



ENGAGING PLACES  
AND COMMUNITIES  
FOR INCLUSIVE  
PERI-URBAN  
TRANSITIONS



FACTSHEET: ESTUDO DE CASO EM PORTUGAL  
BRAGA, GUIMARÃES E VILA NOVA DE FAMALICÃO

04.2026



## **Ficha técnica**

**Título:** InPUT FACTSHEET: ESTUDO DE CASO EM PORTUGAL - BRAGA, GUIMARÃES E VILA NOVA DE FAMALICÃO

**Coordenação:** Rodrigo Cardoso, José A. Rio Fernandes; Pedro Chamusca, Birgit Hausleitner, Beatriz Martins e Beatriz Pinto

**Editora:** Faculdade de Letras da Universidade do Porto (FLUP)

**Ano de publicação:** 2026

**ISBN:** 978-989-9193-89-5

**DOI:** <https://doi.org/10.21747/978-989-9193-89-5/inp>

**Local de edição:** Porto

Este relatório foi elaborado no âmbito do projeto InPUT (Engaging Places and Communities for Inclusive Peri-Urban Transitions), tornado possível pelo Driving Urban Transitions (DUT), uma parceria europeia no âmbito do programa-quadro de I&D Horizon Europe, cofinanciada pela União Europeia.

**Equipa da Universidade do Porto:**

Professor José Alberto Rio Fernandes  
Bolsista de investigação Beatriz Martins

**Equipa da Universidade do Minho:**

Professor Pedro Chamusca  
Bolsista de investigação Beatriz Pinto

**Equipa do projeto InPUT (excluindo a equipa de Portugal):**

Rodrigo Cardoso, Ana Poças Ribeiro, Birgit Hausleitner, Caroline Newton, Jelle Schotanus (TUDelft)  
Alexander Hamedinger, Eva Schmolzmüller, Sarah Kumnig (TUWien)  
Greet De Block, Stijn Oosterlynck, Minseong Kim, Elin Roevens (UAntwerp)

**Agradecimentos especiais:**

Associação Empresarial de Braga;  
Be.Neutral;  
Comunidade Intermunicipal do Ave;  
Comunidade Intermunicipal do Cávado;  
Guimabus;  
BragaHabit E.M.;  
Pentágono Urbano;  
Município de Braga;  
Município de Guimarães;  
Município de Vila Nova de Famalicão.

Publicado em abril de 2026

<https://projectinput.org>

Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0)

## O MODELO DA CIDADE DE 15 MINUTOS E O CONTEXTO PERIURBANO



Figura 1. The 6 social functions in the model of the 15-Minute City Concept. Fonte: Moreno et al. (2023, p. 57).

A cidade dos 15 minutos é um conceito que, no último decênio, foi popularizado, por Carlos Moreno (2023). A ideia é que, num centro urbano, é necessária a concentração espacial policêntrica, de modo a tornar próximos os serviços essenciais do cotidiano num raio de 15 minutos. O desenvolvimento deste modelo de cidade relaciona-se com o bem-estar, a qualidade de vida, o uso misto do solo, a diversidade e a participação pública.

Na prática, o modelo é aplicado, sobretudo, em cidades densamente povoadas, com infraestrutura para caminhabilidade e com redes de transporte coletivo desenvolvidas. Essas cidades dispõem, em regra, de

capacidade institucional suficiente ao nível local para concretizar a transição para a cidade dos 15 minutos ou outras soluções equiparáveis. Em contrapartida, áreas que apresentam características urbanas e rurais em simultâneo são frequentemente designadas como “periurbano” (Gonçalves et al., 2017), convivendo com núcleos densos a que normalmente chamamos cidades. Nestes lugares a transição para a cidade dos 15 minutos é mais complexa, mas também mais necessária.

Face aos problemas que se colocam nos centros urbanos e a escassez de recursos, os municípios têm dificuldade em implementar uma

transição deste tipo nos espaços periurbanos, tendo em conta também as condições deficientes de caminhabilidade e de oferta de transporte coletivo.

Além disso, os residentes do

periurbano, muitas vezes, têm perspectivas e prioridades diferentes relativamente à proximidade de serviços, quando comparados com os dos habitantes urbanos e rurais.

## O PROJETO INPUT



O projeto InPUT pretende desenvolver uma estratégia de transição adequada em áreas periurbanas europeias, tendo por referência o modelo da cidade dos 15 minutos e como base:

- (1) perspectivas dos residentes;**
- (2) contexto socioespacial e histórico local;**
- (3) estrutura de governação e de governança.**

O trabalho é realizado numa colaboração entre cinco universidades de quatro países:

TU Delft (Países Baixos), TU Wien (Áustria), U.Antwerp (Bélgica) e U.Porto e U.Minho (Portugal), que estudam regiões compatíveis com o objetivo de estabelecer análises comparativas e desenvolver estratégias adequadas ao contexto periurbano europeu.

O projeto segue uma metodologia mista, combinando métodos qualitativos (e.g., grupos focais e entrevistas semiestruturadas) com métodos quantitativos (e.g., análise de dados e clustering).



Figura 2. Consortium meetings. Fonte: InPUT (2025).

## ESTUDOS DE CASO

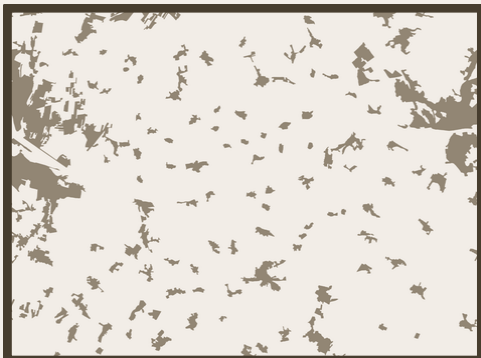


Figura 3. Caso de estudo da Áustria.  
Fonte: InPUT (2025).

### **Austria - District of Bruck/Leitha**

Área pouco povoada entre duas cidades-centro em dois países: Áustria (Viena) e Eslováquia (Bratislava).

**Cidades-centro:** Viena e Bratislava.

**Parceiro:** TUWien



Figura 4. Caso de estudo da Bélgica  
Fonte: InPUT (2025).

### **Bélgica - Campine Region**

Núcleos relativamente grandes com limites muito difusos; urbanização linear ao longo do Albertkanaal e de uma antiga rede de caminhos de ferro locais.

**Cidade-centro:** Antuérpia.

**Parceiro:** UAntwerp



Figura 5. Caso de estudo dos Países Baixos.  
Fonte: InPUT (2025).

### **Países Baixos - Groenemetropool-Foodvalley Region**

Núcleos grandes com pouca urbanização difusa; clara separação entre o núcleo urbano e a área rural.

**Cidades-centro:** Utrecht e Nijmegen.

**Parceiro:** TU Delft.



Figura 6. Caso de estudo de Portugal.  
Fonte: InPUT (2025).

### **Portugal - Municípios de Braga, Guimarães e Vila Nova de Famalicão**

Pouca separação entre a cidade e a área periurbana; núcleos muito pequenos dispersos pela região.

**Cidade-centro:** Braga.

**Parceiros:** UPorto e UMinho

## PRIMEIRA FASE

Este relatório apresenta uma síntese da primeira fase da investigação relativa ao estudo de caso português. Nos territórios em análise realizou-se uma análise espacial, com base em dados estatísticos e morfológicos padronizados em células de 1 km<sup>2</sup>. Complementarmente, foram organizados grupos focais para a recolha de dados e posterior análise das diferentes perspetivas dos residentes a respeito do modelo da cidade dos 15 minutos e das dinâmicas socioterritoriais da sua área de residência.

Para a identificação de constrangimentos estruturais e oportunidades, desenvolveram-se análises sobre estruturas de governança, iniciativas e instrumentos de planeamento, nomeadamente, os Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (Inter)Municipais, a Estratégia Integrada de Desenvolvimento Territorial, o Regime Jurídico da Reabilitação Urbana e os projetos Pentágono Urbano e Be.Neutral. Por fim, procedeu-se à comparação entre as quatro regiões de estudo nos diferentes países.

## PRÓXIMOS PASSOS

Com base nos resultados da primeira fase, a segunda fase do projeto levantará visões alternativas para a adaptação ao conceito de cidade de 15 minutos em contextos periurbanos, em colaboração com residentes e

decisores políticos. Paralelamente, será construído um quadro de avaliação, a fim de permitir a análise de medidas e visões à luz dos princípios da cidade de 15 minutos.



Figura 7. Ponte - Guimarães. Fonte: InPUT (2025).



Figura 8. Louro - Vila Nova de Famalicão. Fonte: InPUT (2025).



Figura 9. Lordelo - Braga. Fonte: InPUT (2025).

## PRINCIPAIS RESULTADOS NO CASO PORTUGUÊS

A seleção das áreas correspondentes aos municípios de Braga, Guimarães e Vila Nova de Famalicão baseou-se no seu forte dinamismo e na complexidade dos modelos de governança, assim como na elevada dispersão demográfica e na predileção ao automóvel, em detrimento de outros modos de transporte.

### ANÁLISE ESPACIAL

O tipo de combinação mais frequente é o de área de baixa densidade, com presença de população tendencialmente envelhecida e de habitação unifamiliar, ligada por uma malha viária relativamente fina com centralidade média.

Encontra-se com bastante frequência a combinação de lugares com condições de centralidade e de densidade diversa.

Em comparação com os outros países, Portugal apresenta a maior proporção de células periurbanas.

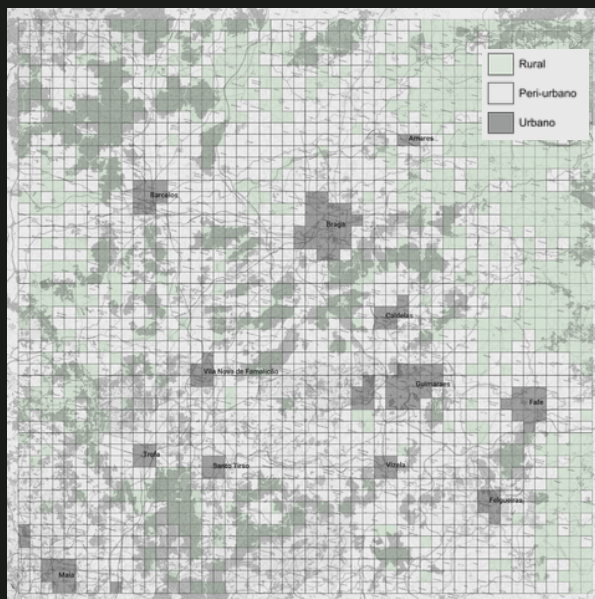


Figura 10. Áreas urbanas, periurbanas e rurais. Fonte: InPUT (2025).

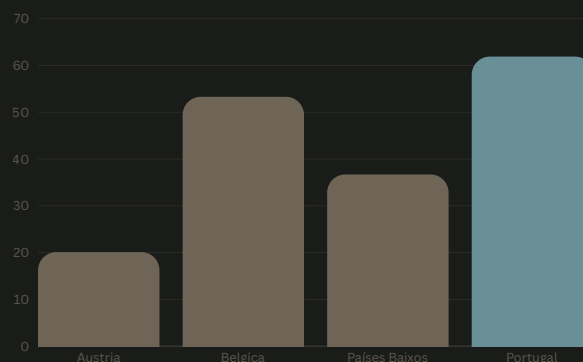


Figura 11. Distribuição de células periurbanas nos territórios em estudo (por país). Fonte: InPUT (2025).

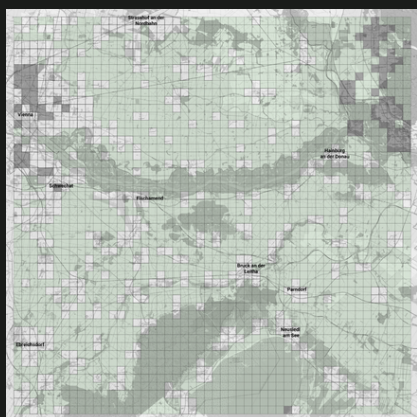


Figura 12. Áreas urbanas, periurbanas e rurais (Áustria). Fonte: InPUT (2025).

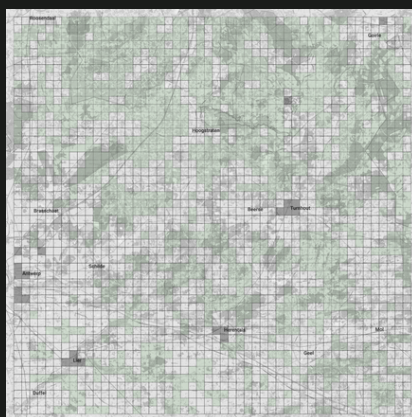


Figura 13. Áreas urbanas, periurbanas e rurais (Bélgica). Fonte: InPUT (2025).

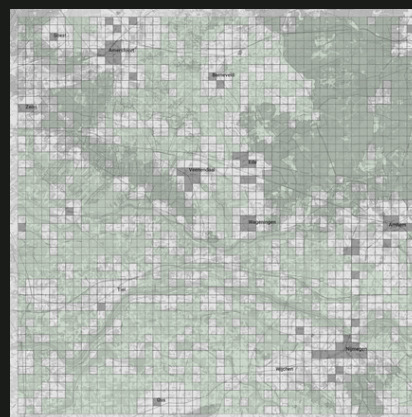


Figura 14. Áreas urbanas, periurbanas e rurais (Países Baixos). Fonte: InPUT (2025).

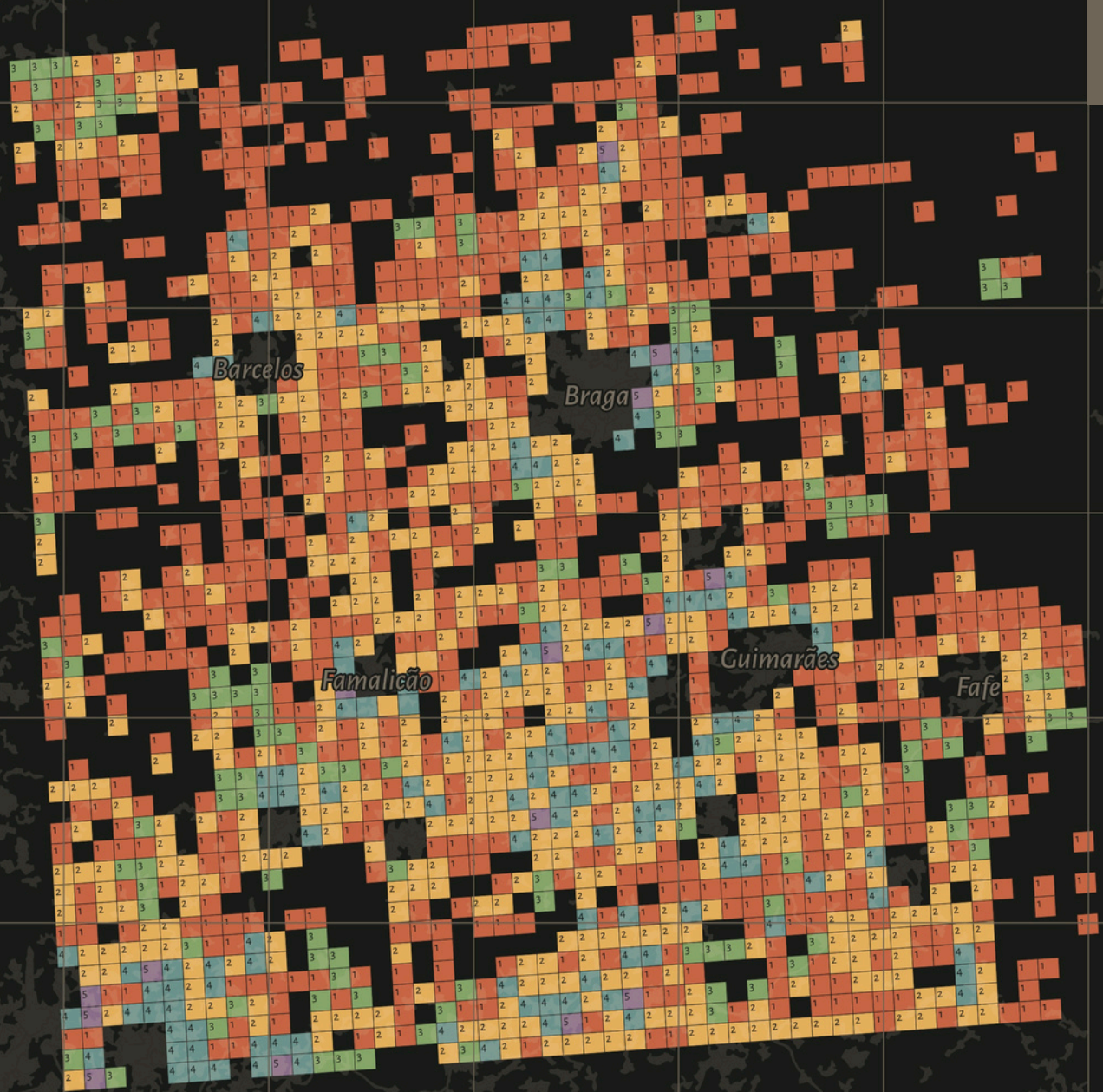


Figura 15. População. Fonte: InPUT (2025).

Porto	Densidade populacional	População			População empregada	
		<15 anos	>15 e <64 anos	>64 anos		
0	1	258	13,8%	66,1%	20,1%	47,7%
	2	649	14,2%	66,2%	19,6%	47,9%
	3	32	12,5%	68,8%	18,8%	50%
	4	1468	15,4%	65,1%	19,5%	48,9%
10	5	3248	15,6%	64,3%	20,1%	48,4%

Os diferentes tipos de lugares da área estudada distinguem-se sobretudo pela densidade populacional e pela população empregada. O tipo mais densamente povoado (representando menos de 1% de todas as células) apresenta cerca de 10 vezes mais população do que o tipo menos denso (8%). Nesta área de estudo, 50% das células correspondem ao tipo demográfico 1 e 43% ao tipo 2. Ambos apresentam baixa densidade populacional, uma distribuição etária relativamente semelhante entre si quando comparados com outros tipos, e tendem a apresentar uma maior proporção de população com mais de 65 anos do que de jovens com 15 anos ou menos.

20 km  
1 : 320.000

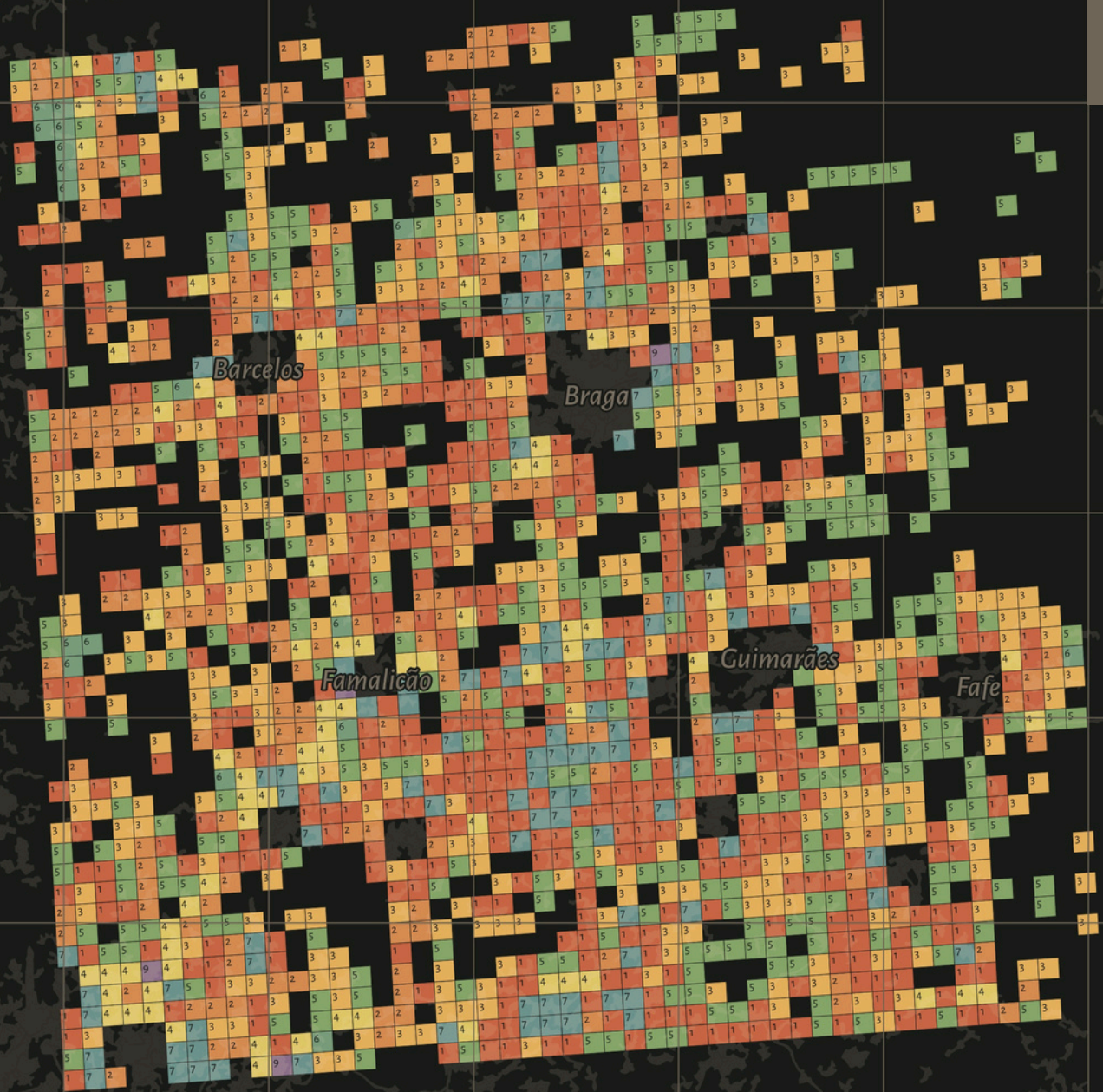


Figura 16. Tipologia da estrutura espacial. Fonte: INPUT (2025).

	Porto	Centralidade	Densidade Populacional	Cobertura do solo	N.º de edifícios
0	1	Médio	Baixo	Baixo	Baixo
	2	Médio-alto	Baixo	Baixo	Baixo
	3	Médio-baixo	Baixo	Baixo	Baixo
	4	Alto	Baixo	Médio-baixo	Médio-baixo
10	5	Baixo	Baixo	Baixo	Baixo
	6	Alto	Baixo	Baixo	Baixo
	7	Medio-alto	Médio	Médio-baixo	Médio-baixo
	8	Alto	Médio-baixo	Alto	Alto
	9	Alto	Alto	Médio-alto	Alto

O tipo espacial 1 é o dominante, sendo que se caracteriza pela baixa densidade populacional e média centralidade espacial. Também apresenta um número reduzido de edifícios e uma baixa taxa de ocupação do solo, indicando uma estrutura de povoamento dispersa. Os tipos 3 e 5 surgem com alguma frequência. O tipo “mais denso” e “mais urbano” ocorre em menos de 0,5% das células da grelha. Isto indica que o periurbano no caso português é extenso, mas apresenta, de forma geral, baixa densidade e localiza-se predominantemente em áreas não centrais.

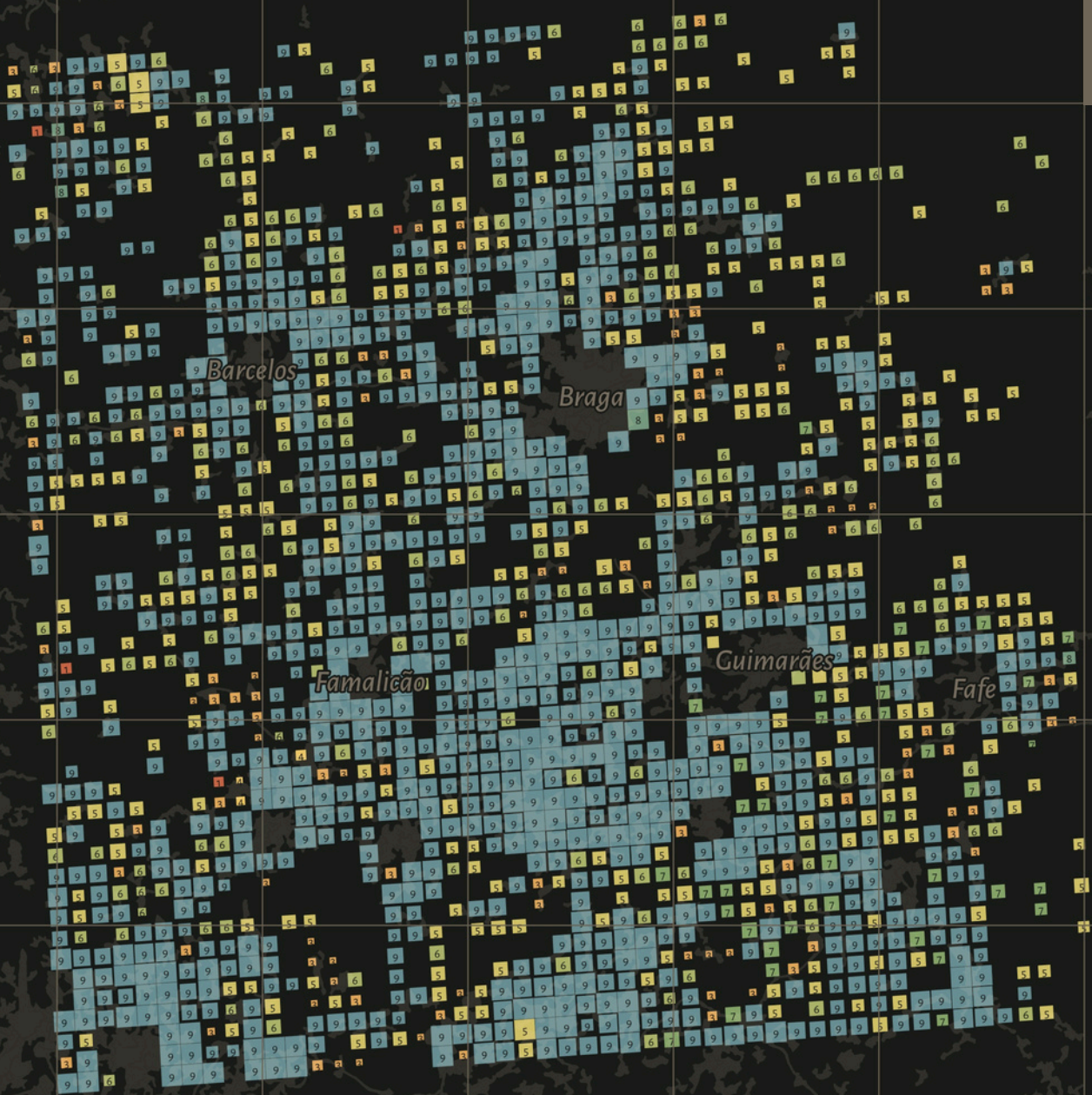


Figura 17. Acessibilidade. Fonte: InPUT (2025).

Porto



0

10

20

km

1: 320.000

A Figura 17 representa o número de tipos de equipamentos acessíveis a pé num raio de 15 minutos (lazer, saúde, religião, indústria, escritórios, educação, espaços verdes públicos, serviços e comércio a retalho).

Ao comparar com os restantes países em estudo, Portugal possui índices de acessibilidade mais elevados mesmo em contexto de baixa densidade. Praticamente todas as células conseguem aceder pelo menos 5 dos 9 tipos de equipamentos.



Consulte a análise espacial no mapa interativo:  
<https://arcg.is/1X1nri0>

## ANÁLISE SOCIOESPACIAL

Os focus groups evidenciaram que os residentes das áreas periurbanas valorizam a tranquilidade, o contacto com a natureza e o sentido de comunidade local. O sentimento de pertença associa-se, sobretudo, à freguesia, mais do que ao município, materializando-se no uso frequente de espaços de sociabilidade local, como cafés, igrejas e praças.

Contudo, os residentes mais jovens das freguesias mais afastadas indicam uma maior procura por atividades de lazer diversificadas, o que implica frequentemente deslocações ao centro urbano, dependendo, para tal, do automóvel, já que as ligações em mobilidade ativa não são consideradas seguras e o transporte público é pouco frequente e fiável nos horários. O carro representa maiores possibilidades de deslocação, para todos, além do trajeto casa-trabalho. Muitas vezes a escolha associa-se à ida ao ginásio, à escola e ao mercado. Em relação à divisão por género, as mulheres apresentam maior diversificação perante a utilização de meios de transporte alternativos ao automóvel.

Os idosos relatam a pouca fiabilidade em relação ao transporte coletivo associada a áreas de baixa densidade e em horários não escolares, sobretudo relacionados a centros de saúde, bibliotecas e feiras locais. No geral, há uma constante perceção de que as vias precisam de uma maior segurança, com mais passeios com uma maior manutenção e a existência de faixas segregadas para bicicletas.

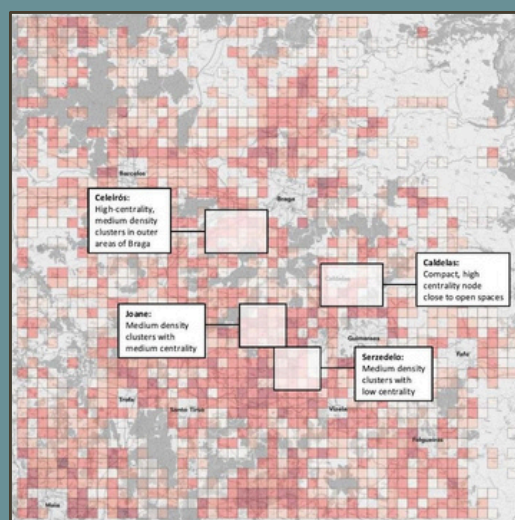


Figura 18. Freguesias selecionadas para realização dos focus group. Fonte: InPUT (2025).

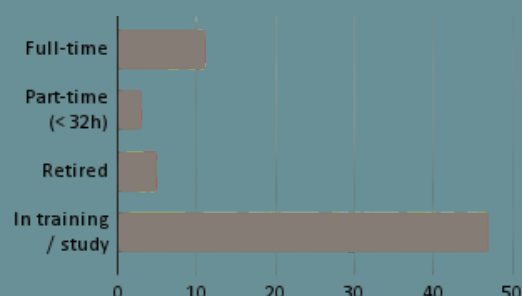


Figura 19. Divisão entre a carga-horária semanal laboral dos participantes dos focus groups. Fonte: InPUT (2025).

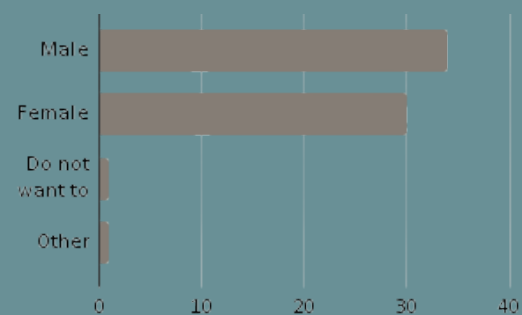


Figura 20. Divisão de género entre os participantes dos focus groups. Fonte: InPUT (2025).

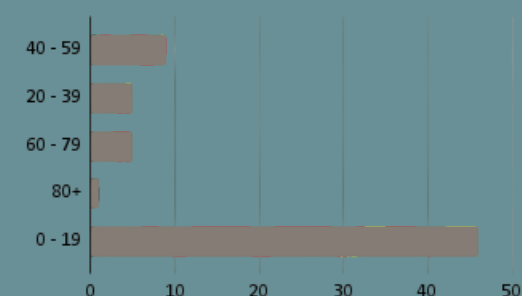


Figura 21. Divisão etária entre os participantes dos focus group. Fonte: InPUT (2025).

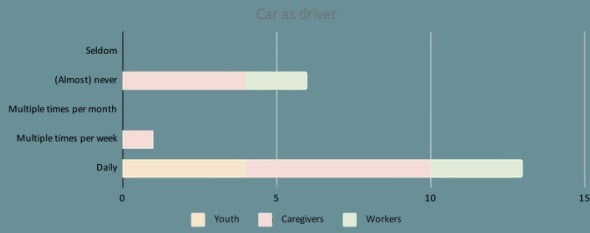


Figura 22. Frequência de utilização do automóvel quanto condutor. Fonte: InPUT (2025).

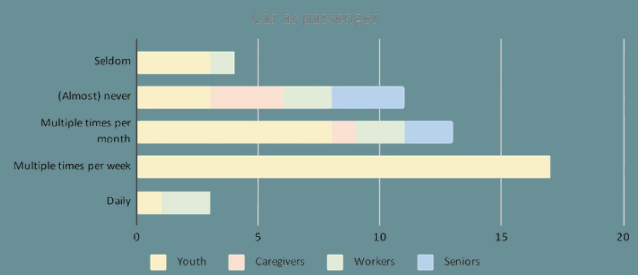


Figura 23. Frequência de utilização do automóvel quanto passageiro. Fonte: InPUT (2025).

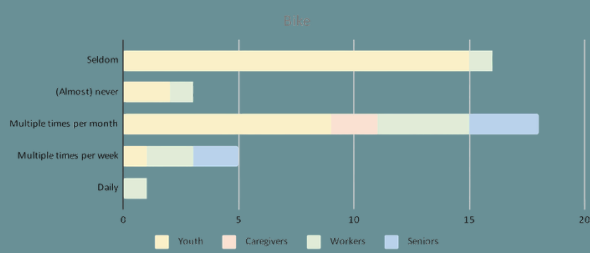


Figura 24. Frequência de utilização da bicicleta. Fonte: InPUT (2025).

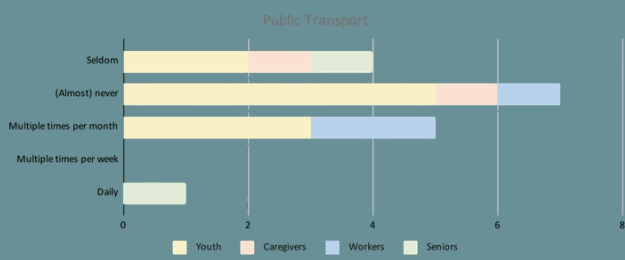


Figura 25. Frequência de utilização do transporte público. Fonte: InPUT (2025).

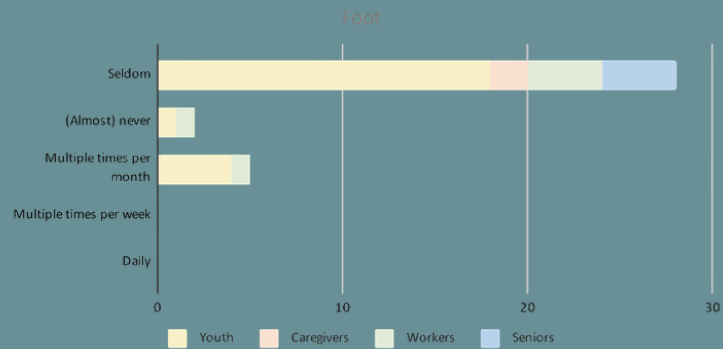


Figura 26. Frequência de deslocação a pé. Fonte: InPUT (2025).

## ANÁLISE DE GOVERNANÇA



Figura 27. Co-identification workshop com decisores políticos. Fonte: InPUT (2025).

O sistema de governança é hierárquico e realizado a vários níveis, com forte protagonismo da União Europeia e do Estado central na definição de orientações e de financiamento, enquanto as entidades intermunicipais e os municípios coordenam a implementação setorial.

Notoriamente, há uma distribuição de competências que favorece os níveis superiores, além que a integração relacional entre os atores é frágil e a capacidade financeira local é limitada, condicionada por prazos curtos e diretrizes externas ao território.

Todavia, os municípios e as freguesias têm um papel muito importante de proximidade, sendo vistos como governos locais com capacidade de resolução de problemas.

A participação da sociedade civil é reduzida, com poucas práticas de co-decisão e pouca expressão pública de interesses. Os atores privados e as associações intervêm em alguns setores, mas apresentam pouca influência nas decisões estruturais, com fraca eficácia das associações territoriais, em termos de governança participativa.

Em contrapartida, observa-se uma evolução positiva em ações empreendedoras que concretizam medidas práticas, como as iniciativas do Pentágono Urbano e as digitalizações da comunicação de transporte público, que melhoram as acessibilidades e a proximidade, em linha com o modelo de cidade de 15 minutos.

Entre os desafios estruturais destacam-se a coordenação entre atores e a dificuldade recorrente em articular os serviços de transporte público entre os diferentes níveis (local e regional), agravada pela resistência dos municípios em cooperar dentro das Comunidades Intermunicipais (nível subregional) na gestão de concessões.

O processo decisório revela boa capacidade de análise e formulação, mas falha em comunicação, negociação contínua e liderança em rede, sobretudo em contextos não urbanos.

Conclui-se que, embora haja crescente intermunicipalização, a governação local tem entraves à cooperação e deficiências na construção de uma visão estratégica.

## CONCLUSÕES DO CASO PORTUGUÊS

### MOBILIDADE

O automóvel é utilizado tanto nas deslocações casa-trabalho, como noutras viagens, incluindo de curta distância (até 2 km), refletindo um padrão cultural, possivelmente associado à valorização/status social. Este cenário é completado com críticas à reduzida frequência dos transportes coletivos, à falta de sincronização e articulação com os horários associados a serviços de saúde e lazer e à sobrelotação nos períodos escolares, bem como a deficiência nas ligações aos centros urbanos. Acresce à promoção do automóvel, os problemas que se colocam à segurança de peões e de ciclistas.

### SERVIÇOS

As infraestruturas existentes são, em geral, consideradas de boa qualidade, embora a sua distribuição espacial seja frequentemente vista como inadequada e haja críticas à manutenção. Os habitantes destacam a necessidade de equipamentos multifuncionais que combinem serviços administrativos, além de áreas destinadas ao convívio e à cultura. Tanto jovens como idosos evidenciam uma carência de equipamentos sociais e culturais de proximidade, para explicar a dependência dos centros urbanos no acesso a serviços, atividades de lazer e de convivência social.

### O FUTURO

Há um desejo claro de “humanizar” o território, através da reconfiguração/valorização do espaço público e da criação de redes pedonais e cicláveis seguras. É considerado que as áreas periurbanas precisam de uma maior integração tanto ao nível de freguesia, quanto ao nível municipal e intermunicipal.



Figura 28. Calendário - Vila Nova de Famalicão. Fonte: InPUT (2025).



Figura 29. Louro - Vila Nova de Famalicão. Fonte: InPUT (2025).



Figura 30. Lordelo - Braga. Fonte: InPUT (2025).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os quatro estudos de caso indicam desafios relativos a implementação da cidade de 15 minutos em contexto periurbano. Em Portugal, por conta do histórico relacionado à falta de planeamento, é comum encontrar uma hiperdiversidade de zonas não hierarquicamente organizadas em que as principais amenidades estão espalhadas de forma aleatorizada no território.

A questão da escala é central. Em áreas periurbanas, os residentes estão habituados a deslocamentos mais longos do que nas cidades. Por isso, as estratégias municipais devem focar-se na melhoria do transporte público e na articulação entre diferentes modos de mobilidade (como combinar transporte público com bicicleta ou caminhada). Também é importante considerar que nem todas as deslocamentos têm o mesmo objetivo: ao integrar espaços de convívio (como áreas de lazer, cafés ou centros comunitários) com percursos pedonais e cicláveis, é possível transformar deslocamentos do dia a dia em oportunidades de interação social. No contexto português, embora os serviços estejam relativamente bem distribuídos, há margem para melhorar a sua utilização. A implementação e valorização de espaços multiusos permitem uma maior articulação entre freguesias e municípios. Neste aspeto são valorizadas iniciativas como Espaço Cidadão, Loja CTT e Balcão Único, por exemplo.

Um planeamento mais coordenado pode aproximar as pessoas dos serviços de que precisam e, assim, reduzir a necessidade de deslocamentos mais longos.

Além disso, é importante promover a complementaridade entre serviços. Por exemplo, uma área verde torna-se mais atrativa quando está associada a outros usos, como mercados locais, cafés ou equipamentos comunitários. Essa combinação de funções aumenta a utilização dos espaços e responde melhor às diferentes necessidades da população.

Por fim, o conceito de cidade de 15 minutos pode contribuir para valorizar territórios que historicamente ficaram em segundo plano face aos grandes centros urbanos, como as áreas periurbanas.

Mais do que uma questão de proximidade física, este modelo pode ajudar a reforçar a confiança das pessoas nas políticas públicas, ao demonstrar que o planeamento territorial responde de forma concreta às necessidades locais no dia a dia.

## REFERÊNCIAS

Gonçalves, J., Gomes, M. C., Ezequiel, S., Moreira, F., & Loupa-Ramos, I. (2017). Differentiating peri-urban areas: A transdisciplinary approach towards a typology. *Land Use Policy*, 63, 331–341. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2017.01.041>.

InPUT (2025). Atlas and Analysis with case studies from Austria, Belgium, the Netherlands, and Portugal [Atlas]. [https://projectinput.org/wp-content/uploads/2026/01/WP1\\_report\\_FINAL\\_Jan26.pdf](https://projectinput.org/wp-content/uploads/2026/01/WP1_report_FINAL_Jan26.pdf).

Moreno, C., Gall, C., Chabaud, D., Garnier, M., Illian, M., & Pratlong, F. (2023). The 15-minute City model: An innovative approach to measuring the quality of life in urban settings 30-minute territory model in low-density areas. *WHITE PAPER N°3*. IAE Paris - Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. <https://hal.science/hal-04065455v1>.

# InPUT - Factsheet de Portugal

Abril 2026

Relatório completo disponível em: <https://projectinput.org/>



**Co-funded by  
the European Union**



**Driving Urban  
Transitions**



**Universiteit  
Antwerpen**



**Universidade do Minho**  
uminho.pt



**TECHNISCHE  
UNIVERSITÄT  
WIEN**  
Vienna | Austria