal específico, fundamental para operacionalizar o ordenamento da mobilidade autocaravanista e reduzir práticas ilegais.

Conclusão

O autocaravanismo, enquanto forma de mobilidade de lazer, coloca desafios complexos aos territórios turísticos, exigindo abordagens integradas que articulem diagnóstico, potencial, metodologia e proposta. O caso de Lagos demonstra que o ordenamento territorial, sustentado em capacidade de carga territorial, benchmarking, inquéritos e enquadramento jurídico, é essencial para transformar fluxos informais em mobilidades sustentáveis.

Este modelo constitui um contributo relevante para a Geografia das Mobilidades, evidenciando como o planeamento territorial pode orientar práticas de lazer itinerante de forma equilibrada, resiliente e territorialmente justa.

Referências bibliográficas

- Almeida, A., & Deville, A. (2014). Autocaravanismo e turismo itinerante: dinâmicas de mobilidade e consumo. *Turismo & Desenvolvimento*, 21, 45–60.
- CCDR Algarve. (2008). Caracterização do autocaravanismo na Região do Algarve. Faro.
- GeoXXI. (2021). Estudo de Ordenamento do Autocaravanismo de Lagos – 1.^a, 2.^a e 3.^a Fase e Relatório Síntese. Câmara Municipal de Lagos.
- Domingues, A., & Ramos, R. (2009). Turismo itinerante e ordenamento do território. *Cidades, Comunidades e Territórios*, 18, 27–44.
- Laranjeiro, M. (2018). Campismo e Atividades de Lazer e Turismo. Dissertação de Mestrado em Turismo Território e Patrimónios, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.

**Mobilidades digitais e plataformas territoriais inteligentes:
o ecossistema FNC.CITYLAB no contexto da governação urbana do
Funchal**

Diogo Pestana, Luís Chaves, Marisa Freitas, Milton Santos, Nancy
Policarpo e Nuno Martins,

127

Município do Funchal, Departamento de Planeamento e Ordenamento,
Divisão de Informação Geográfica

Introdução

A forma como as mobilidades são conceptualizadas e analisadas tem vindo a transformar-se significativamente na geografia contemporânea, acompanhando as profundas mudanças nos modos de vida urbanos, nas tecnologias e nas formas de governação. A mobilidade deixou de ser entendida apenas como deslocação entre pontos fixos para passar a ser analisada enquanto fenómeno relacional, assente em fluxos, interações e ritmos mediados por infraestruturas físicas, dispositivos digitais e dinâmicas sociais complexas. Nesta perspetiva, as cidades deixam de ser encaradas como recipientes estáticos e passam a assumir-se como núcleos multiescalares de circulação de pessoas, bens, informação e energia (Sheller & Urry, 2006).

A crescente digitalização da sociedade urbana intensificou esta viragem conceptual, introduzindo novas formas de mobilidade associadas à circulação de dados, à mediação tecnológica das deslocações e à produção contínua de informação espacial.

Município do Funchal



O que são os SIG?

Os Sistemas de Informação Geográfica (SIG), ou GIS (Geographic Information Systems), são frameworks que fornecem a capacidade de capturar, armazenar, analisar e gerir dados e informações geográficas e espaciais.



Figura 1 – HUB informativo para a comemoração do GISDAY (19 Novembro 2025)

Neste enquadramento, a análise das mobilidades urbanas exige metodologias capazes de integrar dados heterogéneos, escalas diferenciadas e múltiplas dimensões do fenómeno urbano. A metodologia europeia dos *CityLabs*, desenvolvida pelo *Joint Research Centre* da Comissão Europeia, sublinha a importância de abordagens *place-based*, da integração de dados quantitativos e qualitativos e da centralidade da análise espacial como suporte à formulação de políticas públicas baseadas em evidência (Iodice et al., 2023). É neste contexto que se insere a experiência do Município do Funchal, através do desenvolvimento do FNC.CITYLAB.

Mobilidade digital e plataformas territoriais

As plataformas territoriais digitais assumem hoje um papel central na mediação das mobilidades urbanas, funcionando como infraestruturas imateriais que suportam a observação, análise e comunicação dos fluxos urbanos. Estas permitem integrar dados provenientes de múltiplas fontes e traduzi-los em representações espaciais acessíveis e acionáveis.

Estas permitem integrar dados provenientes de múltiplas fontes e traduzi-los em representações espaciais acessíveis e acionáveis.

Do ponto de vista da governação urbana, estas soluções reforçam práticas de *e-governance*, promovendo uma gestão mais informada e responsiva do território. A

disponibilização de informação em tempo quase real sobre circulação rodoviária, estacionamento, acessibilidade ou eventos urbanos influencia diretamente as decisões de deslocação dos cidadãos e contribui para uma utilização mais eficiente do espaço público. Contudo, estas plataformas não são neutras, uma vez que a forma como os dados são selecionados, agregados e visualizados condiciona as leituras do território e pode reforçar ou atenuar desigualdades de acesso à informação (Batty, 2018). No caso do Funchal, a mobilidade digital é entendida não apenas como um serviço ao cidadão, mas como uma dimensão estruturante da governação territorial, articulando observação, análise e comunicação numa lógica sistémica.

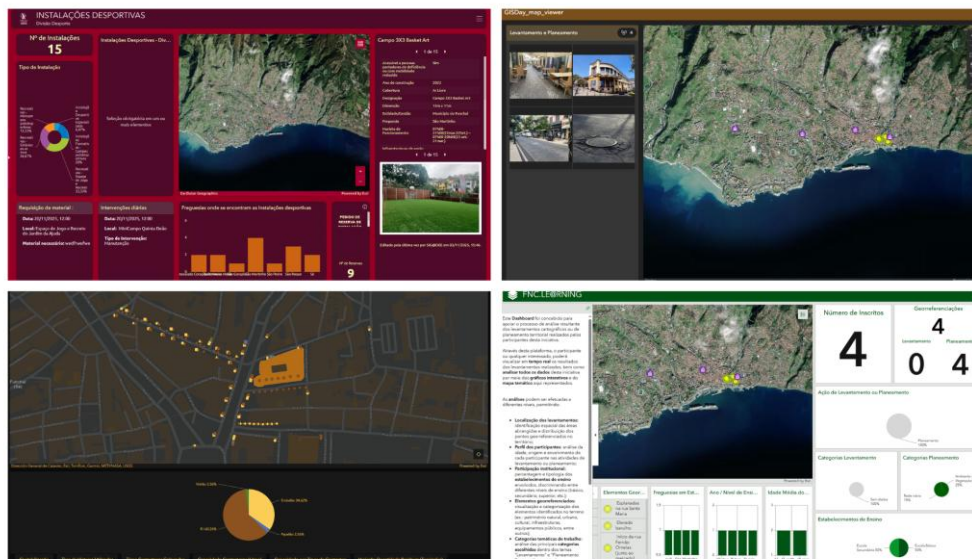


Figura 2 – Dashboards para acompanhamento e análise de resultados

O modelo do FNC.CITYLAB

O Município do Funchal tem vindo a adotar uma abordagem estratégica que reconhece a informação geográfica e a mobilidade digital como pilares estruturantes da governação territorial. Esta visão assenta na consolidação de uma infraestrutura municipal de dados espaciais robusta, evoluindo para um modelo integrado, orientado para a análise de fluxos, a antecipação de dinâmicas territoriais e o apoio à decisão num contexto urbano cada mais complexo.

O **FNC.CITYLAB** materializa esta visão ao nível local, funcionando como uma infraestrutura territorial digital integrada e dinamizadora de inovação pública. Enquanto ecossistema colaborativo, articula dados espaciais, informação estatística, deteção

remota e fluxos em tempo real, promovendo a circulação institucional da informação entre serviços municipais e parceiros externos, reduzindo a fragmentação informacional e criando condições para o desenvolvimento e aplicação de soluções de governação urbana em contexto real, com o envolvimento de cidadãos, investigadores e decisores locais (Iodice et al., 2023).



Figura 3 – Plataforma Interativa para gestão de evento (Noite do Mercado 2025)

A estrutura do FNC.CITYLAB assenta num enquadramento normativo alinhado com as políticas europeias de dados e informação geográfica, integrando as diretivas INSPIRE, High-Value Data e Open Data, bem como os princípios FAIR. Estes referenciais orientam a arquitetura do sistema, a modelação dos dados e a disponibilização de serviços interoperáveis, assegurando a consistência, reutilização e circulação da informação territorial numa lógica de governação aberta e baseada em evidência. A integração do Município do Funchal na rede **Open & Agile Smart Cities (OASC)** reforça esta abordagem, permitindo a troca de experiências e conhecimento com cidades de realidades territoriais distintas e com outras que enfrentam desafios semelhantes, nomeadamente ao nível da insularidade, da pressão turística e da complexidade morfológica urbana.

Para além da escala municipal, o FNC.CITYLAB é concebido numa lógica de articulação territorial alargada, promovendo a cooperação com concelhos limítrofes e reforçando o papel das freguesias enquanto unidades de proximidade na produção, utilização e

interpretação da informação territorial. A progressiva disponibilização de ferramentas digitais a estes níveis administrativos contribui para uma governação mais integrada e sensível às especificidades locais, reforçando a capacidade de planeamento e a coesão territorial em diferentes escalas.

Neste contexto, a consolidação e escalabilidade do FNC.CITYLAB encontram-se associadas à mobilização de fundos europeus, nomeadamente no âmbito do **Madeira 2030**, cuja candidatura e aprovação permitem reforçar a capacidade tecnológica e operacional do município. Estes investimentos viabilizam a aquisição de *workstations* especializadas para processamento de grandes volumes de dados geoespaciais, drones e respetivos sensores (RGB, multispectrais e LiDAR), bem como equipamentos de apoio à visualização, colaboração e capacitação interna, como mesas e quadros interativos, entre outras infraestruturas previstas.

Paralelamente, o modelo adotado assenta na modernização contínua do ecossistema aplicacional de sistemas de informação geográfica, garantindo a atualização, integração e interoperabilidade das ferramentas utilizadas pela Câmara Municipal do Funchal ao longo de mais de duas décadas.

Componentes funcionais do FNC.CITYLAB

O ecossistema FNC.CITYLAB estrutura-se em várias componentes funcionais interligadas, assegurando a articulação entre aquisição, gestão, análise, visualização e disponibilização da informação territorial.

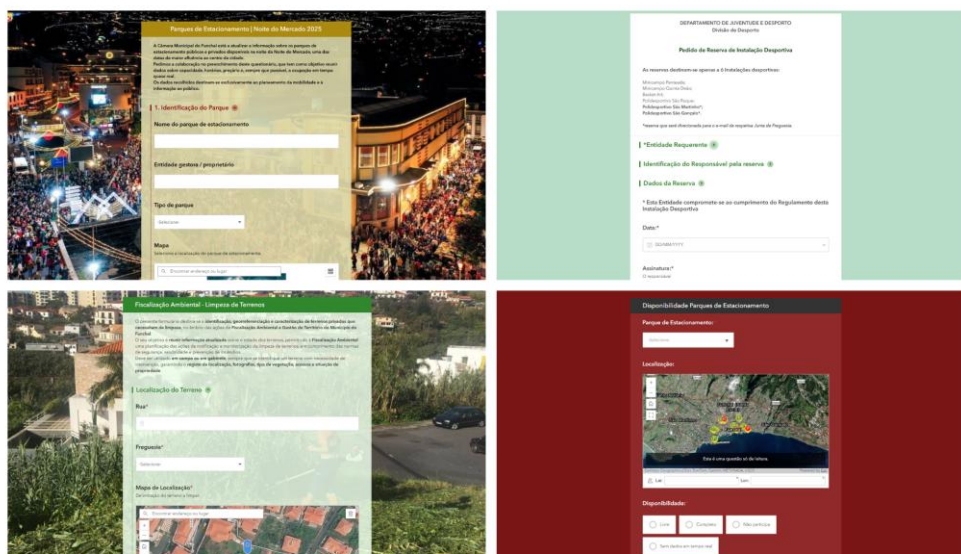


Figura 4 – Exemplos da recolha e atualização de informação geográfica com recurso a surveys

O **FNC.REMOTE** assegura a deteção remota e a monitorização contínua do território, recorrendo a imagens satélite e a drones equipados com sensores RGB, multiespectrais e LiDAR, permitindo a atualização sistemática da cartografia base, a produção de modelos do território em 2D e 3D e a deteção de alterações relevantes no uso e ocupação do solo.

O **FNC.SIG** corresponde ao **Sistema Municipal de Informação Geográfica**, assumindo-se como a espinha dorsal do ecossistema. Integra bases de dados, normas, serviços web, processos de validação e ferramentas de análise que asseguram a gestão, normalização e interoperabilidade da informação geográfica municipal, sendo o geoportal a sua componente visível de acesso e visualização.

O **FNC.SOLUTIONS** constitui a componente de análise avançada, modelação e apoio à decisão, assente na aplicação de tecnologias de *Big Data*, Inteligência Artificial e conceitos de *Digital Twins* territoriais. No domínio da mobilidade urbana, permite analisar padrões de circulação, testar impactos de alterações infraestruturais e apoiar decisões estratégicas.

O **FNC.OPENDATA** reforça a dimensão externa da mobilidade digital, promovendo a disponibilização de dados geográficos abertos, metadados e serviços web normalizados, facilitando a reutilização da informação e reforçando a transparência administrativa.

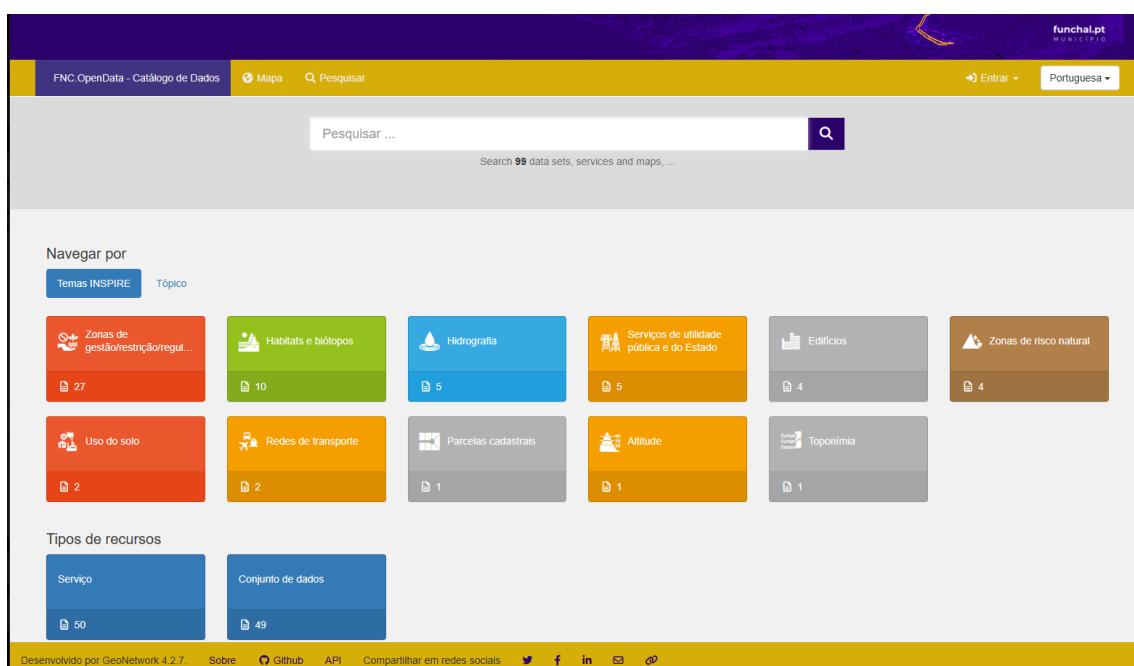


Figura 5 - Catálogo de Dados do Município do Funchal (INSPIRE)

Por fim, o **FNC.360°** constitui a componente de visualização integrada e imersiva, articulando modelos tridimensionais do edificado e do espaço público com informação estatística e socioeconómica, facilitando leituras integradas do território municipal por decisores e utilizadores não técnicos.

Digital Twins, SIG e apoio à decisão

A componente FNC.SOLUTIONS aproxima-se conceptualmente dos modelos de *Digital Twins* territoriais. A literatura recente destaca que a integração entre *Digital Twins* e Sistemas de Informação Geográfica (DT-GIS) representa uma evolução significativa face aos SIG tradicionais, permitindo análises preditivas, simulações espaciais e apoio à decisão em ambientes urbanos complexos (Ranatunga et al., 2024). No contexto funchalense, o FNC.CITYLAB explora estas potencialidades ao serviço da decisão pública e da transparência administrativa, promovendo uma gestão territorial mais antecipatória e congruente com os princípios europeus de cidades inteligentes e sustentáveis.

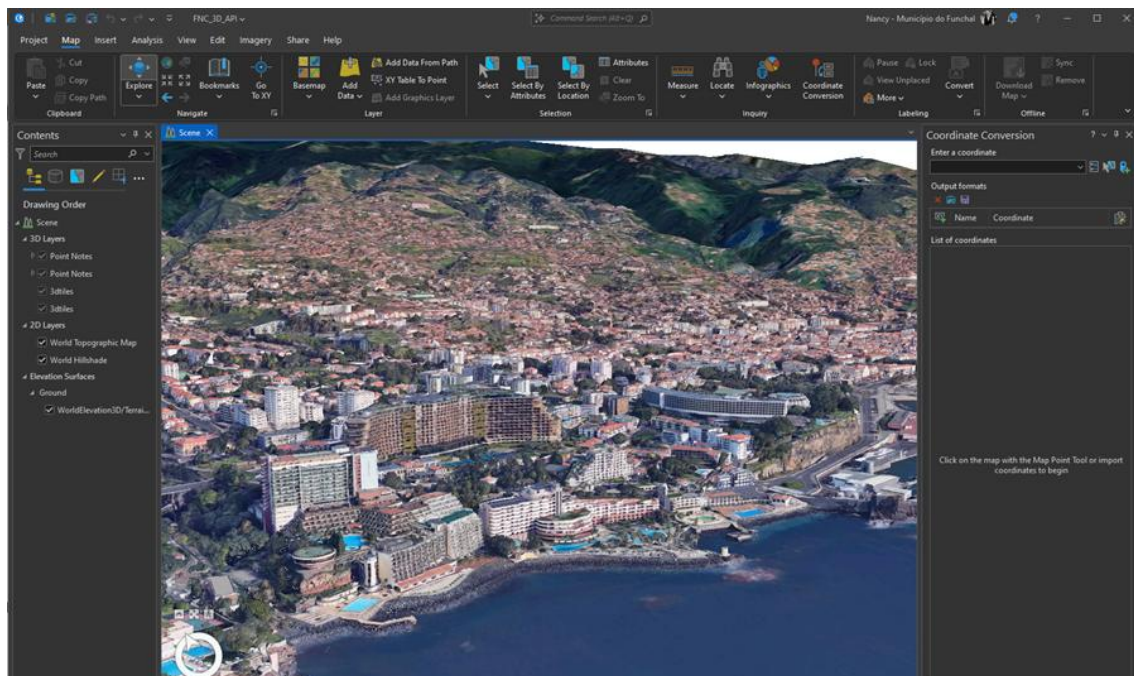


Figura 6 - Ambiente 3D com recurso ao *Google Photorealistic 3D Tiles*

Considerações finais

A transformação das mobilidades urbanas e a crescente digitalização do território colocam novos desafios à ciência geográfica e à governação pública. A análise dos fluxos, interações e dinâmicas espaciais exige hoje uma articulação estreita entre tecnologias digitais, métodos analíticos avançados e práticas colaborativas de planeamento.

Neste contexto, o **FNC.CITYLAB** demonstra como um município pode assumir um papel ativo na criação de ecossistemas territoriais inteligentes, onde os dados deixam de ser apenas instrumentos técnicos para se tornarem bens comuns ao serviço da decisão, da transparência e da participação do cidadão. Mais do que um projeto tecnológico, representa uma mudança de paradigma na forma como o município observa, interpreta e gere o seu território, reafirmando o papel da geografia enquanto ciência central na compreensão e governação das cidades contemporâneas.

Referências bibliográficas

- Batty, M. (2018). Digital twins. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 45(5), 817–820. <https://doi.org/10.1177/2399808318796416>
- Iodice, S., Sulis, P., & Testori, G. (Eds.). (2023). *Space matters: A methodology for CityLabs*. Publications Office of the European Union. <https://doi.org/10.2760/167671>
- Ranatunga, S., Ødegård, R. S., Onstein, E., & Jetlund, K. (2024). Digital twins for geospatial decision-making. *ISPRS Annals of the Photogrammetry, Remote Sensing and Spatial Information Sciences*, X-4, 271–278. <https://doi.org/10.5194/isprs-annals-X-4-2024-271-2024>
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207–226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- European Commission. (2020). *A European strategy for data*. Publications Office of the European Union. <https://eur-lex.europa.eu/>

INFORGEO

135

MOBILIDADES GEOGRÁFICAS

28
2026

25 de fevereiro de 2026