

# Contributo do GEOTA para a Consulta Pública do Relatório Nacional de Portugal para a Habitat III

(Habitat III – 3ª conferência da Organização das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Sustentável – 2016)

---

## *“Trabalho preparatório para a Nova Agenda Urbana”*

**12 de Abril de 2016**

---

Apartado 26006 – EC Lapa  
Travessa do Moinho de Vento  
nº17, CV Dta 1201-801 Lisboa  
Tel | Fax | 21 395 61 20  
e-mail | [geota@geota.pt](mailto:geota@geota.pt)  
homepage | <http://www.geota.pt>

ONGA com estatuto de utilidade pública |  
Associado fundador da CPADA-Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente e da PASC-Plataforma Activa da Sociedade Civil | Membro de: EEB; SAR; GBE  
Protocolo de cooperação com as associações de defesa do ambiente: ADAPA; A.D.Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo; Amigos da Beira; ARCHAIS,AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB; LOURAMBI; Marés, OIKOS; PATO; Palhota Viva; ADPCCBombarral, Associação de Defesa do Património de Mértola, Real 21, Amigos dos Açores, SETA, CNE

## I. ENQUADRAMENTO

O presente documento constitui o contributo do GEOTA para a [consulta pública](#) do Relatório Nacional de Portugal para a Habitat III, dinamizada pela Direcção-Geral do Território.

A [HABITAT III](#) é a 3ª Conferência da ONU sobre **habitação e desenvolvimento urbano sustentável** e é organizada pela agência da ONU (Organização das Nações Unidas) responsável por esse tema, a UN-HABITAT (*United Nation Human Settlement*).

Esta conferência:

- foi convocada pela Assembleia Geral da ONU, terá lugar em **Quito, Equador, em Outubro de 2016** e realiza-se a cada 20 anos tendo sido precedida pela **Habitat I (1976)** e **Habitat II (1996)**.
- servirá para **reforçar o compromisso global para a “Urbanização Sustentável”** e contribuir para a **implementação de uma Nova Agenda Urbana (New Urban Agenda)**.
- tem como **objectivos**: renovação dos compromissos políticos para o desenvolvimento urbano sustentável; definição de metas e identificação de novos problemas emergentes bem como formas de os resolver.
- é a 1ª conferência global da ONU a realizar-se depois da adopção da **Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável** e dos **Objectivos para o Desenvolvimento Sustentável (ODSs)**.
- é uma oportunidade para discutir os importantes desafios que se colocam às cidades, vilas e aldeias, no seu planeamento e gestão, para que sejam a força motriz no **Desenvolvimento Sustentável** e na implementação do **Acordo de Paris sobre as Alterações Climáticas (COP 21)**.

Estima-se que em 2050 quatro em cada cinco pessoas poderão estar a viver em cidades, o que torna a **Urbanização num desafio sem precedentes** indissociável do Desenvolvimento. Torna-se por isso necessário **assegurar um crescimento sustentável**.

A Habitat III proporciona assim uma oportunidade para reunir todos os atores tendo em vista o alcance desse objectivo. **As soluções para o complexo desafio da Urbanização só poderão ser encontradas reunindo Estados-Membro, organizações multilaterais, governos locais, sector privado e sociedade civil.**

*“Guided by the purposes and principles of the Charter of the United Nations, we committed ourselves to implement the Habitat Agenda, considering that human beings are the center of concerns for sustainable development, including adequate shelter for all and sustainable human settlements development.”*

Secretário-Geral da ONU, Ban Ki-moon no 1º Comité de Preparação da Habitat III, 17 Set. 2014

O **Relatório Nacional**, que constitui o contributo de Portugal para a Habitat III, responde à solicitação lançada pela ONU e foi desenvolvido segundo as recomendações do documento *“Guidelines and Format for the Preparation of National Reports: On Six Key Topics, Thirty Issues and Twelve Indicators”*.

O resultado da reflexão para a qual o **Relatório Nacional** irá contribuir, virá a consubstanciar-se numa **Nova Agenda Urbana** para a **habitação e desenvolvimento urbano sustentável**, que será um documento produzido no âmbito da conferência Habitat III.

## II. CONTRIBUTO DO GEOTA sobre o Relatório Nacional para a Habitat III

O **Relatório Nacional sobre Habitação e Desenvolvimento Sustentável** é um documento com objectivos meritoriosos não só pelo enquadramento para o qual foi produzido e pelas temáticas estabelecidas<sup>1</sup> mas também porque se propõe a **“avaliar as realizações entretanto efetuadas** (desde a Habitat II) e **abordar os novos desafios que nestas matérias se colocam”**.

Dado o seu carácter global, há três aspectos que poderão ser melhorados não só na produção deste documento como na abordagem futura destas temáticas (dado que estamos numa fase de preparação da Nova Agenda Urbana): **sistematização** dos conteúdos, **transversalidade** da abordagem e **participação** mais diversificada e numa fase mais inicial.

O documento do Relatório é demasiado extenso (174 páginas) para o âmbito em que foi produzido, havendo repetição de alguns conteúdos, carência de outros (**cultura, indústria criativa**, etc.) e alguma disparidade entre as diferentes análises de cada tema. Poderiam ser fornecidas mais métricas/estatísticas (por ex. nº total de fogos, percentagens médias das fontes de receita dos municípios, etc.) e relacionados os temas com os **Objectivos para o Desenvolvimento Sustentável**.

Há demasiado texto dedicado ao levantamento de dados e análise quando comparado com o das lições aprendidas e desafios futuros. Não só a forma do texto poderia sistematizar mais a informação como se estabelecem insuficientes relações entre problema-causa-solução.

---

<sup>1</sup> Demografia Urbana; Ordenamento do Território e Planeamento Urbano; Ambiente e Urbanização; Governança Urbana e Legislação; Economia Urbana e Habitação e Infraestruturas Básicas.

Sobre a participação de organizações não-governamentais parece-nos ter havido insuficiente envolvimento tanto para a produção de reflexões sobre a implementação da agenda Habitat II, como para a formulação de propostas para uma nova Agenda Urbana.

O **website** para divulgação de informação, mesmo sem ter espaço para discussão, é uma ferramenta útil, contudo a sua utilização **deveria ser incluída num conjunto mais vasto de mecanismos** para a cidadania, como por exemplo a realização de um workshop nacional que reúna um grupo de parceiros de base alargada e equilibrado em termos de género capaz de promover uma discussão aberta e inclusiva.

A nível nacional esta discussão mostra-se circunscrita apenas aos representantes dos vários sectores governamentais implicados, o que inevitavelmente compromete o processo de participação nacional na preparação da conferência Habitat III pela ausência de um debate alargado a nível nacional sobre habitação de desenvolvimento urbano sustentável.

Reconhecendo ainda a existência de documentos também produzidos recentemente pela Direcção-Geral do Território, como a Estratégia Sustentáveis 2020 ou o Relatório do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, considera-se que o Relatório Nacional para a Habitat III poderia estabelecer maior relação entre análises e diagnósticos para soluções de futuro.

Como aspectos positivos deste Relatório destacamos:

	Capítulos
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A identificação de alguns <b>critérios para a qualidade de vida urbana</b> (pág. 100) e o <b>incentivo à complementaridade entre regiões</b>, ao invés da competição (págs. 35, 90, 102 e 106).</li> </ul>	I, IV e V
<ul style="list-style-type: none"> <li>• É identificada a importância da <b>adoção de padrões de contenção dos perímetros urbanos</b>, tendo como objetivo refrear a edificação dispersa e as novas urbanizações, em favor de um <b>desenvolvimento urbano planeado</b>, que o <b>novo quadro legal</b> do ordenamento do território e urbanismo, em 2015, reforçou (pág. 42).</li> </ul>	II
<ul style="list-style-type: none"> <li>• É feito um resumo das estratégias e políticas dos últimos anos para as alterações climáticas, evidenciando algumas das suas fragilidades, como a <b>falta de capacidade da organização dos serviços e instrumentos</b> da Administração Pública para fazer face às necessidades identificadas, quer a <b>falta de informação à escala adequada com falta de dispositivos legais</b> para endereçar a questão e a <b>necessidade de abordagem sistemática e transversal</b>. (págs. 69 e 70).</li> </ul>	III
<ul style="list-style-type: none"> <li>• São identificadas e listados alguns dos problemas das <b>pequenas e médias cidades</b>: a <b>contração demográfica</b>, o <b>envelhecimento populacional</b> e a <b>dificuldade na fixação dos quadros mais qualificados</b> (pág. 33 e 99).</li> </ul>	V

Como aspectos omissos, insuficientes ou negativos deste Relatório destacamos:

	Capítulos
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apesar de mencionar as várias razões para a urbanização acelerada e expansão urbana desordenada, <b>não avalia nem quantifica a perda de património natural e cultural</b>, o impacto da fragmentação do território na <b>biodiversidade</b>.</li> </ul>	I, II e III
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Não é abordada a <b>precariedade laboral</b> como um dos factores para o <b>quadro demográfico</b> existente e <b>uma das razões para as dificuldades de acesso à habitação</b>. Consideram-se os estágios profissionais e outros apoios como incentivos à criação de emprego mas não são ponderadas as suas vantagens ou desvantagens, incluindo a distorção do mercado laboral (pág. 29).</li> </ul>	I, V e VI
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Atribui a diminuição da expansão imobiliária</b> em 1.º lugar à <b>existência do PNPOT e dos PROT</b> e, em 2.º lugar, à <b>crise económica</b> (pág. 42), contudo valeria a pena reflectir sobre os <b>fenómenos especulativos</b> que criaram um universo de mais de <b>meio milhão de fogos desabitados</b> e a incapacidade do Estado de <b>prevenir e inverter esta tendência</b> apesar dos instrumentos existentes.</li> </ul>	II
<ul style="list-style-type: none"> <li>• São identificados os problemas resultantes da <b>extemporaneidade da produção dos planos</b> mas não é feita menção às consequências da <b>falta de Relatórios de Estado</b> sobre o Ordenamento do Território como o que foi produzido em 2013 sobre o PNPOT, nem são apontadas <b>hipóteses de soluções</b> possíveis para essas dificuldades.</li> </ul>	III
<ul style="list-style-type: none"> <li>• No que respeita à temática do ambiente e urbanização, considera-se insuficiente a abordagem apresentada pelo facto de se encontrarem <b>praticamente ausentes os temas da Gestão de Resíduos, da Água e do Ruído</b>.</li> </ul>	III
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Refere-se a <b>nova estruturação de planos e programas</b> previstos na LBPPSOTU e no novo RJIGT 2015 (pág. 78) sem considerar algumas das questões que carecem de resolução, como a dificuldade em fazer cumprir os prazos previstos para a produção de legislação complementar, actualizar PDMs, etc. Preocupação especial com o facto dos <b>Planos Especiais deixarem de vincular os particulares a partir de Julho de 2017</b> havendo sérias dúvidas sobre o processo de transição de normas para os PDMs ser cumprido no prazo estipulado.</li> </ul>	IV
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Refere-se a importância da reabilitação urbana mas não da <b>regeneração</b>. Referem-se as <b>medidas excepcionais e temporárias</b> mas não se faz menção aos problemas causados pela suspensão das exigências de eficiência energética e acústica (pág. 78).</li> </ul>	IV e VI
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Há pouco enfoque na necessidade do <b>envolvimento de todos os actores da cidade nos processos de planeamento</b> e da <b>possibilidade destes incorporarem os seus contributos</b>. Seria vantajoso considerar processos de execução (como as políticas de reabilitação) que promovam esse <b>envolvimento contínuo</b>, garantindo a prossecução do interesse público no desenvolvimento dos projectos e possíveis parcerias.</li> </ul>	IV

<p>(Mobilidade)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De maneira geral concordamos com os assuntos abordados. Contudo, não é identificada a <b>falta de uma política nacional de transportes coerente</b>. Portugal precisa desesperadamente de uma estratégia de mobilidade e transportes numa perspectiva global do que são as necessidades do país para a Mobilidade.</li> <li>• Não é identificada a importância da <b>intermodalidade como um dos desafios para a mobilidade</b>. A intermodalidade aborda não só os transportes colectivos mas também a articulação deste com modos suaves e mesmo com outros meios de transporte individual e sistemas de partilha. As melhorias na mobilidade urbana passam não só por uma aposta nos transportes colectivos mas também pelos pontos de interface dos diferentes meios de transporte como forma de reduzir os tempos de viagem e tornar todo o “processo” mais fácil e cómodo.</li> <li>• É necessária uma <b>maior articulação/colaboração entre os vários intervenientes/operadores de transportes</b>. Apesar de nos últimos anos se ter verificado uma maior articulação continua a existir pouca coordenação entre os serviços prestados.</li> <li>• Outro factor importante que torna o transporte colectivo mais atractivo é a <b>informação disponibilizada ao passageiro</b>, nomeadamente a informação em tempo-real à qual deveria ser dada mais atenção.</li> <li>• Seria importante ao nível da mobilidade apostar-se no desenvolvimento de aplicações móveis com um interface de fácil funcionamento que permita não só aceder a toda a informação, mas também a <b>compra de títulos de transporte</b>.</li> <li>• Poderia ser interessante considerar <b>programas de educação/sensibilização dos cidadãos</b> relativos à <b>mobilidade</b>, nomeadamente formas de mobilidade sustentável.</li> </ul>	<p><b>II.11, II.12 e II.14</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Necessidade de medidas concretas para a redução do congestionamento do tráfego, nomeadamente através de <b>políticas que apoiem o desenvolvimento do transporte colectivo em detrimento ao veículo privado</b>.</li> <li>• <b>Substituição dos benefícios fiscais</b> a empresas na disponibilização de veículos automóveis a colaboradores <b>por incentivos/apoios</b> para os colaboradores recorrerem ao <b>transporte colectivo</b>.</li> <li>• O transporte individual continua a ser o meio de transporte preferencial apesar das várias acções de contenção da procura implementadas (como sejam a tarifação do estacionamento) pois a alternativa que os transportes colectivos apresentam é um serviço de baixa qualidade, com pouca frequência e com horários de funcionamento reduzido. Sem um <b>serviço de transportes colectivos de qualidade</b> o veículo privado continuará a ser o modo mais procurado. A redução do congestionamento do tráfego passa pelo <b>investimento nos serviços de transportes colectivos</b> de forma a <b>melhorar o serviço prestado</b> e a atrair passageiros, passando a ser uma alternativa viável ao uso do transporte individual.</li> </ul>	<p><b>III.17</b></p>