

# Lisboa, Portugal

**Relatório de Indicadores urbanos saudáveis e sustentáveis:  
Comparações com 25 cidades a nível internacional**

Colaboração Global Saudável & Sustentável De Indicadores urbanos



© 2022 Carolina Ramos



Global Observatory of  
**Healthy and  
Sustainable Cities**

O relatório completo, incluindo dados, métodos e limitações, foi publicado no:

The Lancet Global Health Series on urban design, transport, and health. 2022. <https://www.thelancet.com/series/urban-design-2022>

Global Observatory of Healthy & Sustainable Cities. 2022. <https://www.healthysustainablecities.org>

Dados populacionais: Schiavina, M. et al. (2019): GHS population grid multitemporal (1975, 1990, 2000, 2015) R2019A. European Commission, Joint Research Centre (JRC). <https://doi.org/10.2905/42E8BE89-54FF-464E-BE7B-BF9E64DA5218>

Fronteiras urbanas: Florczyk, A. et al. (2019): GHS Urban Centre Database 2015, multitemporal and multidimensional attributes, R2019A. European Commission, Joint Research Centre (JRC).

<https://data.jrc.ec.europa.eu/dataset/53473144-b88c-44bc-b4a3-4583ed1f547e>

Características urbanas: OpenStreetMap contributors. Openstreetmap (2020). <https://planet.osm.org/pbf/planet-200803.osm.pbf.torrent>

Escala de cor: Crameri, F. (2018). Scientific colour-maps (3.0.4). Zenodo. <https://doi.org/10.5281/zenodo.1287763>

### **Executivo de estudo**

Deepti Adlakha, Jonathan Arundel, Geoff Boeing, Ester Cerin, Billie Giles-Corti, Carl Higgs, Erica Hinckson, Shiqin Liu, Melanie Lowe, Anne Vernez Moudon, Jim Sallis & Deborah Salvo

### **Editores**

Carl Higgs, Melanie Lowe & Billie Giles-Corti

### **Colaboradores locais (Lisboa)**

Carolina Ramos, Andreia Pizarro, Maria Paula Santos, David Vale & Claudia Viana

### **Tradução**

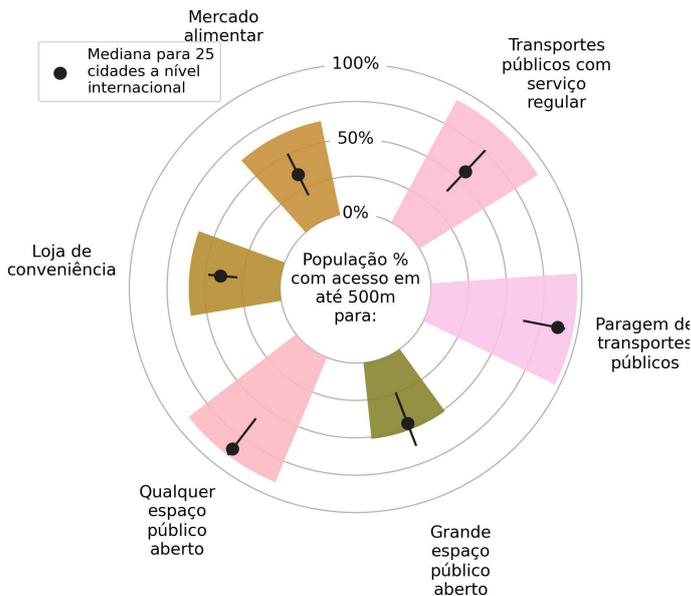
Maria Paula Santos /Andreia Pizarro /David Vale

## Relatório de Indicadores urbanos saudáveis e sustentáveis

Este breve relatório descreve como Lisboa se apresenta numa seleção de indicadores espaciais e políticos de cidades saudáveis e sustentáveis. O nosso estudo colaborativo analisou a distribuição espacial de características de desenho urbano e transportes e a presença e qualidade das políticas de ordenamento do território e urbanismo que promovem a saúde e a sustentabilidade de 25 cidades em 19 países.

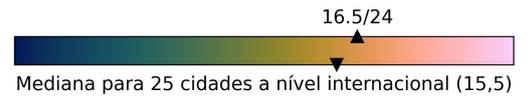
As comparações com os valores medianos de todas as cidades incluídas neste estudo internacional podem informar as mudanças necessárias para as políticas locais da cidade. Os mapas mostram a distribuição de características de desenho urbano e transporte através de Lisboa, e identificam áreas que mais poderiam beneficiar de intervenções para criar ambientes saudáveis e sustentáveis.

(abaixo) Percentagem de população com acesso a comodidades em até 500 metros (m) em Lisboa, Portugal.



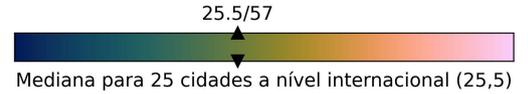
### Presença política em Lisboa

Políticas de desenho urbano e transportes que apoiam a saúde e a sustentabilidade



### Qualidade de política em Lisboa

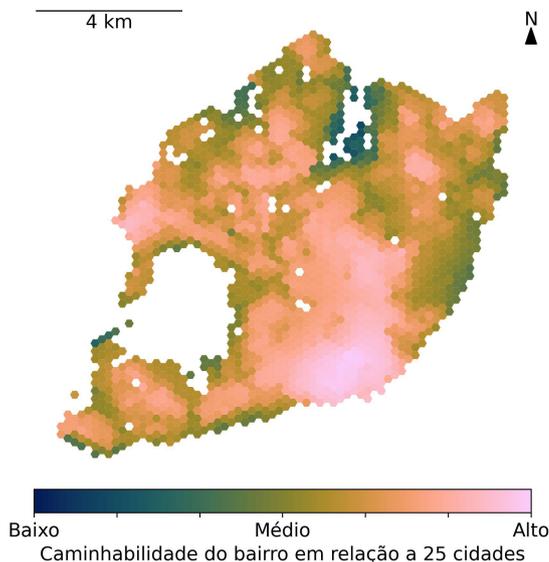
Classificação de qualidade da política para políticas específicas e mensuráveis alinhadas com evidências consensuais em cidades saudáveis



Requisitos de planeamento da cidade	Lisboa	% das cidades com requisitos cumpridos, por rendimento do país	
		Médio /6	Alto /19
Ações específicas centradas na saúde na política urbana metropolitana	✓	0%	84%
Ações específicas centradas na saúde na política metropolitana de transportes	✓	50%	63%
Requisitos de avaliação do impacto da saúde na política/legislação urbana/transportes	✗	33%	11%
Informação sobre as despesas públicas relativas às infraestruturas para diferentes modos de transporte	✓	33%	47%
Políticas de poluição atmosférica relacionadas com o planeamento dos transportes	✓	50%	89%
Políticas de poluição atmosférica relacionadas com o ordenamento do território	✗	67%	84%

## Caminhabilidade em Lisboa

Os bairros caminháveis oferecem oportunidades para estilos de vida ativos, saudáveis e sustentáveis através da densidade populacional suficiente, mas não excessiva, para apoiar a existência adequada de amenidades locais, incluindo serviços de transporte público. Os bairros caminháveis também têm usos mistos do solo e ruas bem conectadas, para garantir o acesso próximo e conveniente aos destinos. As infraestruturas pedonais de alta qualidade e a redução do tráfego através da gestão da utilização automóvel também podem incentivar a caminhada para o transporte.

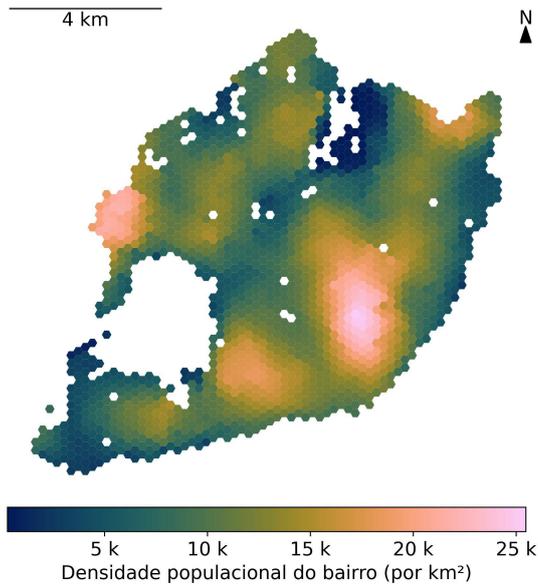


(acima) 99,2% da população residente em bairros com pontuações de caminhabilidade superiores às 25 medianas da cidade internacional

### Política de caminhabilidade em Lisboa

	Política identificada	Padrão ou objetivo específico	Meta mensurável	Consistente com evidências em saúde
Requisitos de densidade habitacional	✓	✓	✓	✓
Requisitos de conectividade de rua	✗	-	-	-
Restrições de estacionamento para desencorajar o uso do carro	✓	✓	✗	✓
Provisão de infraestruturas pedonais	✓	✓	✗	✓
Provisão de infraestruturas cicláveis	✓	✓	✓	✓
Metas de participação em caminhada	✗	-	-	-
Metas de participação em deslocação de bicicleta	✗	-	-	-

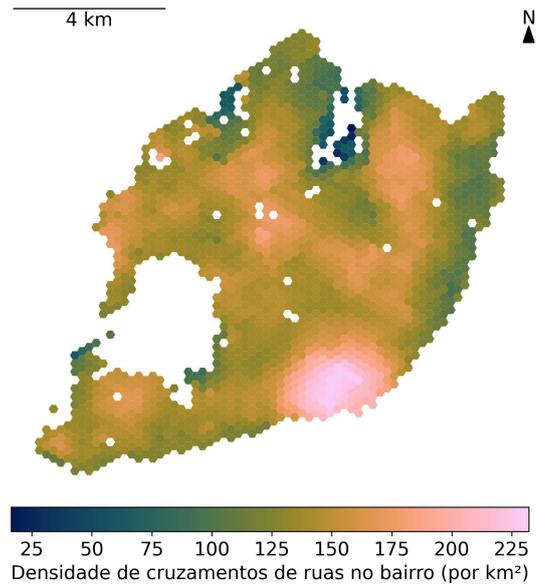
## Densidade populacional



(acima) 96,8% da população cumpre o limiar mínimo\* para a densidade populacional do bairro (5 677 por km<sup>2</sup>)

\* Os limiares baseiam-se na nossa modelação de características do ambiente construído necessárias para atingir o objetivo do Plano de Ação Global para a Atividade Física da Organização Mundial de Saúde de uma redução relativa de 15% na atividade física insuficiente através da caminhada. Encontrámos evidências preliminares de que a densidade de intersecções de ruas acima de 250 por km<sup>2</sup> e bairros ultra-densos (>15.000 pessoas por km<sup>2</sup>) podem ter benefícios decrescentes para a atividade física. Este é um tema importante para a investigação futura.

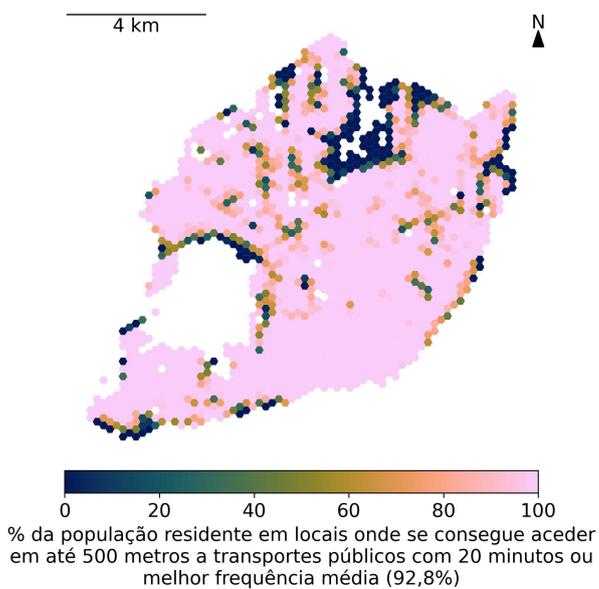
## Conectividade de rua



(acima) 98,6% da população cumpre o limiar mínimo\* para a densidade de intersecção de rua do bairro (106 por km<sup>2</sup>)



## Acesso ao transporte público

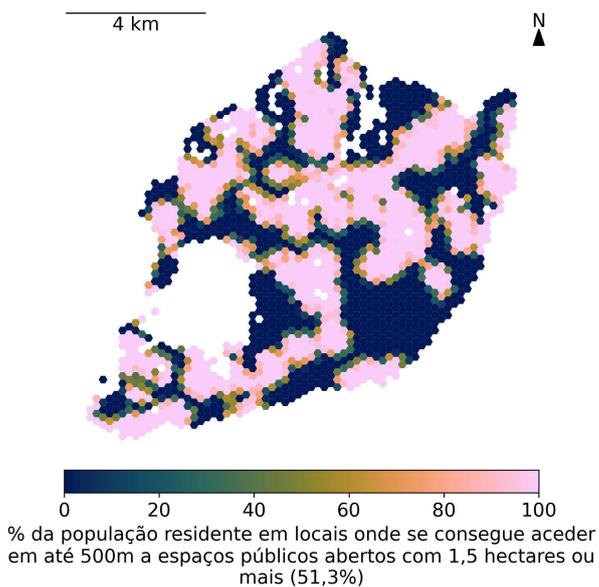


O fácil acesso a transportes públicos frequentes é um determinante fundamental dos sistemas de transporte saudáveis e sustentáveis. Os transportes públicos perto da habitação e do emprego aumentam a quota de modo das viagens em transporte público, incentivando assim as deslocações pedonais relacionadas com os transportes; que oferece acesso a empregos e serviços regionais; melhoria da saúde, do desenvolvimento económico e da inclusão social; e a redução da poluição e das emissões de carbono. A frequência do serviço também incentiva o uso dos transportes públicos, para além da proximidade a estações ou paragens.

### Política de transportes públicos em Lisboa

	Política identificada	Padrão ou objetivo específico	Meta mensurável	Consistente com evidências em saúde
Requisitos para o acesso dos transportes públicos ao emprego e aos serviços	✓	✓	✗	✓
Requisitos de distribuição de emprego	✓	✓	✗	✓
Requisitos mínimos para o acesso aos transportes públicos	✗	-	-	-
Metas para a utilização dos transportes públicos	✓	✓	✗	?

## Acesso ao espaço público aberto



O acesso local ao espaço público aberto de alta qualidade promove a atividade física recreativa e a saúde mental. O espaço público aberto nas proximidades cria ambientes de convívio atraentes, ajuda a arrefecer a cidade e protege a biodiversidade. À medida que as cidades densificam e o espaço aberto privado diminui, proporcionar mais espaço público aberto é fundamental para a saúde da população. Ter espaço público aberto a menos de 400 m da residência pode incentivar a caminhada. O acesso a parques maiores também pode ser importante.

### Política de espaço público aberto em Lisboa

	Política identificada	Padrão ou objetivo específico	Meta mensurável	Consistente com evidências em saúde
Requisitos mínimos para acesso público a espaços abertos	✓	✓	✗	✓

## Resumo

A disponibilidade de políticas urbanas e de transportes de apoio à saúde e sustentabilidade em Lisboa é acima da média em comparação com outras cidades. No entanto, a qualidade das políticas disponíveis em termos de especificidade, mensurabilidade e consistência com a evidência em saúde é média. Lisboa não apresenta várias normas para as características do ambiente construído que permitam a criação de cidades caminháveis, e em muitas áreas políticas, parecia não ter metas mensuráveis. No entanto, relativamente às 25 cidades deste estudo internacional, a maioria dos bairros de Lisboa são caminháveis. Em termos de limiares para atingir metas da OMS para aumentar a atividade física, quase todos os residentes em Lisboa vivem em bairros que cumprem os limiares de densidade populacional e de conectividade nas ruas. No entanto, alguns residentes de Lisboa podem viver em bairros que excedam os níveis de densidade e conectividade de rua que incentivam a atividade física. A grande maioria dos residentes tem acesso a paragens de transportes públicos com serviços regulares (92,8%) e espaço público aberto (~90%) dentro de 500m. No entanto, apenas 51% dos residentes têm acesso a um espaço público aberto maior. Além disso, o acesso a um espaço aberto público maior é especialmente modelado com algumas áreas mal servidas. Em comparação com as outras cidades estudadas, a proporção da população em Lisboa com acesso a um mercado alimentar, loja de conveniência e paragem de transportes públicos com um serviço regular, é superior à média.

---

**Citação**

Global Healthy & Sustainable City-Indicators Collaboration. 2022. Lisboa, Portugal — Relatório de Indicadores urbanos saudáveis e sustentáveis: Comparações com 25 cidades a nível internacional (Lisbon, Portugal — Healthy and Sustainable City Indicators Report: Comparisons with 25 cities internationally. Tradução Português (Portugal): Maria Paula Santos /Andreia Pizarro /David Vale). <https://doi.org/10.25439/rmt.19614051>



Este trabalho é licenciado sob uma [Licença Internacional Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).