

Universidade de Lisboa
Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas
Relações Internacionais



Carlos Teixeira Moreira: 202326

E-mail: cm.fuzo@gmail.com

A MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta
A convivência harmoniosa entre a bicicleta e as outras opções de mobilidade

(2 de dezembro 2013)



A MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta
A convivência harmoniosa entre a bicicleta e as outras opções de mobilidade

Trabalho apresentado como requisito de avaliação parcial da Licenciatura em Relações Internacionais – Pós-laboral na Unidade Curricular de Sociedade Civil Transnacional (3º ano – 1º semestre) do Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, Universidade de Lisboa.

Docente: Prof. Aux. MARIA JOÃO MILITÃO
FERREIRA DE SOUSA PEREIRA (mjmfsp@gmail.com)



Índice

INTRODUÇÃO	4
ENQUADRAMENTO E OPERACIONALIZAÇÃO CONCETUAL.....	6
Orçamento participativo.....	6
Massa crítica.....	8
Organizações Não-Governamentais	11
A MUBi.....	12
Estatutos sociais	12
Visão, missão e objetivos	13
Visão	13
Missão	13
Objetivos.....	13
Organização interna.....	14
Órgãos sociais	14
Elementos & organização	15
Comunicação	16
História.....	16
Projetos	17
Volunteers of Cycling Academy (VOCA).....	17
Sexta de bicicleta. Aproveita o dia com a tua cidade	18
O ENVOLVIMENTO NO PROJETO DA MUBi	19
CONCLUSÕES.....	21
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	23



A MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

A convivência harmoniosa entre a bicicleta e as outras opções de mobilidade

Health and Transport ministers say that they are trying to encourage more cycling as a way of reducing congestion, cutting pollution and helping beat an obesity epidemic that costs the NHS £5 billion a year.¹

The Times: Cities fit for cycling²

A promoção de meios de transporte mais sustentáveis constitui a grande motivação e o principal desafio [...] e inscreve-se num novo paradigma de mobilidade que tem em vista combinar o desenvolvimento económico das cidades e vilas e a acessibilidade com a melhoria da qualidade de vida, uma prática de vida saudável, a defesa do ambiente e a redução da dependência energética,...

Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves³

INTRODUÇÃO

O presente trabalho decorre de um requisito de investigação académico da Unidade Curricular Sociedade Civil Transnacional, com o objetivo de descrever e questionar o papel de uma organização coletiva da sociedade civil, com a qual haja um envolvimento pessoal e por essa via caracterizar o nosso papel, numa perspetiva de testar o conhecimento empírico e teórico do assunto ou seja os fundamentos teóricos e conceitos de sociedade civil, a definição e características do ator da sociedade civil selecionado e as formas de relacionamento com outros atores designadamente o(s) “Estado(s)”.

Para este trabalho selecionamos a Organização Não-Governamental (ONG) **MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta** por ser a da organização coletiva da sociedade civil, com quem interagimos, que se encontra mais próxima da “redefinição do espaço público através da participação ativa e consequente da sociedade civil, no pluralismo dos seus valores, designadamente, do valor essencial da tolerância que a caracteriza e consequências de natureza e gradualidade diversificadas” (Santos, 2012a, pp. XXIII). As outras são a Associação de Fuzileiros⁴, o Clube Militar Naval⁵ e o Clube

¹ Start a cycling revolution — and save lives and money, MPs urge. The Times: <http://www.thetimes.co.uk/tto/public/cyclesafety/article3747215.ece>

² <http://www.thetimes.co.uk/tto/public/cyclesafety/>

³ Ciclando, Plano de promoção da bicicleta e outros meios suaves, 2013 – 2020. Instituto de Mobilidade e Transportes, I.P. (IMT), novembro de 2012.

⁴ A Associação de Fuzileiros (AFZ), criada em 29 de Março de 1977, tem a natureza de uma instituição de direito privado, com personalidade jurídica, sem fins lucrativos, rege-se pela Lei e pelos seus Estatuto e Regulamentos congrega em especial fuzileiros mas também oficiais, sargentos e praças nas situações de ativo, reserva, reforma ou licenciamento de marinha, os seus familiares diretos e outras pessoas que, voluntariamente, adiram aos princípios e aos valores,



Náutico de Oficiais e Cadetes da Armada⁶, organizações que possuem um espaço público restrito aos militares Fuzileiros, no primeiro caso e aos oficiais da Marinha [Armada] nos outros dois que tem tido e continuam a ter uma significativa intervenção cívica nacional mas que se encontram muito ligadas a órgãos estatais, por um lado e por outro possuem pouca atividade transnacional.

A **MUBi** é uma associação de ciclistas urbanos que trabalham juntos para melhorar as condições para o uso da bicicleta como meio de transporte utilitário e recreativo em Portugal. O que nos une é o reconhecimento do direito básico à não-discriminação negativa a nível legislativo e social, bem como a progressiva restauração da natural competitividade da bicicleta em meio urbano face ao automóvel.

A **MUBi** desenvolve projetos de serviço à comunidade, buscando o seu empoderamento e promovendo a sua expansão, através de programas de educação, de sensibilização e motivação e de mentorado. Dedicar-se também a acompanhar a implementação de medidas públicas relacionadas com a utilização da bicicleta, como sejam as ligadas a infraestruturas e à articulação modal com os transportes públicos. Além disso, trabalha na defesa dos interesses dos utilizadores de bicicleta a nível legislativo, promovendo a adoção de leis e regulamentos que melhor contemplem e reflitam as necessidades, características e mais-valias da bicicleta como meio de transporte.

A causa da **MUBi** pode e deve ser abraçada pelos não-ciclistas e pela sociedade civil em geral, pois a conversão de deslocações em automóvel para deslocações em bicicleta traz

designadamente, de dignidade, amizade, camaradagem, solidariedade e entajuda que são apanágio dos fuzileiros e estão plasmados no respetivo Estatuto. A AFZ tem como missão e fins – para além de promover os laços e os contactos entre todos os que sentem orgulho em ostentar e ter ostentado a boina azul ferrete – os definidos no [...] Estatuto [...]. A AFZ integra também Delegações que podem constituir-se no País e no estrangeiro [...] <http://www.associacaofuzileiros.pt/index.php?pg=pg2>

⁵ O Clube Militar Naval surge com a aprovação dos seus Estatutos por decreto no dia 15 de Novembro de 1866, tem por fim: a) Fazer convergir os esforços coletivos dos associados para que a corporação da Armada sirva com abnegação, zelo e denodo o seu país; b) Buscar quanto em si couber para que se torne conhecido o seu préstimo, procurando que a Marinha seja animada e favorecida em suas laboriosas fadigas; c) Excitar, por meio de palestras científicas e literárias, por adequadas publicações e por todos os meios legais, os estímulos geradores das grandes ações e os factos que honram a humanidade, para que os oficiais se tornem distintos e continuem a conservar as gloriosas tradições da marinha portuguesa. Nos fins do século XIX a Nação vivia momentos difíceis da sua existência. O Ultramar era cobiçado pelos países mais poderosos e a Europa convencera-se que a África poderia ser seu complemento natural, multiplicando-se os maiores atropelos às soberanias tradicionais e deparando-se a Marinha com diversificadas missões, onde escasseavam os meios para o seu cumprimento. Na sequência de uma proposta apresentada no Parlamento para reduzir os efetivos da Armada, um conjunto de oficiais, sócios do Clube Militar Naval, baseados nos pensamentos de *Alfred T. Mahan* e recorrendo ao modelo utilizado em Inglaterra - através da *Navy League*, fundada em 1894 -, fomentou com sucesso o interesse pelos assuntos marítimos, fundando, em 1901, a Liga Naval Portuguesa e, conseqüentemente, foram capazes de garantir a operacionalização de uma estratégia naval em antecipação à I Guerra Mundial. <http://www.cmnaval.com/>

⁶ O CNOCA – Clube Náutico dos Oficiais e Cadetes da Armada, foi fundado em 1888 por decreto real de 7 de junho, com a designação de Clube dos Aspirantes de Marinha. Adotou a atual designação em 1938. É uma associação de direito privado, sem fins lucrativos, que tem por fim principal proporcionar aos sócios a prática dos desportos náuticos. Os sócios do CNOCA são obrigatoriamente oficiais, aspirantes a oficial ou cadetes da Marinha, podendo manter a condição de sócio caso deixem de prestar serviço na Armada. <http://www.cnoca.org/index.php/apresentacao>



benefícios ao próprio e aos outros, direta e indiretamente, pela redução da ocupação do espaço público, da poluição, da sinistralidade rodoviária, do endividamento das famílias, pelo aumento da segurança pública e da prosperidade do comércio.

O tema contudo possui alguma sensibilidade dada a minha condição e militar, o que associado ao fato de não existir uma “non-attribution policy”⁷, no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas para trabalhos de natureza académica, pode a minha liberdade de ação cívica, expressa formalmente neste trabalho, colidir com as normas constantes na LDN⁸, designadamente os Art.º 26º, 27º, 28º, 29º, 30º, 31º e 32º. A “non-attribution policy” era a regra no curso que realizei numa universidade militar americana o que possibilitava a discussão aberta de novas ideias, numa organização, a militar, que se rege de forma muito rígida por regras escritas que são consideradas a base da disciplina. Deve assim o presente trabalho não me ser atribuído sem o meu consentimento expreso.

No trabalho iniciaremos pelo enquadramento e operacionalização de alguns conceitos relevantes para a compreensão do assunto. Segue-se a caracterização da MUBi, o seu enquadramento estatutário, visão, missão, objetivos e projetos. Numa terceira fase detalharemos o envolvimento do autor com a MUBi e a rede informal em que ela se desenvolveu. Por fim apresentaremos uma síntese conclusiva e algumas ilações futuras.

ENQUADRAMENTO E OPERACIONALIZAÇÃO CONCEPTUAL

Orçamento participativo

Lisboa foi a primeira capital europeia a implementar o Orçamento Participativo (OP)⁹, com o objetivo de aprofundar a ligação da autarquia com os seus munícipes, inspirado nos valores da Democracia Participativa, tal como inscrito no artigo 2º da Constituição da República Portuguesa.

O orçamento participativo¹⁰ visa contribuir para o exercício de uma intervenção informada, ativa e responsável dos cidadãos nos processos de governação local, garantindo a participação dos cidadãos e das organizações da sociedade civil na decisão sobre a afetação

⁷ In an effort to promote rich discussion and the free exchange of ideas, the Judge Advocates Association American Inn of Court adheres to a non-attribution policy. Comments made by speakers and attendees will not be attributed to them in any public forum or to any individual likely to transmit such statements to a public forum. All such comments are off the record. <http://www.innsofcourt.org/Content/InnContent.aspx?Id=3466>

⁸ Lei de Defesa Nacional (LDN) – Lei n.º 31-A/2009, de 7 de julho. <http://www.emgfa.pt/documents/1stcdg49738f.pdf>

⁹ http://www.lisboaparticipa.pt/pages/orcamentoparticipativo.php/A=1_collection=cml_article

¹⁰ http://lisboaparticipa.cm-lisboa.pt/mediaRep/lisboaparticipa/files/images/CARTA_DE_PRINCIPIOS_DO_ORCAMENTO_PARTICIPATIVO_DO_MUNICIPIO_DE_LISBOA.pdf



de recursos às políticas públicas municipais. A participação tem como objetivos: a) Incentivar o diálogo entre eleitos, técnicos municipais, cidadãos e a sociedade civil organizada, na procura das melhores soluções para os problemas tendo em conta os recursos disponíveis; b) Contribuir para a educação cívica, permitindo aos cidadãos integrar as suas preocupações pessoais com o bem comum, compreender a complexidade dos problemas e desenvolver atitudes, competências e práticas de participação; c) Adequar as políticas públicas municipais às necessidades e expectativas das pessoas, para melhorar a qualidade de vida na cidade; d) Aumentar a transparência da atividade da autarquia, o nível de responsabilização dos eleitos e da estrutura municipal, contribuindo para reforçar a qualidade da democracia.

O OP de Lisboa teve a sua 1ª edição em 2008, distinguindo-se de outras experiências congéneres por se tratar de um processo verdadeiramente deliberativo, que confere efetivo poder de decisão aos cidadãos para apresentar propostas para a sua cidade e votar nos projetos que considerem prioritários.

Os projetos mais votados, até um valor equivalente a 5% do Orçamento de Investimento (que até à presente edição tem sido de cinco milhões de euros), são integrados na proposta de Orçamento e Plano de Atividades do Município do ano seguinte. Neste espírito, em Julho de 2008, foi aprovada a Carta de Princípios do Orçamento Participativo do Município de Lisboa, que define os objetivos deste processo e indica os princípios pelos quais este se deve reger, prevendo-se uma avaliação anual dos seus resultados e a introdução das alterações consideradas pertinentes para o aperfeiçoamento, aprofundamento e alargamento progressivo do Orçamento Participativo, o que traduz o seu carácter assumidamente evolutivo.

Desde a sua implementação, o Orçamento Participativo de Lisboa tem merecido o reconhecimento a nível internacional:

- Em 2009, a UN-Habitat reconheceu o seu carácter inovador na sua publicação "72 Questões Frequentes sobre Orçamento Participativo";
- No mesmo ano, a *Eurocities*, organização europeia das principais cidades, com mais de 140 cidades-membro, de mais de 30 países, selecionou o Orçamento Participativo de Lisboa como uma das 3 melhores iniciativas para os Prémios Eurocities'2009 na categoria Participação;
- Em 2010, a OCDE reconheceu o OP de Lisboa como uma iniciativa municipal de coprodução;
- Em 2011, o Instituto Europeu da Administração Pública (EIPA), atribuiu um Certificado de Boas Práticas ao OP de Lisboa, no âmbito dos Prémios do Sector Público Europeu (ESPA).



Os projetos vencedores para financiamento pelo orçamento 2013/14 foram:

Na categoria de projetos entre 150 mil e 500 mil euros os vencedores foram: Jardim Botânico de Lisboa, proteger, valorizar e promover - 7553 Votos; e, Mobilidade para todos em Benfica - 1375 Votos

Na categoria de projetos até 150 mil euros os vencedores foram: Estátua de D. Nuno Álvares Pereira - 1541 Votos; Campanha para promoção da adoção de animais - 1432 Votos; Na volta, cá te espero - 1372 Votos; Reabilitação da Rua Eduardo Malta - 1097 Votos; Estátua de Cosme Damião - 1079 Votos; Implementação de parque infantil na Rua D. João Castro / Travessa dos Fornos - 952 Votos; Implementação de parque infantil na Quinta das Camareiras - 754 Votos; **Escadas amigas das bicicletas - 747 Votos;** Banco de manuais da cidade - 691 Votos; Lata'65: *workshop* de arte urbana para a população idosa - 435 Votos; WiFi de acesso público na cidade - 420 Votos; Com Arte - 403 Votos; Páteo Ambulante - 402 Votos; e, Juntos, vamos caminhar e correr pela cidade de Lisboa - 393 Votos

Massa crítica

Massa crítica é um conceito que pode ter muitas abordagens embora todas envolvam a ideia de uma quantidade ou número mínimo, de material¹¹ ou pessoas, necessária para se estabelecer uma dinâmica própria e sustentável autonomamente, seja uma ação ou comportamento.

No âmbito do assunto tratado neste trabalho “Massa Crítica¹²” é um passeio de bicicleta mensal para celebrar o uso da bicicleta e para afirmar o direito dos ciclistas à estrada. A ideia começou em S. Francisco em 1992 e rapidamente se espalhou por outras cidades pelo mundo inteiro. A Massa Crítica (MC) é uma celebração da bicicleta como meio de transporte que ocorre em mais de 300 cidades em todo o mundo. Acontece quando dezenas, centenas ou milhares de ciclistas se reúnem para ocupar seu espaço nas ruas e criar um contraponto aos meios tradicionais de transporte urbano.

Muitos dizem que a bicicleta no trânsito é quase que uma metáfora à fragilidade e impotência de um indivíduo frente à oposição violenta de governos, corporações e outros

¹¹ No caso do urânio para realizar um processo em cadeia com que começa a reação de cisão em cadeia, é a quantidade mínima de combustível nuclear com que cada geração de neutrões origina a geração seguinte, que conta com a mesma quantidade de neutrões, ou com quantidade um pouco superior, isto é, quando a perda de neutrões, em consequência da fuga ou absorção pelas misturas está totalmente recuperada.

http://www.fisica.net/nuclear/massa_critica_do_combustivel_nuclear.pdf

¹² <http://www.cenasapedal.com/mais/massa-critica-um-guia-para-iniciados/>



sistemas de repressão. A MC é a demonstração que quando as pessoas se juntam, num objetivo comum é possível fazer frente à qualquer oposição.

A MC é uma celebração para quebrar a monotonia, mecanicidade e agressividade do trânsito urbano, levando alegria e outros elementos mais humanos – braços, pernas e rostos – ao asfalto. É organizada de forma horizontal, não tem representantes, porta-vozes, nem líderes. Não tem uma voz. Tem tantas vozes quanto participantes. Cada um é livre de levar a manifestação ou a reivindicação que quiser, sempre com o objetivo de conseguir um trânsito mais humano, por cidades mais bonitas e alegres, por um mundo mais respirável: os participantes são todos parte da MC.

Tem um ‘sabor’ diferente de cidade para cidade – há muita variedade no tamanho, observação das regras de trânsito (ou falta dela), interação com os motoristas, e intervenção da polícia. Até mesmo dentro da mesma cidade, as coisas variam um pouco de mês para mês, antes de mais porque a MC é feita por quem nela participa, e é um evento aberto. Não há nenhuma organização central a *autorizar* os passeios. Em cada cidade, alguns ciclistas locais simplesmente escolheram uma data, hora e local para o passeio e divulgaram-nos, e assim nasceu a MC. É uma ideia e um evento, não uma organização ou associação. Não é possível *entrar em contacto com a “Massa Crítica”*.

A MC não é um evento desportivo, nem uma manifestação, é um percurso de bicicleta pela cidade e não requer nenhuma autorização especial, tal como não é requerida para voltas similares de carro, a caminho de casa, de um casamento, ou depois de um jogo de futebol. A MC não *embaraça* o trânsito, a MC *é* trânsito. O *embaraço* do trânsito nas cidades é causado essencialmente por demasiada gente a deslocar-se de carro, não de bicicleta.

A Massa Crítica ocorre sempre na última 6ª-feira de cada mês em várias cidades em todo o mundo, com início às 18h em várias cidades portuguesas. Acaba geralmente com conversa e às vezes com um copo ou um jantar em local definido pelos presentes a cada MC. O percurso é também definido pelos participantes, não há programas fixos nem pré-definidos.

Por um lado, visa proporcionar uma oportunidade de encontro e convívio entre as pessoas que o fazem, e até destas com as que o querem fazer. É uma boa oportunidade de conhecer pessoas e de trocar ideias e experiências relativamente à escolha de bicicletas e acessórios, rotas preferidas, truques e dicas, saber das últimas novidades, etc.

Por outro lado, visa demonstrar aos outros, nomeadamente aos automobilistas, com quem partilhamos as vias rodoviárias onde circulamos, que a bicicleta como opção de transporte



é legítima, adotada por cada vez mais pessoas, e vantajosa para quem a usa e para todos os. A MC é para gente de todas as idades, para famílias, para ciclistas veteranos, principiantes e prospetivos, ocasionais ou quotidianos, para gente que também conduz automóveis e gente *carfree*. Para patinadores, *skaters* e modos ativos afins.

A única ação ilegal é realizada pelos *corkers*, elementos que, nos cruzamentos e entroncamentos, se posicionam nas vias que cruzam aquela em que a MC a está a circular, de modo a prolongar o dever de cedência de passagem dos veículos que se preparam para entrar, para permitir a passagem da MC toda, impedindo a sua fragmentação. Os *corkers* atuando em grupos de 2 ou 3 por cada semáforo, comunicam com os condutores que ficam à espera quando a sinalização lhes daria prioridade na passagem – isto serve 2 propósitos fundamentais: reduz a frustração e protestos dos condutores (sentem que não é *justo* estarmos a usar a vez deles de passar, não é só a questão de ser legal ou não) porque lhes é explicado o que é, para que serve, quanto tempo demora e o impacto negligenciável que terá na duração da sua viagem (não esquecer que a MC decorre à hora de ponta...), acompanhado de um “obrigado“, e ao mesmo tempo divulga o evento, o uso da bicicleta, e sensibiliza-o para o próximo encontro com a MC ou com ciclistas.

Evitar a fragmentação do grupo é importante para garantir o máximo de proteção de cada elemento no grupo, a fluidez geral do trânsito, paragens para reagrupamento, hesitações na rota, etc. O efeito do *corking* na fluidez do trânsito automóvel e no tempo de viagem das pessoas que ficam mais um ciclo paradas nos semáforos, é negligenciável, porque ocorre à hora de ponta, em que o maior obstáculo à velocidade automóvel são a quantidade inacreditável de outros automóveis presentes em todas as ruas e avenidas da cidade... O que fazer:

- Aparecer, para conviver e dar massa à Massa!
- Divulgar e convidar gente via e-mail, blogs, Facebooks e afins;
- Levar amigos (dando-lhes a conhecer previamente este ou outro guia!), para partilhar com eles a experiência de andar de bicicleta pela cidade integrado num grupo grande, e para ter companhia a voltar para casa;
- Levar luzes, essenciais para andar à noite (principalmente depois da MC)!
- Levar um cadeado e equipamento para a chuva e para o frio, para caso se revelem necessários;
- Dar uso à campainha, e às palavras de ordem, a MC é festa! Um muito popular: “não sejas pateta, anda de bicicleta!” Mantê-las positivas e evitar palavras hostis para quem se encontra dentro dos carros;



- Ceder passagem aos peões nas passadeiras e semáforos – os peões somos nós mal pomos o pé no chão, e o andar a pé é a opção mais sustentável de mobilidade;
- Evitar andar mais que 2 pessoas a par (nomeadamente nas vias mais estreitas), para manter espaço entre elas e entre elas e os veículos que lhes passam ao lado na via da esquerda (automóveis e afins) e na via da direita, BUS, (autocarros e táxis), e permitir a ultrapassagem por outros ciclistas;
- Manter os participantes mais vulneráveis (crianças, pessoas mais velhas, principiantes, famílias com crianças, etc), sempre envolvidos pelo grupo – não os deixar para trás nem “despidos” da Massa atrás, à frente ou dos lados;
- Ser assertivo mas cortês: a MC é uma celebração e expressão do uso da bicicleta, queremos ser respeitados e para isso temos que saber respeitar os outros;
- Ao longo do percurso, nos momentos de paragem, divulgar a MC pelos automobilistas parados no normal congestionamento da hora de ponta, e explicar o que é “aquilo” (tanta gente de bicicleta) e quando acontece e porquê;
- Vir preparado para aceitar propostas de tomar um copo ou jantar após a MC;
- Tirar fotos e pô-las depois no site, nos blogs pessoais, Facebook (grupo PT, grupo Lx, etc), grupo da MC no Flickr, etc.

Organizações Não-Governamentais

No sentido de numa fase posterior poder ser confirmada a classificação atribuída à MUBi, dentro da concetualização de sociedade civil de Keane (2003, pp 8, citado em Santos, 2012a, pp. XVIII): “estruturas e atividades não governamentais. Compreende indivíduos, lares ou famílias (*households*), negócios com fins lucrativos, organizações não governamentais sem fins lucrativos, coligações, movimentos sociais e comunidades linguísticas e identidades culturais” como Organização Não-Governamental, importa apresentar a respetiva concetualização operacional.

Seguiremos o conceito do Departamento de Informação Pública da ONU para organização transnacional não-governamental: “uma associação voluntária de cidadãos que se constituem em grupo, com fins não lucrativos, organizada numa base local, nacional ou internacional, com finalidade de tratar de questões de interesse público ou do “bem público” (*public good*) orientada para a ação e formada por indivíduos com interesses comuns” (ONU, 2005c, citado em Santos, 2012a, pp. 113). Também, numa perspetiva jurídica conforme citado por Santos (2012a, pp. 113): “[a] doutrina define-as como instituições criadas por iniciativa provada ou mista, com exclusão de qualquer acordo intergovernamental, reagrupando pessoas privadas ou públicas, físicas ou morais, de diferentes nacionalidades, dotadas de vontade autónoma, suscetíveis de influenciar o decurso das relações internacionais” (Silva, 1996, pp. 238; ver tb., Dinh, Daillier e Pelle, 1999, pp. 636).



A MUBi

Estatutos sociais

Estatutos Sociais¹³ da MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta foram aprovados *Assembleia Geral realizada a 22 de Outubro de 2011*. A sua constituição oficial, em termos legais, aconteceu a 22 de Junho de 2009 (NIPC 509005489).

Artigo 1º – Denominação, sede e duração: A MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta, adiante designada por MUBi, é uma associação de direito privado sem fins lucrativos, tem a sede na Rua António Nobre, 5, 2º, 1500-046 Lisboa, e constitui-se por tempo indeterminado.

Artigo 6º – Associados:

- A MUBi é constituída por número ilimitado de associados;
- São associados da MUBi todos os cidadãos ou coletividades que manifestem o desejo de aderir à MUBi, mediante inscrição e pagamento das quotas conforme definido no Regulamento da Associação¹⁴;
- A MUBi admite a existência de associados Individuais e Coletivos. Os associados coletivos deverão mandar expressamente, para cada Assembleia Geral, o seu representante;
- Um associado pode, nos termos do Regulamento Interno da MUBi, sofrer pena de suspensão ou expulsão.

Artigo 7º – Direitos dos associados:

- Eleger e ser eleito para os órgãos sociais da MUBi, com exceção dos associados coletivos que apenas poderão eleger;
- Ser informado das atividades da MUBi e participar nas mesmas;
- Participar nas Assembleias Gerais e apresentar propostas, moções e requerimentos;
- Requerer a convocação de Assembleias Gerais nos termos do artigo 12º dos presentes Estatutos;
- Apresentar à Direção propostas, críticas ou sugestões que julgarem convenientes;
- Recorrer para a Assembleia Geral de decisões tomadas pela Direção;
- Participar em grupos de trabalho ou comissões criadas pela Direção e pelos grupos de trabalho da MUBi;
- Estar inscrito e participar na mailing-list interna dos associados da MUBi;
- Votar na Assembleia Geral. Cada associado tem direito a um voto, seja individual ou coletivo.

Artigo 8º – Deveres dos associados:

- Cumprir as disposições dos Estatutos e Regulamento Interno da MUBi;

¹³ <http://mubi.pt/quem-somos/estatutos/>

¹⁴ <http://mubi.pt/quem-somos/regulamento-interno/>



- Exercer com zelo, dedicação e eficiência os cargos para que forem eleitos;
- Participar nas Assembleias Gerais;
- Colaborar com todas as iniciativas que concorram para o prestígio e desenvolvimento da MUBi;
- Veicular aos órgãos sociais da MUBi qualquer informação que repute de interesse para a prossecução dos objectivos da MUBi;
- Pagar a Quota Anual nos valores e termos definidos no Regulamento Interno da MUBi.

Visão, missão e objetivos

Visão

A MUBi tem como visão um Portugal com qualidade de vida, onde uma convivência harmoniosa entre a bicicleta e as várias opções de mobilidade contribua para um espaço público universalmente acessível, agradável e seguro, numa sociedade solidária, consequente, responsável e sustentável.

Nesta visão, que concebe a integração em sistemas intermodais das várias formas de transporte, a existência de condições de segurança e a defesa de quem adota meios suaves de deslocação, a opção individual pela utilização da bicicleta como meio de transporte surge, de forma natural, socialmente aceite, legalmente protegida e culturalmente integrada na sociedade portuguesa.

Missão

A MUBi assume como sua missão ajudar a criar condições para que qualquer pessoa possa utilizar a bicicleta como veículo de forma fácil, agradável, eficiente, e segura, e que os benefícios desta opção sejam amplamente reconhecidos.

Objetivos

São objetivos da MUBi:

- Divulgar, defender e alargar os direitos legais dos utilizadores de bicicleta, ajudando a criar condições legais justas e dignas de circulação no espaço público;
- Promover a adoção de regras que integrem e protejam os utilizadores de modos suaves de deslocação, em particular os utilizadores de velocípedes, como forma de equilibrar os conflitos rodoviários entre veículos motorizados e a condição mais frágil dos utilizadores de modos suaves;
- Defender a criação, remodelação e fortalecimento de condições estruturais favoráveis à utilização de velocípedes como veículos, particularmente:
 - o Para uma circulação prática e segura;
 - o Para estacionamento e armazenamento;
 - o Para aprendizagem e aperfeiçoamento da condução.



- Defender o estatuto e a dignidade da bicicleta em função da sua sustentabilidade e eficiência energética, dos reduzidos impactos ambientais e como promotora da qualidade de vida nos centros urbanos;
- Defender o reconhecimento da bicicleta como parte do trânsito, pelos outros utilizadores das vias públicas e pelos agentes da autoridade;
- Informar a sociedade civil das vantagens da utilização da bicicleta face às restantes opções de mobilidade, em particular como veículo de transporte em pequenas e médias distâncias urbanas, mas também em deslocações suburbanas, interurbanas e de longa distância;
- Ajudar a criar condições eficazes de intermodalidade entre a bicicleta e os restantes modos de transporte, em particular os transportes públicos;
- Atuar como interlocutor ativo em contactos com os meios de comunicação social, políticos, técnicos e sociedade civil, nos temas relacionados com as acessibilidades e a mobilidade em geral, e em particular nas questões relacionadas com a bicicleta;
- Atuar construtivamente na criação, análise e discussão de documentos estratégicos relacionados com as acessibilidades e a mobilidade, incluindo regulamentos, leis, estratégias e planos, defendendo a integração da bicicleta como veículo nos sistemas de transporte e circulação;
- Atuar construtivamente na discussão e elaboração de projetos e tomadas de decisão de organismos que tenham como objetivo a gestão dos sistemas de transporte e circulação em espaços públicos, como o Governo Central, a Assembleia da República, as Autoridades Metropolitanas de Transportes, as Câmaras Municipais, e outros;
- Promover e incentivar a coordenação e a colaboração entre todas as entidades com objetivos compatíveis e conjugáveis com os da MUBi.

Organização interna

Órgãos sociais

A MUBi adotou um estilo de organização horizontal, colaborativo e sem hierarquias, e a Direção é um órgão colegial. As decisões são, preferencialmente, tomadas por consenso depois de um período de discussão o mais alargado possível. São Órgãos Sociais da Associação a Mesa da Assembleia Geral, a Direção e o Conselho Fiscal. O mandato dos titulares dos órgãos sociais é de 2 anos. Na atualidade os órgãos sociais têm a seguinte composição:

- **Mesa da Assembleia Geral:** António Moniz e Sérgio Moura de Sousa;
- **Direção:** Ana Poças, Bruno Santos, César Marques, Eduardo Santa, Fernando Carvalho, Herculano Rebordão, João Barreto, Mário Alves, Miguel Carvalho, Nuno Xavier, Maria Nela Menezes, Paulo Vieira, Pedro Machado, Rui Costa, Rui Oliveira, Sérgio Moreira, Sofia Santos, Tiago Santos, Tomás Vasques;
- **Conselho Fiscal:** Ricardo Ferreira, Joel Rocha, Paulo Ferrão.



Elementos & organização

A MUBi tem um Regulamento Interno que, aprovado em Assembleia Geral, disciplina o seu funcionamento.

A fim de cumprir os seus objetivos, a MUBi organiza-se em tantos grupos de trabalho quantos sejam necessários, os quais se regerão pelas disposições estatutárias e regimentais.

A MUBi mantém, desenvolve e acompanha atualmente projetos em quatro frentes: comunicação, comunidade, legislação & cartas de princípios, e planeamento & infraestruturas.

- Grupo de trabalho Comunicação

Este grupo assegura a comunicação e coordenação interna da MUBi, e assume as funções de Relações Públicas. Além disso, promove iniciativas que visam estabelecer pontes com os *média* e com o público em geral, dando visibilidade aos temas tratados pela associação. Projetos em desenvolvimento:

- Desafio Modal;
- Rodas de Mudança.

- Grupo de trabalho Comunidade

Este grupo visa desenvolver ações vocacionadas para servir diretamente e fortalecer a comunidade de utilizadores de bicicleta e, simultaneamente, para interagir com a sociedade civil de modo a, indiretamente, melhorar as condições gerais com que os ciclistas se deparam no seu dia-a-dia, nas várias áreas das suas vidas. Projetos em desenvolvimento:

- Promoção e educação para o uso da bicicleta;
- *Programa de mentorado* Bike Buddy.

- Grupo de trabalho Legislação & Cartas de Princípios

A função deste grupo é identificar peças de legislação e regulamentação geral e local, que devam ser corrigidas ou que possam ser melhoradas para acautelar os direitos básicos dos utilizadores de bicicleta, e aumentar a competitividade da bicicleta como meio de transporte, propondo soluções e promovendo-as junto das entidades relevantes. Paralelamente, cabe a este grupo de trabalho desenvolver cartas de princípios que expliquem e defendam a posição da MUBi no que concerne a questões relevantes para os utilizadores de bicicleta, a nível político, técnico e jurídico. Projetos em desenvolvimento ou acompanhamento:

- Alterações ao Código da Estrada;
- Plano Nacional de Promoção da Bicicleta e outros Modos de Transporte Suave.



- Grupo de trabalho Planeamento & Infraestruturas

Este grupo acompanha o trabalho do Governo e das autarquias ao nível da provisão de infraestruturas rodoviárias e de estacionamento de bicicletas, e na articulação destas com os transportes públicos, entre outras questões conexas. Após análise das medidas propostas oferece *feedback* das mesmas e propõe correções ou medidas adicionais sempre que necessário, monitorizando o progresso de implementação das mesmas. Projetos em acompanhamento ou desenvolvimento:

- Sistema de Partilha de Bicicletas (Lisboa);
- Implementação das medidas pró-bicicleta selecionadas no Orçamento Participativo 2010 de Lisboa;
- Rede de ciclovias em construção (Lisboa).

Comunicação

A comunicação institucional (anúncio de Assembleias Gerais, comunicados, etc) da associação com os seus sócios é feita exclusivamente por e-mail para o endereço indicado na *Ficha de Sócio*. Existem, no entanto, 4 outros canais de comunicação interna:

- Entre todos os membros: lista de e-mail MUBi + blog/site¹⁵ (público mas com alguns documentos de acesso exclusivo a sócios);
- Entre os membros ativos: lista de e-mail dos Grupos de trabalho MUBi (acesso restrito aos elementos dos grupos);
- Em termos de comunicação externa, pública, além do blog/site, a MUBi mantém ainda uma página no Facebook: <http://www.facebook.com/mubi.pt?fref=ts>

História

A ideia da MUBi surgiu no seio de um grupo alargado de pessoas envolvidas na Massa Crítica¹⁶, materializou-se no 1º BiciCamp¹⁷, a 21/12/2008 em Lisboa, e, depois de muita discussão em listas de e-mail, wikis e algumas reuniões presenciais, acordou-se nos dias 14 e 15 de Março de 2009, numa esplanada no Rossio e na Casa do Alentejo a constituição formal da MUBi.

¹⁵ <http://mubi.pt/>

¹⁶ <http://massacriticapt.net/> e <http://www.facebook.com/groups/163607162043/?fref=ts>

¹⁷ http://bicultura.org/bicicamp/bicicamp_211208#tema_4_-_nova_associacao_ciclistas_modos_suaves. O objetivo deste evento foi: reunir num só lugar e em tempo real vários interessados na promoção e defesa da mobilidade em bicicleta, para que possam partilhar conhecimentos, experiências e pontos de vista, com o objetivo de chegar a consensos e/ou opiniões mais sólidas sobre diferentes questões relativas aos ciclistas, servindo de base para esforços de **lobbying**, **comunicação** e **cidadania ativa**. Teve como antecedentes em 2006: Tertúlia Massa Crítica <http://coresdoglobo.org/TertuliaMassaCritica.pdf> e 2007: Tertúlia – Bicicleta é transporte! Como potencias o uso deste veículo em Lisboa?





Ilustração 1. "A reunião do consenso", esplanada no Rossio, 15 de março de 2009¹⁸

Os sócios fundadores foram: Pedro Machado, Nuno Xavier, Nela Meneses, João Branco, Rui Costa, Mário Alves, Ana Barroso, Cristina Coelho, Ana Pereira, Bruno Santos, Michele Soares, Tiago Carvalho e Luís Mota. Mas ao longo do tempo juntaram-se muitas mais pessoas a este esforço coletivo de cidadania, quer a nível de elementos ativos quer a nível de apoiantes.

Depois de um período de algum “adormecimento” inicial, uma reunião a 26 de Novembro de 2010 marcou um novo arranque da associação, que se pretende levar a MUBi a desempenhar a 100 % o seu papel na sociedade civil.

Projetos

Volunteers of Cycling Academy (VOCA)

O Volunteers of Cycling Academy (VOCA) é um projeto cooperativo envolvendo 12 *cycling advocacy groups* que decorreu desde setembro de 2011 até julho de 2013 financiado pela *EU Lifelong Learning Programme, Grundvig Partnership*¹⁹. Os objetivos do projeto são o reforço dos laços entre as *cycling advocacy organisations* através de:

- melhorar o conhecimento e as competências sobre infraestruturas “amigas da bicicleta, através do estudo empírico de vários casos em cidades europeias bem como o estudo teórico do ponto de vista da engenharia e de princípios políticos;
- aprenderem uns com os outros através do intercâmbio de experiências;

¹⁸ <http://mubi.pt/wp-content/uploads/2011/01/fundacaomubi.jpg>

¹⁹ <http://ig-fahrrad.org/wiki/VOCA/lib/exe/detail.php/wiki/sigla-grundtvig.jpg?id=start>

- melhorar as perícias na forma de abordar os assuntos juntos de municípios, engenheiros de tráfego, polícia e residentes.

O VOCA é constituído pelas seguintes organizações²⁰:

País	Cidade	Organização	Fundação	Membros: Total / Pagam	Voluntários / Staff	Links
Áustria	Viena	IG Fahrrad	2005	370 / 50	15 / 2	http://lobby.ig-fahrrad.org/
Bulgária	Sofia	Bulgarian Environmental Partnership Foundation	2003			Site - Facebook
Chipre	Nicósia					
Dinamarca	Copenhague					
Eslovénia	Maribor					
Espanha	Sevilha	A Contramano	1987	~125 / ~125	~10 / 0	Site
Hungria	Budapeste	Hungarian Cyclists' Club				
Irlanda	Dublin	Dublin Cycling				
Portugal	Lisboa	MUBi	2009	~250 / 0	~20 / 0	Site - Facebook
Polónia	Varsóvia	Zielone Mazowsze	1994	~50	~30 / 2	Site - Facebook
Republica Checa	Praga	Auto*Mat				
Roménia	Bucareste	Cicloteque/MaiMultVerde	2008	10.000	0 / 10	Site - Facebook

Sexta de bicicleta. Aproveita o dia com a tua cidade

Para incentivar mais gente a usar este meio de transporte no dia-a-dia. Por isso, este ano lançou uma iniciativa em que desafia os portugueses a deslocarem-se de bicicleta, às sextas-feiras. O objetivo é minimizar os receios de pedalar em meio urbano e reduzir o congestionamento e a emissão de gases poluentes gerados pelo uso massivo do automóvel.



O projeto Sexta de Bicicleta²¹ conta já com mais de 3000 fãs na página de Facebook²² e mais de 1200 inscritos na página do projeto.

Venceu, em 2013, um projeto de financiamento da Comissão Europeia, no âmbito da campanha para a Mobilidade Urbana Sustentável, *Do the Right Mix*²³. Esta campanha da Comissão Europeia, subordinada ao tema: Mobilidade Urbana Sustentada, foi lançada em julho de 2012 e tem uma duração prevista de três anos, sendo destinada a apoiar as

²⁰ <http://ig-fahrrad.org/wiki/VOCA/doku.php/organizations/comparison>

²¹ <http://sextadebicicleta.mubi.pt>

²² <http://www.facebook.com/SextaDeBicicleta?fref=ts>

²³ <http://dotherightmix.eu/campaign/about>

organizações que promovam a mobilidade urbana de forma sustentada nos 28 Estados da União Europeia mais a Noruega, a Islândia e o Liechtenstein.

O objetivo central da campanha é a promoção das vantagens da combinação de diferentes meios de transporte. O nome da campanha sublinha que o recurso a diferentes meios de transporte pode conduzir as que as pessoas tenham um melhor bem-estar físico e de saúde, obtenham poupanças nas suas finanças e colaborem ativamente na proteção do ambiente.

A população alvo da campanha dirige-se às atuais ONG e a todos os outros que sejam novos no assunto. Os atores são apoiados com uma plataforma que lhes permitirá promover os seus projetos e atividades e aumentar a colaboração entre si e com o resto do mundo.

Em 2013, foram financiados 18 projetos no montante de 7.000,00 €: Áustria – *Schulterblick - Die Wiener Radfahrschule*; Belgica – *OV experience*; Dinamarca – *Supermodal campaign*; Eslováquia – *European mobility week in Banská Bystrica 2013*; Eslovénia – *V troje - bicycling to work in May 2014*; Espanha – *Girona cycle sexy*; Finlândia – *Do the Right Mix - it's your move!*; França – *L'intermodalité, clé de la mobilité*; Hungria – *Veszprém in movement for clean air*; Irlanda – *Kerry Bicycle Festival 2013*; Liechtenstein – *Green organisation (Go) - Mobility at the University of Liechtenstein (UniLi)*; Lituania – *Kaunas University Green Mobility Plan*; Holanda – *You can use my electric car*; Noruega – *Carbon free day*; Polónia – *It's your move - choose a bicycle*; **Portugal – Sexta de Bicicleta (Bike Friday)**; Republica Checa – *We all work there, we all want to get there!*; e, Suécia – *The Climate Game 2013*

O ENVOLVIMENTO NO PROJETO DA MUBi

O autor iniciou o seu envolvimento com a MUBi, fazendo-se sócio e participando nos debates e ações públicas muito a exemplo, quase que uma réplica, da própria criação da MUBi enquanto associação via Massa Critica de Lisboa que tem lugar na última sexta-feira de cada mês, com ponto de encontro marcado para a Praça do Marquês de Pombal. A MC de Lisboa chega a ter mais de 500 participantes.

Desde 2010 que sou sócio da MUBi, não havendo lugar a pagamento de cotas recebendo via *mailing list* todos os assuntos em debate que acontecem de forma espontânea ou lançados pela direção da MUBi.



O último evento em que participei ativamente foi na votação do projeto do OP de Lisboa que acabou por receber o financiamento para 2014: **Escadas amigas das bicicletas**²⁴ - **747 Votos**.

Fruto da ligação à rede informal de utilizadores de bicicletas encontra-se a decorrer uma petição para ser criada uma ciclovia na Ponte 25 de abril²⁵. Esta iniciativa tem como objetivos tornar a Ponte mais moderna dotando-a de uma ciclovia/passagem pedonal. Mais moderna para e seguramente uma cidade mais “sexy”, para melhor dar resposta à crescente pressão para a sustentabilidade ambiental e de transportes, com a excelente possibilidade de associar esse “apport” na sustentabilidade ao turismo.

Lisboa é uma das capitais europeias que está mais na moda, é uma capital chique, mas para ser uma capital ainda mais moderna tem de oferecer mais percursos citadinos de ciclovia; tem uma ponte muito bonita mas à qual ainda lhe falta “ALGO”.

A passagem pedonal/ciclovia da Ponte servirá para todos os amantes do cicloturismo poderem ir calmamente até às praias da Costa da Caparica ou fazer um passeio à Serra da Arrábida. Para haver deslocações entre Almada – Lisboa por bicicleta, sem custo, e assim aumentar o recurso por parte da população da zona metropolitana de Lisboa a este modo suave de transporte, não poluente, moderno e benéfico para a saúde dos seus utilizadores.

Nesta fase inicial está-se a propor aos Presidentes das CM de Lisboa e Almada, aos Presidentes da EP e LusoPonte para serem mandatários deste projeto, que é possível de concretizar sem interferir com o tráfego, nem auto nem de comboio, e cuja obra pode ser comparticipada pela UE (Interreg IV).

A Ponte de Golden Gate em San Francisco é o sítio mais visitado da cidade; quase o mesmo se passa com a Ponte de Brooklyn em relação a Nova Iorque. Queremos o mesmo em Lisboa!

Por esta via foi conseguido que o Metro de Lisboa recentemente criasse condições para o transporte de bicicletas.

²⁴ Título: escadas Amigas das Bicicletas; número:172; área: Infra-Estruturas Viárias, Trânsito e Mobilidade; descrição: Consiste na instalação de infraestruturas de apoio para transporte de bicicletas nas escadas de Lisboa. São **soluções com um impacto muito importante na promoção da utilização da bicicleta** e que simultaneamente podem contribuir para a melhoria geral da circulação pedonal nas escadas de Lisboa. Sugere-se que em passagens pedonais com lances de escadas (linhas de caminho de ferro ou vias rodoviárias de trânsito intenso, por exemplo) sejam instaladas calhas metálicas para transporte de bicicletas. Em escadas em espaço edificado sugere-se a instalação de rampas laterais (em calcário ou noutro material) de forma a não desvirtuar a escadinha em si. Na grande parte dos casos será possível ajustar a largura das pedras de assentamento da base de corrimãos, aproveitar peças de drenagem ou outros remates existentes. Consulte o link: <https://cidadeciclavel.crowdmap.com/>; local: Lisboa; custo:150000.00; Prazo de execução:12 meses. <http://www.lisboaparticipa.pt/projeto/op13/172>

²⁵ <http://www.almalisboa.com/>



Com a entrada em vigor das alterações introduzidas ao código da estrada

Em vigor a partir de 1 de janeiro de 2014, o novo código da estrada redobra a atenção dada aos ciclistas. Nos velocípedes com motor (bicicletas elétricas) é obrigatório o uso do capacete homologado, apertado e ajustado. Segundo as novas regras, os velocípedes têm prioridade quando se apresentam pela direita. O código anterior obrigava os ciclistas a ceder passagem a veículos a motor. Os automobilistas devem manter uma distância lateral, no mínimo, de 1,5 metros dos velocípedes. Na rotunda, os ciclistas podem ocupar a via de trânsito mais à direita, mas devem permitir a saída dos condutores que circulam no interior da rotunda. Também é possível fazê-lo nas faixas reservadas aos transportes coletivos, consoante a regulamentação municipal. Sensibilidade e bom senso devem imperar. Nos automobilistas, protegendo os utilizadores mais vulneráveis, nos ciclistas, optando por manobras seguras, e nos peões, respeitando as vias para circular.

A MUBi foi um parceiro permanente no âmbito dos trabalhos que conduziram à aprovação do novo código da estrada tendo mesmo contra a oposição da Direção do Automóvel Clube de Portugal o que é revelador da qualidade dos argumentos e da experiência internacional reconhecida.

CONCLUSÕES

Verifica-se que a MUBi persegue fins públicos através de uma participação ativa dos seus membros, nasceu de um encontro de vontade plural, diverso e com respeito às opiniões diversas, da sociedade civil, tendo como objetivo coletivo a promoção do uso em segurança da bicicleta em ambientes urbanos. Possui uma organização baseada em estatuto legalmente reconhecido, é autónoma em relação ao Estado, quer em termos de financiamento, quer em termos ideológicos e agenda de ação. Fruto da sua capacidade técnica já conseguiu participar e receber financiamento em dois projetos financiados pela União Europeia o que transforma a MUBi numa organização transnacional não-governamental.

A sua ação, a própria génese da sua criação, decorre de um movimento de cidadania que pretende uma mudança de atitude civilizacional relativamente ao uso das bicicletas. Quer para defender a comunidade de utilizadores de bicicleta na ultrapassagem de obstáculos com se confrontam no dia-a-dia por se viver numa sociedade urbana construída centrada nos veículos motorizados. Baseia-se na constatação que o uso equilibrado e modal de



diferentes meios de transportes pode melhorar o bem-estar físico, a saúde e a qualidade do lazer das pessoas, serem obtidas poupanças monetárias e proteger-se o ambiente, numa perspetiva de sustentabilidade.

O envolvimento do autor tem sido discreta mas ativa através da participação no evento Massa Crítica, nos fora de discussão e na assinatura de petições como é o caso recente para ser criada uma ciclovia entre Almada e Lisboa pela Ponte 25 de abril.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Associação de Fuzileiros. <http://www.associacaofuzileiros.pt/> [1 de dezembro de 2013. 15:48h]
- CARTA DE PRINCÍPIOS DO ORÇAMENTO PARTICIPATIVO DO MUNICÍPIO DE LISBOA. [online] http://lisboaparticipa.cm-lisboa.pt/mediaRep/lisboaparticipa/files/images/CARTA_DE_PRINCÍPIOS_DO_ORÇAMENTO_PARTICIPATIVO_DO_MUNICÍPIO_DE_LISBOA.pdf [2 de dezembro de 2013. 00:11h]
- Ciclando. Plano de promoção da bicicleta e outros modos suaves, 2013-2020. Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT), novembro de 2012. [online] http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/DocumentosdeReferencia/PlanoNacionalBicicleta/Documents/PPBOMS_Final.pdf [1 de dezembro de 2013. 00:21h]
- Ciclovía Alma Lisboa. <http://www.almalisboa.com/> [2 de dezembro de 2013. 00:13h]
- Clube Militar Naval. <http://www.cmnaval.com/> [1 de dezembro de 2013. 15:47h]
- Clube Náutico do Oficiais e Cadetes da Armada. <http://www.cnoca.org> [1 de dezembro de 2013. 15:45h]
- Do the right mix. *Sustainable Urban Mobility*. [online] <http://dotherightmix.eu/> [1 de dezembro de 2013. 22:42h]
- Lara, A. S., 2011. *Ciência Política. Estudo da Ordem e da Subversão*. ISCSP, 6ª edição, Coleção Manuais Pedagógicos
- Lei de Defesa Nacional (LDN) – Lei n.º 31-A/2009, de 7 de julho. Publicada no Diário da República n.º 129, I série, 7 de julho. <http://www.emgfa.pt/documents/1stcdg49738f.pdf> [1 de dezembro de 2013. 22:20h]
- Moreira, Adriano, 1999. *Teoria das relações internacionais*. 3ª Ed. Coimbra: Almedina.
- Pras, A. R., sd. O canal da física na internet. [online] http://www.fisica.net/nuclear/massa_critica_do_combustivel_nuclear.pdf [1 de dezembro de 2013. 19:53h]
- Santos, V. e Ferreira, M., 2012a. *Sociedade Civil Transnacional. Atores e forças de pressão nas Relações Internacionais*. ISCSP, Coleção Manuais Pedagógicos, abril 2012.
- Santos, V. e Ferreira, M., 2012b. *Teoria das Relações Internacionais*. ISCSP, Coleção Manuais Pedagógicos, abril 2012.



- Ribeiro, A.S., 2009. *Mahan e as marinhas como instrumento político*. In: Academia de Marinha, *XI Simpósio de História Marítima*. Lisboa, Novembro 2009. Publicado na Revista Militar em maio de 2010 [online por alteração no site da Marinha] http://www.revistamilitar.pt/artigo.php?art_id=569 [consultado em 1 de dezembro de 2013. 21:15h]
 - The Judge Advocates Association American Inn of Court. *Non-attribution policy*. [online] <http://www.innsocourt.org/Content/InnContent.aspx?Id=3466> [consultado em 1 de dezembro de 2013. 22:38h]
 - The Times. *Cities fit for cycling*. [online] <http://www.thetimes.co.uk/tto/public/cyclesafety/> [consultado em 1 de dezembro de 2013. 22:43h]
-

