

Reflexão sobre o projeto Área Mais e propostas futuras

COMO TECER UMA CIDADE COLABORATIVA

Reflection on the *Área Mais* project and future proposals

HOW TO WEAVE A COLLABORATIVE CITY

O presente livro resulta da participação do Município de Braga na rede europeia *URBACT Urban Regeneration Mix: Weaving a collaborative city*. Esta rede, liderada pela cidade de Lódz (Polónia), e que integra, para além de Braga, as cidades de Baena (Espanha), Birmingham (Inglaterra), Bolonha (Itália), Toulouse (França) e Zagreb (Croácia), visa criar o espaço e o tempo para debater e partilhar boas práticas em temas de participação e envolvimento de cidadãos em processos de reabilitação urbana.

O livro reúne toda a reflexão que foi realizada entre 2019 e 2021 pelo Grupo Local URBACT: um grupo composto por diversos parceiros da cidade como associações, juntas de freguesia e a universidade. Este grupo selecionou uma iniciativa municipal de mobilidade sustentável e acessível – *Área Mais* – como caso de estudo para debater o tema da participação. Após os textos introdutórios, o livro desdobra-se em três capítulos, representados por 3 cores. O primeiro capítulo “O que fizemos” apresenta o projeto de requalificação urbana *Área Mais* que foi implementado em 4 zonas residenciais da cidade. O segundo capítulo “Onde estamos” apresenta uma reflexão sobre o trabalho desenvolvido pelo Grupo Local URBACT de Braga dentro da rede. E, por fim, o capítulo “Onde queremos chegar” lança as pistas metodológicas para o tema da participação em projetos municipais futuros.

This book results from the participation of the Municipality of Braga in the European network URBACT “Urban Regeneration Mix: Weaving a collaborative city”. This network, led by the city of Lodz (Poland), which also includes, besides Braga, the cities of Baena (Spain), Birmingham (England), Bologna (Italy), Toulouse (France) and Zagreb (Croatia), aims to create space and time to debate and share good practices regarding subjects of participation and involvement of citizens in processes of urban rehabilitation.

The book brings together all the reflection that was carried out between 2019 and 2021 by URBACT Local Group: a group made up of several stakeholders of the city such as associations, parish councils and the university. This group has selected the municipal initiative of accessible and sustainable mobility – *Área Mais* – as a case study to debate the subject of participation. After the introductory texts, the book unfolds in three chapters, represented by three colours. The first chapter “What we have done” presents the urban revitalisation project *Área Mais* which was implemented in 4 residential areas of the city. The second chapter “Where we are now” presents a reflection on the work developed by URBACT Local Group of Braga within the network. And lastly, the chapter “What we want to achieve” establishes the methodological hints for the subject of participation in future municipal projects.

REDE / NETWORK

URBACT: Urban Regeneration Mix
Weaving a collaborative city

Cidade líder / Lead Partner
Lódz, Polónia

Outras cidades da rede
Other network cities

Baena, Spain
Birmingham, United Kingdom
Bologne, Italy
Braga, Portugal
Toulouse, France
Zagreb, Croatia

Perito da rede
Network Lead Expert
Piotr Wolkowinski

Município de Braga
Municipality of Braga

Presidente / Mayor
Ricardo Rio

Pelouro do Urbanismo
Urbanism and Mobility Councillor
Miguel Sopas Bandeira

Coordenação da rede URBACT:
URM em Braga
Coordination of the URBACT network:
URM in Braga
2019-20 Cristina Palhares
(Gabinete de Ação Social)
2020-21 Fátima Pereira
(Pelouro do Urbanismo)

Membros do ULG de Braga
Braga ULG Members
Gabinete de Ação Social
do Município de Braga
Pelouro do Urbanismo, Planeamento
e Mobilidade do Município de Braga
Elementos do projeto BUILD
Universidade do Minho
Junta de Freguesia de S. Victor
Associação Space Transcribers
Associação Atributo Business Center
Human Power Hub

Fundos comunitários
European Funding
José Pedro Machado
Ângela Faria

Coordenação do Grupo Local URBACT
URBACT Local group Coordination
Daniel Duarte Pereira

PUBLICAÇÃO / PUBLICATION

Como tecer uma cidade colaborativa
How to weave a collaborative city

© 2021, Município de Braga

Coordenação editorial
Editorial coordination
Daniel Duarte Pereira

Redação / Editorial Staff
Daniel Duarte Pereira
Fátima Pereira
Filipa Corais
Miguel Sopas Bandeira

Design gráfico / Graphic design
Ana Resende

Tradução português-inglês
Translation Portuguese-English
Hugo Simões
Helen Fernandes

Revisão português
Portuguese Proofreading
Marta Sofia Silva

Revisão inglês
English Proofreading
Helen Fernandes

Impressão / Printing
Mota & Ferreira Lda. – artes gráficas

Tiragem / Print Run
250 exemplares

Editado por / Edited by
Município de Braga
Praça do Município
4700-435 Braga
<https://www.cm-braga.pt/>

Versão digital disponível em
Digital version available at
<https://urbact.eu/urban-regeneration-mix>

ISBN 978-989-54228-7-6
Depósito-legal xxx-xxx

A presente publicação e todo o trabalho desenvolvido dentro do Grupo Local foi possível graças ao apoio financeiro do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional através da rede URBACT.

This publication and all the work developed within the Local Group was made possible thanks to the financial support of the European Regional Development Fund through the URBACT network.







Praça das Fontainhas e zona envolvente

Praça das Fontainhas and surrounding area



Praça do Bocage e zona envolvente

Praça do Bocage and surrounding area



Praceta João Beltrão e zona envolvente

Praceta João Beltrão and surrounding area

p. 22	Para uma cidade sustentável e inclusiva
p. 26	<i>Do meu buraco à porta!</i> ao desejo do nosso bairro
p. 36	Exploradores ao encontro de novas energias das vivências urbanas
p. 41	O direito à mobilidade, o direito à cidade
p. 49	O que fizemos
p. 81	Onde estamos
p. 113	Onde queremos chegar
p. 142	Bibliografia

p. 23	Towards a sustainable and inclusive city
p. 27	<i>From the pothole at my door!</i> to the desire of our neighbourhood
p. 37	Explorers discover new urban mixes of energy
p. 41	The right to mobility, the right to the city
p. 49	What we have done
p. 81	Where we are now
p. 113	What we want to achieve
p. 142	Bibliography

Face à rápida mudança da mobilidade urbana, a comunidade científica tem debatido a mudança do paradigma contemporâneo e as soluções possíveis para melhorar a vida das pessoas. Os processos de globalização, a disrupção tecnológica, o desenvolvimento económico, a emergência climática, as expectativas políticas e a vida quotidiana estão a passar como que um rolo compressor sobre a forma urbana, os sistemas que a estruturam e a forma como a cidade se organiza. As transformações aceleradas e as necessidades críticas estão a impactar os modelos de governança dos sistemas urbanos que necessitam de reflexão, de integração, mas, sobretudo, de tempo.

O conceito de *Liquid Modernity*, lançado pelo filósofo polaco Zygmunt Bauman, ajuda a explorar este paradigma urbano. O conceito de *Liquid Modernity*, examina como passámos de uma modernidade “pesada” e “sólida”, focada em *hardware*, para uma modernidade “leve” e “líquida”, baseada em *software*. Tal afeta todos os aspetos da vida social humana em meio urbano. Tecnologia, sociedade civil e individualização, são “desregulados” à medida que as formulações anteriormente consideradas são destruídas, mas não são substituídas por nada sólido. Sem qualquer forma consolidada, as estruturas sociais e urbanas são lançadas em fluxo contínuo e prosseguem a sua remodelação indefinidamente. Construir uma identidade urbana durável, sólida e que seja coerente no tempo e no espaço, face a estas transições, torna-se cada vez mais difícil.

O tempo e o espaço estão cada vez mais comprimidos tornando a distância insignificante, em alguns casos. As hierarquias estão mais próximas, mais acessíveis e estamos cada vez mais instantâneos. No entanto, as cidades são as mesmas e Braga conta já com mais de dois mil anos de história e de estrutura.

A característica geral desta mudança pode ser distinguida pela necessidade de trazer formas de regulamentação e integração inovadoras para a mobilidade urbana, mecanismos de participação pública e até um envolvimento mais próximo e assertivo das diferentes partes interessadas, a nível local.

Por outro lado, consideramos que esta transição é uma preocupação que terá também de ter uma resposta em diferentes escalas e alinhada com diferentes agendas. A grande maioria dos cidadãos europeus vive em meio urbano onde a mobilidade é responsável por 40 % das emissões de CO₂ do transporte rodoviário e até 70 % de

Faced with the quick change in urban mobility, the scientific community has been debating the change of the contemporary paradigm and possible solutions to improve people’s lives. The processes of globalisation, technological disruption, economic development, climatic emergency, political expectations and everyday life are steamrolling the urban form, the systems that structure it and the way how the city organises itself. Accelerated transformations and critical needs are having an impact on governance models of urban systems that need reflection, integration, but, mostly, time.

The concept of *Liquid Modernity*, introduced by Polish philosopher Zygmunt Bauman, helps to explore this urban paradigm. The concept of *Liquid Modernity*, analyses how we have gone from a “heavy” and “solid” modernity, focused on hardware, to a “light” and “liquid” modernity, based on software. Such fact affects aspects of human social life in urban environment. Technology, civil society and individualisation are “disrupted” as the previous mentioned formulations are destroyed, but are not replaced by anything solid. Without any consolidated form, social and urban structures are released in a continuous flow and continue their remodelling indefinitely. Building a lasting urban identity, solid and coherent in time and space, facing these transitions, is becoming increasingly difficult.

Time and space are more and more compressed, making the distance become insignificant, in some cases. Hierarchies are closer, more accessible and we are more instantaneous. However, the cities are the same and Braga already has more than two thousand years of History and structure.

The general characteristic of this change can be distinguished by the need to introduce innovative forms of regulation and integration for urban mobility, mechanisms of public participation and even a closer and more assertive involvement of the different interested parties, at a local level.

On the other hand, we consider that this transition is a concern that will also be addressed in different levels and in line with different agendas. The large majority of European citizens live in an urban environment where mobility is responsible for 40% of road transport CO₂ emissions and up to 70% of other pollutants caused by transport means. The reinforcement of common European policies might address these concerns by encouraging the sharing of experiences and

outros poluentes derivados do transporte. O reforço de políticas europeias comuns poderá dar resposta a estas preocupações incentivando a partilha de experiências e apresentando as melhores práticas, através da prestação de apoio financeiro específico à investigação e inovação através dos fundos europeus. O *Green Deal* europeu poderá desempenhar um papel-chave neste processo.

A nível global, o Acordo de Paris, a Agenda 2030 das Nações Unidas e os respetivos objetivos para o Desenvolvimento Sustentável, são outro exemplo de resposta. A inclusão, a segurança, a resiliência e a sustentabilidade são conceitos perspetivados no Objetivo 11 e no qual este paradigma se encaixa certamente.

No entanto, como cada cidade é única, a transição para a mobilidade integrada será também ela diferente produzindo resultados diferenciados de uma cidade para outra. Apesar de importante, nenhuma agenda por si só terá o poder de responder a estes paradigmas. O ritmo e a extensão da mudança dependerão de fatores como a densidade populacional, o rendimento familiar, o investimento público, o estado da infraestrutura de transporte público, os níveis de poluição e a capacidade de governança local. O setor privado também exercerá forte influência à medida que as empresas se ajustam a novos comportamentos de consumo.

Com todas essas forças em ação, a transição para a mobilidade integrada será complexa, às vezes até desafiadora. Algumas cidades poderão começar cedo, enquanto outras precisarão de trabalhar no sentido de desenvolver as condições certas. Não importa o quão pronta uma cidade esteja para adotar modelos avançados de mobilidade, devendo os governos municipais desenvolver uma visão para a mobilidade integrada e a forma como as cidades poderão evoluir em função dessa visão. O mais importante será perceber em que medida a gestão desta transição será benéfica de modo a maximizar o entendimento com as prioridades locais e a melhorar a qualidade de vida dos cidadãos.

É neste quadro que o projeto *Área Mais* se destaca e oferece a melhor resposta a este paradigma. Entendo este projeto como um trabalho que assume importância especial para estarmos preparados para enfrentar cenários incertos e disruptivos, com futuro – mas sem esquecer o passado –, tecnológicos, mas sustentáveis, participados, mas regulados. O projeto *Área Mais* apresenta assim propostas convincentes para os desafios das cidades contemporâneas através de uma cidade mais democrática, acessível, mas com base na promoção de sistemas de mobilidade mais sustentáveis.

presenting the best practices, through the providing of specific financial support to the investigation and innovation through European funds. The European *Green Deal* might have a key role in this process.

Globally, the Paris Agreement, the 2030 Agenda of the United Nations and their respective goals for Sustainable Development are another example of response. Inclusion, safety, resilience and sustainability are concepts that are planned in Goal 11 and in which this paradigm fits perfectly.

However, as each city is unique, the transition to integrated mobility will also be different, producing results from one city to another. Despite important, no agenda itself will have the power to give answer to these paradigms. The pace and extension of change will depend on factors such as populational density, family income, public investment, public transport infrastructure state, pollution levels and local governance capacity. The private sector will also have a strong influence as the companies adjust themselves to new consumption behaviours.

With all those forces in play, transitioning into integrated mobility will be complex, sometimes even defying. Some cities might start early, while others might need to work in the sense of developing the right conditions. It does not matter how ready a city is to adopt advanced mobility models, having municipal governments develop a vision for integrated mobility and the way on how cities might evolve according to that vision. The most important aspect will be to understand in what measure will managing this transition be beneficial to maximising comprehension with local priorities and improving the citizens' quality of life.

It is in this framework that *Área Mais* project stands out and offers the best response to this paradigm. I understand this project as a work that assumes a special importance in order to be prepared to face uncertain and disruptive scenarios, with a future – but without forgetting the past –, technological, but sustainable, participated, but regulated. Thus, *Área Mais* project presents convincing proposals for challenges faced by contemporary cities through a city that is more democratic, accessible, but based on the promoting of more sustainable mobility systems.

Do meu buraco à porta!
ao desejo do nosso bairro
itinerários de (aprendizagem e)
aplicação prática

Miguel Sopas Bandeira
Vereador do Urbanismo,
Planeamento e Mobilidade da
Câmara Municipal de Braga

Repassando o projeto das chamadas *Área Mais* (2016-2020) – versão final do que começou por ser o primeiro ensaio de mobilidade urbana sustentável em Braga, mais tarde popularmente denominado de “zonas 30” – a primeira ideia que nos ressalta é a do seu caráter voluntarista. De facto, a finalidade de implementar na cidade medidas concretas de mobilidade urbana sustentável e acessibilidade universal constitui um desígnio inédito e pioneiro cuja oportunidade e meios a aplicar reclamaria, antes de tudo, uma ampla base de consenso político. Objetivo este desafiante e muito árduo, para não dizer mais, considerando que, desde os finais dos anos de 1950, o desenho urbano de Braga foi sendo formatado em função da circulação automóvel, e hoje, é sabido, acolhe mais de dois terços das deslocações quotidianas, *sempre a crescer* com o uso no mesmo suporte. Daí que, para um enunciado introdutório, seja crucial advertir o leitor que a realidade política local, estando muito fragmentada entre a bondade consensual do doutrinário e a tentação de instrumentalização da tensão própria dos processos de mudança, projeta-se para além das habituais dicotomias administração/oposição, reformistas/conservadores e, naturalmente, das dissensões político-partidárias. Diga-se até, ainda face à mobilidade urbana sustentável, que o mesmo se pode observar no seio das abordagens técnicas, umas mais gestonárias, outras deliberadamente prospetivas. Assim, podemos extrair como lição primordial, que a aplicação das medidas da mobilidade urbana sustentável, sendo claramente inovadoras, são também elas francamente propícias à radicalização dos posicionamentos. Mais a mais, em tempos agravados pelo surgimento dos primeiros fenómenos de congestionamento de trânsito e subsequente dificuldade de estacionamento, em simultâneo com a urgência de se promover a transição que se impõe, em nome da saúde pública, da descarbonização e das acessibilidades universais. Pragmatismo e doutrina digladiam-se na opção dialética por haver que fazer caminho. E isso, para nós, afirma-se por indeclinável em prosseguir.

Perante as perspetivas de candidatura ao Quadro Comunitário de Apoio 2020, designadamente, no âmbito e no alcance do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU), foi-nos oferecida uma expectativa de recursos que permitiria eleger um conjunto de

From the pothole at my door!
to the desire of our neighbourhood
Itineraries of (learning and)
practical application

Miguel Sopas Bandeira
Urbanism, Urban Planning
and Mobility Councillor of
the Municipality of Braga

Reviewing the so called *Área Mais* project (2016-2020) – the final version of what started as the first sustainable urban mobility test in Braga, later popularly called “30 km/h zones” – the first idea that stands out is the one attached to its voluntaristic nature. Indeed, the purpose of implementing concrete measures of sustainable urban mobility and universal accessibility in the city represents an unprecedented and ground-breaking intent to which the opportunity and means to be applied would claim, first of all, a wide basis of political consensus. A challenging and very arduous goal to achieve, to say the least, considering that since late 1950s Braga’s urban planning had been formatted in favour of automobile traffic, and nowadays, as it is known, comprises more than 2/3 of everyday movements, *always rising* with the use of such support. Therefore, it is crucial in an introductory statement to inform the reader that the local political reality, being very much fragmented between the consensual kindness of the doctrine and the temptation of instrumentalising the inherent stress of moving processes, projects itself beyond the usual dichotomies of administration/opposition and reformists/conservatives and, naturally, party-political dissensions. One might even say, still regarding sustainable urban mobility, that the same can be verified within the core of technical approaches, some more managerial, others deliberately prospective. Thus, we can extract as a primordial lesson, that the application of sustainable urban mobility measures, being clearly innovative, are also frankly favourable to the radicalisation of positions. Furthermore, in times worsened by the appearing of the first phenomena of traffic hold-ups and subsequent difficulty in parking, simultaneously with the urgency of promoting the necessary transition, for the sake of public health, of decarbonisation and universal accessibilities. Pragmatism and doctrine contend in the dialectic option because of having to make way, and that, for us, states that it is essential to continue.

Faced with the perspective of candidature to the Community Support Framework 2020, mainly within the scope and reach of the Urban Development Strategic Plan, we were offered to expect resources that would make possible to elect a set of interventions focused on sustainable urban mobility in areas considered more needy, both in

intervenções focadas na mobilidade urbana sustentável em áreas consideradas mais necessitadas, tanto no sentido literal do termo, como do fim perseguido pelos objetivos mais prementes do desenvolvimento urbano sustentável. Por principal condicionamento, o tempo curto de poucos meses para instruir os projetos e as candidaturas, é um facto, desajustadas pela impraticabilidade ideal de dispor antecipadamente de um Plano Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável, que, no entanto, se encontrava já em curso.

Desde o princípio que o ponto de partida e de chegada foram as pessoas. Os residentes na sua própria diversidade intrínseca. Isto é, a valorização da qualidade de vida e do ambiente ativo das áreas residenciais, independentemente da idade, condição, cultura, condicionamento, do uso dado e do modo de estar no espaço público. Procurou-se, logo à partida, selecionar conjuntos urbanos que, pela sua unidade urbanística e admissível perceção identitária, constituíssem *bairros* passíveis de afirmar uma exemplaridade contagiante ao prosseguimento da estratégia da mobilidade urbana sustentável noutros trechos de cidade, isto porque os recursos financeiros desta fase não comportavam ir mais além.

Para um modelo uniforme de mobilidade urbana sustentável, a implementar num terreno diverso, foram tecnicamente selecionados quatro *bairros* – termo referencial mais tarde abandonado pela asserção pejorativa reclamada por alguns dos moradores mais reativos – necessitados deste tipo de intervenção, todavia, com realidades distintas entre si.

É verdade que o processo se iniciou com consultas diretas, começando pelas Juntas de Freguesia envolvidas, associações e protagonistas, desenvolvendo-se com os próprios moradores, tendo havido um esforço sem precedentes para os convocar a participar. Desde os convencionais panfletos deixados nas caixas de correio, às notícias nos jornais e o recurso aos diversos canais habituais de comunicação do município, pretendia-se reunir o máximo de participantes em debates abertos que vieram a realizar-se no próprio espaço público, sublinhe-se, com assinalável sucesso. Os contactos mais ou menos informais, tanto nos locais como na Câmara, foram sempre mantidos ao longo do processo. Ocorreram reuniões com os demais atores envolvidos, promoveu-se a integração de projetos de investigação e de ações com universitários no terreno, e procedeu-se também à animação de atividades sociais. Já durante a fase mais crítica do estaleiro, o Presidente da Câmara visitou os sítios, ouviu os moradores, e o Pelouro da Mobilidade designou um mediador de acompanhamento para as obras em curso.

the literal sense of the term, as well as in the pursued aim for the most urgent goals of sustainable urban development. The short time of a few months to instruct projects and candidatures being the main conditioning is a fact, inadequate by the ideal impracticability of having available in advance a Sustainable Urban Mobility Municipal Plan, that, however, was already ongoing.

Since the beginning that the starting and finishing point were the people. The residents in their own inherent diversity. In other words, the valuing of the quality of life and the active environment of residential areas, regardless of age, condition, culture, and conditioning of the use and the way of being in the public space. We sought, right from the start, to select urban sets that, due to their urbanistic unit and admissible identity perception, represented *neighbourhoods* susceptible of stating a contagious exemplarity to the continuation of the sustainable urban mobility strategy in other parts of the city, this because the financial resources of this stage did not allow us to go further.

For a uniform model of sustainable urban mobility to be implemented in a diverse terrain, there were technically selected four neighbourhoods, [*bairros* in Portuguese] – a referential term that was later discarded due to the pejorative assertion claimed by some of the more reactive residents – in need of this kind of intervention, although, with distinct realities between them.

It is true that the process began with direct consultation, starting with all the involved Parish Councils, associations and players, developing it with the residents, through an unprecedented effort to summon them to participate. From the conventional leaflets delivered in mailboxes, to newspaper articles and resorting to the usual municipal communication channels, we intended to gather the maximum number of participants in open debates that were held in the public space itself, and might we stress out, with remarkable success. The more or less informal contacts, both on the sites as in the City Council, were always kept distant from the process. There were meetings held with all players involved, promoting the integration of research projects and actions with university students on the field, and there was also the entertainment of social activities. Already during the most critical stage of the construction site, the Mayor visited the sites, listened to the residents, and the Mobility Office appointed a mediator to monitor the ongoing construction works.

However, it is important to highlight, beyond any doubt, and as the first element of reflection, the encouraging example of the intervention carried out in the Neighbourhood of Montélios, where there was a very committed Residents' Association, jointly with the Parish

Todavia, há que salientar, sem margem para dúvidas, e como primeiro elemento de ponderação, o exemplo estimulante da intervenção no Bairro de Montélios, onde existia uma Comissão de Moradores empenhada, conjuntamente com a União de Freguesias de Real, Dume e Semelhe, ainda antes dos projetos terem sido elaborados, acompanhando ativamente a sua evolução e introduzindo propostas. Por comparação aos outros bairros, embora mais densos, diversos, e colmatados, os resultados da participação cívica destes ficou aquém do esperado, registando-se aqui um modelo de participação mais reativa do que propositiva.

No pico da contestação mediática, durante o correr da intervenção, o líder da oposição partidária, comentando a oportunidade do projeto, questionava se teria valido a pena dar esse passo, quando tudo indicava que iria espoletar forte contestação, adiantando mesmo que o melhor teria sido não fazer nada e deixar tudo como estava. E teria toda a razão se o único pressuposto da intervenção da mobilidade urbana sustentável se pautasse pelo *leitmotiv* das sondagens de opinião, sobretudo, nas redes sociais. Na verdade, face ao estado caótico precedente em que se encontravam os bairros – uma soma de blocos edificados justapostos, ao longo dos anos, num quadro infraestrutural insuficiente, com inúmeras garagens inacessíveis, o espaço público degradado e ocupado por estacionamento em transgressão permanente – todo o tipo de intervenção, fosse ela qual fosse, estaria sempre sujeita a contestação, porque suscitaria um alcance alargado de expectativas aos moradores, invariavelmente aquém da resolução das múltiplas aspirações desejadas. Isto é, o conformismo adaptativo que se sentia perante as dificuldades diárias que vigorava no período anterior às obras, com o arranque destas, libertou uma tensão acumulada, ainda assim, com o mérito de mobilizar os moradores da sua apatia individual para o enfrentamento da sua própria consciência coletiva. De facto, a intervenção ao nível da mobilidade urbana sustentável, por condicionamentos do programa de financiamento em si, estava vedada a outro tipo de obras legítimas (por exemplo, iluminação pública, pavimentação de faixas de rodagem, áreas verdes, mais estacionamento, arranjos, mobiliário urbano, etc.), e que, todavia, em resultado da reação dos moradores, a autarquia não teve outra alternativa senão acrescentar mais benfeitorias, sobretudo do espaço público, embora desta vez exclusivamente a seu encargo.

Porém, não tenhamos dúvidas, por mais participado que fosse o processo, maior envolvimento suscitasse por todos os modos persuasivos de o promover, o móbil da controvérsia assentaria inelutavelmente na redução do número de lugares de estacionamento automóvel,

Council of Real, Dume and Semelhe, actively following the evolution of the project and introducing proposals even before the former had been prepared. By comparison with other neighbourhoods, although denser, more diverse and bridged, the results of the civic participation of those fell short of expectations, whereas here there was more reactive than proactive participation model.

At the peak of the public controversy, during the intervention, the leader of the partisan opposition commented on the opportunity of the project, questioning if it had been worth taking that step, when all indicated that it would trigger a strong controversy, even stating that the best thing to do would have been not to do anything and leave it all as it was. And he would have been completely right if the only assumption of the sustainable urban mobility intervention would follow the *leitmotiv* of the opinion surveys, mostly, in *social networks*. In fact, considering the preceding chaotic state in which the neighbourhoods were in – a sum of juxtaposed built blocks, throughout the years, in an insufficient infrastructure framework, with numerous inaccessible garages, with a decayed public space and occupied by permanent illegal parking – any type of intervention, whatever it was, would always be subject to controversy, because it would encompass a wide range of expectations from the residents, invariably beyond the resolution of multiple desired ambitions. In other words, the adaptative conformism that was felt in the face of everyday difficulties that prevailed in the period before construction works, when these started, they released an accumulated stress, and even so, with the merit of taking residents from their individual apathy and put them towards facing their own collective conscience. Indeed, the intervention at the level of sustainable urban mobility, through conditioning of the funding program in itself, was limited to other type of legitimised works (for example, public lightning, paving of roadways, green areas, more parking spaces, repairs, urban furniture, etc.), and that, nonetheless, as the result of the residents' reaction, caused the council to have no other choice but to add more benefactors, mostly of the public space, although exclusively at its own responsibility at this time.

However, let there be no doubts, had the process been more participated and greater involvement had been the result of all the persuasive means of promoting it, the motive of controversy would rest inevitably on the reduction of the number of automobile parking spaces, although it was objectively shown that such reduction was merely residual, due to limiting itself to the suppression of illegal parking spaces and pedestrian accessibility hindering spaces. Thus, the private automobile became the focal point of all the debate's themes, more or less

embora ficasse objetivamente demonstrado que esta era meramente residual, por se confinar à supressão dos lugares em transgressão e os perturbadores da acessibilidade pedonal. O veículo automóvel privado veio assim centralizar todos os limiares do debate, mais ou menos explícito, mais ou menos envergonhado e/ou dramatizado, gerando até um discurso esquizofrénico entre os fins e os meios assumidos. Ao ponto paradoxal, por exemplo, de surgirem moradores das áreas contíguas a reivindicarem também o mesmo tipo de melhoramentos enquanto decorria a contestação ao projeto.

Como já o fixámos em anteriores reflexões, as soluções de transição, sobretudo no domínio da mobilidade urbana sustentável, passam também pela satisfação da conclusão dos impasses rodoviários, cumprindo assim a modernidade incompleta, em simultâneo, com a adoção da mobilidade saudável e limpa, diríamos, da pós-modernidade que se anseia. Esse é um desígnio que está para lá da metodologia formal dos processos, tanto de participação como de governança.

Para passarmos da exaltação do “meu buraco à porta” para a interiorização identitária d’ “o meu bairro”, as implicações são bem mais profundas e complexas, por se inscreverem no domínio da transformação das mentalidades e dos estilos de vida, com fortes imbricações psicossociais. A situação obriga-nos, pois, a pensar e a preparar as nossas práticas futuras com criatividade e empenho acrescido, no plano interno da autarquia e no *modus faciendi* da participação pública. Inevitavelmente, o sucesso da transição tem de sofrer a gradação sustentável dos compromissos laboriosamente trabalhados de modo alargado e transparente.

Pelo que, sem qualquer ordem de prioridade, e sem esgotar contributos ulteriores, desde já adiantamos alguns tópicos de reflexão e debate, para tomar em consideração nos próximos projetos de intervenção na área da mobilidade urbana sustentável. Contributos que foram trabalhados e debatidos no âmbito da rede *URBACT: Urban Regeneration Mix*, para promover uma cidade colaborativa:

explicitly, more or less embarrassing and/or dramatized, even giving rise to a schizophrenic speech between the aims and means adopted. To the paradoxical point, for example, of having residents from neighbouring areas also claiming the same type of improvements while the objection to the project was taking place.

As we already established in previous reflections, transition solutions, mostly in the field of sustainable urban mobility, also go through the satisfaction of the completion of traffic gridlocks, thus fulfilling the incomplete modernity, simultaneously, with the adoption of a clean and healthy mobility, we would say, from the post-modernity that it is desired. That is a purpose that is beyond the formal methodology of the processes, as much of participation as governance.

In order to go through the excitement of “the pothole at the door” to the identity internalization of “from my neighbourhood,” the implications are much more profound and complex, since they embed themselves in the field of transforming mentalities and lifestyles, with strong psychosocial imbrications. The situation forces us, then, to think and prepare our future practices with creativity and added commitment, within the internal plan of the council and in the *modus faciendi* of public participation. Inevitably, the success of the transition must be submitted to the sustainable gradation of hard worked commitments in a wide and transparent manner.

Wherefore, without any priority order, and without exhausting ulterior contributions, we present henceforth some topics for reflection and debate, to take into consideration in future intervention projects in the field of sustainable urban mobility. Contributions that were elaborated and debated within the scope of *URBACT: Urban Regeneration Mix* network to promote a collaborative city:

NO CURTO PRAZO	A MÉDIO PRAZO E EM CONTINUIDADE
Constituição de uma comissão de acompanhamento de obra, com os decisor(es) político(s), a(s) autarquia(s) de proximidade, os responsáveis técnicos e fiscalizadores da obra, internos e/ou externos, o mediador social, e o representante da associação de moradores e dos empresários, bem como as empresas municipais envolvidas (Agere, TUB, Proteção Civil, Bombeiros, Polícia Municipal);	Promoção ativa e estímulo à constituição de comissões de moradores, quando elas não existam;
Contratação de uma equipa técnica profissional multidisciplinar de mediação social, articulação interna/externa, comunicação e marketing (arquitetura e urbanismo, sociologia, psicologia social, comunicação e sociedade, educação e animação cultural), para acompanhar os projetos de grande impacto na cidade, antes, durante e depois da implementação;	Prossecução do Grupo de Ação Local (GAL) e da participação em programas <i>URBACT</i> e/ou outras redes nacionais e internacionais de partilha de boas práticas;
Introdução das crianças e dos jovens nos processos de participação e decisão;	Enquadramento estratégico das obras programadas;
Elaboração de um plano complementar de urbanismo tático vocacionado para a requalificação do espaço público e a valorização identitária dos locais de intervenção (referências simbólicas, pórticos, etc.);	Elaboração de um plano complementar de urbanismo tático vocacionado para a requalificação do espaço público e a valorização identitária dos locais de intervenção (referências simbólicas, pórticos, etc.);
Elaboração de um plano prévio de impactos negativos e sua mitigação, sobretudo, ao nível dos estaleiros;	Agilização dos processos de contratação pública de modo a evitar entropias processuais e litigiosas, diminuindo os tempos de mediação entre a apresentação dos projetos e o arranque da sua concretização;
Elaboração de um caderno de normas de execução permanente (nep) a aplicar aos estaleiros, à articulação interna entre os serviços técnicos da autarquia e à interação entre pelouros;	Programação antecipada e articulada das expectativas de financiamento e homologação no âmbito do quadro europeu;
Reajustamento da rede pública de transportes urbanos aos efeitos gerados pela intervenção da Mobilidade Urbana Sustentável;	Aprofundamento do conhecimento interdisciplinar e divulgação dos impactos ambientais e dos custos sociais do uso automóvel. Elaboração de um Programa Automóvel Sustentável (PAS) para o município;
Produção e divulgação de um cronograma de compromissos.	Articulação com os Laboratórios de Inovação Urbana (LIU) e o observatório urbano, no quadro dos processos de transferência de conhecimento, investigação e ação.

IN THE SHORT TERM	IN THE MID-TERM AND IN CONTINUITY
Creation of a works supervision board, with political deciders, proximity councils, technical officials and building inspectors, internal and/or external, social mediator, and the residents' association and entrepreneurs liaison, as well as involved municipal companies (Agere, TUB, Civil Defence, Fire Brigade, Municipal Police Force);	Active promotion and encouragement to the creation of residents' associations, when there are none;
Hiring of a professional and multidisciplinary technical team of social mediation, internal/external structuring, communication and marketing (architecture and urbanism, sociology, psychology, communication and society, education and cultural entertainment), to monitor projects with major impact in the city, before, during and after implementation;	Continuation of the Local Action Group (LAG) and participation in <i>URBACT</i> programs and/or other national and international networks of sharing good practices;
Introduction of children and young people in processes of participation and decision-making;	Strategic framing of scheduled works;
Elaboration of a complementary plan of tactical urbanism aimed at the revitalising of the public space and the identity valuing of intervention sites (symbolic references, porticos, etc.);	Diversification and broadening of public participation means, resorting to research and action processes;
Elaboration of a previous plan of negative impacts and their mitigation, mainly, at the level of building sites;	Speeding up of processes of public hiring in order to avoid litigious and processual entropies, reducing times of mediation between presenting projects and the beginning of their implementation;
Elaboration of a rule book of permanent execution to be enforced in the building sites, to the internal structuring between the council's technical services and the interaction between departments;	Anticipated and structured programming of funding expectations and its approval within the European framework scope;
Readjusting the public network of urban transportation to the effects caused by intervention of sustainable urban mobility;	Deepening of interdisciplinary knowledge and promotion of environmental effects and social costs of using the automobile. Elaboration of a <i>Sustainable Automobile Program</i> (SAP) for the municipality;
Production and promotion of a schedule of commitments;	Communication with Urban Innovation Laboratories (UIL) and the urban observatory, within the framework of processes of transferring knowledge, research and action.

A rede de transição *Urban Regeneration Mix*, financiada pelo URBACT, tem trabalhado, essencialmente, na participação ativa de cidadãos por meio da implementação de intermediários, figura que facilita as relações intrínsecas aos processos ao atuar como mediador.

Esta rede, constituída por sete cidades – Baena, Birmingham, Bolonha, Braga, Lódz, Toulouse e Zagreb – tem abordado a questão da requalificação de áreas delicadas destas cidades, através da análise, não do que correu mal, mas de como se podem adotar metodologias criativas de interação com os seus residentes e cidadãos, os quais são, como se verificou, nucleares na implementação de mudanças nas cidades. A rede trabalhou os desafios levantados pela gestão de esforço, convívio social, gestão da cidade, aumento da participação dos residentes e parcerias público-privadas.

Lódz, a cidade-líder do projeto, cujas boas práticas foram reconhecidas pelo URBACT, iniciou um projeto de implementação de duas formas de mediação – os “faroleiros” e os “anfitriões de área” – face ao desafio de deslocar 2500 residentes do centro da cidade.

Entretanto, a rede descobriu que a cidade de Birmingham estava a testar um programa de “laços comunitários” para fortalecer a confiança entre os residentes, de forma a tornar possível o diálogo e negociação com as autoridades locais. A Toulouse Metropole, por outro lado, apresentou um modelo baseado na figura de um gestor de área que coordena todas as funções ligadas à requalificação de um determinado local, estabelecendo contactos com residentes, empreiteiros e políticos. Hoje existem mais de 20 gestores de área a trabalhar na Toulouse Metropole!

Estes 3 modelos encontram-se atualmente em processo de adaptação às necessidades individuais de cada cidade, sendo que algumas tiram partido da totalidade do modelo e outras há que aproveitam apenas alguns aspetos dos mesmos. O que parece ser mais importante são as mudanças administrativas das autoridades locais, as quais têm vindo a compreender que a requalificação de determinadas áreas da cidade não pode ser tratada do mesmo modo que outras responsabilidades administrativas, mas que requerem necessidades específicas, entre as quais mediadores que promovam a participação, orientando-a de forma construtiva, assim como a adaptação dos prazos temporais, que devem corresponder àquilo que os cidadãos podem fazer e conseqüentemente farão.

The *Urban Regeneration Mix* transfer network, financed by URBACT has essentially worked on the participation of citizens, through the logic of an intermediary, who has facilitated this by being a mediator.

This network of seven cities, Baena, Birmingham, Bologna, Braga, Lodz, Toulouse and Zagreb has approached the question of regeneration of difficult areas within their cities, by trying to analyse, not what went wrong, but how to try to be creative regarding inhabitants, citizens, who are, as we found out, crucial on making changes in the cities. The network worked on the challenges of energy management, social mix, city management, increasing inhabitant’s participation and public-private partnerships.

Lodz, the leader of the project, whose Good Practice was recognized by URBACT, started with lighthouse keepers and area hosts, two different forms of mediation, faced with the challenge of moving 2500 inhabitants from the city centre.

The network then discovered that Birmingham was experimenting with a “community connector” building up trust and confidence among residents, in order to be able to exchange and negotiate with the local authority. Toulouse Metropole, on the other hand, presented the model of an area manager, who coordinates all the functions linked to the regeneration of a given site, linking contacts with inhabitants, developers and politicians. More than 20 such people are employed in Toulouse Metropole!

These 3 models, are at present being adapted to the needs of each city individually, some taking on everything, others just aspects. What seems to be most important are the changes in local authority administrations, which have realised, that regeneration cannot be treated like other areas of its responsibility, but requires specific means, among other mediators, to stimulate participation, directing it in a constructive way, as well as the adaptation of time scales, which must correspond to what citizens can and will do.

Braga has impressed the 6 other cities with its socio-cultural approach to hearing what inhabitants have to say about their communities and the spaces they live in. The question of defining “Who I am”, while mediating and facing the inhabitants, is of vital importance, says Daniel Duarte Pereira, and this has become one of the leit-motifs of the network.

Braga tem impressionado as outras 6 cidades com a sua abordagem sociocultural de ouvir o que os residentes têm a dizer sobre as suas comunidades e sobre o lugar onde vivem. A questão de definir “quem sou eu” durante um processo de mediação com residentes é de importância vital, segundo Daniel Duarte Pereira, sendo esta questão um dos *leitmotivs* desta rede.

Gerir energias humanas é uma das necessidades futuras mais prementes de todas as organizações, especialmente de autoridades públicas, pois estas sabem que os residentes são a única “matéria-prima” que estas possuem. No entanto, não compreendem ainda o valor da mesma, nem como ela poderá moldar a cidade no futuro. Baseemo-nos em Sam Ewell, de Birmingham, para afirmar que muito do trabalho feito para atingir a participação desejada é desenvolvido no *back office*. Assim que passam para o *front office*, ambas as partes têm de estar preparadas e determinadas, mas a autoridade local deve saber de que uma parte do verdadeiro poder deve ser partilhado com os residentes!

Managing human energies is one of the future strongest needs of all organisations, especially public authorities, who know that the inhabitants are the only “raw material” they have, but do not realise how rich it is and how it can shape the city in the future. Let’s rely on Sam Ewell from Birmingham to say that a lot of the work to achieve participation is in the back office. Once it becomes front office both sides have to be ready, willing, but the local authority must know that some of the power must be shared with the inhabitants, real power!

O DIREITO À MOBILIDADE
O DIREITO À CIDADE

**THE RIGHT TO MOBILITY
THE RIGHT TO THE CITY**

O planeamento urbanístico da década de 1990, em Braga, e um pouco por todo o território de Portugal, foi feito tendo por base a gestão urbanística diária de operações imobiliárias, muito centradas no cadastro e na máxima rentabilização das parcelas para construção, sem que tenham existido, na sua base, os Planos de Urbanização ou de Pormenor. Assim, de forma isolada e consecutiva, foram sendo aprovados loteamentos sem o devido respeito pelo rigor de planos de uma escala superior, à exceção do Plano Diretor Municipal. Simultaneamente, o modelo de crescimento urbano centrou-se no privilégio da circulação automóvel. Este modelo, que se aplicou sobretudo nos anos 1980 e 1990, teve consequências determinantes no espaço público, comprometendo o direito à acessibilidade universal consagrada na lei.

Banister (2011) reflete sobre a falta de equidade das políticas que privilegiam o uso do automóvel e conclui que tal advém do facto de se sobrepor a proteção das opções individuais face ao bem-estar coletivo e ao compromisso de sustentabilidade ambiental.

Assim, a reabilitação urbana que estava limitada, até há bem pouco tempo, à preservação física do edificado e do espaço público dos centros históricos, dos grandes conjuntos patrimoniais e da habitação social, é hoje chamada a redesenhar o espaço público das áreas consolidadas. À reabilitação urbana afiguram-se novas finalidades e mais objetivos. Para além da construção, reconstrução, ampliação, alteração, conservação ou demolição de edifícios, a reabilitação urbana incorpora outro tipo de questões consensuais que vão para além da componente física, isto é, ao nível dos padrões de qualidade de vida, que se inscrevem no plano da integração social, do desenvolvimento económico, da tranquilidade das comunidades e da diversidade cosmopolita que potencia a vida urbana. Mas também intervêm em novos territórios antes excluídos do conceito, como o perímetro urbano edificado durante o século anterior.

A cidade portuguesa contemporânea, não obstante a sensibilidade patente para as matérias da inclusão, é tendencialmente estratificada, definindo áreas exclusivas a determinadas partes da população. Isto sucede, quer pelo acentuar das desigualdades ao nível económico-financeiro dos estratos sociais, na repartição da população pela cidade, quer pelas condições de circulação e distribuição dos espaços públicos na mesma. Concentrando-nos neste último aspeto, e focando-nos na mobilidade, verificamos que ainda estamos muito distantes do alcance da cidade equitativa ambicionada. De facto, a repartição modal das cidades portuguesas ainda bene-

Urban development in the 1990s in Braga, and a little bit throughout the whole Portuguese territory, was carried out based on the daily urban management of real estate operations, very much focused on registry and maximum profitability of plots of land for construction, without having, at its core, Urbanisation or Layout Plans. Thus, in an isolated and consecutive way, parcelling without due respect for rigorous plans of a higher scale was approved, with the exception of the Municipal Master Plan. Simultaneously, the urban growth model focused on favouring vehicular traffic. This model, which was mainly applied in the 1980s and 1990s, had determining consequences in the public space, compromising the right to universal accessibility provided by law.

Banister (2011) reflects on the lack of equity of the politics that favour the use of the automobile and concludes that such comes from the fact that it overlaps the protection of individual options in view of the community well-being and the commitment to environmental sustainability.

Thus, urban rehabilitation that was limited, until very recently, to the physical preservation of the building and the public space of historical centres, big property sets and social housing, is nowadays called upon to redesign the public space of the consolidated areas. Urban rehabilitation is expected to have new purposes and more goals. Besides construction, reconstruction, widening, changing, preservation or demolition of buildings, urban rehabilitation incorporates another type of consensual issues that go beyond the physical component, that is to say, at the level of quality of life standards that are part of the social integration, economic development, community tranquillity and cosmopolitan plan that strengthens urban life. But it also intervenes in new territories that were previously excluded from the concept, such as the urban perimeter built during the previous century.

The contemporary Portuguese city, notwithstanding the clear sensitivity for inclusion related matters, is usually stratified, defining exclusive areas to certain parts of the population. This occurs, whether by the increase of inequalities at an economic and financial level of social strata, dividing the population throughout the city, whether by the traffic conditions and distribution of public spaces in it. We focus on this last aspect, and focusing on mobility, we have verified that we are still very much far from reaching the desired fair city. In fact, modal distribution of the Portuguese cities still largely favours the automobile in comparison to soft modes, and that situation creates inequalities at the level of having the right to the city for everyone. On the other hand, at an accessibilities level, cities are still characterised by discontinuous

ficia largamente o automóvel face aos modos suaves, e essa situação cria desigualdades ao nível do direito à cidade para todos. Por outro lado, ao nível das acessibilidades, as cidades ainda são caracterizadas por percursos descontínuos que inviabilizam a livre circulação e a autonomia das crianças e das pessoas com mobilidade reduzida, e condicionam a segurança pedonal.

A acessibilidade, além de um direito universal, é determinante para a construção de práticas sociais, para a integração e para a igualdade de acesso.

De acordo com a Constituição da República Portuguesa, é incumbência do Estado a adoção de medidas cuja finalidade seja garantir e assegurar os direitos das pessoas com necessidades especiais promovendo deste modo o bem-estar e qualidade de vida da população e a igualdade real e jurídico-formal entre todos os portugueses [alínea d) do artigo 9.º e artigo 13.º], bem como a realização de “uma política nacional de prevenção e de tratamento, reabilitação e integração dos cidadãos portadores de deficiência e de apoio às suas famílias” e “assumir o encargo da efetiva realização dos seus direitos” (n.º 2 do artigo 71.º).¹

A constituição consagra o direito à cidade, à igualdade no espaço público. Torna-se assim fundamental visitar a área consolidada da cidade numa perspetiva de requalificação urbana centrada na sustentabilidade e nas acessibilidades para todos.

David Banister (2007) defende que a promoção da mobilidade urbana sustentável depende da aplicação articulada de pacotes de medidas integrados que o autor caracteriza pelos termos *Pull/Push/Hard/Soft*. Estes pacotes de medidas definem, assim, intervenções de infraestruturação (medidas *Hard*) que melhoram as condições de circulação pedonal e clicável das cidades (medidas *Pull*), com recurso ao resgate dos espaços que tinham sido afetos ao carro (medidas *Push*), nas ações de planeamento e projeto dos anos 1980 e 1990, integradas em campanhas de comunicação e sensibilização da população para estas causas (medidas *Soft*). A aplicação de políticas para a promoção da mobilidade urbana sustentável, enquadradas num pacote de medidas assim definido, implica a redistribuição equitativa do espaço público pelos vários modos de transporte.

1. In, <https://www.inr.pt/acessibilidades> (consultado a 2021-01-11)

pathways that hamper free traffic and the autonomy of children and people with reduced mobility, and limits pedestrian safety.

Accessibility, besides being an universal right, is determining for the building of social practices, integration and access equality.

According to the Constitution of the Portuguese Republic, it is the responsibility of the State to adopt measures which the purpose is to guarantee and ensure the rights of people with special needs, thus promoting the well-being and quality of life of the population and the real and legal-formal equality for all Portuguese people [paragraph d) of article 9 and article 13], as well as the implementation of “a national policy of prevention and treatment, rehabilitation and integration of handicapped citizens and support to their families” and “taking on the task of the effective fulfilment of their rights” (no. 2 of article 71).¹

The constitution establishes the right to the city, to equality in the public space. Thus, it becomes fundamental to revisit the consolidated area of the city in a perspective of revitalisation focused on the sustainability and accessibilities for everyone.

David Banister (2007) defends that the promoting of sustainable urban mobility depends on the structured application of packages of integrated measures that the author characterises with the terms *Pull/Push/Hard/Soft*. These packages of measures define, like that, infrastructuring interventions (*Hard* measures) that improve pedestrian and cycling traffic conditions in the cities (*Pull* measures), resorting to the recovery of spaces that had been attached to the car (*Push* measures), in planning and project actions of the 80s and 90s, integrated in campaigns of communication and raising of awareness of the population for these causes (*Soft* measures). The implementation of policies for the promoting of sustainable urban mobility, framed in a package of measures defined like that, implies the equal redistribution of the public space by several means of transport.

This redesign of the urban shape creates a double opportunity for the city and the quality of life of its inhabitants. This is the path we must continue to trail in Braga, and in cities a little bit all over the world, even though it is not always an easy one. In the beginning, we all want a more pedestrian friendly city, a more sustainable city, but the reaction changes when this puts “our parking space” at risk.

1. In, <https://www.inr.pt/acessibilidades> (viewed in 2021-01-11)

Esse redesenho da forma urbana constitui uma dupla oportunidade para a cidade e para a qualidade de vida dos seus moradores. Este é o percurso que temos que continuar a implementar em Braga, e nas cidades um pouco por todo o mundo, mas este caminho nem sempre é fácil. À partida todos queremos uma cidade mais amiga do peão, uma cidade mais sustentável, mas a reação muda quando isto coloca em causa “o nosso lugar de estacionamento”. Ao mesmo tempo, Vanda Carreira (2018, p. 86) refere que o défice de confiança da população nos regimes, induz uma falta de interesse e de participação por parte da população, nos processos de regeneração urbana. Esta situação condiciona a eficácia das políticas e promove um processo cíclico de agravamento das condições de desconfiança da população face à tomada de decisão.

Por outro lado, vão emergindo movimentos que promovem ações *bottom-up*, mas que frequentemente padecem de legitimidade ou organização institucional, não representando necessariamente uma causa comum à sociedade civil no seu todo, mas sim de um grupo restrito com causas específicas. Tal sucede devido a um défice na promoção de mecanismos de participação pública e envolvimento eficaz de todas as esferas da sociedade dando, assim, maior relevo à opinião dos grupos mais ativistas em detrimento das opiniões de um coletivo mais abrangente. A solução consiste, assim, na promoção da partilha de responsabilidades através da constituição de uma governança colaborativa que legitima os interesses coletivos e que incrementa a confiança dos cidadãos nos órgãos de poder.

A procura por um espaço público mais democrático, a consagração de direitos universais, nem sempre se consegue com o consenso dos habitantes. Impõe-se, assim, uma agenda que garanta o direito à cidade para todos e isto inclui a definição de modelos de participação inclusivos a todos os grupos vulneráveis e um debate contínuo com os cidadãos.

At the same time, Vanda Carreira (2018, p. 86) refers that the deficit of trust of the population in regimes induces a lack of interest and participation by the population in processes of urban regeneration. This situation limits the efficiency of policies and favours a cyclic process of worsening the mistrust conditions of the population regarding decision-making.

On the other hand, there is an emergence of movements that promote *bottom-up* actions, but that frequently lack legitimacy or institutional organisation, not necessarily representing a common cause to the civil society in its whole, but from a restrict group with specific causes. Such occurs due to a deficit in promoting mechanisms of public participation and an effective involvement of all spheres of society, therefore granting a greater emphasis to the opinion of more activist groups rather than the opinion of a more comprehensive group. The solution consists, like that, in promoting the sharing of responsibilities through the creation of an collaborative administration that legitimises collective interests and that promotes the citizens’ trust in bodies of power.

The demand for a more democratic public space and the providing of universal rights is not always consensual between the inhabitants. For that reason, it is necessary an agenda that ensures the right to the city for everyone and this includes the definition of inclusive participation models to all vulnerable groups and a continuous debate with citizens.

O QUE FIZEMOS

WHAT WE HAVE DONE

O projecto *Área Mais* consiste no desenvolvimento de projetos de intervenção no espaço coletivo que visam a mudança de paradigma para a Mobilidade Urbana Sustentável, articulada com a estratégia de Reabilitação Urbana, para a cidade de Braga. Selecionaram-se quatro áreas da cidade, que serviram enquanto projetos-piloto, localizados em pontos nevrálgicos da cidade. Seguindo as lógicas de “acupuntura urbana”, definiu-se uma redistribuição do espaço público, que antes beneficiava o uso do automóvel, privilegiando a inversão da pirâmide da mobilidade, dando primazia ao peão, propiciando um acesso mais democrático e igualitário à cidade, reduzindo a sinistralidade rodoviária e, ao mesmo tempo, investindo no fortalecimento da estrutura verde e nos equipamentos públicos destes territórios (Corais 2020).

ENQUADRAMENTO URBANO

A poluição, o ruído, as barreiras urbanísticas, o estacionamento “selvagem”, aliados à insegurança e sinistralidade têm incitado um grande debate na esfera pública sobre a procura de alternativas que proporcionem soluções de mobilidade mais sustentáveis e que acrescentem qualidade de vida aos cidadãos.

A grande mudança no paradigma da mobilidade urbana terá de passar pelo fomento de políticas de planeamento e gestão de cidade sustentável, com programas de incentivo e consciencialização para os modos suaves, nomeadamente o pedonal e ciclável, assim como a promoção da utilização dos transportes públicos, como motores de crescimento urbano sustentável.

Temos que articular as políticas de reabilitação urbana, de planeamento e de mobilidade. É na cidade consolidada, construída nomeadamente nos últimos 40 anos, que se encontram as áreas de menor qualidade urbana, consequência de um crescimento rápido e nem sempre bem planeado, e onde se percebe um espaço público centrado no uso do automóvel extremamente carente de requalificação. É importante voltarmos a atenção para estes lugares, de forma a reabilitá-los em espaços qualificados, onde os cidadãos possam fazer a sua vida social, dando uma maior importância à identidade do local e à participação e envolvimento dos seus habitantes nestes processos.

Área Mais consists in the development of projects of intervention in the collective space which aim to change the paradigm for Sustainable Urban Mobility, structured with the Urban Rehabilitation strategy, in the city of Braga. Four areas of the city have been selected, serving as pilot projects, located in sensitive spots of the city. According to the “urban acupuncture” logic, a redistribution of the public space has been defined, one that previously promoted the use of the automobile, favouring the inversion of the pyramid of mobility, prioritising the pedestrian, providing a more democratic and equal access to the city, reducing the accident rate and, at the same time, investing in the strengthening of the green structure and public equipment of these territories (Corais 2020).

URBAN FRAMEWORK

Pollution, noise, urban barriers, “wild” parking, together with insecurity and the accident rate, have incited a great debate within the public sphere on the demand for alternatives that provide more sustainable mobility solutions and that add quality to the lives of the citizens.

The great change in the paradigm of urban mobility will have to go through the promotion of planning and management politics of a sustainable city, with incentive and awareness programs for soft modes, mainly pedestrian and cycling ones, as well as the promotion of the use of public transportation, as driving forces of sustainable urban growth.

We have to organise politics of urban rehabilitation, planning and mobility. It is in the consolidated city, mostly built in the last 40 years, that we can find the areas with the worst urban quality, a consequence of the rapid and not always well-planned growth, and where it can be perceived a public space focused on the use of the automobile that is extremely needy of urban revitalization. It is important to turn our attention to these places, in order to rehabilitate them towards revitalized spaces, where the citizens can spend their social lives, granting a larger importance to the local identity and the participation and involvement of their residents in these processes.

ENQUADRAMENTO ESTRATÉGICO

O município de Braga lançou o projeto *Área Mais*, que procura revistar estas zonas mais recentes da cidade, onde existe uma grande densidade populacional, e onde os espaços públicos estão desqualificados, propondo a sua regeneração, de forma a acrescentar valor e a adaptá-los aos novos paradigmas de mobilidade do século XXI.

Área Mais assenta numa visão de uma cidade mais sustentável, inclusiva e segura através do investimento na melhoria da mobilidade, das infraestruturas e no acesso aos transportes públicos existentes, no aumento das ligações e conexão entre áreas urbanas, na acessibilidade ao espaço público, na criação de espaços verdes e de lazer, influenciando o desenvolvimento de uma forma de vida mais sustentável.

Em Braga, 28 % da população residente apresenta algum tipo de dificuldade no seu dia a dia, em matéria de mobilidade (de acordo com o INE 2011), fator esse que queremos com este projeto combater e, ao mesmo tempo, aumentar o convívio e a frequência do uso dos espaços exteriores. Com este projeto ambicionamos e estamos a construir uma cidade mais amiga do peão, mais inclusiva e mais amiga das crianças, onde todos se sintam em segurança para se deslocar a pé, conviver e brincar no espaço público. Propor um espaço público mais sustentável e qualificado é também criar espaços para fortalecer a comunidade, promover o equilíbrio entre gerações e combater o isolamento social. A qualidade do espaço público advém da sua capacidade de receber todo um público com diferentes níveis de mobilidade, conjugando a segurança e a acessibilidade com o conforto urbano.

ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO

Para arrancar com a iniciativa *Área Mais* foram selecionadas quatro urbanizações estratégicas como casos-piloto. Estas urbanizações apresentavam uma situação agravada em matéria de acessibilidade pedonal, e era urgente atuar no sentido de eliminar barreiras arquitetónicas, de modo a garantir a acessibilidade de todos. Destas quatro áreas fazem parte a urbanização de Montélios, a zona envolvente à Praça do Bocage, a zona envolvente à Praça das Fontainhas e a zona envolvente à Praceta João Beltrão. Estes são espaços densamente habitados e carentes de iniciativa pública em matérias de reabilitação urbana e de mobilidade. Funcionando como áreas-piloto, estas intervenções focaram-se na requalificação do espaço público através do

STRATEGIC FRAMEWORK

The municipality of Braga launched project *Área Mais*, which seeks to revisit these more recently built areas of the city, where there is a great populational density, and where public spaces are devitalised, proposing their regeneration, in a way of adding value and adapting them to the new mobility paradigms of the 21st century.

Área Mais is based on a vision of a more sustainable city, inclusive and safe through investment in improving mobility, infrastructures and access to existing public transportation, an increase of the links and connections between urban areas, accessibility to public spaces, and creation of green and leisure spaces, influencing the development of a more sustainable way of living.

In Braga, 28 % of the resident population shows some kind of difficulty in their everyday lives regarding mobility (according to the National Statistics Institute in 2011), a factor that we want to change with this project and, at the same time, increase socialising and the frequency of use of outdoor spaces. Through this project we aspire and aim to build a more pedestrian friendly city, more inclusive and children friendly, where everyone feels safe enough to move around on foot, socialise and play in the public space. To propose a more sustainable and revitalised public space is also to create spaces to strengthen the community, promote balance between generations and fight social isolation. The quality of the public space results from their ability to welcome a whole crowd of people with different levels of mobility, combining safety and accessibility with urban comfort.

GEOGRAPHIC FRAMEWORK

The initiative *Área Mais* began with the selection of four strategic urbanisations as pilot-cases. These urbanisations presented an aggravated situation regarding pedestrian accessibility, and it was urgent to act in the sense of eliminating architectonic barriers, thus ensuring accessibility for all. These four areas were comprised by the urbanisation of Montélios, the surrounding area of Praça do Bocage, the surrounding area of Praça das Fontainhas and the surrounding area of Praceta João Beltrão. These are densely inhabited spaces which are in need of a public initiative in terms of urban rehabilitation and mobility. Functioning as pilot-areas, these interventions focused on revitalising the public space through the improvement of pedestrian

melhoramento dos canais pedonais e da redução da velocidade de circulação rodoviária, de modo a garantir uma melhor acessibilidade e segurança para os habitantes e visitantes.

Não se pretende que estas intervenções resultem em operações avulsas, de resolução pontual e imediata, mas sim, que decorram e estejam integradas numa estratégia de planeamento e de mobilidade, e num novo “olhar” para a cidade consolidada, através da reconversão e qualificação do seu espaço público.

RESTABELECER AS UNIDADES DE VIZINHANÇA – OS QUARTEIRÕES

“Restabelecer as unidades de vizinhança” é um dos objetivos do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Braga e da Estratégia de Reabilitação Urbana. Desta forma, urge a necessidade de implementar medidas indutoras de regeneração urbana, promovendo o “urbanismo de proximidade” nestas unidades de vizinhança, potenciando as suas funções e a relação entre as mesmas, ao mesmo tempo que o “peão” se torna o principal protagonista da circulação urbana. Simultaneamente importa também garantir que os quarteirões são dotados de uma boa rede de circulação pedonal e de oferta de transportes públicos que assegure as principais ligações entre os polos geradores de viagens e as zonas residenciais, garantindo os princípios da conectividade e adequabilidade, da acessibilidade universal, da segurança rodoviária, da segurança pessoal, da legibilidade, do conforto e da atratividade.

A definição das intervenções *Área Mais*, associadas à implementação de zonas 30 ou de zonas de coexistência, surge como uma das medidas que visam potenciar dinâmicas dentro dos quarteirões, devendo ser acompanhadas pela revisão do planeamento urbano vigente, maximizando o uso do solo através da sua multifuncionalidade.

Importa implementar zonas 30 ou zonas de coexistência, a par da eliminação do tráfego de atravessamento, para que, dessa forma, exista uma promoção da circulação pedonal de acordo com as funcionalidades das mesmas e não apenas a redução da velocidade automóvel praticada e do volume de tráfego.

pathways and the reduction of road traffic speed, in order to ensure a better accessibility and safety to all residents and visitors of the area.

It is not intended that these interventions result in isolated operations of punctual and immediate resolution, but rather, that they are carried out and integrated in a strategy of planning and mobility, and with a new “look” towards a consolidated city, through the reconversion and revitalising of its public space.

RE-ESTABLISHING THE NEIGHBOURHOOD UNITS – BLOCKS

“Re-establishing the neighbourhood units” is one of the goals of Braga’s Sustainable Urban Mobility Plan and Urban Rehabilitation Strategy. This way, there is a pressing need to implement inducing measures of urban regeneration, promoting “proximity urbanism” in these neighbourhood units, strengthening their functions and the relationship between them, at the same time that the “paw” becomes the major player in urban traffic. Simultaneously, it is also important to ensure that the blocks are equipped with a good pedestrian traffic network and that they provide public transportation that guarantees main connections between the movement generating poles and residential areas, guaranteeing the principles of connectivity and suitability, universal accessibility, road safety, personal safety, legibility, comfort and attractiveness.

The definition of *Área Mais*, associated to the implementation of 30 km/h areas or coexisting areas, appears as one of the measures that aim to promote certain dynamics within the blocks, and should be followed by the revision of the current urban planning, maximising the use of the ground through its multifunctionality.

It is important to implement 30 km/h areas or coexisting areas, together with the elimination of by-passable traffic, so that, in that way, this results in promoting pedestrian traffic according to their functionalities and not just only in reducing automobile speed and traffic volume.

A determinação dos problemas existentes, ao nível da acessibilidade e mobilidade no espaço público, é estruturada com base no DL nº 163/2006, de 8 de agosto. Como instrumento de apoio à interpretação desta lei, podemos recorrer ao *Guia da Acessibilidade e Mobilidade para Todos*. Este documento constitui uma ferramenta fundamental ao nível do trabalho técnico na área das acessibilidades.

Neste sentido, e seguindo o pressuposto do projeto *Área Mais*, ressaltamos as diretrizes descritas nesta lei das acessibilidades, que afirma “que todas as áreas urbanizadas devem ser servidas por uma rede de percursos pedonais, designadas de acessíveis, que proporcionem o acesso seguro e confortável das pessoas com mobilidade condicionada a todos os pontos relevantes da estrutura ativa dos centros urbanos, nomeadamente, lotes construídos, equipamentos coletivos, espaços públicos de recreio e lazer, espaços de estacionamento de viaturas, locais de paragem temporária de viaturas para entrada e saída de passageiros e paragens de transportes coletivos”.

Como tal, a caracterização das condições de acessibilidade da rede pedonal nestas quatro áreas de intervenção, teve em consideração a criação de uma rede de percursos pedonais acessíveis, contínua, coerente, que abranja toda a área urbanizada, e que se encontre em articulação com as atividades e funções urbanas realizadas, tanto no solo público como no domínio privado.

DIAGNÓSTICO DA ZONA ENVOLVENTE À PRACETA JOÃO BELTRÃO, FREGUESIA DE SÃO VÍTOR (ZONA DA MAKRO)

Esta é uma urbanização de uso misto, residencial, de alta densidade, articulada com equipamentos e serviços, com uma área de cerca de 4,84 ha. À semelhança de outras zonas habitacionais de Braga, esta área reflete o forte crescimento urbano dos anos 1990 do século passado, com total ausência de harmonia da estrutura urbana, incapaz de equilibrar a edificação com os espaços livres e de fruição. Esta zona apresentava graves problemas de acessibilidade pedonal, pela presença de barreiras urbanísticas e arquitetónicas, que interrompiam a livre circulação dos peões, qualquer que fosse a sua condição física. A área é fortemente ocupada pelo carro, com o sobredimensionamento das vias, e com o excessivo estacionamento informal e ilegal.

Esta zona habitacional é dotada de alguns espaços de fruição pública, com parque infantil e campo de jogos, salientando-se a proximidade da zona com o percurso e ciclovia existente ao longo das margens do rio Este que conecta esta urbanização a diversos pontos da cidade.

Determining existing problems, at a level of accessibility and mobility in the public space, is structured based on Decree-Law no. 163/2006, 8th of August. As a support tool to the interpretation of this law, we can resort to the *Accessibility and Mobility Guide for Everyone*. This document comprises a fundamental tool at the level of technical work on the accessibilities field.

In this sense, and following the premise of project *Área Mais*, we highlight the guidelines present in this accessibilities law, which state “that all urbanised areas must be served by a network of pedestrian pathways, designated as accessible ones, that provide a safe and comfortable access for people with limited mobility to all relevant spots of the active structure of urban centres, mainly, built plots of land, collective equipment, public playground and leisure spaces, vehicle parking spaces, temporary vehicle stop spaces for passenger boarding and getting off and collective transports stop spaces”.

As such, the characterization of the accessibility conditions of the pedestrian network in these four intervention areas took into consideration the creation of a network of accessible pedestrian pathways, continuous and coherent, that encompasses the whole urbanised area, and that structurally meets the carried out urban activities and functions, both on public ground and private domain.

DIAGNOSIS OF THE SURROUNDING AREA OF PRACETA JOÃO BELTRÃO, PARISH OF SÃO VÍTOR (MAKRO AREA)

This is an urbanisation of mixed use, residential, high density, structured with equipment and services, with an area of approximately 4,84 ha. Similar to other habitational areas in Braga, this area reflects the strong urban growth of the 1990s of the last century, with a total absence of the harmony of the urban structure, incapable of balancing building with open and leisure spaces. This area showed serious problems of pedestrian accessibility caused by the presence of architectural and urban barriers, which interrupted free pedestrian traffic, regardless of their physical condition. The area is strongly occupied by automobiles, with oversizing of roads, and with excessive informal and illegal parking.

This habitational area is equipped with some public leisure spaces, playground and sports ground, highlighting the proximity of the area with a pathway and cycle path existent along the banks of the Este River that connects this urbanisation to several parts of the city.

DIAGNÓSTICO DA ZONA DE MONTÉLIOS, FREGUESIA DE REAL, DUME E SEMELHE

Trata-se de uma zona residencial de média/alta densidade, com uma área aproximada de 6,79 ha. Esta zona urbanizada localiza-se a noroeste do centro da cidade de Braga, onde existem equipamentos públicos, de carácter educacional, desportivo, industrial, patrimonial e religioso, importantes. Este aglomerado destaca-se do sopé das elevações que a sul delimitam a bacia hidrográfica do rio Cávado, dominando a ampla planície que se estende até ao rio.

A zona de Montélios necessitava de uma redefinição clara dos percursos pedonais e ligações entre os pontos principais, de modo a que quem lá mora, ou quem visita esta área da cidade de Braga, pudesse percorrer os seus espaços de modo mais confortável, autónomo e seguro.

DIAGNÓSTICO DA ZONA ENVOLVENTE À PRAÇA DAS FONTAÍNHAS, FREGUESIA DE S. VICENTE

Esta é uma urbanização residencial de alta densidade, com uma área aproximada de 4,66 ha. Tal como as restantes áreas de intervenção, apresenta um notório desequilíbrio entre a densidade populacional e os espaços públicos para quem ali vive. A sua estrutura e morfologia urbanas encerram-na sobre si mesma, conferindo a este aglomerado uma ocupação de destaque no centro de Braga. Esta área de intervenção é delimitada por grandes infraestruturas rodoviárias, e por vários equipamentos relevantes de serviços, educação e comércio, para a cidade. Apresenta também, no seu núcleo, alguns espaços de recreio e lazer importantes, a reabilitar, para beneficiar a sua fruição por parte de quem lá reside.

DIAGNÓSTICO DA PRAÇA DO BOCAGE E ZONA ENVOLVENTE, FREGUESIA DE S. VICTOR (TORRE EUROPA)

A zona da Praça do Bocage e sua envolvente apresentam graves problemas de crescimento urbano, resultando num claro desequilíbrio entre a forte densidade construtiva e populacional e a oferta de espaços livres por entre o edificado. Esta área, com aproximadamente 9,44 ha, tem uma grande parte do seu espaço público dedicada ao estacionamento formal e informal, e um agravado subdimensionamento dos canais pedonais, conferindo-lhe um desequilíbrio entre os espaços de fruição e os espaços de circulação e estacionamento.

DIAGNOSIS OF THE AREA OF MONTÉLIOS, PARISH OF REAL, DUME AND SEMELHE

It is a residential area of medium/high density, with an approximate area of 6,79 ha. This urbanised area is located northwest of the centre of the city of Braga, where there are structures of important educational, sports, industrial, patrimonial and religious nature. This agglomerate stands out from the slopes of the foothill that limit the hydrological basin of the Cávado River to the south, overlooking the wide plains that stretch to the river.

The area of Montélios needed a clear redefinition of the pedestrian pathways and connections between the main points, in a way that those who inhabit it, or those who visit this area of the city of Braga, may walk its spaces in a more comfortable, autonomous and safe manner.

DIAGNOSIS OF THE SURROUNDING AREA OF PRAÇA DAS FONTAINHAS, PARISH OF S. VICENTE

This is a high-density residential urbanisation, with an approximate area of 4,66 ha. Such as the other intervention areas, this one shows a noticeable imbalance between populational density and public spaces for those who inhabit it. Its urban structure and morphology closes it on itself, granting to this agglomerate an occupation that stands out in the centre of Braga. This intervention area is delimited by large traffic infrastructures and by various relevant equipment of services, education and commerce for the city. It also presents, in its core, some important playground and leisure spaces to be rehabilitated, towards the benefit of their enjoyment by those who inhabit the area.

DIAGNOSIS OF THE PRAÇA DO BOCAGE AND SURROUNDING AREA, PARISH OF S. VICTOR (TORRE EUROPA)

The area of Praça do Bocage and its surroundings show serious problems regarding urban growth, resulting in a clear imbalance between the strong building and populational density and the availability of open spaces between the buildings. This area, with approximately 9,44 ha, has a large part of its public space dedicated to formal and informal parking, and an aggravated undersizing of its pedestrian channels, resulting in an imbalance between leisure spaces and traffic and parking spaces.

Esta área encontra-se circunscrita pela rede rodoviária – a rodovia – que distribui o trânsito por toda a cidade e que dá acesso a localidades e cidades adjacentes a Braga. Reúne, ainda, um conjunto de equipamentos geradores de deslocamentos pedonais e automobilizados, como um centro comercial, várias escolas, o hospital principal da cidade e outros espaços de menor dimensão.

LEVANTAMENTO DE BARREIRAS

Uma visita de campo às quatro áreas-piloto tornou claro que os problemas de acessibilidade presentes nestas áreas de intervenção eram sistémicos e transversais às quatro áreas. Na verdade, a toda a área consolidada assente num modelo urbanístico que sempre privilegiou o automóvel. E, assim, foi possível agrupar estas barreiras urbanísticas e arquitetónicas, em grandes grupos, dos quais destacamos:

- ausência de passeios, frequentemente associada a entradas de garagens e ao acesso a algumas passadeiras;
- ausência de passadeiras em pontos fundamentais de atravessamento;
- existência de pavimentos degradados ou irregulares, devido à falta de manutenção e ao desgaste provocado por automobilistas no estacionamento automóvel ou, ainda, devido à entrada e saída dos automóveis das garagens;
- ausência de rebaixamentos do passeio no acesso às passadeiras;
- ausência de pisos podotáteis, no acesso às passadeiras, para cidadãos invisuais;
- degraus, escadas ou rampas que interrompem o percurso pedonal e que condicionam a locomoção de pessoas em cadeira de rodas, pela ausência de alternativas a este percurso;
- em situações de obras ou tapumes, comprometimento e falta de alternativas de zonas circuláveis seguras;
- bolas, prumos ou mecos;
- estacionamento abusivo, principalmente junto a pontos essenciais de atravessamento pedonal.

OBJETIVOS

Grande parte das viagens do dia a dia começam ou acabam em casa. É por isso que a acessibilidade a diferentes modos de transporte, a partir das residências, é um fator determinante na escolha do modo de transporte que as pessoas utilizam nas suas atividades diárias.

This area is limited by the traffic network – the freeway – which distributes traffic across the city and grants access to towns and cities surrounding Braga. Also, it comprises a set of equipment that generates pedestrian and automobile movements, as well as a shopping centre, several schools, the city’s main hospital and other smaller sized spaces.

SURVEYING BARRIERS

A field trip to the four pilot-areas made it clear that accessibility problems present in these intervention areas were systemic and transversal in all four areas. In fact, the whole consolidated area is based on an urbanistic model that has always favoured the use of the automobile. Therefore, it was possible to group these urbanistic and architectonic barriers into two large groups, from which we highlight:

- the lack of sidewalks, frequently associated to entrances of garages and access to some pedestrian crossings;
- the lack of pedestrian crossings in fundamental points for that purpose;
- the existence of decayed or irregular pavement, due to the lack of maintenance and wear caused by drivers in car parking or, yet, due to the entry and exit of cars from garages;
- the lack of lowering of sidewalks in accesses to pedestrian crossings;
- the lack of tactile paving in accessing pedestrian crossings for visual impaired citizens;
- steps, stairs or ramps that interrupt pedestrian pathways and that limit locomotion of people in wheelchairs, due to the lack of alternatives to this pathway;
- in situations of construction works or fencing, compromising and lack of alternatives of safe traffic areas;
- balls, traffic poles or cones;
- abusive parking, mainly next to essential pedestrian crossing points.

GOALS

A large part of day-to-day travel starts or ends at home. That is why the accessibility to different means of transport, from homes, is a determining factor in the choice of the means of transport that people use in their daily activities. Therefore, it is easily understood that the

Assim, facilmente se percebe que a importância em humanizar o espaço público destas zonas de intervenção, quando inseridas numa estratégia de promoção da Mobilidade Sustentável para a cidade de Braga, resultará num atrativo para os moradores destas áreas encontrarem alternativas ao automóvel, para as suas deslocações diárias. Ou seja, com estas intervenções, além de se qualificar estas áreas em específico, procura-se também promover uma diversidade modal mais sustentável para a globalidade da cidade.

Devido às condicionantes e limitações dos recursos financeiros disponíveis para realizar esta obra, tornou-se fundamental estabelecer prioridades de intervenção. O financiamento da empreitada foi feito através do FEDER/IRDF, ao abrigo do PEDU/PAMUS, orientado para soluções de mobilidade sustentável, de acessibilidades e descarbonização urbana. Como tal, para além das necessidades fundamentais, e face aos inúmeros problemas que estas áreas apresentam, foi necessário priorizar a componente da mobilidade pedonal e acessibilidades de modo a que esta assentasse nos parâmetros legíveis definidos pela estrutura de financiamento e pelo respetivo calendário, que era também curto, para os vários procedimentos de contratação, apresentação e discussão necessários. Como tal, em termos das soluções concretas definidas para o projeto, salientam-se as seguintes:

- eliminação de barreiras urbanísticas e/ou arquitetónicas, potenciando-se a existência de percursos pedonais contínuos, acessíveis e integrados numa rede coerente;
- execução de percursos pedonais com dimensionamento adequado, nos locais onde são inexistentes ou onde apresentam um dimensionamento inferior a 1,20 m;
- sobrelevação dos atravessamentos pedonais mais importantes e de maior carga pedonal;
- redução da velocidade de circulação, através da implantação de atravessamentos sobrelevados, alterando os sentidos de trânsito e reajustando a dimensão dos perfis e faixas de circulação;
- diminuição da poluição visual decorrente do excesso de estacionamento, através do balizamento e formalização adequadas de todos os lugares de estacionamento disponíveis e propostos;
- contribuição para o reforço da criação de uma estrutura verde municipal, aumentando o número de espaços verdes, bem como reorganizando e otimizando os espaços existentes;
- contribuição para a definição de uma identidade marcadamente pedonal, valorizando e promovendo tanto a mobilidade pedonal, como as atividades sociais e economia local.

importance of humanizing the public space of these intervention areas, when inserted in a strategy to promote Sustainable Mobility for the city of Braga, will result in an attraction for the residents of these areas in finding alternatives to the car for their daily commuting. In other words, with these interventions, besides revitalising these areas in specific, they also seek to promote a more sustainable modal diversity for the city as a whole.

Due to the constraints and limitations of the financial resources available to carry out these construction works, it became essential to establish intervention priorities. The contract was financed through FEDER/IRDF, under the PEDU/PAMUS programme, aimed at sustainable mobility solutions of urban accessibility and decarbonization. As such, in addition to the fundamental needs, and given the numerous problems that these areas present, it was necessary to prioritize the pedestrian mobility and accessibility component so that it was based on the legible parameters defined by the financing structure and the respective timetable, which was also short, for the various contracting, presentation and discussion procedures required. Therefore, in terms of the concrete solutions defined for the project, the following stand out:

- elimination of urban and/or architectural barriers, promoting the existence of continuous and accessible pedestrian paths integrated into a coherent network;
- creation of pedestrian pathways with adequate dimensions, in places where they do not exist or where they are smaller than 1,20 m;
- raising the level of the most important and heavily trafficked pedestrian crossings;
- reducing traffic speeds by implementing raised crossings, changing traffic directions and readjusting the size of traffic profiles and lanes;
- reducing visual pollution from excessive parking, through the appropriate markings and formalization of all available and proposed parking spaces;
- contribution to the reinforcement of a municipal green structure, increasing the number of green spaces, as well as reorganizing and optimizing existing spaces;
- contribution to the definition of a marked pedestrian identity, valuing and promoting both pedestrian mobility as social activities and the local economy.

Este processo estruturou-se por um planeamento a curto, médio e longo prazo. Se as prioridades de intervenção e de investimento, num primeiro momento, se focaram em questões de mobilidade, através da eliminação de barreiras urbanísticas e arquitetónicas, prevê-se uma transformação consequente, a médio e a longo prazo, que venha a potenciar o uso, por parte da população residente, das praças renovadas, das zonas de recreio, da criação de zonas verdes, de uma nova gestão e articulação do estacionamento e dos sentidos de circulação viária, entre outros.

O que se pretende é que este projeto não se resuma a uma operação interventiva com medidas avulsas, de resolução imediata, mas que seja posta em prática toda uma estratégia de planeamento da mobilidade urbana e reconversão destes espaços, que responda às expectativas dos moradores e comunidade em geral, desenhando o futuro que estes aglomerados habitacionais merecem.

PARTICIPAÇÃO

Houve uma preocupação, durante a conceção dos quatro projetos, em que a população residente estivesse envolvida e reagisse às propostas que seriam implementadas na sua zona residencial. Para tal, além das reuniões que foram promovidas com juntas de freguesia e agentes locais, o município promoveu, no espaço público de cada uma destas urbanizações, reuniões informais, ao ar livre, abertas a todos os moradores e que foram amplamente divulgadas na comunicação social. Ressalvamos a dificuldade em alcançar a comunidade residente, uma vez que em três destas urbanizações, não existem associações ou organizações que as representem. Estas sessões, ao fim de semana e ao ar livre, surgiram como uma tentativa direta de alcançar os moradores. Destacamos o caso de exceção, em Montélios, onde a já existente associação de moradores apresentou ao município um “caderno de encargos”, formalizado pelos moradores e subscrito pela Assembleia e Junta de Freguesia. Este documento, juntamente com a relação contínua que se estabeleceu entre esta associação e o município, foram essenciais para a definição, envolvimento e sensibilização, nas diversas fases de implementação do projeto em Montélios.

This process was structured by a short, medium and long-term planning. If the intervention and investment priorities, in a first moment, were focused on mobility issues, through the elimination of urban and architectural barriers, a consequent transformation is predicted in the medium and long term, which will encourage the use, by the resident population, of the renovated squares, the recreational areas, the creation of green areas, a new management and articulation of parking and road circulation directions, among others.

The intention is that this project is not limited to an interventionist operation with isolated measures, of immediate resolution, but that a whole strategy of urban mobility planning and reconversion of these spaces is put into practice, responding to the expectations of the residents and the community in general, drawing a future that these residential areas deserve.

PARTICIPATION

During the design of the four projects, there was a concern that the resident population should be involved and react to the proposals that would be implemented in their residential area. To this end, in addition to the meetings that were promoted with parish councils and local agents, the municipality promoted, in the public space of each of these urbanisations, informal open-air meetings open to all residents and which were widely publicized in the media. We highlight the difficulty in reaching the resident community, since in three of these urbanizations, there are no associations or organizations that represent them. These sessions, on the weekend and in the open, emerged as a direct attempt to reach the residents. We highlight the exception case, in Montélios, where the already existing residents' association presented the municipality with a “set of specifications”, formalized by the residents and endorsed by the Assembly and Parish Council. This document, together with the continuous relationship that was established between this association and the municipality, were essential for the definition, involvement and awareness-raising, in the various stages of the implementation of the project in Montélios.

O processo de conceção e construção das intervenções *Área Mais* catalisou igualmente um conjunto de projetos e iniciativas locais, tais como a ligação com as comunidades residentes e o envolvimento com a rede *URBACT: Urban Regeneration Mix*, e a colaboração com a Escola de Arquitetura da Universidade do Minho. Todas estas iniciativas mostraram-se relevantes para discutir aspetos a melhorar nestas áreas urbanas, assim como para refletir sobre novas metodologias a aplicar nas áreas que serão intervencionadas no futuro.

AMBIENTE

As ações propostas no projeto *Área Mais* irão contribuir para uma redução anual estimada das emissões de gases com efeito de estufa de 179,48 ton/CO₂. Efetivamente, esta redução da emissão de CO₂ será potenciada pela alteração dos hábitos das populações, essencialmente aquelas que utilizam o automóvel individual para a realização de viagens, de distâncias até aos 5 km e que virão a dispor, aquando da implementação do projeto, de mais e melhores condições de circulação e segurança para a utilização destes modos de transporte não poluente – os modos suaves.

A mudança de paradigma possibilitará, para além da redução da emissão de CO₂, a redução do ruído generalizado na cidade, provocado por todos os modos motorizados que nela circulam diariamente, melhorando-se significativamente a paisagem urbana e a imagem de cidade.

ECONOMIA

Ainda que seja cedo para contabilizar os seus benefícios económicos, sabemos por estudos recentes que, intervenções destas, têm um forte impacto positivo a nível local. Após a sua implementação, os volumes pedonais aumentam fortemente, para valores que poderão ser apontados entre 20 % a 40 % de aumento. Estas novas dinâmicas potenciam sempre melhorias significativas no comércio local, com situações recorrentes do aumento de 50 % a 70 % relativamente à situação base, mantendo-se o aumento ao longo dos anos. Esses resultados positivos acontecem por oposição ao sentimento e receio generalizados de que a remoção do estacionamento automóvel venha a prejudicar a atividade comercial e económica.

The process of designing and building the *Área Mais* interventions also catalysed a number of local projects and initiatives, such as liaison with resident communities and involvement with the *URBACT: Urban Regeneration Mix* network, and collaboration with the Architecture School of the University of Minho. All these initiatives were relevant in discussing aspects to be improved in these urban areas, as well as to reflect on new methodologies to be applied in the areas that will be intervened in the future.

ENVIRONMENT

The actions proposed in *Área Mais* project will contribute to an estimated annual reduction in greenhouse gas emissions of 179.48 ton/CO₂. Effectively, this reduction in CO₂ emissions will be enhanced by changing the habits of the population, mainly those who use individual cars for trips of up to 5 km and who will have, upon implementation of the project, more and better traffic and safety conditions for the use of these non-polluting modes of transport – the soft modes.

The change of paradigm will enable, in addition to the reduction of CO₂ emissions, the reduction of generalised noise in the city, caused by all the motorised means of transport which circulate there daily, significantly improving the urban landscape and the city's image.

ECONOMY

Although it is too early to quantify the economic benefits, we know from recent studies that interventions such as these have a strong positive impact at local level. After their implementation, pedestrian volumes increase strongly, to values that can be estimated between 20% and 40% of increase. These new dynamics always lead to significant improvements in local commerce, with recurrent situations of 50% to 70% increase in relation to the baseline situation, with the increase continuing over the years. These positive results occur in opposition to the general feeling and fear that the removal of car parking will harm commercial and economic activity.

SOCIAL

O impacto deste processo na sociedade tem vários níveis:

- a) o processo intrínseco ao projeto-piloto *Área Mais*, que visa capacitar os vários setores da sociedade, quer para as questões da Mobilidade Urbana Sustentável, quer para a consumação de arenas de participação pública que abordem questões pertinentes para a coletividade;
- b) a alteração de comportamentos e a adoção de modos de circulação mais sustentáveis;
- c) a valorização da zona e da coletividade com esta intervenção, através da melhoria do espaço público, das vivências urbanas e do valor imobiliário deste território, que fica mais qualificado.

A consciência e a incorporação das ferramentas das ciências sociais, no âmbito da arquitetura e do planeamento da mobilidade urbana sustentável, nas interconexões geradas, traduz-se num potencial acrescido para a consolidação do processo de mudança de paradigma. Deste modo, a articulação interdisciplinar destas teorias promove a humanização espacial, estimula a adoção de boas práticas nos comportamentos humanos e potencia o alcance das metas definidas para 2050.

IGUALDADE

A maioria dos espaços públicos das cidades privilegiam o transporte individual, com cerca de 80 % desses espaços destinados a esse fim, sendo o espaço dedicado aos outros modos residual ou até inexistente, em alguns casos. A cultura do automóvel, defendida no passado, exclui uma fatia da população que não pode, ou nem quer, depender deste meio de transporte. Neste sentido, a maioria dos espaços públicos negligenciam um direito essencial dos cidadãos à igualdade de direitos de acessibilidade que tem como consequência prejuízos ao nível das deslocações pendulares casa-trabalho e casa-escola. Tal facto, por sua vez, gera desequilíbrios na falta de igualdade de acesso ao emprego e aos bens e serviços, podendo gerar efeitos colaterais adversos ao nível psicológico. Os modos suaves garantem acesso a todos os cidadãos de todos os estratos sociais, conferindo benefícios económicos, de saúde, ambientais e de segurança. Dá-se assim

SOCIAL

The impact of this process on society has several levels:

- a) the intrinsic process to the pilot project *Área Mais*, which aims to empower the various sectors of society, both for the issues of Sustainable Urban Mobility and for the consummation of arenas of public participation that address issues relevant to the collectivity;
- b) behavioural change and the adoption of more sustainable ways of circulation;
- c) the valorisation of the area and the community with this intervention, through the improvement of public space, urban experiences and the real estate value of this territory, which is more revitalized.

The awareness and incorporation of social sciences tools, within the scope of architecture and sustainable urban mobility planning, in the interconnections generated, translates into an added potential for the consolidation of the paradigm shift process. Therefore, the interdisciplinary structuration of these theories promotes spatial humanization, encourages the adoption of good practices in human behaviours and encourages the achievement of the goals set for 2050.

EQUALITY

Most public spaces in cities favour individual transport, with around 80 % of them dedicated to this purpose, where space devoted to other means of transport is residual or even non-existent in some cases. The automobile culture, defended in the past, excludes a slice of the population that cannot, or does not want to, depend on these means of transport. In this sense, most public spaces neglect an essential right of citizens to equal accessibility rights, which leads to losses in terms of commuting from home to work and home to school. This, in turn, generates imbalances in the lack of equal access to employment and to goods and services, which can have adverse side effects at a psychological level. Soft means of transport guarantee access to all citizens from all social strata, conferring economic, health, environmental and safety benefits. Therefore, a greater democratization of the city takes place, redistributing public spaces in an equitable way by the various means of transport, ensuring a reduction of inequalities in movement. The fulfilment of Decree-Law no. 163/2016, 8th of August, guaranteeing

uma maior democratização da cidade, redistribuindo os espaços públicos de forma equitativa pelos vários modos de transporte, garantindo uma redução das desigualdades verificadas nas deslocações. O cumprimento do DL nº 163/2016, de 8 de agosto, garantindo que os espaços são acessíveis para pessoas com mobilidade reduzida, embora seja um imperativo, ainda não se verifica em todos os percursos das cidades portuguesas. A sua concretização garante uma maior acessibilidade para todos os cidadãos.

CONCLUSÃO

De acordo com Borja (2001), geógrafo e urbanista, o espaço público não é meramente um espaço vazio entre edifícios e ruas, nem um espaço vazio é considerado público por razões exclusivamente jurídicas. É mais do que isso. É um espaço multifuncional que serve de palco à sociedade, é um espaço físico, simbólico e político onde as relações sociais se estabelecem. E, acima de tudo, o espaço público é de todos e, portanto, terá que ser desenhado para todos, sem exceção.

A resolução das questões de acessibilidade e mobilidade para todos constitui um elemento fundamental e central nas intervenções *Área Mais*, que definem medidas concretas que são incorporadas nas zonas de intervenção, mas com o potencial de funcionar em rede e de forma integrada à escala da cidade.

Assim, os princípios apresentados neste documento lançam aquelas que consideramos serem as bases de conceção de um projeto unificado de requalificação do espaço público, num momento de transformação do desenho e da ambiência destes espaços urbanos, conciliado com uma coerente e eficaz definição de aplicação dos regulamentos legais. Um melhor controlo sobre o modo como ocupamos o solo incorre, necessariamente, na melhoria do ambiente e na promoção da qualidade de vida de quem vive na cidade.

that the spaces are accessible for people with reduced mobility, although it is an imperative, it is still not verified in all the routes of the Portuguese cities. Its implementation ensures greater accessibility for all citizens.

CONCLUSION

According to Borja (2001), geographer and urban planner, public space is not merely an empty space between buildings and streets, nor is it an empty space considered public for exclusively legal reasons. It is more than that. It is a multifunctional space that serves as a stage for society, it is a physical, symbolic and political space where social relations are established. And, above all, public space belongs to everyone and, therefore, it will have to be designed for everyone, without exception.

The resolution of the issues of accessibility and mobility for all is a fundamental and central element in the interventions of the *Área Mais* project, which define concrete measures that are incorporated in the areas of intervention, but with the potential to work in a network and in an integrated way at a city scale.

Thus, the principles presented in this document launch what we consider to be the bases of conception of a unified project of requalification of the public space, at a moment of transformation of the design and ambience of these urban spaces, conciliated with a coherent and effective definition of application of the legal regulations. Better control over the way we occupy the land necessarily improves the environment and promotes a quality of life for those who live in the city.

	Antes	Depois	
PRACETA JOÃO BELTRÃO E ZONA ENVOLVENTE			
Percurso Acessível	2 475 m	3 300 m	99 % de percursos acessíveis
Percurso Inacessível	840 m	15 m	
Área de passeio	7 955 m ²	13 150 m ²	+ 65 % de área de passeio
Lugares de estacionamento legal	324	410	- 4 lugares de estacionamento legal
Lugares de estacionamento legal não formalizado	90	0	

URBANIZAÇÃO DE MONTÉLIOS			
Percurso Acessível	3 675 m	6 469 m	100 % de percursos acessíveis
Percurso Inacessível	2 794 m	-	
Área de passeio	14 119 m ²	15 184 m ²	+ 8 % de área de passeio
Lugares de estacionamento legal	484	455	- 29 lugares de estacionamento legal
Lugares de estacionamento legal não formalizado	0	0	

PRAÇA DAS FONTAÍNHAS E ZONA ENVOLVENTE			
Percurso Acessível	2 590 m	3 730 m	100 % de percursos acessíveis
Percurso Inacessível	1 140 m	-	
Área de passeio	7 843 m ²	10 177 m ²	+ 30 % de área de passeio
Lugares de estacionamento legal	299	315	- 43 lugares de estacionamento legal
Lugares de estacionamento legal não formalizado	59	0	

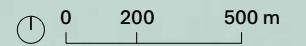
PRAÇA DO BOCAGE E ZONA ENVOLVENTE			
Percurso Acessível	2 197 m	3 900 m	100 % de percursos acessíveis
Percurso Inacessível	1 733 m	30 m	
Área de passeio	9 638 m ²	12 850 m ²	+ 25 % de área de passeio
Lugares de estacionamento legal	416	432	- 87 lugares de estacionamento legal
Lugares de estacionamento legal não formalizado	103	0	

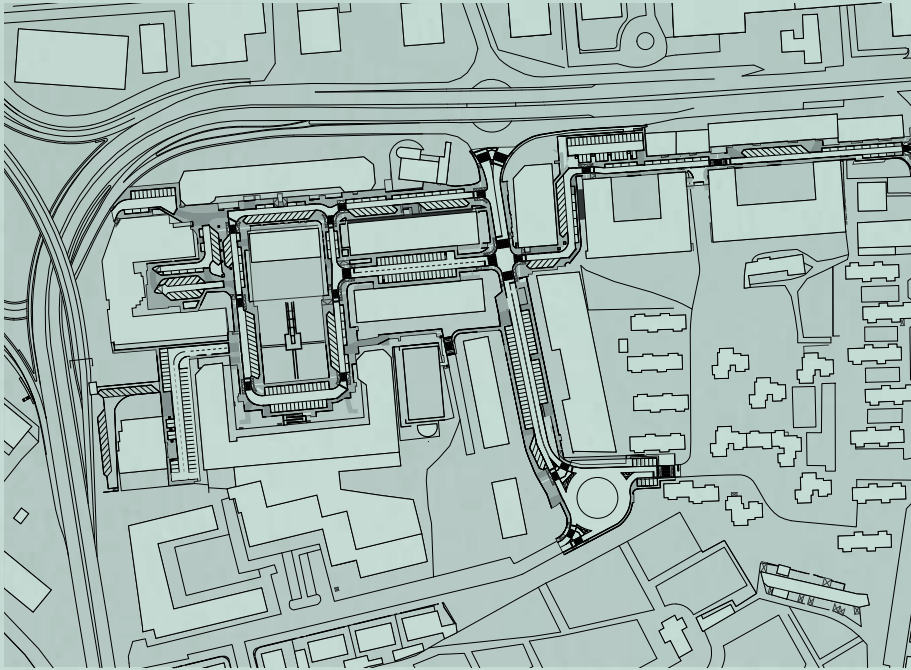
	Before	After	
PRACETA JOÃO BELTRÃO AND SURROUNDING AREA			
Accessible pathway	2 475 m	3 300 m	99 % of accessible pathways
Inaccessible pathway	840 m	15 m	
Footpath area	7 955 m ²	13 150 m ²	+ 65 % of footpath area
Legal parking spaces	324	410	- 4 legal parking spaces
Non-formalised legal parking spaces	90	0	

URBANISATION OF MONTÉLIOS			
Accessible pathway	3 675 m	6 469 m	100 % of accessible pathways
Inaccessible pathway	2 794 m	-	
Footpath area	14 119 m ²	15 184 m ²	+ 8 % of footpath area
Legal parking spaces	484	455	- 29 legal parking spaces
Non-formalised legal parking spaces	0	0	

PRAÇA DAS FONTAÍNHAS AND SURROUNDING AREA			
Accessible pathway	2 590 m	3 730 m	100 % of accessible pathways
Inaccessible pathway	1 140 m	-	
Footpath area	7 843 m ²	10 177 m ²	+ 30 % of footpath area
Legal parking spaces	299	315	- 43 legal parking spaces
Non-formalised legal parking spaces	59	0	

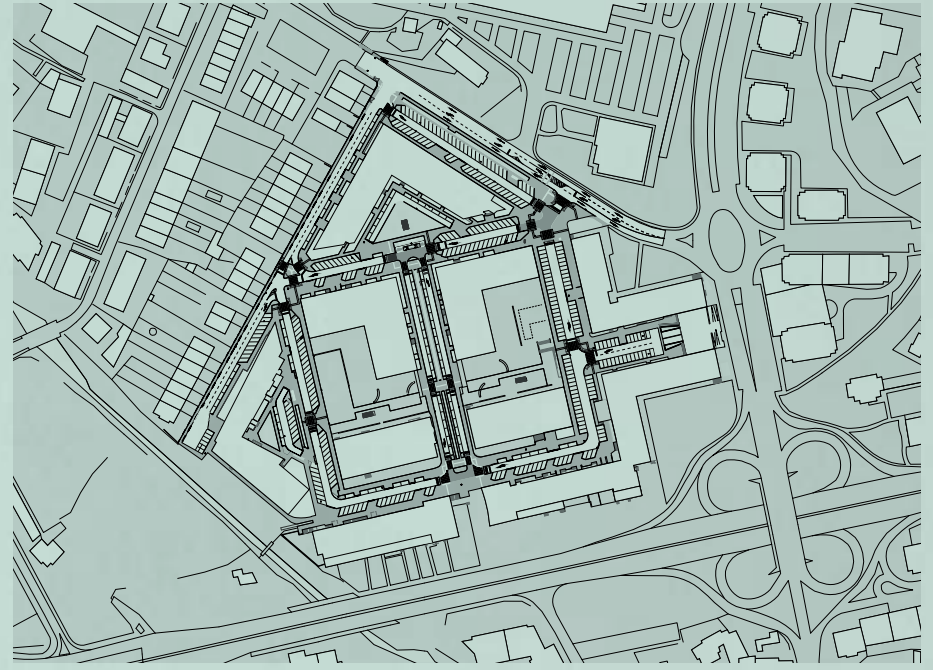
PRAÇA DO BOCAGE AND SURROUNDING AREA			
Accessible pathway	2 197 m	3 900 m	100 % of accessible pathways
Inaccessible pathway	1 733 m	30 m	
Footpath area	9 638 m ²	12 850 m ²	+ 25 % of footpath area
Legal parking spaces	416	432	- 87 legal parking spaces
Non-formalised legal parking spaces	103	0	





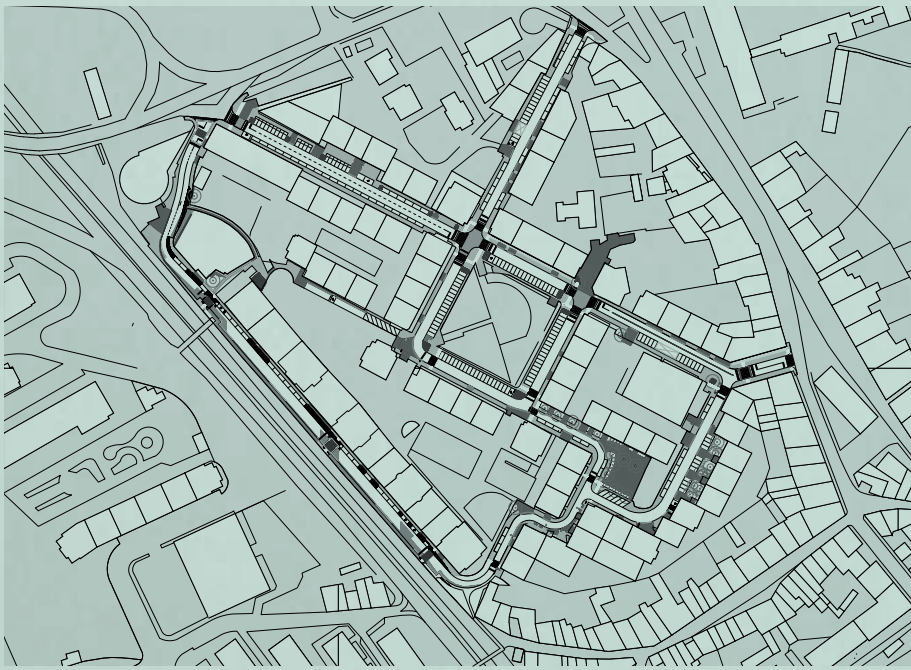
Praça do Bocage e zona envolvente

Praça do Bocage and surrounding area



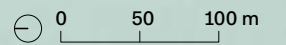
Praceta João Beltrão e zona envolvente

Praceta João Beltrão and surrounding area



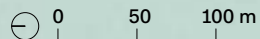
Praça das Fontainhas e zona envolvente

Praça das Fontainhas and surrounding area





Urbanização de Montélios



Urbanisation of Montélios

ÁREA MAIS

Promoção e coordenação
Promotion and coordination
Município de Braga
Municipality of Braga

Presidente / Mayor
Ricardo Rio

Pelouro do Urbanismo, Planeamento e
Mobilidade
Urbanism, Urban Planning and Mobility
Miguel Bandeira

Fátima Pereira (arq. / arch.)
Luís Malheiro Vaz (arq. / arch.)

Direção Municipal de Urbanismo,
Ordenamento e Planeamento
Municipal Directorate of Urbanism
and Planning Department
António Zamith Rosa

Departamento de Planeamento e Ordenamento
Planning Department
Miguel Mesquita (dir.)

Divisão de mobilidade / Mobility division
Filipa Corais (dir. arq. / dir. arch.)
Tiago Silva (arq. / arch.)
Pedro Moreira (eng.)
António Correia (geo.)

Direção Municipal de Obras e Serviços
Municipais / Municipal Directorate of Services
and Municipal Works
Alzira Torres (dir. eng.)

Departamento de Obras Municipais
Department of Municipal Works
Carlos Rodrigues (eng.)

Divisão de Fiscalização de Empreitadas
Works Inspection Division
Ana Martins (eng.)
João Paulo Silva (eng. TSHST)

Divisão de Fundos Comunitários / European
Community Funds Division
José Pedro Machado
Ângela Faria

—
Mobilidade, Engenharia de Tráfego,
Design for All, Arquitetura,
Arquitetura Paisagista
Mobility, Traffic Engineering,
Design for All, Architecture,
Landscape Architecture
mpt – mobilidade e planeamento
do território Lda.

Coordenação / Coordination
Paula Teles (eng.)
Ana Sousa (arq. paisagista / landscape arch.)
Bruno Sousa (arq. paisagista / landscape arch.)
José Duarte (arq. / arch.)
Daniel Geada (arq. / arch.)

Redes de água / Water supply network
Loftspaces – Projectos Lda.
Rui Correia (arq. / arch.)

—
Redes de iluminação pública, distribuição
de energia e telecomunicações
Public lighting network, energy distribution network,
telecommunications network
Manuel Simões, Gabinete de engenharia, Lda.
Manuel N. Costa Simões
(eng. eletrotécnico / electrotechnical eng.)

—
Engenharia/ Engineering
Alexandre Barbosa Borges, engenharia PB

—
Levantamento topográfico
Topographic survey
CJR Cândido José Rodrigues, S.A.
David Magalhães (topógrafo / surveyor)

—
Fiscalização externa de empreitada
External inspection of works
Tabique Engenharia, Lda.

—
Direção de fiscalização / Supervisory Direction
Isabel Nóbrega (eng.)

—
Coordenação de Segurança
Security Coordination
Raquel Costa (eng.)

—
RIOBOCO – Serviços Gerais, Engenharia e
Manutenção, S.A.

—
Direção de fiscalização / Supervisory Direction
Clara Santos (eng.)
Vítor Coutinho (eng.)

—
Coordenação de Segurança
Security Coordination
Artur Silva (eng. TSHST)

—
Financiamento / Funding
Norte 2020 – Fundo Estrutural Europeu
ao abrigo do Plano Estratégico
de Desenvolvimento Urbano

ONDE ESTAMOS

WHERE WE ARE NOW

Um grupo de cidadãos residentes na urbanização em torno da Praceta João Beltrão, em meados de 2020, iniciou um movimento de descontentamento contra as obras que o município de Braga estava a implementar no espaço público daquela área. As obras em questão fazem parte do projeto *Área Mais*, uma iniciativa municipal integrada nas políticas de sustentabilidade e descarbonização da cidade, que define uma reestruturação integral do espaço público, privilegiando os modos de mobilidade suaves, nomeadamente o pedonal, em detrimento do uso do automóvel. O projeto propõe aumentar a área dedicada ao peão, tornando-a mais segura e acessível, e diminuir o espaço do automóvel, como medida de acalmia do tráfego e criação de condições de acessibilidades para todos, seja através da redução do número de faixas de rodagem, ou da reorganização dos lugares de estacionamento. A discussão pública deste projeto ocorreu em 2018, com iniciativas no espaço público, com envolvimento das juntas de freguesia, mas as obras de implementação deste projeto arrancaram só em setembro de 2019, em quatro zonas da cidade, fruto do cumprimento dos prazos de contratação pública e de candidatura a financiamento. A reação ao processo ocorre, não durante a participação pública, mas na montagem do estaleiro. A comunidade começa a construir-se ao mesmo tempo que a obra. A expectativa do município é que estes quatro projetos-piloto sirvam de referência para a sua aplicação a outras áreas da cidade.

O descontentamento deste grupo de cidadãos incidia essencialmente na diminuição do número de lugares de estacionamento, após a intervenção. Apesar de uma quantidade substancial dos apartamentos desta zona serem dotados de área em cave dedicada ao estacionamento privado, muitas famílias têm mais do que um carro por agregado familiar, o que aumenta a necessidade de lugares de estacionamento à superfície. A agravar a situação, casos há em que as garagens foram mal construídas, impossibilitando a sua utilização para aparcamento automóvel, o que faz com que os carros tenham necessariamente de ficar estacionados no espaço público da zona. Porém, esta intervenção faz parte de um conjunto de políticas integradas de mobilidade e que será um forte contributo para o descontentamento generalizado. No entanto, a eficácia do transporte público poderá responder às necessidades destes cidadãos, originando numa desejada mudança de comportamentos. Ao mesmo tempo,

A group of citizens resident in the urbanisation around Praceta João Beltrão, in mid-2020, started a movement to show their discontent with the construction works that the municipality of Braga was carrying out in the public spaces of that area. Such construction works are part of the project *Área Mais*, a municipal initiative integrated in the city's sustainability and decarbonization policies, which defines an integral restructuring of the public space, favouring ways of soft mobility, mainly pedestrian ones, rather than the use of the automobile. The project proposes the increase of the pedestrian area, making it safer and more accessible, and the decrease of the automobile space, as a measure of reducing traffic and creating conditions of accessibility for everyone, whether through reducing the number of traffic lanes or reorganising parking spaces. The public discussion of this project took place in 2018, with initiatives in the public space and the involvement of the parish councils, but the construction works for the implementation of this project only started in September 2019, in four areas of the city, as a result of meeting the deadlines imposed by the public procurement and funding application. As so, the response to this process continues, not during public participation, but in the setting up of the worksite. The community is starting to build itself alongside the construction works. The municipality's expectations are that these four pilot projects serve as a reference to their application in other areas of the city.

The discontentment of this group of citizens was essentially focused on the reduction of the number of parking spaces after the intervention. Despite the substantial number of flats in this area having underground spaces for private parking, many families have more than one car per household, which increases the need for parking spaces at a street level. To make matters worse, there are cases in which the garages were poorly built, making their use impossible for automobile parking, which results in cars being necessarily parked in the area's public spaces. However, this intervention is part of a set of integrated mobility policies and will be a strong contribution to the general discontentment. Nevertheless, the public transportation efficiency will be able to answer these citizens' needs, causing a desired change of behaviours. At the same time, it is urgent to find solutions and give answers to the carrying out of accessibility features in these urbanisations, in which the right to the city and the public space was

urge encontrar soluções e dar resposta ao cumprimento das acessibilidades nestes bairros, em que o direito à cidade e ao espaço público foi comprometido pelo desenho adotado na sua construção e pela ocupação muitas das vezes “selvagem” de carros, que estacionam em cima das passadeiras e dos passeios, agravando ainda mais a mobilidade nestes locais. Braga, nos anos 1990, foi sendo construída em função do cadastro e das operações de loteamento isoladas que consecutivamente foram sendo licenciadas, numa perspetiva de abertura da cidade ao automóvel. E é, então, na envolvente ao centro histórico, na cidade consolidada, que se encontram os bairros de menor qualidade, consequência de um crescimento rápido e de planeamento débil, onde se percebe um ambiente urbano carente de requalificação, e onde se exige uma abordagem integrada ao nível da reabilitação urbana, da mobilidade, e da urbanização.

O conflito foi ganhando dimensão para passar a ser assunto de notícias na comunicação social local e tema de debate e questionamento interno e externo ao município, durante a execução da empreitada. Então, se o projeto *Área Mais* tem objetivos tão pertinentes e urgentes para as cidades contemporâneas, propondo uma cidade mais democrática, acessível, e promovendo sistemas de mobilidade mais sustentáveis, o que terá falhado e levado ao descontentamento da parte de alguns cidadãos? Como poderá o município desenhar uma cidade que, por um lado, vai ao encontro dos grandes desafios de mobilidade e sustentabilidade que se colocam à cidade contemporânea, e, por outro, faz com que os seus munícipes se sintam representados e incluídos nestes processos? Como é possível dar resposta a um direito consagrado na lei – a acessibilidade para todos – promovendo a inclusão e o direito ao espaço público, o direito à cidade, a adoção de medidas de acalmia de tráfego e de segurança rodoviária, numa cidade em que o número de atropelamentos é preocupante? Como será possível cumprir as metas de descarbonização e adoção de modos de mobilidade mais sustentáveis, e, ao mesmo tempo manter o estacionamento “selvagem” em todo o território? Como pode o uso do automóvel e a opção de ter mais que um carro por alojamento comprometer estes desígnios? Se existe uma dependência automóvel tão grande, como pode o município promover iniciativas de transição de modo a incitar novos hábitos de mobilidade?

compromised by the design adopted in its construction and by the frequent “savage” occupation of cars that park on pedestrian crossings and footways, making mobility even worse in these locations. Braga, in the 1990s, was built according to the land registry and isolated land parcelling operations that were consecutively licensed, in a perspective of opening the city to the use of the automobile. And it is, then, in the surroundings of the historical centre, in the consolidated city, that we find the lowest quality urbanisations, a consequence of a quick growth and weak planning, where we perceive an urban environment in need of revitalization, and where there is a demand for an integrated approach at the level of urban rehabilitation, mobility and urbanisation.

The conflict grew and became a matter of news in the local media and the subject of debate and internal and external contestation to the municipality, during the execution of the construction works. Then, if the *Área Mais* project has such pertinent and urgent goals for contemporary cities, aiming at a more democratic and accessible city and promoting more sustainable mobility systems, what has failed and led to the discontentment of some citizens? How can the municipality design a city that, on the one hand, meets the needs of great mobility and sustainability challenges placed on contemporary cities, and on the other hand, makes its citizens feel represented and included in these processes? How is it possible to give answer to a right enshrined by law – accessibility for everyone – promoting inclusion and the right to public space, the right to the city, the adoption of measures for reducing traffic and promoting road safety, in a city where the number of people hit by vehicles is concerning? How is it possible to meet decarbonization goals and adopt more sustainable ways of mobility, and at the same time retain the “savage” parking in all the area? How can the use of the automobile and the option of having more than one car by household compromise these plans? If there is such a large automobile dependence, how can the municipality promote transition initiatives in a way of inciting new mobility habits?

Apesar de os projetos estarem já consolidados e as candidaturas e os procedimentos com vista à empreitada estarem iniciados, quando Braga se juntou à rede *Urbact: Urban Regeneration Mix*, em janeiro de 2019, ainda as obras nas zonas do projeto *Área Mais* não tinham começado. O URBACT é um programa europeu que apoia a cooperação entre cidades europeias para promover ideias e exemplos de boas práticas em políticas municipais, o desenvolvimento económico, social e ambiental das cidades. De entre as dezenas de redes existentes no programa URBACT, esta rede, que Braga partilha com as cidades de Lódz, Toulouse, Baena, Birmingham e Zagreb, tem como objetivo trabalhar questões de envolvimento e participação pública, em processos de regeneração urbana. Uma das metodologias centrais no URBACT é a formação de um *Urbact Local Group – ULG* (Grupo Local Urbact), que deverá ser composto por diversos agentes e instituições da cidade, que irão, durante o período de dois anos, trabalhar sobre o tema em questão e cooperar, através da troca de ideias e experiências, com as ULG das outras cidades da rede.

Nas primeiras reuniões que o Grupo Local Urbact de Braga realizou, tornou-se claro que a iniciativa *Área Mais* seria o caso de estudo ideal para estimular o debate público e desafiar o município a aprofundar e a delinear uma estratégia em políticas de participação pública.

A FALTA DE COMUNIDADE

O projeto *Área Mais* já vinha a ser pensado desde 2016 e desde essa altura que o município vinha a reunir-se com diversos agentes, associados a cada uma destas zonas, como as juntas de freguesia e as associações locais, no sentido de receber reações e comentários sobre os projetos. É importante, contudo realçar que estas áreas têm um forte carácter de arrendamento, o que torna mais dinâmica qualquer tentativa de consolidação de comunidade. A *Área Mais* da Praça do Bocage é palco de ocupação de diversas comunidades oriundas de vários países e que encontraram aí o local para residir e trabalhar. Como tal, no que toca a um contacto mais direto com a população residente, o trabalho era mais desafiante. As zonas de intervenção do projeto *Área Mais* correspondem a zonas recentes da cidade, construídas ao longo dos últimos 40 anos, constituídas por uma população que ali se fixou numa lógica de arrendamento e promoção

Despite the projects already being established and the applications and construction procurement being underway, when Braga joined the *URBACT: Urban Regeneration Mix* network, in January 2019, construction works on the project *Área Mais* had not yet begun. This network, which Braga shares with the cities of Lodz, Toulouse, Baena, Birmingham, Bologna and Zagreb, deals with matters of public involvement and participation, in processes of urban regeneration. One of the central methodologies at URBACT is the creation of an *URBACT Local Group – ULG*, which should be composed by several stakeholders of the city, which will, over the period of two years, work on the subject matter in question and cooperate, through the exchange of ideas and experiences, with the ULGs from other cities of the network.

In the first meetings that the URBACT Local Group held, it became clear that the *Área Mais* initiative would be the ideal case study to promote the public debate and challenge the municipality to deepen and outline a strategy of public participation policies.

THE LACK OF COMMUNITY

The project *Área Mais* had already been imagined since 2016 and since then the municipality had been meeting with several persons, associated to each one of these areas, such as parish councils and local associations, in the sense of getting feedback and comments on the projects. However, it is important to highlight that these areas have a strong tenancy nature, which makes any attempt of consolidating the community more dynamic. The *Área Mais* project defined for the Praça do Bocage is the stage of occupation of several communities from various countries and that have found in it a place to live and work. As such, regarding a more direct contact with the resident population, the work was more challenging. Intervention areas of the project *Área Mais* correspond to recent areas of the city, built in the last 40 years, consisting of a population that has established itself there in a tenancy logic and through estate agency promotion. This spontaneous population hasn't had the basis, nor the necessary time to establish itself in a common identity basis and form itself as a community. This lack of sense of community or established group – such as residents' association – poses, from the very beginning, a great challenge regarding participation matters. Only one of the four *Área Mais* areas had one

imobiliária. Esta população espontânea não teve nem as bases, nem o tempo necessário, para se consolidar numa base identitária comum e de se constituir enquanto comunidade. Esta falta de sentido de comunidade ou de um grupo instituído – como uma associação de moradores – coloca, desde logo, um grande desafio no que toca às questões de participação. Apenas uma das quatro *Área Mais* tinha uma associação de moradores constituída e foi, de todas, a intervenção menos contestada pela opinião pública, apesar do modelo e dos princípios da intervenção serem os mesmos. Neste sentido, a quem é que o município deve recorrer, ou quem deve abordar, para iniciar um diálogo ou uma interação no sentido de desenhar um projeto participado? Como encontrar um grupo de cidadãos representativo da comunidade local? Como podemos pôr em causa direitos consagrados na lei – a acessibilidade, a segurança, a saúde pública – em detrimento de uma opção individual de uso do automóvel? Como salvaguardar o interesse comum acima do interesse individual de cada um?

REUNIÕES NO ESPAÇO PÚBLICO

Em setembro de 2018, um ano antes de as obras se terem iniciado, o município, juntamente com a equipa técnica, realizou reuniões diretamente no espaço público destas urbanizações, numa tentativa de levar a discussão para a comunidade, de chegar mais perto dos moradores e de permitir alterações, ainda possíveis no projeto, sem nunca colocar em causa as diretrizes do mesmo – o direito no acesso ao espaço público por parte de todos os cidadãos. As reuniões foram divulgadas nos meios de comunicação da cidade e contaram com a presença de cerca de três dezenas de pessoas e das juntas de freguesia, em cada iniciativa. Nessa altura, os moradores mais atentos e informados juntaram-se às reuniões. Contudo, o número de reações a estas reuniões foi diminuto e o projeto foi avançando sem grandes contributos da comunidade.

residents' association established and it was, of all of them, the least contested intervention by public opinion, despite its model and principles being the same. In this sense, to whom must the municipality resort to, or approach, in order to start a dialogue or an interaction in the sense of designing a participated project? How to find a group of citizens that represents the local community? How can we call into question rights enshrined by law – accessibility, safety, public health – rather than an individual option of using the automobile? How to safeguard the common interest above the individual interest of each one?

MEETINGS IN THE PUBLIC SPACE

In September 2018, a year before the construction works began, the municipality, along with the technical team, held meetings directly in the public space of these urbanisations, in an attempt to take the discussion to the community, reaching the residents and allowing changes, still possible in the projects, without ever calling into question its guidelines – the right to public access to all citizens. The meetings were made public through local media and were attended by around three dozen people and the parish councils in each initiative. Then, the most aware and informed residents joined the meetings. However, the number of reactions to these meetings were small and the project advanced without much contribution from the community.

Um dos casos de exceção desta relação com a comunidade foi o caso do projeto *Área Mais* para a urbanização de Montélios. Esta era a única urbanização do projeto na qual existia uma associação de moradores já formalizada. Foi elaborado, pela Associação de Moradores, um caderno de encargos das grandes preocupações para a área, subscrito e aprovado pelos órgãos da Junta de Freguesia. Todo o projeto foi constituído tendo por base o mesmo. Contudo, os princípios da intervenção e o modelo adotado para o desenho do espaço público obedeceu aos mesmos princípios das restantes áreas. Ao longo do processo de conceção do projeto *Área Mais* para esta zona, a interlocução com esta associação, e por consequência com os moradores da urbanização, tornou o processo mais fluído e mais aproximado àquelas que seriam as expectativas de todos os agentes envolvidos. Assegurou, acima de tudo, durante todo o processo, uma mediação fundamental com os moradores perante as opções que foram feitas do ponto de vista do desenho urbano. Esta intervenção constitui-se de facto como um caso de sucesso de colaboração entre o município e a comunidade.

COMO CRIAR COMUNIDADE?

De qualquer modo, o cenário mais recorrente é a não existência de agentes que personifiquem o sentido de comunidade. Perante este contexto, questionámo-nos, dentro do grupo de trabalho, no âmbito do projeto Urbact (ULG): “Como pode o município formalizar um projeto participativo, dentro dos prazos apertados impostos pelos procedimentos de contratação pública e de financiamento comunitário, quando, no local de intervenção, não existe uma comunidade representada e formalizada?”. Por um lado, o município tem uma grande vontade em alcançar e envolver os moradores nos processos, mas os momentos de envolvimento da comunidade não tiveram o sucesso pretendido, exceto em Montélios. E, por outro, reconhece as inércias humanas (pela falta de técnicos disponíveis e capacitados para dar corpo à participação) e a inércia temporal e financeira que estes processos requerem. Estas duas condicionantes resultam num défice de recursos para concretizar a participação. Em resposta à questão, em maio de 2019, o grupo ULG decidiu selecionar uma das urbanizações alvo do projeto *Área Mais*, a Praça do Bocage – talvez aquela que se apresentava como a mais crítica – dos quatro projetos-piloto em

One of the exception cases of this relationship with the community was the case of the project *Área Mais* for the urbanisation of Montélios. This was the only urbanisation of the project in which existed an already established residents’ association. A notebook with major concerns to be addressed in the area was prepared by the Residents’ Association, signed and approved by the Parish Council’s bodies. The entire project design was based on it. However, the principles of the intervention and the adopted model for the planning of the public space followed the same principles of the remaining areas. Throughout the process of designing the project *Área Mais* for this area, the exchanges with this association, and by consequence with the residents of the urbanisation, has made the process more fluid and closer to those expectations of all parties involved. It ensured, above all, throughout the whole process, a fundamental mediation with the residents facing the options that were chosen from the urban design point of view. This intervention is in fact a case of success in the collaboration between municipality and the community.

HOW TO CREATE A SENSE OF COMMUNITY?

In any case, the most recurrent scenario is the non-existence of agents that embody the sense of community. In the face of this context, we ask ourselves, in the workgroup, within the scope of the Urbact (ULG) project: “How can the municipality formalize a participative project, while meeting tight deadlines imposed by the procedures of public procurement and community funding, when, in the intervention site, there’s not an established and represented community?”. On the one hand, the municipality has a great desire to achieve and involve residents in the processes, but the moments of involvement of the community did not meet the the expectations with the exception of Montélios. And, on the other hand, it recognises human inertia (caused by the lack of technicians available and qualified to voice the participation) and temporal and financial inertia that these processes require. These two conditions result in a deficit of resources to carry out the participation. Answering the question, in May 2019, the ULG decided to select one of the urbanisations of the project *Área Mais* – Praça do Bocage – maybe the one that presented itself as the most critical one of the four ongoing pilot projects. The group decided to formalize two initiatives

curso, a constituição de uma comunidade participada, e formalizar duas iniciativas como forma de testar soluções. A primeira iniciativa foi a criação um canal de comunicação com a população através de um grupo de Facebook. A segunda iniciativa foi convidar a Escola de Arquitetura da Universidade do Minho a integrar-se no ULG e criar um projeto experimental na zona.

PÁGINA DE FACEBOOK “AMIGOS DA PRAÇA DO BOCAGE”

O canal de comunicação com a comunidade teria de ser rápido e eficaz, e um grupo de Facebook permitiria isso. Primeiro, a ULG criou o grupo e chamou-lhe “Amigos da Praça do Bocage”. O segundo desafio foi perceber como poderíamos fazer um primeiro contacto e convidar os moradores a entrar no grupo. A solução encontrada foi inspirada pelo projeto “Guillaumet”, partilhado pelos parceiros desta rede Urbact, da região de Toulouse. Perante a dificuldade em envolver os moradores que viviam em Guillaumet (uma antiga área militar que seria alvo de um processo de urbanização), num projeto participado, a cidade de Toulouse lançou uma campanha de convites, onde endereçou cartas, aleatoriamente, a pessoas, na rua ou no supermercado, com características genéricas e comuns, como por exemplo “uma carta para a senhora que está a passear o cão” ou “uma carta para o senhor de casaco azul”. Esta metodologia criativa, mobilizou um grupo de moradores da zona para as reuniões do projeto de participação que, por sua vez, convidavam mais pessoas. Em Braga, decidimos adaptar e replicar esta atividade, desenhando postais que foram endereçados aos moradores da Praça do Bocage a convidá-los para se inscreverem no grupo de Facebook. De um lado do postal, colocámos uma pergunta geral sobre a zona da Praça do Bocage, como “o que pensas do jardim da praça?” ou “qual a hora do dia que gostas mais de passear na praça?” e, do outro, um convite mais formal para a pessoa se juntar ao grupo através de um *link* e de um QR Code. Estes postais foram depois distribuídos por todas as caixas de correio dos edifícios em torno da Praça do Bocage. Em apenas uma semana, o grupo ganhou mais de 70 pessoas, de entre os milhares de pessoas que se estima que habitem neste território.

in this area as a way of testing solutions for reaching the community and promoting participation. The first initiative was the creation of a communication channel with the population through a Facebook group. The second initiative was to invite the School of Architecture of the University of Minho to join the ULG and create and experimental project in the area.

FACEBOOK GROUP “FRIENDS OF PRAÇA DO BOCAGE”

The communication channel with the community would have to be fast and effective, and a Facebook group would allow for this. First, the ULG created the group and called it “Friends of Praça do Bocage”. The second challenge was to understand how we could make a first contact and invite the residents to join the group. The solution found was inspired by the “Guillaumet” project, shared by the partners from Toulouse in this URBACT network. Faced with the difficulty of involving the residents living in Guillaumet (a former military area which would be the target of an urbanisation process) in a participatory project, the city of Toulouse launched an invitation campaign, where it randomly addressed letters to people, on the street or in the supermarket, with generic and common characteristics, such as “a letter to the lady walking the dog” or “a letter to the gentleman in the blue coat”. This creative methodology mobilized a group of residents of the area to the meetings of the participation project which, in turn, invited more people. In Braga, we decided to adapt and replicate this activity, designing postcards that were addressed to the residents of Praça do Bocage to invite them to join the Facebook group. On one side of the postcard, we asked a general question about the area of Praça do Bocage, such as “what do you think of the garden in the square?” or “what time of day do you most like to walk around the square?” and, on the other side, a more formal invitation for the person to join the Facebook group through a link and a QR Code. These postcards were then distributed to all the mailboxes of the buildings around Bocage Square. In just one week, the group gained more than 70 people out of the thousands estimated to live in this area.

A integração da Universidade do Minho no grupo ULG resultou numa parceria, no sentido de criar um campo experimental, para testar e simular metodologias de participação na urbanização em torno da Praça do Bocage. A parceria foi estabelecida com a unidade curricular “Atelier de Espaço Público”, do 5º ano do Mestrado Integrado em Arquitetura, onde os alunos foram incentivados a posicionarem-se criticamente perante estes processos de regeneração urbana e desafiados a propor modelos de interação com os seus moradores.

Além de um trabalho semestral que os alunos tinham de desenvolver, para serem avaliados para a unidade curricular, realizou-se, durante uma semana do mês de novembro de 2019, um *workshop* intensivo, *in loco*, na Praça do Bocage. Neste período, as obras de implementação do projeto *Área Mais* já tinham arrancado e, como tal, alguns membros da comunidade já vinham revelando os primeiros sinais de descontentamento. Durante esta semana, os alunos tiveram a oportunidade de testar alguns modelos de interação com a comunidade, que já vinham a debater nas aulas. Das conclusões a que os alunos chegaram, e de iniciativas paralelas em curso, ressaltou a necessidade, em projetos futuros, de o município investir na figura de um mediador, neutro, que acompanhe estes processos desde a conceção até à implementação, e na criação de campanhas para incentivar os moradores a criarem uma associação que os represente.

REUNIÕES TRANSNACIONAIS

Paralelamente a estas atividades que Braga vinha a desenvolver localmente, vários membros da ULG participaram em reuniões transnacionais nas quais tiveram a oportunidade de ver, *in loco*, o trabalho que está a ser desenvolvido pelas outras cidades parceiras da rede. Cada uma destas cidades apresenta uma realidade específica e distinta. Contudo, é possível detetar um conjunto de práticas que foram adaptadas e transferidas para o contexto de Braga, das quais se destaca a integração da figura de um mediador, durante as obras de implementação do projeto *Área Mais*, inspirada pela boa prática da rede, da cidade de Łódź.

The integration of the University of Minho in the ULG group resulted in a partnership, in the sense of creating an experimental field to test and simulate methodologies of participation in the urbanisation around Praça do Bocage. The partnership was established with the curricular unit “Public Space”, from the 5th year Integrated Masters in Architecture, where students were encouraged to critically position themselves before these processes of urban regeneration and challenged to propose models of interaction with their residents.

In addition to the winter semester work that the students had to carry out, in order to be evaluated for the curricular unit, an intensive workshop was held during one week of November 2019, *in loco*, at Praça do Bocage. During this period, the works for the implementation of the project *Área Mais* had already begun and, as such, some members of the community were already showing the first signs of discontent. During this week, the students had the opportunity to test some models of interaction with the community, which they were already discussing in class. From the conclusions reached by the students, and from parallel initiatives in progress, some topics emerged, such as the need, in future projects, for the municipality to invest in a neutral mediator, who would accompany these processes from conception to implementation, and in the creation of campaigns to encourage the residents to create an association to represent themselves.

TRANSNATIONAL MEETINGS

In parallel with these activities that Braga was developing locally, several members of ULG participated in transnational meetings in which they had the opportunity to see, *in loco*, the work being carried out by the other partner cities in the network. Each one of these cities presents a specific and distinct reality. However, it is possible to detect a set of practices that have been adapted and transferred to the context of Braga, of which the integration of a mediator stands out, during the implementation of the construction works of the project *Área Mais*, inspired by the good practice of the network, of the city of Łódź.

Lódz tem vindo a construir um corpo de mediadores que tem dado apoio nos processos de regeneração urbana e realojamento em casos de habitação pública. Quando estes processos de regeneração começaram, os moradores destas habitações públicas eram notificados formalmente, através de uma carta oficial, redigida pelo município, de que a sua habitação ia ser reabilitada e que, por esse motivo, os habitantes tinham de ser realojados. Os habitantes protestavam, não se sentiam ouvidos, e receavam que o seu direito à habitação fosse comprometido. Face a esta realidade, o município de Lódz criou parcerias com associações locais no sentido de introduzir a figura de um mediador, comprometido em fazer a ponte entre a autoridade pública e os moradores. Esta figura iria entender as necessidades dos moradores, fazendo chegar esta informação aos gabinetes técnicos competentes, assim como informar e esclarecer os moradores sobre as intenções da autoridade local. O município fez-se assim representar na figura de uma pessoa, de proximidade, e não por uma carta.

MEDIADOR ÁREA MAIS

Inspirado pelo caso de Lódz, quando, em Braga, alguns moradores das *Área Mais* começaram a protestar sobre as obras, o município decidiu delegar numa pessoa nomeada, a responsabilidade de estar presente com frequência em campo, para ouvir e esclarecer, com os moradores, o que estava a acontecer e fazer a devida “ponte” com os elementos políticos e técnicos do município. Esta figura tinha competências para identificar os problemas e redirecioná-los para os departamentos certos do município. A presença deste mediador veio atenuar o cenário de conflito que se vivia, mostrando a importância de se pensar numa figura do género para projetos futuros, desde uma fase inicial.

Lodz has been building a body of mediators that has given support in the processes of urban regeneration and rehousing in cases of public housing. When these regeneration processes began, the residents of these public dwellings were formally notified, through an official letter, written by the municipality, that their housing was to be rehabilitated and that, for this reason, the inhabitants had to be rehoused. The inhabitants protested, did not feel heard, and feared that their right to housing would be compromised. Faced with this reality, the municipality of Lodz created partnerships with local associations. It introduced mediators, committed to bridging the gap between the public authority and the residents. This mediator would understand the needs of the residents, bringing this information to the competent technical offices of the municipality, as well as informing and clarifying the residents about the intentions of the local authority. The municipality was therefore represented by a person, a local authority, and not by a letter.

MEDIATOR ÁREA MAIS

Inspired by the case of Lodz, when, in Braga, some residents of *Área Mais* began to protest about the construction works, the municipality decided to delegate to a nominated person the responsibility of being frequently present in the field, to listen and clarify, with the residents, what was happening and to make the proper “bridge” with the political and technical elements of the municipality. This person had the competence to identify the problems and redirect them to the right departments of the municipality. The presence of this mediator mitigated the scenario of conflict, showing the importance of thinking of a similar mediator for future projects from the initial phase.

No início de 2020, tínhamos o mediador em campo e as obras estavam a terminar. O trabalho que os alunos da Escola de Arquitetura tinham desenvolvido criaram algumas pontes com a comunidade e o grupo de Facebook, criado pela ULG, “Amigos da Praça do Bocage”, começava a ter um corpo consistente de membros. Começávamos a pensar num conjunto de iniciativas que pudessem catalisar o sentido de comunidade nestes bairros, com atividades nos seus espaços públicos renovados. Planeámos atividades, como almoços comunitários, *workshops* com crianças, e animação sociocultural. No início de março, dá-se a pandemia da COVID-19 forçando uma quarentena coletiva em todo o país. Vivíamos tempos de incerteza e tivemos de cancelar todas as atividades planeadas. A economia nacional começou a colapsar, e muitos moradores das *Área Mais* perderam os seus empregos. Questionámos o nosso papel nesta rede, e imaginámos possíveis projetos que pudessem ser realizados em segurança, fortalecendo o sentido de comunidade e que pudesse ajudar os moradores mais desfavorecidos pela pandemia. Desenhámos a atividade *De Vizinho para Vizinho* que propunha introduzir uma estante no *hall* de entrada de cada prédio, de modo a que os vizinhos pudessem deixar lá alimentos para outros moradores mais carenciados. Uma espécie de despensa comunitária. O projeto arrancou, mas, infelizmente, não foi possível escalar por motivos de segurança sanitária. Como tal, entre abril e julho, a ULG viu as suas atividades reduzidas drasticamente.

TEMPO PARA REFLETIR

Em setembro de 2020, as obras nas *Área Mais* já tinham acabado, e continuámos privados da possibilidade de realizar atividades no espaço público das urbanizações. De qualquer modo, este abrandamento permitiu espaço para um trabalho mais reflexivo, de avaliação sobre o processo do projeto *Área Mais*, desde a conceção, passando pela aprovação, o financiamento e a construção. Dedicámos várias reuniões a debater estes assuntos e a colocar em cima da mesa propostas para uma melhor implementação futura. Muitos dos temas debatidos surgiram na continuidade de assuntos e exemplos que foram abordados nas reuniões transnacionais, no *jobshadowing* e *webinars* desta rede Urbact.

At the beginning of 2020, we had the mediator in the field and the works were ending. The work that the students of the School of Architecture had developed created some bridges with the community and the Facebook group, created by ULG, “Friends of Praça do Bocage”, was beginning to have a consistent body of members. We began to think of a set of initiatives that could catalyse the sense of community in these neighbourhoods, with activities in their renewed public spaces. We planned activities such as community lunches, workshops with children, and socio-cultural animation. At the beginning of March, the COVID-19 pandemic broke out, forcing a collective quarantine throughout the country. We were living in uncertain times and had to cancel all planned activities. The national economy began to collapse, and many residents of the *Área Mais* had lost their jobs. We questioned our role in this network, and imagined possible projects that could be carried out safely, strengthening a sense of community, and that could help the residents most disadvantaged by the pandemic. We designed the *Neighbour to Neighbour* activity that proposed to introduce a case of shelves in the main entrance hall of each building, so that neighbours could leave food there for other poorer residents. A kind of community pantry. The project took off, but unfortunately it was not possible to grow for health safety reasons. As such, between April and July, ULG saw its activities drastically reduced.

TIME FOR THOUGHT

In September 2020, the construction works in *Área Mais* had already been completed, and we continued to be deprived of the possibility of carrying out activities in the public space of urbanisations. In any case, this slowing down allowed us for a more reflexive work, of evaluation on the process of *Área Mais*, from conception, through approval, financing and construction. We have dedicated several meetings to discuss these issues and to put onto the table proposals for a better future implementation. Many of the topics discussed emerged in the continuity of issues and examples that were addressed in the transnational meetings, job shadowing and webinars of this URBACT network.

Estes projetos inspiraram-nos a refletir sobre como poderíamos implementar políticas e metodologias de participação em Braga, que pudessem ser perpetuadas para o futuro. Nestes últimos meses da rede, Grupo Local Urbact, de Braga, tem vindo a reunir-se no sentido de produzir um documento escrito que sintetize, em pontos específicos, toda a aprendizagem e reflexão sobre as *Área Mais* e defina uma estratégia para projetos futuros. Toda esta reflexão sintetiza-se na presente publicação. Trata-se de um documento que dará as diretrizes sobre o modo como a cidade deve operar para chegar mais perto dos seus habitantes, estimulando o envolvimento de todos.

CONCLUSÃO

A integração de Braga nesta rede Urbact representa, desde logo, um caso de sucesso pelo facto de ser um espaço experimental onde se pode debater, testar e encontrar os argumentos necessários, a uma escala europeia, para defender e implementar políticas relevantes para a cidade.

Apesar de a transferência ser um processo de natureza complexo e complicado de implementar, devido às especificidades que cada uma das cidades envolvidas apresenta, esta rede abriu portas para a discussão e para a reflexão sobre o modo como queremos trabalhar daqui em diante. Numa fase em que os grandes desígnios das cidades se centram na descarbonização, na acessibilidade para todos, no direito à cidade, ao mesmo tempo que se procura alterar comportamentos de privilégio do uso do automóvel e do individualismo que existe nas grandes cidades, nunca o tema da participação ganhou tanto relevo, e as atividades que fomos desenvolvendo ao longo dos últimos dois anos são um reflexo disso. A análise de quatro projetos-piloto, em quatro áreas distintas da cidade consolidada, com modelos de comunidade distintos, uma parceria experimental com a universidade, um canal ativo de comunicação entre os moradores, a implementação de um mediador local durante o processo de obra, e o papel de uma comissão de moradores, foram as experiências que agora se veem refletidas num documento estratégico que produzimos, e que indica métodos a adotar e a implementar em projetos futuros.

Desta experiência, levamos connosco a energia e a vontade necessária para continuar a debater e a zelar por uma cidade cada vez mais ativa e participada.

These projects inspired us to reflect on how we could implement participation policies and methodologies in Braga that could be perpetuated for the future. In these last months of the network, the URBACT Local Group from Braga has been meeting to produce a written document that synthesizes, in specific points, all the learning and reflection on the *Área Mais* and defines a strategy for future projects. All this reflection is synthesized in the present publication. This publication aims at giving the guidelines on how the city should operate in order to get closer to its inhabitants, stimulating everyone's involvement.

CONCLUSION

Braga's integration in this URBACT network represents, first of all, a success because it is an experimental space where one can debate, test and find the necessary arguments, on an European scale, to defend and implement policies relevant to the city.

Although the transfer is a complex and complicated process to implement, due to the specificities that each of the cities involved present, this network has opened doors for discussion and reflection on how we want to work from now on. At a time when the great designs of cities focus on decarbonization, accessibility for all, and the right to the city, while at the same time trying to change the privileged behaviour of car use and individualism that exists in big cities, never has the theme of participation gained so much prominence, and the activities that we have been developing over the last two years are a reflection of this. The analysis of four pilot projects, in four different areas of the consolidated city, with distinct community models, an experimental partnership with the university, an active communication channel among residents, the implementation of a local mediator during the construction process, and the role of a residents' commission, were the experiences that are now reflected in a strategic document that we have produced, which indicates methods to be adopted and implemented in future projects.

From this experience, we take with us the energy and the will to continue to debate and look after an increasingly active and participatory city.



Em setembro de 2018, o Município de Braga promoveu várias reuniões e a discussão pública sobre a iniciativa *Área Mais* no espaço público das quatro áreas urbanas que foram intervencionadas.

Estas reuniões contaram com a presença de representantes do município, a equipa técnica do projeto, e cerca de três dezenas de moradores e representantes das juntas de freguesia. Foram apresentadas as diretrizes do projeto e debateram-se possíveis alterações. As fotografias correspondem às reuniões realizadas na Praceta João Beltrão (esquerda) e na Praça das Fontainhas (direita).



In September 2018, the Municipality of Braga promoted several meetings and public discussion on the *Área Mais* initiative in the public space of the four intervened urban areas.

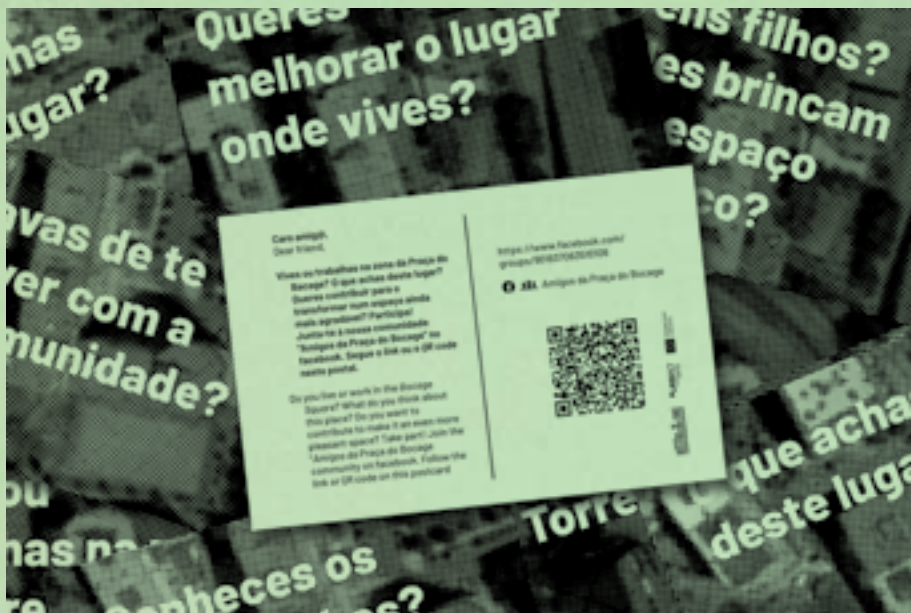
These meetings were attended by municipality representatives, the project's technical team, and about three dozen residents and parish council representatives. The project's guidelines were presented and possible changes were debated. The photographs show the meetings that were carried out at Praceta João Beltrão (left) and Praça das Fontainhas (right).



Uma das principais metodologias das redes URBACT é a constituição de um *URBACT Local Group* (ULG). Em Braga, este grupo é composto por membros de diferentes departamentos do município, pelas juntas de freguesia, por associações locais e pela universidade. Ao longo das diversas sessões, este grupo debateu sobre a importância, os desafios e as ferramentas necessárias para promover a participação em processos de regeneração urbana em Braga. A imagem da esquerda corresponde a uma reunião ULG dedicada ao mapeamento de movimentos de cidadania existentes na cidade (disponível em www.civis.cc). A imagem da direita corresponde à reunião em que foi selecionado o projeto *Área Mais* como caso de estudo para debater a participação em Braga.



One of the main methodologies of the URBACT networks is the creation of a URBACT Local Group (ULG). In Braga, this group is made up of members from different municipal offices, parish councils, local associations and the university. Throughout several sessions, this group debated on the importance, challenges and tools necessary for promoting participation in processes of urban regeneration in Braga. The image on the left corresponds to an ULG meeting dedicated to the mapping of citizenship movements in the city (available at www.civis.cc). The image on the right corresponds to the meeting in which was selected the *Área Mais* project as a case study to debate participation in Braga.



Para catalisar a interação com a comunidade residente na Praça do Bocage foram desenhadas duas ações: a criação e dinamização de um grupo no Facebook, e um *workshop* intensivo, no local, com estudantes do 5.º ano do Mestrado Integrado em Arquitetura da Universidade do Minho. Para impulsionar a adesão dos moradores ao grupo de Facebook foram distribuídos postais em todas as caixas de correio da zona, com uma pergunta alusiva ao sentido de comunidade e um QR Code com ligação ao grupo (imagem da esquerda). O *workshop* intensivo decorreu em novembro de 2019 e desafiou os estudantes a debaterem sobre o espaço público e a mobilidade, e a estimularem a interação dos moradores da zona com o espaço público circundante (imagem da direita).



In order to catalyse the interaction with the resident community of Praça do Bocage, two options were designed: the creation and dynamization of a Facebook group, and an intensive workshop, on site, with 5th year students of the Master Degree in Architecture of the University of Minho. In order to promote the residents' adhesion to the Facebook group, leaflets were distributed to all the mailboxes in the area, with an allusive question regarding the sense of community and a QR Code with a link to the group (image on the left). The intensive workshop took place in November 2019 and challenged students to debate on the public space and the modality, as well as to promote interaction between the area's residents with the surrounding space (image on the right).



Ao longo da rede URBACT: *Urban Regeneration Mix* realizaram-se reuniões transnacionais em cada uma das cidades da rede, onde representantes de cada cidade se reuniram para apresentar os trabalhos em desenvolvimento, debater e trocar ideias, e realizar visitas de estudo a casos práticos exemplares. As imagens em cima foram captadas na reunião transnacional realizada em Braga, entre os dias 3 e 5 de março de 2020. Os participantes desta reunião tiveram a oportunidade de ver *in situ* a implementação do projeto *Área Mais* na urbanização de Montélios.



Throughout the URBACT: *Urban Regeneration Mix* network there were carried out transnational meetings in each one of the network's cities, where representatives of each city met to show their developing work, debate and exchange ideas, and carry out field trips to exemplary practical cases. The images on top were taken at the transnational meeting carried out in Braga, between the 3rd and 5th of March 2020. The participants of this meeting had the opportunity to witness *in situ* the implementation of the *Área Mais* project in the urbanisation of Montélios.



Dois vereadores do Município de Braga – Prof. Miguel Bandeira, do pelouro do Urbanismo, e Dra. Sameiro Araújo do Pelouro da Participação – participaram no *jobshadowing* desta rede URBACT, ao visitar Toulouse, França, para conhecer, na primeira pessoa, as boas práticas que esta cidade tem vindo a desenvolver em temas de participação e regeneração urbana.

Entretanto, a pandemia que se instalou em março de 2020 devido à COVID-19 veio alterar e desacelerar os trabalhos da rede. As reuniões por videochamada tornaram-se o novo normal, mas não deixámos de aprofundar e debater o tema da participação e procurar soluções para transferir para a nossa cidade as boas práticas das outras cidades da rede.



Two Councillors of the City Council of Braga – Prof. Miguel Bandeira, responsible for Urbanism and Mobility, and Sameiro Araújo, responsible for Associations and Participation – carried out a *jobshadowing* in the city of Toulouse, France, in the scope of the URBACT network to get to know, first hand, the good practices that this city has been implementing in terms of participation and urban regeneration.

The pandemic that arrived in March 2020 caused by COVID-19 has changed and slowed down the network progress. Video call meetings have become the new standard, but we have not stopped deepening and debating the subject of participation and looking for solutions to adapt our city to good practices performed in other cities of the network.

ONDE QUEREMOS CHEGAR

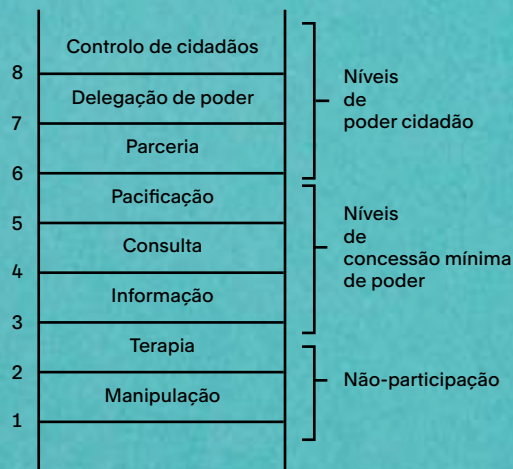
WHAT WE WANT TO ACHIEVE

CONTEXTUALIZAÇÃO TEÓRICA SOBRE OS MODELOS DE PARTICIPAÇÃO

A governança participada, em Portugal, ainda está a dar os primeiros passos e é, quase sempre, encarada como um culminar do processo, como uma mera obrigação legal aplicável aos instrumentos de gestão territorial, tais como, o Plano Diretor Municipal, o Plano de Urbanização ou o Plano de Pormenor. Alguns municípios têm dado alguns passos positivos a este nível, incorporando nas suas agendas o Orçamento Participativo.

A falta de uma cultura participativa conduz à baixa adesão na apresentação de contributos para os processos, à não identificação da população com os projetos municipais, e à diminuta apropriação dos espaços públicos gerados nesses mesmos projetos, para atividades coletivas e comunitárias e para o pleno uso e fruição dos mesmos. Existe uma grande dificuldade de mobilização para a participação pública e geralmente a população só reage a partir da “montagem do estaleiro” e só aí ganha consciência do projeto, quando este já está em curso, e, nessa fase avançada, grande parte dos contributos que surgem, já não são passíveis de serem incluídos no projeto ou, quando o são, acarretam custos avultados.

Emerge assim a necessidade de implementar novas dinâmicas que provoquem os cidadãos e que privilegiem o seu envolvimento, enquanto destinatário dos projetos e enquanto agente de mudança. Essa inclusão deve estar presente em todas as fases dos projetos.



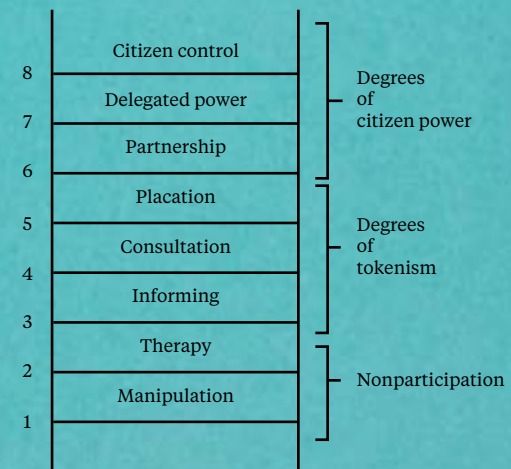
A Ladder Of Citizen Participation de Sherry R. Arnstein (1969)

THEORETICAL CONTEXT ON PARTICIPATION MODELS

Participative governance in Portugal is still taking its first steps and is almost always seen as the peak of the process, as a mere legal obligation applicable to territorial management instruments such as the Municipal Master Plan, the Urbanisation Plan or the Layout Plan. Some municipalities have taken some positive steps at this level, incorporating Participative Budgeting in their agendas.

The lack of a participative culture leads to low adherence in the presentation of contributions to the processes, the non-identification of the population with municipal projects, and the low appropriation of public spaces generated in these same projects, for collective and community activities and for their full use and enjoyment. There is a great difficulty in mobilising for public participation and generally the population only reacts after the “the construction site has been set up” and only then becomes aware of the project when it is already underway and, at this advanced stage, most of the contributions that arise are no longer subject to being included in the project or, when they are, they entail hefty costs.

Therefore, emerges the need to implement new dynamics that provoke the citizens and that favour their involvement, as beneficiaries of the projects and as agents of change. This inclusion should be present in all phases of the projects.



A Ladder Of Citizen Participation by Sherry R. Arnstein (1969)

Num texto de 1969, intitulado “A Ladder Of Citizen Participation”, Sherry Arnstein identificou vários patamares de participação nos processos de decisão, definindo diversos níveis e graus de envolvimento dos cidadãos nos mesmos. A autora estrutura este sistema num diagrama em forma de “escada de participação pública” onde, em baixo, encontramos os cenários de uma não participação pública, em que o poder público assume o controlo total, subindo até ao último cenário, onde a tomada de decisões é unicamente realizada pelos cidadãos.

Apesar deste esquema já ter algumas décadas, o modo como organiza os diferentes níveis de participação, abre pistas para uma possível aplicação destes níveis em Braga, em função de um projeto específico. Reinterpretamos de seguida os diferentes níveis, tendo como pano de fundo o caso da cidade de Braga e os projetos de mobilidade urbana sustentável, com os casos-piloto da iniciativa municipal *Área Mais*:

- Manipulação/não participado: a decisão é imposta à comunidade sem informação ou com informação incompleta;
- Informação – processo unidirecional: postura passiva da comunidade. É comunicado aos interessados a decisão tomada sem *feedback*. É o modelo de participação mais comum em audiências públicas ou publicações;
- Consulta/auscultação – processo bidirecional: recolha de opiniões através, por exemplo, de inquéritos, sondagens, pesquisas de opinião ou consultas públicas, mas sem debate na tomada de decisão;
- Participação ativa – processo multidirecional:

Participação, ou participação funcional, na qual são definidos grupos correspondentes a objetivos já estabelecidos no processo de decisão. Ou seja, os agentes são orientados para que os objetivos sejam alcançados. Exemplo de mecanismo de participação utilizado em grupos focais e *workshops*;

Delegação de poder, ou participação interativa, na qual se privilegia a interdisciplinaridade e a avaliação sistémica das decisões. Exemplo de mecanismo de participação utilizado em fóruns colaborativos, *workshops*, júri cidadão, comité consultivo; mesas redondas;

In a 1969 text entitled “A Ladder of Citizen Participation,” Sherry Arnstein identified various levels of participation in decision-making processes, defining different levels and degrees of citizen involvement in them. The author structures this system in a diagram in the form of a “ladder of public participation” where, at the bottom, we find scenarios of non-public participation, where the public authority assumes total control, rising to the last scenario, where decision-making is carried out solely by citizens.

Despite this diagram being a few decades old, the way it organizes the different levels of participation hints for a possible application of these levels in Braga, depending on a specific project. We will now reinterpret the different levels against the backdrop of the case of the city of Braga and the sustainable urban mobility projects, with the pilot cases of the municipal initiative *Área Mais*:

- Manipulation/non-participated: the decision is imposed on the community without information or with incomplete information;
- Information – unidirectional process: passive posture of the community. The decision taken is communicated to the interested parties without feedback. It is the most common participation model in public hearings or publications;
- Consultation/listening – two-way process: collection of opinions through, for example, surveys, polls, opinion polls or public consultations, but without debate in decision making;
- Active participation – multi-directional process:

Participation, or functional participation, in which are defined groups corresponding to objectives already established in the decision-making process. In other words, the agents are guided so that the objectives are achieved. Example of a mechanism of participation used in focus groups and workshops;

Delegation of power, or interactive participation, in which interdisciplinarity and systemic evaluation of decisions are favoured. Example of mechanism of participation used in collaborative forums, workshops, citizen jury, consultative committee; round tables;

Controlo pelos cidadãos – pode decorrer por delegação de poder ou por automobilização. Na primeira, a delegação de decisões pode ser um dos mecanismos de participação, na segunda ocorre quando as iniciativas partem da comunidade, numa lógica *bottom-up*.

A eficácia da participação depende do sentido de pertença da comunidade e da efetivação da sua influência face à tomada de decisão. Como tal, é fundamental distinguir os diferentes patamares de governança que se disponibilizam à comunidade no processo de tomada de decisão. Informar, consultar ou envolver a população nos processos de promoção da mobilidade urbana sustentável, resultará em efeitos distintos na respetiva reação e alteração de comportamentos da população face aos projetos e à mudança.

No que alude aos mecanismos de participação, Carreira (2018, p. 101) destaca os mecanismos, sistematizados por Rowe e Frewer (2000), tais como referendos, audiências públicas, inquéritos, sondagens ou pesquisas de opinião pública, conferências para consensos, painéis ou júris de cidadãos, grupos de discussão ou focais, consultas públicas e fóruns colaborativos ou *workshops*.

EXPERIÊNCIAS DE TRANSIÇÃO

A participação da população, o envolvimento da comunidade e a co-responsabilidade de todos os interessados é fundamental nos projetos municipais. É essencial que estes não se centrem em abordagem *top-down*, nem *bottom-up* (como sucede com o urbanismo tático) mas sim, através de novas práticas de coesão social que colocam todos os agentes envolvidos ao mesmo nível e com o foco num mesmo propósito. Neste sentido, é pertinente explorar as experiências de transição (Van den Bosch e Rotmans 2008), uma metodologia participativa inspirada na economia de transição. Por experiência de transição entende-se todo o processo, estratégico e participado, que encaminha todos os agentes na adaptação a um novo contexto, paradigma ou comportamento. Um dos casos mais exemplares desta metodologia, foi todo o investimento realizado em atividades e campanhas de sensibilização nos anos 90 do séc. XX, para introduzir mudança de comportamentos na população sobre os hábitos de reciclagem. As experiências de transição preveem a aplicação de ferramentas de abordagem participativas com o intuito de acelerar as transições em prol do desenvolvimento sustentável, abarcando as suas componentes económicas, sociais e ambientais.

Citizen control – can occur through delegation of power or through self-mobilisation. In the first, the delegation of decisions may be one of the participation mechanisms; in the second, it occurs when the initiatives come from the community, in a bottom-up logic.

The effectiveness of participation depends on the sense of belonging of the community and the realization of its influence in light of the decision taken. As such, it is crucial to distinguish between the different levels of governance available to the community in the decision-making process. Informing, consulting or involving the population in the processes of promoting sustainable urban mobility, will result in different effects in the respective reaction and behavioural change of the population towards projects and change.

Regarding participation mechanisms, Carreira (2018, p. 101) highlights the mechanisms, systematised by Rowe and Frewer (2000), such as referenda, public hearings, surveys, polls or public opinion polls, consensus conferences, citizens' panels or juries, discussion or focus groups, public consultations and collaborative forums or workshops.

TRANSITION EXPERIENCES

The participation of the population, the involvement of the community and the co-responsibility of all interested parties is fundamental in municipal projects. It is essential that these do not focus on a top-down or bottom-up approach (as is the case with tactical urbanism) but rather, through new practices of social cohesion that place all actors involved at the same level and with the focus on the same purpose. In this sense, it is pertinent to explore transition experiments (Van den Bosch and Rotmans 2008), a participative methodology inspired by transition economics. By transition experience we mean the whole process, strategic and participative, that guides all agents in adapting to a new context, paradigm or behaviour. One of the most exemplary cases of this methodology was all the investment made in activities and awareness campaigns in the 90s of the previous century to introduce behavioural changes in the population regarding recycling habits. The transition experiences foresee the application of participative approach tools in order to accelerate transitions towards sustainable development, encompassing its economic, social and environmental components.

Trata-se de uma metodologia de aceleração de processos de transformação sociocultural, em matéria de sustentabilidade, como por exemplo, as metas de descarbonização definidas no Acordo de Paris para 2050, cujos resultados, a longo prazo, são conhecidos pelo urbanista/projetista, mas que se pretende que se verifiquem a curto prazo.

Um dos instrumentos para colocar em prática estas experiências são as “arenas de transição”, aplicadas num processo não linear, que compreende procedimentos como a constituição de uma equipa de transição diversificada, a capacitação dos agentes, o reforço do espírito coletivo, a reflexão sobre análises, a constituição de cenários de mudanças, e o envolvimento e a avaliação contínua (Roorda et al 2014).

Da fusão entre a sociologia e a arquitetura, resulta uma abordagem da interação humana com a estrutura física concebida pelo desenho urbano e uma análise dos impactos daí resultantes, em prol da mudança de paradigma para a descarbonização das cidades. Neste sentido, Bill Hillier e Julienne Hanson (2003, p. 24-26) relevam a importância da interação social, comprovando que a presença humana nos espaços catalisa outras experiências sociais de forma cíclica e recíproca, e que esta consciência da presença humana é determinada pela arquitetura. Estes autores defendem, assim, a interação da teoria da lógica social do espaço com a lógica espacial da sociedade.

Segundo Jan Gehl (2013), a chave para desenvolver espaços apelativos para o usufruto coletivo está no conhecimento sobre o comportamento no espaço construído, ou seja, na dedicação ao estudo da vida nos espaços coletivos das cidades e da respetiva perceção dos fatores que incentivam ou desencorajam esse uso com o foco nas pessoas.

Deste modo, a governança de transformação de regimes (Smith, Stirling, Berkhout 2005) depende do grau de articulação das pressões para a mudança ideológica e da capacidade de inovação e adaptação disponíveis para o regime responder de forma explícita a essas pressões. A capacidade adaptativa (conceito da literatura da mudança climática in IPCC 2006), por sua vez, está condicionada à disponibilidade de recursos necessários para a transformação efetiva e à capacidade de coordenação das respostas às pressões de forma coerente entre os membros do regime.

O contexto de transição, segundo Adrien Smith (et al 2005), depende do grau de coordenação entre as pressões e o *locus* de recursos adaptativos (interno/externo). Segundo estes autores, em função destas duas variáveis é possível definir quatro tipos de contexto:

This is a methodology for accelerating socio-cultural transformation processes, with regard to sustainability, such as the decarbonisation goals set in the Paris Agreement for 2050, to which the results, in the long term, are known to the urban planner/designer, but which are intended to take place in the short term.

One of the instruments to put these experiences into practice are the “transition arenas”, applied in a non-linear process, which comprises procedures such as the constitution of a diversified transition team, the empowerment of actors, the strengthening of collective spirit, the reflection on analyses, the building of scenarios of change, and the involvement and continuous evaluation (Roorda et al 2014).

The fusion between sociology and architecture results in an approach to human interaction with the physical structure conceived by urban design and an analysis of the resulting impacts, in favour of a paradigm shift towards the decarbonisation of cities. In this sense, Bill Hillier and Julienne Hanson (2003, p. 24-26) highlight the importance of social interaction, proving that human presence in spaces catalyses other social experiences in a cyclical and reciprocal way, and that this awareness of human presence is determined by architecture. These authors thereby defend the interaction of the theory of the social logic of space with the spatial logic of society.

According to Jan Gehl (2013), the key to developing appealing spaces for collective enjoyment lies in the knowledge of the behaviour in the built space, i.e., in the dedication to the study of life in the collective spaces of cities and the respective perception of the factors that encourage or discourage that use with the focus on the people.

In this way, the governance of regime transformation (Smith, Stirling, Berkhout 2005) depends on the degree to which pressures for ideological change are structured and on the capacity for innovation and adaptation available for the regime to respond explicitly to these pressures. Adaptive capacity (a concept from the climate change literature in IPCC 2006), in turn, is conditioned to the availability of resources necessary for effective transformation and the ability to coordinate responses to pressures in a coherent manner among regime members.

The transition context, according to Adrien Smith (et al 2005), depends on the level of coordination between pressures and the *locus* of adaptative resources (internal/external). According to these authors, it is possible to define four types of context in function of these two variables:

—O contexto de transição *Reorientação de Trajetórias* corresponde àquele que tem o *locus* interno e uma baixa coordenação nas respostas ao desafio. Neste tipo de contextos verifica-se uma grande imprevisibilidade no rumo que vai resultar desta interação, devido à descoordenação na capacidade adaptativa de resposta às pressões e ao poder inerente ao *locus* dos recursos (regime interno).

—O contexto de transição *Renovação Endógena*, tal como o primeiro, tem o *locus* de recursos internos. No entanto, apresenta uma alta coordenação na direção da resposta adaptativa. Este tipo de contextos promove tendencialmente uma mudança incremental e as decisões estão, muitas vezes, relacionadas com experiências anteriores, pelo que, em geral, não correspondem a mudanças tão radicais como nos restantes contextos.

—Quando a pressão surge com base em recursos fora do regime estabelecido e estes apresentam uma baixa coordenação de resposta à pressão, estamos perante um contexto de transição que é definido por *Transformação Emergente*. A falta de articulação, nestes casos, com poderes mais limitados do que no primeiro, gera incerteza no processo de governança.

—Por fim, nos casos em que a pressão surge fora do regime e de forma muito coordenada e explícita dos interesses sociais, os autores definem as *Transições Intencionais*. Esta resulta na gestão da transição alicerçada na negociação e na atribuição de um papel mais relevante aos atores externos.

Este processo visa promover uma cidadania participativa em matérias inovadoras e sustentáveis, que ainda não são consensuais para a população, como é o caso da promoção da mobilidade urbana sustentável. Contendo esta temática algo novo nos conceitos urbanos vigentes, a desejada e inevitável transição, determina a urgência de definir um elevado grau de envolvimento coletivo sem o qual não se garantirá a mudança de paradigma almejada. O efeito preconizado com esse envolvimento da sociedade, nos processos de transformação física e de hábitos culturais, revelar-se-á como catalisador de novas práticas de governança participativa e do reforço do espírito de comunidade coletiva que poderá constituir um modelo a replicar noutros territórios.

—The *Reorientation of Trajectories* transition context corresponds to the one with an internal *locus* and a low coordination when answering the challenge. In this type of contexts, there is a large unpredictability towards what will result from this interaction, due to the disorganisation in the adaptative responsiveness to pressures and the inherent power of the resources' *locus* (internal regime).

—The *Endogenous Renovation* transition context, such as the first one, has a *locus* of internal resources. However, it shows a high coordination in the direction of the adaptative answer. This type of context tends to promote an incremental change and decision-making very often related with previous experiences, which, in general, don't correspond to such radical changes as in the other contexts.

—When pressure emerges based on resources outside the established regime and these show a low coordination when reacting to pressure, we verify that there is a transition context that is defined by *Emerging Transformation*. The lack of structuring, in these cases, with more limited powers than in the first one, creates uncertainty in the governance process.

—Lastly, in cases in which pressure comes from outside the regime in a very coordinated and explicit way of the social interests, the authors define it as *Intentional Transitions*. This results from the management of the transition based on negotiation and the attribution of a more relevant role to external players.

This process aims to promote a participative citizenship in sustainable and innovative matters which are not yet consensual between the population, such as is the case of promoting sustainable urban mobility. Having this subject something new in current urban concepts, the ambitious and inevitable transition determines the urgency of defining a high level of collective involvement without which the desired model change will not be achieved. The expected effect with that society involvement, in processes of physical transformation and cultural habits, will reveal itself as a catalyst of new participative governance practices and reinforcement of the collective community spirit that might create a model to be replicated in other territories.

A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento (2002, in Banister 2007) defende que a mudança para a mobilidade sustentável carece do recurso a meios de consciencialização, informação e de publicidade. Segundo Banister (2007), a determinação política em matéria de mobilidade sustentável está proporcionalmente dependente da aceitação pública das medidas para a sua promoção. No entanto, o autor sugere que o nível de anuência pública pode ser superior ao expectável pelos decisores, dada a crescente receptividade dos cidadãos para causas ambientais, ecológicas e sustentáveis. A aceitação pública para a mudança pode ser incrementada quando a respetiva justificação está bem suportada e divulgada, prevendo o envolvimento ativo dos interessados.

Algumas medidas de transformação mais radical podem passar por um processo gradual na implementação, mas visando o alcance dos objetivos de longo prazo. David Banister (2007) recorre ao *marketing* individualizado para a promoção da mobilidade sustentável, apresentando resultados significativos em várias cidades europeias.

Este autor atribui este sucesso à apresentação de um pacote de medidas políticas integradas e coerentes, e à capacidade de mudança da sociedade, alicerçada na base da confiança, da comunicação e do envolvimento ativo, num processo de capacitação e persuasão para a importância da mudança de comportamentos, em prol de uma causa comum que é a Mobilidade Sustentável, e para o compromisso de alto nível que é a descarbonização. Para tal, Banister defende o envolvimento de vários agentes (e.g. especialistas, investigadores, ativistas, entre outros) garantindo o sucesso, a legitimidade do debate, e a responsabilidade coletiva para a mudança de paradigma da mobilidade urbana sustentável.

The Organisation for Cooperation and Development (2002, in Banister 2007) defends that change for sustainable mobility lacks the resource to means of awareness raising, information and advertising. According to Banister (2007), political determination in matters of sustainable mobility is proportionally dependent of public acceptance of measures for its promotion. However, the author suggests that the level of public consent might be higher than what is expected by decision makers, given the rising receptivity by citizens for environmental, ecologic and sustainable causes. Public acceptance for change can be implemented when the respective justification is well based and promoted, foreseeing the active involvement of interested parties.

Some measures of a more radical transformation can go through a gradual process of implementation, but always aiming at the reach of established long-term goals. David Banister (2007) resorts to individualised marketing for the promotion of sustainable mobility, showing significant results in several European cities.

This author attributes this success to the presenting of a package of political integrated and coherent measures, and to the ability of change in society, based on trust, communication and active involvement, in a process of capacity building and persuasion for the importance of behavioural change, in favour of a common cause – Sustainable Mobility – and high commitment with decarbonisation. To this end, Banister defends the involvement of several agents (for example, experts, researchers, activists, among others) ensuring the success, legitimacy of the debate, and collective responsibility for changing the sustainable urban mobility model.

Banister (2007, p. 78-79) apresenta sete elementos-chave para a aceitação pública das medidas de Mobilidade Urbana Sustentável:

1. Informação – pressão, através de campanhas de sensibilização, explicação e enquadramento da Mobilidade Urbana Sustentável;
2. Envolvimento e comunicação – processo inclusivo e transparente na apresentação das consequências para os interessados, aumentando a consistência entre as expectativas e os resultados;
3. Pacote de medidas – combinação de medidas *Push & Pull*, ou seja, medidas que restringem o uso do carro, acompanhadas por medidas que promovem os modos *Hard & Soft*, de infraestruturização e de comunicação;
4. Valorização dos benefícios – económicos, sociais, de saúde, segurança e outros impactos importantes para todos e para a qualidade de vida urbana;
5. Faseamento das medidas polémicas – o compromisso de mudança pode ser efetuado por ações que visam a concretização faseada da estratégia de longo prazo;
6. Consistência entre diferentes medidas e setores de política – perspetiva holística que integre a tomada de decisões;
7. Adaptabilidade – a tomada de decisão deve ser apoiada na avaliação e monitorização.

A comunicação dos projetos de mobilidade, tal como sucede noutras matérias de transição radicais (e.g. campanhas em prol da reciclagem promovidas nos anos 1990, entre outras), não se podem dissociar de outras metodologias complementares (e.g. promoção da participação pública associada às intervenções territoriais para a efetivação da mudança), numa postura consistente, integrada e coerente nas políticas urbanas.

Em suma, a campanha de comunicação em matéria de promoção da Mobilidade Urbana Sustentável, deve estar consciente dos desígnios imanentes a esta temática e deve estar sensível ao grau de aceitação pública destas matérias. Ciente da meta a atingir, a campanha de comunicação, deve fasear a informação de modo articulado com as ações infraestruturais para maximizar a aceitação pública de matérias que visam o benefício coletivo, muitas vezes, em detrimento do individual.

Banister (2007, p. 78-79) presents seven key-elements for the public acceptance of Sustainable Urban Mobility measures:

1. Information – pressure, through awareness raising campaigns, education and contextualisation of Sustainable Urban Mobility;
2. Involvement and communication – inclusive and transparent process when presenting the consequences for all interested parties, increasing consistency among expectations and results;
3. Package of measures – set of *Push & Pull* measures, i. e., measures that restrict the use of the car, followed by measures that promote *Hard & Soft* modes of infrastructuring and communication;
4. Valuing of benefits – economic, social, health, safety and other effects important for all and for the urban quality of life;
5. Phasing of controversial measures – committing to change can be done by actions that aim to progressively carry out the long-term strategy;
6. Consistence between different measures and political sectors – holistic perspective that is part of the decision-making process;
7. Adaptability – the decision-making process must be supported on assessment and monitoring.

Communication of mobility projects, as it happens in other radical transition matters (for example, campaigns in favour of recycling promoted during the 90s, among others), cannot be disassociated from other complementary methodologies (for example, the promoting of public participation associated to territorial interventions for the consummation of change), in a consistent, integrated and coherent attitude in urban policies.

In short, the communication campaign regarding the promoting of Sustainable Urban Mobility must be aware of the inherent planning of this subject and must be susceptible to the level of public acceptance of these matters. Aware of the goal to be achieved, the communication campaign must phase the information in a structured way with infrastructuring actions, in order to maximise public acceptance of matters that aim to achieve collective benefits, many times, rather than individual ones.

PROPOSTA METODOLÓGICA PARA OS NOVOS PROJETOS EM CINCO FASES

A aplicação da metodologia das experiências de transição (Schussel 2019), tendo como base os projetos-piloto já implementados nas *Área Mais*, em Braga, e a respetiva análise crítica ao seu processo, permitiu-nos constituir um modelo, com vista à sua aplicação em projetos futuros, que estabeleça as ferramentas de participação pública adequadas a cada fase do processo – conceção, projeto e obra – numa perspetiva de apoio contínuo à decisão.

1. DIAGNÓSTICO

O diagnóstico é a fase exploratória, de lançar questões, reunir agentes e conteúdos, de modo a obter as pistas necessárias para dar forma ao projeto. Para tal, é fundamental começar por identificar os principais agentes de transição. Esta identificação deverá incluir, para além das partes interessadas, uma equipa multidisciplinar dedicada a este desígnio de governança participada, assim como um agente neutro que assumirá o papel de mediador do debate entre as partes. Esse agente neutro deve incorporar o conhecimento e a experiência em políticas de governança participada e o devido *benchmarking* e, como não tem um interesse direto no projeto, deve garantir uma postura isenta e mobilizadora, assertiva e conciliadora nas tomadas de decisão. Estando a constituição da equipa de transição definida, deverá promover-se a capacitação de todos os agentes de transição para garantir o devido foco na missão e nos objetivos estratégicos do projeto municipal.

Por outro lado, é importante que se consiga encontrar uma localização estratégica para a implantação da sede deste fórum, ou de uma “arena de transição”, como definido por Schussel (2019). Essa “arena de transição” deverá ser o local onde se compila toda a informação referente ao projeto e à participação pública, de forma clara e transparente, e deverá constituir o principal espaço de reunião e congregação de ideias, partilha de boas práticas e contributos para o projeto. A “arena de transição” será também o espaço privilegiado para desenvolver atividades de interação com as comunidades locais e para promover eventos de sensibilização para a missão do projeto (promoção da Mobilidade Sustentável).

Corresponde também a esta fase o levantamento e registo da situação existente, dos dados e dos indicadores que deverão ser monitorizados ao longo de todo o processo. Poderá recorrer-se a várias

METHODOLOGICAL PROPOSAL FOR NEW PROJECTS IN FIVE STAGES

The application of the transition experience methodology (Schussel 2019), based on pilot-projects already implemented in the *Área Mais* project, in Braga, and the respective analysis critical to its process, has allowed us to build a model aimed at its application in future projects, which establishes the public participation tools suitable for each stage of the process – conception, project and construction – in a perspective of continuous support to decision-making.

1. DIAGNOSIS

Diagnosis is the exploratory stage, raising questions, collecting agents and content, in order to obtain the necessary hints to shape the project. To such, it is fundamental to start identifying the main agents of transition. This identification must include, besides the interested parties, a multidisciplinary team dedicated to this purpose of participated governance, as well as a neutral agent that will assume the role of mediating the debate between the parties. That neutral agent must incorporate knowledge and experience in policies of participated governance and due benchmarking and, as the agent does not have a direct interest in the project, ensuring a mobilising and impartial attitude, as well as an assertive and conciliatory one in the decision-making process. With the establishing of the transition team, capacity building of all transition agents must be promoted to ensure the proper focus on the mission and in the strategic goals of the municipal project.

On the other hand, it is important to find a strategic location for the implementation of this forum’s headquarters, or a “transition arena,” as defined by Schussel (2019). This “transition arena” should be the place where all the information regarding the project and public participation is compiled, in a clear and transparent way, and should establish a main meeting space for gathering ideas and sharing good practices and contributions for the project. The “transition arena” will also be the privileged space to develop activities of interaction with local communities and to promote awareness raising events for the project’s mission (promoting Sustainable Mobility).

This stage also corresponds to surveying and recording of the existing situation, data and indicators that should be monitored throughout the whole process. Various tools might be used, such as, statistical data, directed inquiries, or information gathered through Focus Groups, direct observation, sociocultural entertainment, among

ferramentas, tais como, dados estatísticos, inquéritos direcionados, ou informação captada através da realização de *Focus Groups*, observação direta, animação sociocultural, entre outras metodologias de pesquisa e ação. Será importante neste levantamento multidisciplinar procurar definir o modo como as intenções específicas do projeto em questão se articulam com uma estratégia mais alargada das políticas municipais e do espaço público.

Nesta fase, será igualmente relevante a definição de uma estratégia de comunicação conjunta para o período total de implementação do projeto desde a conceção até ao final da obra. A estratégia deverá contemplar um conjunto de campanhas de comunicação específicas, afetas a cada uma das fases, identificando detalhadamente os públicos-alvo e as metodologias a adotar.

2. ESTUDO PRÉVIO

É no estudo prévio que o projeto começa a ganhar forma, e como tal, é a fase principal para esclarecimentos e para garantir uma efetiva interação do projeto com a comunidade.

Após a apreciação do diagnóstico e contemplando a introdução de preocupações emanadas pela comunidade nessa fase, a equipa técnica desenvolve o estudo prévio em contínua articulação com os principais agentes. Trata-se de uma fase na qual deverá ficar evidente para a comunidade qual o tipo de soluções que se pretendem adotar para o local, não descurando a necessidade de consensualização de determinadas opções, que poderão evoluir na fase de projeto com a introdução dos contributos de todos os interessados. A comunicação, isto é, o modo e o tipo de representação do projeto apresentado, é fundamental para que a mensagem alcance o público-alvo de forma clara e transparente.

Assim, na fase de estudo prévio, para uma maior aproximação da população à equipa técnica e às propostas discutidas, poderá realizar-se um pequeno *website* informativo ou uma exposição, no local, com uma apresentação pública, onde serão expostas as soluções e intenções do projeto. Para fomentar o debate deverão promover-se discussões participadas, sob a forma de mesas redondas, *Focus Groups* e *workshops* com a participação do maior número de interessados.

É igualmente pertinente a inclusão de agentes e entidades externas, nesta fase, que, através da partilha de experiências bem sucedidas decorridas noutros locais, possam sensibilizar e capacitar os interessados para os desígnios em causa.

other methodologies of research and action. In this multidisciplinary surveying, it is important to try to define the way on how the current project's specific intentions structure themselves with a broader strategy of municipal policies and public space.

At this stage, it will be equally relevant the definition of a joint communication strategy for the project's total period of implementation since conception until the end of the construction works. The strategy must take into consideration a set of specific communication campaigns, attached to each one of the stages, identifying in detail all target groups and methodologies to be adopted.

2. PRELIMINARY STUDY

It is in the preliminary study that the project starts to take shape, and as such, it is the main stage for clarifications and to ensure an effective interaction of the project with the community.

After the assessment of the diagnosis and considering the introduction of concerns raised by the community in that stage, the technical team develops a preliminary study in constant structuring with all main agents. It is a stage in which it must be clear to the community what type of solutions are intended to be implemented on the site, without disregard for the need of consensus in certain options, which might evolve in the project stage with the introduction of contributions from all interested parties. Communication, i. e., the manner and kind of representation of the presented project, is fundamental for the message to reach its target audience in a clear and transparent way.

This way, in the previous study stage, for a greater approximation of the population to the technical team and discussed proposals, it might be created a small informative website or an exposition, on site, with a public presentation, where all the project's solutions and intentions will be shown. In order to promote the debate, there must be the promoting of participated discussions, in the form of round tables, Focus Groups and workshops with the participation of the largest number possible of interested parties.

It is equally pertinent to include external agents and entities at this stage, which, through the sharing of successful experiences carried out in other places, might raise awareness and capacitate all interested parties for the purposes at hand.

3. FASE FINAL

Após a fase de estudo prévio e análise de todos os contributos e reflexões decorrentes dos momentos de auscultação pública de todos os interessados, a equipa técnica desenvolve o projeto final. Este deve igualmente contemplar uma interação entre os diversos agentes, sempre que possível e necessário.

Aquando da sua conclusão, retoma-se um período de apresentação pública, semelhante ao desenvolvido na fase de estudo prévio, sendo que, nesta fase, as opções já estão mais consensualizadas e conformadas com as necessidades e preocupações de todos os agentes envolvidos. No entanto, ainda poderão surgir pequenas adaptações. Nesta fase dever-se-ão lançar campanhas de comunicação para informar a comunidade local sobre os tempos de início e fim das obras, assim como possíveis transtornos que a estes possam causar.

4. OBRA

A obra corresponde à fase em que, normalmente, existe mais contestação por parte dos cidadãos, quer pelos transtornos inerentes, quer pela falta de receptividade à mudança intrínseca à execução do projeto. É expectável que, com a aplicação desta metodologia, o número de reclamações, nesta fase, possa já ser menos expressivo.

No entanto, poderão ainda surgir algumas dúvidas pontuais decorrentes da dificuldade de alguns membros da comunidade em interpretar o projeto, assim como problemas e imprevistos inerentes à fase de obra. Para tal, a figura do agente neutro, ou mediador local, é importante para esclarecer possíveis dúvidas, assim como para fazer chegar às equipas técnicas responsáveis os problemas detetados durante a obra, de forma célere e eficaz. A existência da “arena de transição”, neste momento, poderá revelar-se um espaço importante, uma vez que a comunidade a identifica como o espaço dedicado a esclarecer todas as dúvidas que ainda possam surgir.

Com a conclusão da obra, estima-se que as dinâmicas geradas, com esta governança participada, estimulem práticas socioculturais que enraizarão preocupações coletivas e comunitárias na população e que as mesmas possam continuar a ser estimuladas e replicadas no restante território municipal e supramunicipal. Em casos de áreas urbanas onde não exista uma entidade coletiva registada, como uma associação de moradores, poderá o grupo de transição incentivar e dar o apoio necessário ao grupo de cidadãos facilitando-lhes os recursos formais e metodológicos necessários para que este se venha a constituir enquanto coletividade.

3. FINAL STAGE

After the previous preliminary stage and analysis of all contributions and reflections resultant from all moments of public listening of all interested parties, the technical team develops the final project. This must equally take into consideration an interaction between the various agents, whenever possible and necessary.

Upon its conclusion, a period of public presentation is resumed, similar to the one developed in the previous study stage, being that, at this stage, the available options are already more consensual and realigned with the needs and concerns of all the agents involved. However, there might still occur small adaptations. At this stage, communication campaigns must be released to inform the local community on the start and end times of the construction works, as well as possible inconveniences that these might cause.

4. CONSTRUCTION WORKS

The construction works correspond to the stage in which there is usually more objection from the citizens, whether caused by the inherent inconveniences, whether by the lack of receptivity to the inherent change associated to the project implementation. It is expected that, with the implementation of this methodology, the number of complaints, at this stage, might already be less significant.

However, there might still occur some occasional doubts resulting from the difficulty of some members of the community in interpreting the project, as well as problems and unexpected events inherent to the construction works stage. For this purpose, the neutral agent, or local mediator, is important to clarify possible doubts, as well as to communicate problems that might occur during the construction works to the technical teams, in a quick and effective way. The existence of the “transition arena,” in this moment, might reveal itself as an important space, since the community identifies it as the space dedicated to clarifying all doubts that might still arise.

With the completion of the construction works, it is expected that the dynamics generated through this participated governance will strengthen sociocultural practices that will root collective and community concerns in the population, and that they may continue to be promoted and replicated in the remaining municipal and supra-municipal territory. In cases of urban areas where there is not a registered collective entity, such as a residents’ association, the transition group might encourage and give the necessary support to the group of citizens, providing them with the formal and methodological resources necessary for this group to establish itself as a collectivity.

5. MONITORIZAÇÃO E DIVULGAÇÃO

Durante todo o processo, e não descurando a fase pós-obra, é crucial garantir a monitorização dos objetivos delineados, que contemplam uma participação efetiva da população, com capacidade para garantir a convivência urbana e a interação comunitária no local. Neste sentido, a “arena de transição” assume um papel determinante e o enraizamento com a comunidade, efetuado nas fases anteriores, deverá impulsionar práticas de partilha e de convivência comunitária, que se deverão perpetuar no local. Assim, a “arena de transição” deverá manter a sua sede, podendo o corpo de agentes ser adaptado a esta nova fase, robustecendo na sua interdisciplinaridade a área das ciências sociais, em detrimento das áreas de projeto, muito vincadas e necessárias nas fases anteriores. Esta transição deve ser efetuada de forma gradual para garantir a transmissão dos conhecimentos das fases anteriores e para não constituir uma rutura com os propósitos essenciais do projeto desenvolvido. A sensibilização para a adoção de boas práticas sustentáveis, nomeadamente ao nível da Mobilidade Urbana Sustentável, deve constituir uma missão para estes agentes.

Com este propósito a “arena de transição” deverá promover atividades de sensibilização periódicas na comunidade e deverá incentivar a difusão das boas práticas implementadas e em curso noutros locais. Estas ações podem e devem integrar elementos da comunidade, quer para as ações internas da unidade de vizinhança, quer nas ações de divulgação externa.

5. MONITORING AND PROMOTING

Throughout the whole process, and without disregarding the post-construction works stage, it is crucial to ensure the monitoring of outlined goals, which encompass an effective participation of the population, with the ability to ensure urban socialising and community interaction on site. In this sense, the “transition arena” takes on a determining role and the rooting with the community, carried out in previous stages, and should boost sharing and community socialising practices, which should last on site. This way, the “transition arena” should keep its headquarters, making the body of agents adapted to this new stage, strengthening the social sciences field in its interdisciplinarity, rather than the project’s areas, highly stressed and necessary in previous stages. This transition must be carried out gradually to ensure the transmitting of knowledge from previous stages, rather than creating a rupture with the essential purposes of the developed project. Raising awareness to the adoption of good sustainable practices, mainly at a level of Sustainable Urban Mobilities, must be a mission for these agents.

Through this purpose, the “transition arena” should promote periodic activities for raising awareness in the community and should encourage the promotion of good implemented practices and ongoing ones in other places. These actions can and must include members of the community, whether for the neighbourhood unit’s internal actions, or in external promotion actions.



Mais informação / *More information*

<https://www.toulouse-metropole.fr/projets/guillaumet>

<https://comm1possible.com/>

BAIRRO GUILLAUMET, TOULOUSE, FRANÇA

A entidade pública intermunicipal Toulouse Métropole, adquiriu a propriedade militar onde funcionou, até aos anos 2000, o Centro de Testes Aeronáuticos de Toulouse. Este terreno, que cobre mais de 16 hectares, será alvo do grande projeto urbano Guillaumet: uma parceria público-privada que combina habitação, comércio e serviços de proximidade. Para tal, desde 2016 que este projeto urbano tem sido a origem de uma ampla iniciativa de consulta à população liderada pela Métropole e pelo parceiro privado, com o objetivo de envolver os moradores e as associações locais neste processo de regeneração urbana. Entre as diversas iniciativas, foram organizados *workshops*, exposições e consultas públicas *online*.

O grupo local e independente Comm1possible foi envolvido para ser um facilitador e mediador das diversas sessões que envolveram moradores, técnicos e o arquiteto do projeto. Este grupo instalou umas estruturas pré-fabricadas e móveis, desenhadas pelos próprios, de modo a criar reuniões informais em vários locais da área, onde os diversos agentes podiam reunir-se e formular propostas concretas para o futuro da zona.

GUILLAUMET NEIGHBOURHOOD, TOULOUSE, FRANCE

The public inter-municipal entity Toulouse Métropole, has acquired the military property where the Toulouse Aeronautical Test Centre operated until the 2000s. This land, which covers more than 16 hectares, will be the target of the large Guillaumet urban project: a public-private partnership combining housing, retail and proximity services. To this end, since 2016, this urban project has been the source of a broad consultation initiative with the population led by Métropole and the private partner, with the aim of involving local residents and associations in this urban regeneration process. Among the various initiatives, workshops, exhibitions and public online consultations have been organised.

The local and independent group Comm1possible was involved to be a facilitator and mediator of the various sessions involving residents, technicians and the project architect. This group set up some prefabricated and mobile structures, designed by the group, in order to create informal meetings in various locations in the area, where the various actors could meet and formulate concrete proposals for the future of the area.



Mais informação / *More information*

<https://www.facebook.com/klubsasiedzkiwolczanska168/>

http://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/LODZ_Historic_townhouse_home_for_young_and_old.pdf

CASAS MULTIGERACIONAIS, LÓDZ, POLÓNIA MULTI-GENERATIONAL HOUSE

As Casas Multigeracionais são pequenos espaços polivalentes, distribuídos em diversas zonas residenciais de Lódz, que pretendem catalisar laços entre moradores de modo a fomentar o sentido de comunidade. Estes espaços são promovidos pelo município de Lódz e guiam-se pelos valores da entreaajuda, da cooperação entre gerações e da promoção da diversidade cultural. Para além de serem espaços informais onde os moradores se podem encontrar, partilhar paixões, interesses e dinamizar atividades socioculturais, as casas multigeracionais são também lugares de suporte para o contacto com instituições públicas e para realizar reuniões de consulta pública em processos de regeneração urbana.

MULTI-GENERATIONAL HOUSE, LODZ, POLAND MULTI-GENERATIONAL HOUSE

Multigenerational Houses are small multipurpose spaces, distributed in different residential areas of Lodz, which aim to catalyse links between residents in order to foster a sense of community. These spaces are promoted by the municipality of Lodz and are guided by the values of mutual help, cooperation between generations and the promotion of cultural diversity. In addition to being informal spaces where residents can meet, share passions and interests, and boost socio-cultural activities, the multigenerational houses are also places of support for contact with public institutions and for holding public consultation meetings in urban regeneration processes.



Mais informação / *More information*
<https://urbact.eu/profiles-competences-mediators>

ANFITRIÕES E FAROLEIROS: OS MEDIADORES DA REGENERAÇÃO URBANA DE LÓDZ, POLÓNIA

A cidade de Lódz está a passar por um processo profundo de reabilitação do parque habitacional público. A reabilitação passa necessariamente pelo realojamento dos moradores através de um procedimento difícil e delicado do ponto de vista social. Como resposta a este problema, o município instituiu duas figuras para acompanhar estes processos: os Anfitriões de Área, responsáveis por acompanhar os moradores nos processos de realojamento; e os Faroleiros Sociais, responsáveis por apoiar os moradores mais fragilizados a encontrar soluções para as suas vidas.

O que torna o caso de Lódz um caso de referência, é que o processo de contratação destes mediadores passa por identificar nos candidatos competências que vão para além do seu currículo académico e profissional. Os mediadores devem revelar competências em várias áreas como comunicação, capacidade de dialogar e assimilar pontos de vista distintos; empatia, na capacidade de sentir e entender a experiência do outro; resiliência, capacidade de adaptação a diferentes tipos de ambientes; e capacidade de negociação, entender as condicionantes e potencialidades, e garantir que todas as partes saiam beneficiadas, etc.

HOSTS AND LIGHTHOUSE KEEPERS THE MEDIATORS OF URBAN REGENERATION IN LODZ, POLAND

The city of Lodz is going through a deep rehabilitation process of the public housing park. This rehabilitation involves necessarily rehousing residents through a difficult and delicate process from a social point of view. As a solution to this problem, the municipality instituted two figures to accompany these processes: Area Hosts, responsible for monitoring the processes of rehousing; and Lighthouse Keepers responsible for supporting the more fragilized residents to find solutions for their lives.

What makes Lodz a reference case is that the process of hiring these mediators involves identifying competences in candidates that go beyond their academic and professional curriculum. Mediators must show competences in various areas such as communication in the ability to dialogue and assimilate distinct points of view; empathy in the ability to feel and understand someone's experience; resilience in the ability to adapt to different kinds of environments; the ability of negotiation in the sense of understanding conditions and potentialities, and ensuring that all parties are benefited, etc.

ARNSTEIN, Sherry. 1969. "A Ladder of Citizen Participation". In *Journal of the American Institute of Planners*, 35:4, pp. 216-224. DOI: 10.1080/01944366908977225.

BANISTER, David. 2007. "How to Design a More Sustainable and Fairer Built Environment Transport and Communications". In *IEE Proceedings – Intelligent Transport Systems*, 153(4), pp. 276-291. DOI: 10.1049/ip-its:20060009.

BANISTER, David. 2008. "The sustainable mobility paradigma". In *Transport Policy*, Vol. 15, Issue 2, pp. 73-80. DOI: 10.1016/j.tranpol.2007.10.005.

BANISTER, David. 2011. "Cities, mobility and climate change". In *Journal of Transport Geography*, Volume 19, 6, pp. 1538-1546. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2011.03.009.

BORJA, Jordi, MUXI, Zaida. 2000. *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Editorial Electa.

BORNAT, Dinah, SHAW, Ben. 2019. *Neighbourhood Design. Working with children toward a child friendly city*. Londres: ZCD Architects.

BRENNER, Neil, MARCUSE, Peter, MAYER, Margit. 2012. *Cities for People not for profit*. Routledge: Oxon.

CARREIRA, Vanda Cristina de Jesus Alves. 2018. "A Participação Pública: Fatores e Comportamentos de Cidadania Ativa na Construção e Gestão de Territórios Sustentáveis". Tese de Doutorado, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa.

CERVERO, Robert, EWING, Reid. 2010. "Travel and the Built Environment. A Meta-Analysis". In *Journal of the American Planning Association*, 76:3, pp. 265-294. DOI: 10.1080/01944361003766766; 2010.

CERVERO, Robert, KOCKELMAN, Kara. 1997. "Travel Demand and 3Ds: Density, Diversity, and Design". In *Transportation Research*, Vol. 2, no. 3, pp. 199-219; California: Pergamon. DOI: 10.1016/S1361-9209(97)00009-6.

CORAIS, Filipa. 2020. "A cidade a Caminhar para 2050. Braga como Laboratório para um Sistema Urbano Resiliente". Tese Doutorado. Escola de Arquitetura da Universidade do Minho.

GEELS, Frank W. 2012. "A socio-technical analysis of low-carbon transitions: introducing the multi-level perspective into transport studies". In *Journal of Transport Geography* 24, pp. 471-482. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2012.01.021.

GEHL, Jan. 2011. *Life Between Buildings. Using Public Space*. Washington: Island Press.

GEHL, Jan. 2013. *A cidade para pessoas*. Edição original, 1936. S. Paulo, Brasil: Perspetiva.

GEHL, Jan, SVARRE, Birgitte. 2013. *How to study Public Life*. Washington: Island Press.

HICKMAN, Robin, HALL, Peter, BANISTER, David. 2013. "Planning more for sustainable mobility". In *Journal of Transport Geography*, Vol. 33, pp. 210-219. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2013.07.004.

HICKMAN, Robin, SEABORN, Catherine, HEADICAR, Peter, BANISTER, David, SWAIND, Corinne. "Spatial Planning for sustainable travel?". In *Town & Country Planning*, pp. 77-82.

HILLIER, Bill. 2008. "Space and Spatiality. What the built environment needs from social theory". In *Building Research & Information*, 36 (3), pp. 216-230. DOI: 10.1080/09613210801928073

HILLIER, Bill, HANSON, Julienne. 2003 (1ª edição, 1984). *The Social Logic of Space*. Cambridge: Cambridge University Press. DOI:10.1017/CBO9780511597237

LEFEBVRE, Henri. 2008 (5ª edição). *O direito à cidade*. Centauro Editora.

ROORDA, Chris, WITTMAYER, Julia, HENNEMAN, Pepik, STEENBERGEN, Frank van, FRANTZESKAKI, Niki, LOOBACH, Derk. 2014. "Transition management in the urban context: guidance manual". DRIFT, Erasmus University Rotterdam, Rotterdam.

ROWE, Gene, FREWER, Lynn Jane. 2000. "Public Participation Methods: A Framework for Evaluation. In *Science, Technology, & Human Values*, 25 (1), pp. 3-29. DOI: 10.1177/016224390002500101

SARMENTO, Manuel. 2012. "Crianças, culturas, comunidades". In *Jornal de Artes e Educação*, nº 21, p. 4.

SARMENTO, Manuel. 2018. "Infância e cidade: restrições e possibilidade". In *Revista Educação*, v. 41, n.º 2, p. 232-240. Porto Alegre.

SCHUSSEL, Jéssica Cavalcante. 2019. "Experimenting in Palermo: The pedestrianisation of its historical centre". Tese de Mestrado em Engenharia Civil. Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

SMITH, Adrian, STIRLING, Andy, BERKHOUT, Frans. 2005. "The governance of sustainable socio-technical transitions". In *Research Policy* 34, pp. 1491-1510. DOI: 10.1016/j.respol.2005.07.005.

TELES, Paula. 2007. *Guia da Acessibilidade e Mobilidade para Todos*. Lisboa: Secretariado Nacional de Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência.

VAN DEN BOSCH, Suzanne, ROTMANS, Jan. 2008. "Deepening, Broadening and Scaling up: a Framework for Steering Transition Experiments". Delft: Knowledge Centre for Sustainable System Innovations and Transitions (KCT).

O capítulo “O que fizemos”, pp. 49-79, foi redigido tendo como base o Plano de Mobilidade Urbana de Braga (CMB/MPT) e nas memórias descritivas e justificativas para o projeto de eliminação de barreiras urbanísticas e arquitetónicas em quatro zonas urbanas da cidade de Braga – Área Mais – elaboradas pelo gabinete mpt – mobilidade e planeamento do território, Lda., liderado pela Enga. Paula Teles.

The chapter “What we have done”, pp. 49-79, was written based on the Braga Urban Mobility Plan (CMB/MPT) and on the descriptive and justificatory memories for the project of elimination of urban and architectural barriers in four urban areas of the city of Braga – Área Mais – prepared by the mpt – mobilidade e planeamento do território, Lda., led by Engineer Paula Teles.

O texto “O direito à mobilidade. O direito à cidade”, pp. 41-47, e “Onde queremos ir”, pp. 113-141, foram redigidos tendo como base o projeto de tese de doutoramento de Filipa Corais - “A cidade a Caminhar para 2050. Braga como Laboratório para um Sistema Urbano Resiliente”, Escola de Arquitetura da Universidade do Minho, 2020.

The text “The Right to Mobility. The right to the city”, pp. 41-47, and “What we want to archive”, pp. 113-141, were written based on the doctoral thesis project of Filipa Corais – “A cidade a Caminhar para 2050. Braga como Laboratório para um Sistema Urbano Resiliente” [The City Walking towards 2050. Braga as a Laboratory for a Resilient Urban System], Architecture School of the University of Minho, 2020.