



Instituto Superior de Engenharia

Politécnico de Coimbra

DEPARTAMENTO DE / DEPARTMENT OF
ENGENHARIA CIVIL

INFLUÊNCIA DA PARTICIPAÇÃO CIDADÃ NA MOBILIDADE PEDONAL EM PORTUGAL

Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em / to fulfill the
Master's degree in Cidades Sustentáveis e Inteligentes

Autor / Author

Tomás Henriques Alves Pereira

Orientador

Silvino Capitão



INSTITUTO POLITÉCNICO
DE COIMBRA

INSTITUTO SUPERIOR
DE ENGENHARIA
DE COIMBRA

Coimbra, maio de 2024

RESUMO

A presente dissertação investiga a participação cidadã nas decisões sobre a organização do espaço público e a mobilidade pedonal em Portugal, porquanto a definição das políticas públicas e a narrativa social têm-se baseado numa conjuntura persistente alinhada com os interesses da indústria automóvel e dos seus apoiantes. Esta influência coloca em segundo plano as vozes individuais, levando a que a definição dos problemas atualmente enfrentados pelos aglomerados urbanos se perpetue em ciclos de inação política que não respondem às necessidades de melhorias na mobilidade urbana e nas condições de vida nas cidades.

Inicialmente, analisou-se como é que as autarquias percecionam e integram os cidadãos nos processos de decisão. Depois, avaliou-se se a visão dos cidadãos relativamente ao espaço público é uniforme ou se, pelo contrário, as faixas etárias mais jovens, mais informadas e educadas podem impulsionar uma mudança no atual paradigma da mobilidade urbana.

Os instrumentos utilizados foram entrevistas estruturadas, de forma a compreender a dinâmica da participação cidadã, contando com a participação de 26 autarquias de todo o país e inquéritos online para analisar a perceção do ambiente urbano por parte de jovens que frequentam os 2º e 3º ciclos de escolaridade.

As conclusões destacam a prevalência de programas participativos, embora se questione a sua eficácia, e a resistência à mudança na mobilidade motivada pela dependência do automóvel. Observou-se que a participação ativa da comunidade na definição do espaço público enfrenta desafios significativos devido à cultura automobilística enraizada na sociedade. No entanto, os jovens demonstram preferência por espaços urbanos caminháveis, independentemente dos modos de transporte que utilizam diariamente, sugerindo abertura para políticas que incentivem a mobilidade pedonal e a interação social nas cidades.

Palavras-chave: Participação Cidadã, Poder Local, Espaço Público, Mobilidade Pedonal

ABSTRACT

The present dissertation investigates citizen participation in decisions regarding the organization of public space and pedestrian mobility in Portugal, given that the definition of public policies and the social narrative have been persistently aligned with the interests of the automotive industry and its supporters. This influence sidelines individual voices, leading to the perpetuation of current urban problems in cycles of political inaction that do not address the needs for improvements in urban mobility and living conditions in cities.

Initially, an analysis was conducted on how municipalities perceive and integrate citizens in decision-making processes. Then, an assessment was made to determine whether citizens' views on public space are uniform or if, on the contrary, younger, more informed and educated age groups can drive a change in the current paradigm of urban mobility.

The instruments used were structured interviews, aimed at understanding the dynamics of citizen participation, involving 26 municipalities from across the country, and online surveys to analyze the perception of the urban environment by young people attending the 2nd and 3rd cycles of schooling.

The conclusions highlight the prevalence of participatory programs, although their effectiveness is questioned, and resistance to change in mobility driven by car dependency. It was observed that active community participation in defining public space faces significant challenges due to the deeply rooted car culture in society. However, young people show a preference for walkable urban spaces, regardless of the modes of transport they use daily, suggesting openness to policies that encourage pedestrian mobility and social interaction in cities.

Keywords: Citizen Participation, Local Governance, Public Space, Walkability

AGRADECIMENTO

Quero começar por agradecer aos meus pais pelo apoio e por terem garantido as condições que permitiram a minha dedicação a este trabalho durante os últimos meses.

Agradeço ao professor Silvino Capitão, em primeiro por ter aceitado continuar a orientar o meu trabalho, iniciado em 2022 no Projeto Final da Licenciatura em Gestão Sustentável das Cidades, e em segundo pela disponibilidade incansável com que, todos os dias e a qualquer hora, esclareceu todas as questões que surgiram durante a realização desta dissertação.

Quero agradecer às autarquias de Anadia, Beja, Serpa, Braga, Guimarães, Covilhã, Sertão, Castelo Branco, Montemor-o-Velho, Lousã, Estremoz, Vendas Novas, Faro, Óbidos, Figueiró dos Vinhos, Almada, Loures, Mafra, Alenquer, Portalegre, Baião, Porto, Ourém, Alcochete, Vila Pouca de Aguiar e Viseu que se disponibilizaram para reunir comigo e que tornaram possível obter diferentes perspetivas de todo o país.

Quero também agradecer à equipa de Planeamento Estratégico e Projetos da Comissão Nacional de Promoção dos Direitos e Proteção das Crianças e Jovens pela disponibilidade para reunir, no sentido de apresentar o trabalho que a Comissão Nacional tem vindo a desenvolver no âmbito da participação das crianças e jovens.

Agradeço também ao meu amigo (e professor) Ivo e ao professor Avelino pela ajuda com a realização dos inquéritos.

Por fim, agradeço a todos os meus amigos que, indiretamente, também ajudaram.

ÍNDICE DE TEXTO

1	INTRODUÇÃO.....	10
1.1	ENQUADRAMENTO.....	10
1.2	MOTIVAÇÃO.....	11
1.3	PERGUNTAS DE INVESTIGAÇÃO.....	13
1.4	ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO.....	13
2	REVISÃO DA LITERATURA.....	15
2.1	A EVOLUÇÃO DA CIDADE.....	15
2.2	DO ESPAÇO PARTILHADO AO ESPAÇO SEGREGADO.....	17
2.3	A VOZ QUE FALA MAIS ALTO- O LOBBY DA INDÚSTRIA AUTOMÓVEL.....	20
2.4	A AUTOMOBILIDADE E A DEPENDÊNCIA DO AUTOMÓVEL.....	22
2.4.1	OS JOVENS- UMA JANELA DE OPORTUNIDADE?.....	27
2.4.2	O ATUAL PANORAMA EDUCATIVO.....	28
2.5	UMA SOCIEDADE DEPENDENTE- AS CONSEQUÊNCIAS.....	31
2.5.1	POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA.....	32
2.5.2	POLUIÇÃO SONORA.....	34
2.5.3	SEGREGAÇÃO E SOLIDÃO.....	34
2.5.4	URBAN SPRAWL.....	37
2.6	ESPAÇO PARA TODOS.....	38
2.7	O DIREITO À CIDADE E A PARTICIPAÇÃO CIDADÃ.....	42
2.7.1	AS CRIANÇAS, A PARTICIPAÇÃO E A MUDANÇA DE MENTALIDADE.....	46
2.8	A DEVOLUÇÃO DA CIDADE – A CAMINHABILIDADE.....	48
2.9	ESTRATÉGIA NACIONAL PARA A MOBILIDADE ATIVA PEDONAL 2030 (ENMAP).....	54
3	METODOLOGIA DE INVESTIGAÇÃO.....	56
3.1	CONSIDERAÇÕES INICIAIS.....	56
3.2	A PARTICIPAÇÃO CIDADÃ NO PODER LOCAL.....	56
3.2.1	RECOLHA E ANÁLISE DOS DADOS.....	56
3.3	OS JOVENS E A MUDANÇA DE PARADIGMA.....	61
3.3.1	RECOLHA E ANÁLISE DE DADOS.....	61
4	RESULTADOS.....	65
4.1	A PARTICIPAÇÃO CIDADÃ NO PODER LOCAL.....	65
4.1.1	A) PERCEÇÃO DA IMPORTÂNCIA DA PARTICIPAÇÃO CIDADÃ NA MOBILIDADE PEDONAL.....	67
4.1.2	B) DESAFIOS DA MOBILIDADE PEDONAL NO MUNICÍPIO.....	72
4.2	OS JOVENS E A MUDANÇA DE PARADIGMA.....	76
4.2.1	C) EXISTE UMA PREFERÊNCIA PELA CIDADE CAMINHÁVEL?.....	77
4.2.2	D) A FORMA COMO SE DESLOCAM REGULARMENTE TEM IMPACTO NA FORMA COMO IDEALIZAM A CIDADE?.....	79
5	DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.....	83
5.1	A PARTICIPAÇÃO CIDADÃ NO PODER LOCAL.....	83

Influência da Participação Cidadã na Mobilidade Pedonal em Portugal

5.1.1	A) PERCEÇÃO DA IMPORTÂNCIA DA PARTICIPAÇÃO CIDADÃ NA MOBILIDADE PEDONAL	83
5.1.2	B) DESAFIOS DA MOBILIDADE PEDONAL NO MUNICÍPIO	86
5.2	JOVENS E A MUDANÇA DE PARADIGMA.....	88
5.2.1	C) EXISTE UMA PREFERÊNCIA PELA CIDADE CAMINHÁVEL	88
5.2.2	D) A FORMA COMO SE DESLOCAM REGULARMENTE TEM IMPACTO NA FORMA COMO IDEALIZAM A CIDADE?	89
6	CONCLUSÕES E TRABALHOS FUTUROS	93
6.1	PRINCIPAIS CONCLUSÕES.....	93
6.2	SUGESTÕES DE POSSÍVEIS PESQUISAS FUTURAS	95

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Lisboa no início do século XX	18
Figura 2 Capa do New York Times (24 de novembro de 1924).....	19
Figura 3 The Observer (24 de setembro de 1989)	20
Figura 4 Táxi em 1897	23
Figura 5 Christopher Strong (1933).....	24
Figura 6 RTP Ensina- Desenvolvimento Sustentável.....	30
Figura 7 Localização das autarquias entrevistadas.....	58
Figura 8 Imagens para seleção "Escolhe 6 imagens que melhor mostrem a tua ideia de uma cidade ideal"	63
Figura 9 Categoria atribuída à povoação da sede do município.....	66
Figura 10 Função exercida pelos entrevistados	67
Figura 11 Existem ou já existiram programas ou ações de participação cidadã na autarquia?	68
Figura 12 Considera importante a participação ativa da comunidade nas decisões da autarquia relativas ao espaço público?.....	70
Figura 13 Necessidade de simplificar a linguagem dos documentos técnicos	71
Figura 14 Função exercida pelos entrevistados que relatam a necessidade de simplificar a linguagem dos documentos técnicos	72
Figura 15 Concordância com a ideia de "colocar o peão como elemento central das políticas públicas"	73
Figura 16 Distribuição das respostas relativamente aos principais desafios/entraves da mobilidade pedonal.....	76
Figura 17 Distribuição dos anos de escolaridade dos participantes no inquérito ...	77
Figura 18 Imagens escolhidas para responder à questão "Como imaginas uma idade ideal"	78
Figura 19 Imagens escolhidas - Geral	78
Figura 20 Resultados das resposta à pergunta "Como é que vens para a escola?" ..	79
Figura 21 Imagens escolhidas por quem se desloca a pé	80
Figura 22 Imagens escolhidas por quem se desloca a pé (%).....	80
Figura 23 Imagens escolhidas por quem se desloca de carro	81
Figura 24 Imagens escolhidas por quem se desloca de carro (%).....	81

Influência da Participação Cidadã na Mobilidade Pedonal em Portugal

Figura 25	Imagens escolhidas por quem se desloca de transportes coletivos	82
Figura 26	Imagens escolhidas por quem se desloca de transportes coletivos (%) ..	82
Figura 27	Imagem 10 - Mais escolhida (82/97)	88
Figura 28	Imagem 5- Menos escolhida (7/97)	88
Figura 29	Imagem 1- Espaço urbano orientado para a utilização de carro	89
Figura 30	Imagem 7- Espaço urbano orientado para a utilização de carro	89
Figura 31	Imagem 8 – Espaço caminhável	89
Figura 32	Imagem 2 – Espaço caminhável	90
Figura 33	Imagem 4 - Espaço urbano orientado para a utilização de carro	90
Figura 34	Imagem 11– Espaço caminhável	90

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 Veículos matriculados por 100 mil habitantes	31
Quadro 2 Tipo de transporte utilizado	32
Quadro 3 Evolução da relação entre governos locais e cidadãos	45
Quadro 4 Lista de autarquias entrevistadas e respetiva população.....	65
Quadro 5 Resultados do inquérito relativo ao transporte utilizado em Odivelas (Lisboa) e Condeixa-a-Nova (Coimbra) pelas crianças dos 2º e 3º ciclos	76

ACRÓNIMOS E SÍMBOLOS

ENMAP 2030 – Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030

ACP- Automóvel Club de Portugal

CNPDPCJ -A Comissão Nacional de Promoção dos Direitos e Proteção das Crianças e Jovens

1 INTRODUÇÃO

1.1 ENQUADRAMENTO

A partir dos anos 20 do século passado, as cidades enfrentaram uma rápida expansão, levantando a complexos desafios, incluindo a necessidade de se adaptarem a novos modos de vida. Inicialmente, questões como trabalho e abastecimento dominavam as discussões sobre o desenvolvimento urbano, enquanto o transporte individual, especialmente os automóveis, ainda não eram centrais nas preocupações dos decisores políticos. No entanto, à medida que as áreas urbanas e suburbanas se expandiram, surgiram impasses, como a necessidade de infraestrutura para atender às crescentes distâncias entre locais de residência e trabalho.

A introdução em massa dos automóveis nas estradas trouxe consigo desafios sem precedentes para a sociedade, alterando a dinâmica das ruas e desafiando as estruturas urbanas existentes. As ruas, anteriormente espaços partilhados onde interagiam diversos utilizadores, tornaram-se rapidamente palco de competição pelo seu uso. Esta rivalidade entre peões e motoristas destacou-se como uma questão fundamental, resultando num aumento de acidentes e fatalidades. No entanto, o desafio de equilibrar as necessidades de ambos os grupos no espaço urbano tornou-se cada vez mais angustiante, com uma inclinação crescente para favorecer os motoristas, tendo em conta a vasta influência dos clubes automóveis e da indústria na promoção da mobilidade automóvel, transversal a toda a Europa. Um papel que se revelou crucial na construção do sistema automobilístico, moldando-o de acordo com os interesses dos seus membros, que incluíam políticos, aristocratas e burgueses.

A dinâmica em que os interesses das indústrias automobilísticas e dos seus aliados exercem uma influência considerável sobre as políticas públicas e o discurso social, resulta numa reconfiguração do problema da mobilidade. Esse fenómeno, coloca em segundo plano as vozes individuais e perpetua um ciclo de inércia política face às exigências populares por melhorias na mobilidade urbana e nas condições de vida nos aglomerados urbanos. A contestação ao sistema de automobildade não é um fenómeno recente, tendo surgido com o advento da motorização em massa.

Atualmente, as cidades enfrentam desafios crescentes de congestionamentos de tráfego rodoviário, resultado da utilização excessiva do transporte motorizado individual e da falta de políticas que harmonizem os sistemas de transporte com o planeamento urbano. Uma das ferramentas desenvolvidas para dar resposta a esta problemática foi a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030 (ENMAP 2030), que visa promover a mobilidade pedonal para deslocações diárias e lazer, enfatizando a necessidade da mudança de paradigma e cultura de mobilidade em Portugal. A estratégia destaca o envolvimento ativo das partes interessadas para garantir que as preocupações e aspirações da comunidade sejam devidamente consideradas na formulação de políticas públicas, promovendo assim uma

mobilidade pedonal mais inclusiva e segura, algo que manifestamente não se verificou no passado.

1.2 MOTIVAÇÃO

O desenvolvimento deste trabalho prende-se com a necessidade de compreender e analisar a relação entre a participação cidadã, a configuração do espaço público e a mobilidade pedonal nos espaços urbanos. Além disso, o trabalho procura investigar também a perceção dos jovens em relação ao espaço público, com o objetivo de promover uma participação ativa e informada na construção de ambientes urbanos adequados às necessidades da comunidade.

Maria José Maurício [1] argumenta que a cidadania vai para lá de ter direitos e deveres, requer também uma responsabilidade ética nas interações sociais e condições adequadas para ser exercida, cabendo ao Estado criar condições favoráveis através da economia, da educação e da cultura para incentivar a participação ativa dos cidadãos. Durante o processo de transição para a democracia em Portugal, o ambiente urbano desempenhou um papel fundamental como espaço onde as pessoas se mobilizaram e participaram ativamente. Recorrendo ao trabalho de Ana Drago [2], esclarece-se que mesmo durante o período ditatorial, o espaço urbano e os seus problemas serviam de palco para as críticas (possíveis) ao regime. A autora recorre a uma citação de Nuno Portas, o primeiro Secretário de Estado da Habitação e Urbanismo em democracia que dizia *“a verdade é que, de certo modo, a habitação, e, sobretudo, as “barracas”, foram sempre (...) uma das maneiras privilegiadas e das poucas admitidas ou toleradas de dizer mal do governo”*.

No atual cenário democrático, caracterizado por uma constante evolução, emerge a necessidade de um envolvimento mais ativo e participativo dos cidadãos na configuração das políticas urbanas. Apenas desta forma é possível construir cidades inclusivas e representativas. Neste contexto, a mobilidade urbana assume um papel crucial, revelando-se como um grande desafio, entre a aspiração democrática e a realidade verdadeiramente experienciada nos espaços urbanos.

A Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030 (ENMAP 2030) surge com o objetivo de representar um importante avanço na abordagem aos desafios da mobilidade em Portugal, onde, nos últimos anos, se tornou cada vez mais evidente a urgente necessidade de redefinir a abordagem à mobilidade, considerando a elevada dependência dos carros e da cultura automóvel que prevalece e que leva à degradação da qualidade de vida nas cidades. Esta estratégia visa colocar o peão como elemento central das políticas públicas, reconhecendo a importância da participação pública que configura um dos garantes de democracia territorial.

Não podemos esperar que a tecnologia resolva todos os problemas sociais. Devemos permitir que as vozes da comunidade afetadas sejam ouvidas e consideradas na formulação de soluções para os problemas que enfrentam: *“Ideias utópicas de cariz tecnológico, nas quais se fantasia que os problemas sociais podem ser resolvidos através da implementação de novas tecnologias, ignorando-se a existência de conflitos políticos.”* [3].

O poder local desempenha assim um papel crucial na promoção da participação e no fomento de uma sociedade participativa, estando mais próximo das comunidades, o que lhes permite ter um entendimento mais profundo das necessidades e preocupações dos cidadãos. Na consolidação da democracia em Portugal, após a Revolução de Abril de 1974, o poder local tem sido reconhecido como uma das suas principais conquistas [4]. Ao longo das últimas décadas, as autarquias, representando uma forma de poder mais próxima e acessível à maioria dos cidadãos, desempenharam um papel fundamental no desenvolvimento das comunidades locais e na consolidação democrática do país. Atualmente, a governação local ocorre por meio da interdependência entre instituições do setor público e organizações do setor privado. Este processo envolve um complexo arranjo de serviços e respostas políticas para atender às necessidades e aspirações das comunidades locais [5].

O conceito de poder local está ligado à autonomia concedida às autarquias, representando uma forma de distinção em relação aos outros poderes, quando as câmaras municipais se tornam meras extensões do governo central, não podem ser consideradas um poder autónomo, mas parte de um poder maior e centralizado, tal reflete uma afirmação política e constitucional do papel das autarquias na estrutura do poder político [6].

A publicação da Fundação Francisco Manuel dos Santos [5] afirma que a *“boa governação”*, no poder local, parece verificar-se em contextos políticos nos quais *existe um equilíbrio entre governabilidade e representatividade, o poder é exercido de acordo com regras e procedimentos estipulados pela lei e conhecidos por todos, e ainda mediante um sistema efetivo de freios e contrapesos, as assimetrias de informação entre o executivo e a oposição, por um lado, e entre o poder político e os cidadãos, por outro, se encontram esbatidas por práticas de partilha de informação e empoderamento, os cidadãos são convidados a participar na gestão pública do seu município e as decisões executivas são avaliadas e sancionadas por órgãos de fiscalização e nas urnas através de votos.*

O **envolvimento ativo** das partes interessadas é crucial para assegurar que as preocupações e aspirações da comunidade sejam **devidamente consideradas na formulação de políticas públicas**, garantindo informações sobre as perspetivas das diversas faixas etárias em relação ao **ambiente que habitam e que percorrem diariamente**, permitindo uma **tomada de decisão mais informada** e orientada para atender às necessidades específicas de cada grupo, promovendo uma mobilidade pedonal mais inclusiva e segura em concordância com as metas da ENMAP 2030: *“A participação pública permite obter decisões mais informadas, eficazes, justas e equitativas no desenho, priorização e implementação das políticas públicas sendo, geralmente, um fator decisivo para o sucesso das mesmas. A participação pública configura-se como um dos garantes*

da democracia territorial e de promoção da qualidade de vida e a única que retira dos documentos técnicos o carácter tecnocrático, quase sempre prejudicial à sua execução.” [7]. O planeamento urbano participativo é uma metodologia para enfrentar os desafios complexos das cidades contemporâneas [8].

Assim, a presente dissertação propõe-se a investigar o panorama atual da mobilidade urbana em Portugal e a sua relação com a participação cidadã na construção de um espaço público mais inclusivo e acessível.

1.3 PERGUNTAS DE INVESTIGAÇÃO

A presente dissertação tem como objetivo responder às seguintes questões de investigação:

1. Qual a abertura do poder local para integrar a participação da comunidade na definição do espaço público?
2. Quais são os desafios e entraves à mobilidade pedonal que os decisores políticos e técnicos municipais encontram no seu território?
3. Qual o impacto de promover a participação cidadã na definição do espaço público numa sociedade fortemente dependente do automóvel, que tende a resistir a alterações do atual paradigma?
4. As preferências pelo desenho do espaço urbano e os padrões de deslocação relacionam-se e influenciam a maneira como os jovens idealizam e percebem o ambiente urbano?

1.4 ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO

Nesta secção é apresentada a estrutura e a organização da presente dissertação, delineando os principais elementos que a compõem. O documento é composto por seis capítulos, cujo conteúdo se descreve a seguir de forma sucinta.

No Capítulo 1, apresenta-se um enquadramento do tema, destaca-se a sua importância, as motivações para a realização do estudo, os objetivos a alcançar e a estrutura do documento.

No Capítulo 2, faz-se a revisão da literatura no que se refere à evolução da cidade e ascensão do sistema automobilístico, destacando a sua influência na configuração urbana que sofreu transformações significativas, influenciadas por interesses económicos e políticos. Essa influência foi frequentemente acompanhada por

práticas de *lobby* que silenciaram as vozes daqueles que não tinham meios para se fazerem ouvir. Reúne também a informação disponível sobre as consequências desse sistema, apresentando uma visão alternativa e de devolução física e política do espaço público aos cidadãos.

O Capítulo 3 apresenta a metodologia utilizada para responder às perguntas de investigação definidas neste estudo. São descritos detalhadamente os procedimentos adotados para a recolha, análise e interpretação dos dados.

O Capítulo 4 apresenta os resultados das entrevistas realizadas com as autarquias, bem como dos inquéritos respondidos pelos jovens do 2.º e 3.º ciclos de escolaridade.

No Capítulo 5, procede-se à discussão dos dados recolhidos nas entrevistas com as autarquias, assim como nos inquéritos respondidos pelos jovens do 2.º e 3.º ciclos de escolaridade;

No Capítulo 6, são apresentadas as principais conclusões da presente dissertação e as propostas para a realização de trabalhos futuros.

2 REVISÃO DA LITERATURA

2.1 A EVOLUÇÃO DA CIDADE

“Será que a cidade cresceu como devia ter crescido?” [9]

Antes da Revolução Industrial, o crescimento urbano era caracterizado por eventos que, em grande parte, eram específicos de cada local, variando significativamente entre eles, não existindo uma coordenação abrangente do planeamento territorial. Não existindo assim uma abordagem holística que incorporasse a arquitetura civil, a habitação da população e o ambiente envolvente, com o objetivo de promover determinados estilos de vida [10].

A cidade europeia era considerada desordenada, superlotada e insalubre [11], a pressão aumentou com a Revolução Industrial, que introduziu uma crise profunda nas cidades [12] através da mudança nas dinâmicas sociais e o aumento da população, o que levou a um processo contínuo de migração da população rural para as áreas urbanas [13].

Com a instalação de fábricas e a introdução de novos meios de transporte, como o caminho de ferro, as cidades viriam a passar por diversas transformações, a crescente rede ferroviária nesse período torna-se essencial na reorganização dos espaços urbanos [14]. Podemos identificar uma interligação entre o início da era da industrialização, a primeira grande vaga de urbanização e o fortalecimento do papel do Estado, na sua forma moderna, na regulamentação da forma como as áreas são organizadas e ocupadas [15].

Sendo nesse contexto que, o urbanismo do século XX, começa a adotar uma abordagem metodológica que incorpora os avanços científicos da época, pretendendo responder à alta densidade populacional, questões de mobilidade, higiene e condições habitacionais precárias [12], surge assim o **Higienismo**, uma corrente de pensamento urbanístico cujo principal objetivo é implementar medidas de saúde pública no ambiente urbano e que influenciou, em diferentes graus, todas as principais iniciativas de reorganização territorial da primeira metade do século XX na Europa [11]. Essas medidas envolvem a aplicação de regras de higiene, prevenção e combate a epidemias como a tuberculose, a febre amarela e a varíola [13]

As cidades, a partir dos anos 20, viram-se obrigadas a expandir-se rapidamente e enfrentar situações complexas, sendo necessário assegurar *“trabalho, abastecimento, transportes, diversões, assistência e adaptar a rede viária a novos tipos de veículos, em quantidades enormes...”* [9]. Até aí, o transporte individual em automóveis não era parte central das discussões sobre mobilidade, tendo ganho relevância mais tarde, quando ficou evidente que o modelo de deslocação dominante na Europa estava a tornar-se o transporte individual de passageiros, fenómeno que pode ser explicado pela

expansão das áreas urbanas e suburbanas, com os locais de trabalho cada vez mais distantes dos locais de residência, ambos situados em novas zonas que careciam de infraestruturas de transporte, especialmente de transporte público [16].

Portugal, com a sua posição periférica no continente europeu, representava fisicamente um povo rural, carente de desenvolvimento industrial, refletindo a imagem de uma sociedade empobrecida [11], apresentava áreas urbanas que careciam de estruturação, numa época em que o automóvel já se estava a consolidar nas ruas e estradas do país.

Começou a disseminar-se a ideia de que as antigas estruturas urbanas, herdadas da Idade Média, não estavam preparadas para lidar com os problemas decorrentes do aumento da mobilidade e da circulação, esta consciência da inadequação das estruturas estimulou a procura por reformas urbanas e de reorganização das cidades, com o objetivo de atender às necessidades de uma sociedade em rápida transformação [17].

Nesse contexto, o país seguiu a tendência europeia e, a partir de 1934, iniciava-se uma nova era de planos de urbanização, tendo-se embarcado num programa de grandes intervenções territoriais influenciadas pelas ideias predominantes da época, cuja estratégia se baseava na criação da imagem de Portugal como uma nação unificada e coesa, apesar da sua geografia descontínua e diversidade étnica- *uma só história, uma só cultura e uma só identidade* [11] [18]. No entanto, apenas em 1938, a Câmara Municipal de Lisboa, a quem competia a orientação do crescimento da cidade, contratou o seu primeiro urbanista [9]. Nesse mesmo ano, Duarte Pacheco é novamente nomeado como Ministro das Obras Públicas, sendo a elaboração de um plano abrangente para toda a cidade de Lisboa uma das suas primeiras medidas. Este período marcou o início de uma nova fase na evolução da estrutura urbana da capital, passando a cidade a apresentar uma estrutura mais integrada, que conectava o centro da cidade, os subúrbios e os eixos de ligação com outras cidades [11].

Eram então apresentadas, pelo Ministro, as bases para a intervenção em mais de 400 núcleos urbanos que se estendiam de norte a sul do país, criando o alicerce para que a integração do automóvel nas cidades e nas novas formas urbanas, se tornasse inevitavelmente uma consideração central. Surgiam assim, de forma a adaptar o território ao novo veículos, *variantes, circulares, vias periféricas, anéis periféricos, anéis de circunvalação, artérias periféricas, vias de cintura, vias tangenciais à periferia do aglomerado, parkway e praças de giração* [19].

A partir dos anos 50, com a disseminação do uso generalizado do automóvel, a maioria das cidades, especialmente aquelas com história que remonta a séculos passados, começou a enfrentar o desafio de fornecer espaço adequado para a circulação e estacionamento [20].

A partir dos anos 60, o aumento nas deslocções continuou a ocorrer a um ritmo mais rápido do que o observado ao longo do século XX. Dentro desse cenário de

deslocações, surgiam novos tipos, que não se limitavam a deslocações pendulares entre casa e trabalho, essas novas deslocações englobam também aspetos profissionais, rotinas diárias, atividades domésticas, trajetos escolares [20].

É importante considerar que numa sociedade em que o conservadorismo era valorizado, o automóvel por si só representava um agente de mudança, um símbolo de progresso e um estilo de vida alinhado com esse progresso, tendo sido considerado pelos pensadores da cidade portuguesa no Estado Novo [19].

Em 1969, Francisco Keil Amaral [9], um dos mais conhecidos arquitetos portugueses e conhecido por ser um *observador atento dos grandes fenómenos do urbanismo moderno* criticava a deficiente estrutura urbana: “... indivíduos cada vez mais isolados e desenraizados – gente que habita, transita, trabalha, vê televisão, mas vai perdendo gradualmente o seu sentido da vizinhança e da cidadania: gente que mora num extremo da cidade e tem o seu emprego no outro extremo; que não lançou raízes afetivas onde mora; que frequentemente nem sequer conhece os outros inquilinos do seu prédio; que não convive, nem participa... homens, mulheres e crianças – famílias – que uma deficiente estrutura urbana vem contribuindo para isolar, ou para desagregar. Cada vez com mais prédios, lojas, fábricas, escritórios, oficinas cinemas e automóveis... “.

Recorrendo ao trabalho de Ana Drago [2] em “*A cidade democrática – Habitação e Participação Política no pós 25 de abril*”, onde, a três meses do golpe de abril de 1974, na Assembleia Nacional, também existiam críticas à transformação desordenada da cidade. Já se vislumbrava o problema, alvo desta dissertação: No território, **identificam-se problemas sociais** que afetam determinadas populações, exigindo uma resposta do Estado. No entanto, na produção da cidade, existe uma clara hierarquização de lugares, papéis e funções. As autoridades detêm o poder de ação e são responsáveis pela implementação da reforma política sugerida, enquanto as populações urbanas são vistas como objetos da ação reformadora, em vez de agentes ativos. Assim, embora se fale na necessidade de proporcionar mais felicidade aos pobres urbanos, **não se aborda a linguagem dos direitos de cidadania ou da participação política.**

2.2 DO ESPAÇO PARTILHADO AO ESPAÇO SEGREGADO

A introdução dos automóveis nas estradas nacionais durante a transição do século XIX para o século XX trouxe consigo novos desafios para a sociedade e levantou questões que até à data não eram relevantes, a variável velocidade, em particular, emergiu como um aspeto de grande relevância e influenciou significativamente o planeamento e gestão da mobilidade [21].

As ruas, até aí, serviam como espaço partilhado, onde interagiam veículos privados, veículos puxados a cavalo, vendedores de rua, crianças em atividades lúdicas, no entanto, essa harmonia apresentava-se frágil, sendo rapidamente perturbada com a

chegada em massa dos automóveis, existindo uma **competição para manter ou conquistar o título legítimo sobre o uso das ruas** (Figura 1). Estas rivalidades eram travadas no contexto urbano, a disputa entre pedestres e motoristas destacava-se como a mais implacável e trágica, resultando num elevado número de acidentes e fatalidades [22] levando ao pedido por regulamentações mais rigorosas para os condutores, no entanto, estes, juntamente com **as empresas automobilísticas, conseguiram adquirir influência substancial**, com impacto nas políticas e no discurso público, o que levou a uma reformulação do problema em questão, de modo que a solução passou a ser percebida como a necessidade de separar os peões e outros utilizadores das vias de circulação dos veículos motorizados [23].



Figura 1 Lisboa no início do século XX

Fonte: [24]

Podemos então afirmar que a contestação ao sistema de automobilidade não é um fenómeno recente, que tenha apenas surgiram perante a motorização em massa, os estudos desenvolvidos no âmbito do uso do automóvel, demonstram que movimentos de resistência e aceitação do sistema de automobilidade existiram desde o seu surgimento [16].

Como resultado, houve um consenso de especialistas, apoiado pela maioria dos líderes empresariais dos centros das cidades, de que era necessário restringir o uso do automóvel para garantir um fluxo eficiente de tráfego urbano. A maioria das vítimas dos acidentes envolvendo carros nas áreas urbanas eram peões, em particular crianças e jovens, e **os observadores raramente os responsabilizavam** por atravessar a estrada onde achassem conveniente, nem responsabilizavam os pais por permitirem que os seus filhos brincassem na rua, pelo contrário, a maioria dos habitantes da cidade culpava o automóvel [25]. Os jornais locais ilustravam o automóvel como uma máquina destrutiva (Figura 2).

Podia ler-se no jornal New York Times em 1924, *“Os horrores da guerra parecem ser menos aterradores do que os horrores da paz. O automóvel surge como uma máquina muito mais*

do tráfego motorizado, ignorando os cidadãos que expressavam o seu descontentamento com os incômodos insuportáveis causados pelo tráfego, afetando especialmente idosos e mães com crianças pequenas.

A **desvalorização do pedestre** era evidente, se em 1924 o automóvel era destacado pelas suas consequências negativas, com o passar do tempo, na segunda metade da década de 80, os próprios artigos de jornal britânicos passaram a utilizar o termo non-car-user (não utilizador de carro) para se referir aqueles que andavam a pé (Figura 3) [30].

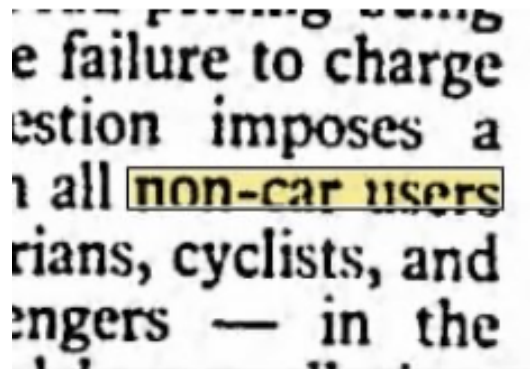


Figura 3 The Observer (24 de setembro de 1989)

Fonte: [31]

2.3 A VOZ QUE FALA MAIS ALTO- O LOBBY DA INDÚSTRIA AUTOMÓVEL

Matthew Paterson [32], de forma a analisar a ascensão do automóvel no contexto da economia política global pergunta: “*Se práticas degradantes ocorrem como uma questão de rotina, como as podemos explicar?*”

Para o autor, este processo abrange três aspetos essenciais, em primeiro lugar, o papel crucial da **indústria automóvel** na criação de fluxos associados à globalização, salientando a expensão desta indústria para a reprodução de um capitalismo globalizante, contribuindo de maneira significativa para a acumulação de riqueza. Patterson indica também o **envolvimento substancial do Estado na promoção do automóvel** em detrimento de outras alternativas, não ocorrendo apenas devido ao papel estrutural do Estado na promoção da acumulação de riqueza, mas também devido às consequências da competição entre estados e à importância da indústria automóvel para o desenvolvimento económico.

Seguindo a mesma linha de pensamento, Tim Edensor [33] identifica a indústria automóvel como um indicador duradouro da vitalidade económica e modernidade nacional: “*A indústria automóvel, mais do que qualquer outra, torna-se exemplar e indicativa; a sua presença ou ausência numa economia nacional revela-nos o nível e a potência dessa economia*”.

Influência da Participação Cidadã na Mobilidade Pedonal em Portugal

“À medida que os governos promoveram sistematicamente os automóveis em detrimento de alternativas, eles também contribuíram para sustentar o seu próprio poder” [32].

Margaret Douglas [34] compara os carros privados com o tabaco, em termos de riscos ecológicos, prejudicando a saúde dos utilizadores e terceiros, no sentido em que ambos são vistos como escolhas individuais, resistindo a regulamentações mais rigorosas devido a influentes lobbies da indústria.

A influência dos clubes automóveis na promoção da mobilidade automóvel foi transversal a toda a Europa, em Portugal, o clube automóvel mais proeminente, o Automóvel Club de Portugal (ACP), desempenhou um papel crucial na construção do sistema automobilístico. O clube tinha como membros, políticos, funcionários públicos, aristocratas e burgueses, o que lhes garantiu uma proximidade com o poder e de se adaptar às mudanças políticas e institucionais, **moldando o sistema de acordo com os interesses dos membros dessas organizações** [16].

A empresa Shell, uma petrolífera multinacional britânica fundada em 1897 [35], é um exemplo de como empresas privadas exercem influência sobre a configuração das infraestruturas viárias na Europa, sendo esta, uma das empresas fundadoras da Federação Internacional de Estradas, uma organização internacional de lobby rodoviário estabelecida em 1948 com o objetivo de promover a construção de rodovias a uma escala global e tendo financiado a sua atividade na Europa durante os seus primeiros anos de existência [36].

Um conjunto de indústrias relacionadas à fabricação de automóveis, incluindo o aço, borracha, lubrificantes e construção de estradas, floresceu para atender à crescente demanda por mobilidade na América, desta forma, os interesses começavam a encontrar expressão em Washington por meio da influência financeira e manobras políticas e a indústria automóvel passava a desempenhar um papel cada vez mais crucial no planeamento fiscal. Exemplo dessa influência foi destacada por Charles Wilson, secretário da Defesa do presidente Eisenhower (1953-1957 [37]) e ex-presidente da General Motors, quando afirmou *“Durante anos, acreditei que o que era bom para o país era bom para a General Motors¹ e vice-versa”* [38].

“Um homem que, depois dos 26 anos, que se encontre num autocarro pode considerar-se um fracasso” é uma frase atribuída a Margaret Thatcher, primeira ministra do Reino Unido entre 1979 e 1990 [39], no entanto sem que existam registos oficiais que esta a tenha dito, tornou-se um símbolo de uma visão que valoriza o sucesso pessoal em termos de independência automobilística, implicando que usar transportes públicos é um

¹ Empresa norte-americana que foi o maior fabricante de veículos automóveis do mundo durante grande parte do século XX e início do século XXI. Possui fábricas de produção e montagem, bem como centros de distribuição espalhados pelos Estados Unidos da América, Canadá e vários outros países. Os principais produtos da empresa incluem automóveis e camiões, componentes e motores, estando também envolvida em serviços financeiros [225].

sinal de fracasso, mentalidade que pode ter tido influência em algumas políticas de mobilidade, especialmente no que diz respeito a áreas onde a infraestrutura de transporte público não foi tão desenvolvida quanto a infraestrutura viária [40].

Durante o período de 1980 a 1997, sob o governo de Margaret Thatcher e a subsequente administração conservadora liderada por John Major, o apoio ao caminhar e ciclismo foi praticamente inexistente, tendo mesmo o Secretário dos Transportes, revogado o documento de consulta sobre andar a pé, e virando o foco do executivo para campanhas publicitárias que alertavam os pedestres para se afastarem dos carros [30].

A vida social, de maneira geral, tornou-se irrevogavelmente vinculada ao padrão de mobilidade que a automobilidade gera e assume como pressuposto, John Urry considera que este padrão de mobilidade não é essencial nem inescapável do ponto de vista social, mas até agora tem sido incrivelmente difícil de ser quebrado [41].

A promoção bem-sucedida de modos de transporte alternativos requer uma compreensão mais aprofundada das preferências pela automobilidade, esta que, tradicionalmente, é motivada por fatores racionais e utilitários, como o desejo de economizar tempo ou a confiabilidade. Essa visão coloca o automóvel como um instrumento fundamental, que influencia não apenas a forma como viajamos, mas também os espaços em que o fazemos [42].

2.4 A AUTOMOBILIDADE E A DEPENDÊNCIA DO AUTOMÓVEL

“Entre objeto de luxo e de elites e mercadoria de eleição da classe média, entre musa de artistas e escritores e inspiração de movimentos culturais como o beat americano e principal inimigo público, o automóvel e a automobilidade são incontornáveis na história das sociedades industriais dos séculos XX e XXI e definem uma epistemologia da modernidade.” [16]

Desde sempre que existiu uma necessidade inerente de mobilidade, inicialmente as pessoas dependiam da locomoção a pé, de forma individual, posteriormente, essa mobilidade evoluiu com a utilização de animais como meio de transporte e, com o passar do tempo, a procura por soluções mecânicas também se tornou uma parte essencial dessa evolução [43].

Assim como a bicicleta, o carro foi inicialmente promovido como uma “*máquina aventureira*”, no entanto, com o tempo, considerações práticas foram introduzidas, e o carro passou a ser visto como um meio de transporte. Diversas profissões identificaram as oportunidades de negócio (Figura 4) proporcionadas pelo automóvel, tendo sido as empresas de táxis as primeiras a adotá-lo exclusivamente como meio de transporte, os viajantes comerciais, médicos e veterinários foram alguns dos primeiros a utilizar o carro por motivos profissionais [44].



Figura 4 Táxi em 1897 ²

Fonte: [45]

Numa fase inicial do seu desenvolvimento, o automóvel a motor foi concebido para servir um número limitado de pessoas, especificamente uma elite que tinha o privilégio de possuir um motorista particular para garantir o seu conforto e comodidade, tendo sido pelas mãos da elite que se deu a introdução do automóvel na sociedade, tornando-se um símbolo de estatuto e poder, destacando-se como um privilégio exclusivo das classes mais abastadas [46]. A propagação dos veículos motorizados em Portugal foi predominantemente um fenómeno urbano, em sintonia com o processo de urbanização do país, tendo essa difusão sido especialmente impulsionada pelos automóveis ligeiros (que coexistiu com diversos meios de transporte não motorizados até um estágio tardio). Esse padrão urbano de adoção de veículos motorizados é diferente do que ocorreu em outros países, como os Estados Unidos da América e os Países Baixos, onde o automobilismo foi inicialmente desenvolvido em áreas rurais [16].

Hanna Wolf [47] considera que a baixa adoção aos veículos nos Países Baixos, pode ser atribuída à ausência de zonas com baixa densidade populacional, o que contrasta com os Estados Unidos, onde são vastas as regiões pouco povoadas e com pouco, ou nenhum, acesso a transportes públicos o que incentivou as pessoas a adquirirem carros para superar o isolamento.

Diversas qualidades associadas a diferentes tipos de carros e uma variedade de identidades e práticas relacionadas com carros impregnam a cultura popular, onde noções de desejo e sexualidade, mobilidade, estatuto, atividades familiares,

² Em 1897, Gottlieb Daimler construiu o primeiro táxi movido a gasolina do mundo, este veículo, conhecido como Daimler Victoria e equipado com um taxímetro, foi entregue ao empresário alemão Friedrich Greiner. Foi com Greiner que surgiu a primeira empresa de táxis motorizados do mundo em Stuttgart [45]

independência, aventura, liberdade e rebeldia desempenham papéis em filmes, anúncios e ficção [33].

Os avanços tecnológicos e as mudanças sociais tiveram um profundo impacto na nossa percepção de velocidade e nos padrões de condução. O automóvel emergiu como símbolo de sofisticação, riqueza, emoção e vida contemporânea em muitas obras literárias ou em filmes, Michael John Law recorda o filme de 1933 de Gilbert Frankau, *Christopher Strong* onde o carro desempenhava um papel central, representando o ritmo da vida metropolitana moderna em Londres, nele, os protagonistas perseguiram *amores e aventuras a altas velocidades no centro da cidade* (Figura 5) [48].



Figura 5 *Christopher Strong* (1933)

Fonte: [49]

Hanna Graham [50] estabelece uma relação entre os jovens e a condução que tem vindo a ser debatida, especialmente quando envolve práticas de condução perigosas, esta ligação frequentemente começa cedo devido a uma cultura automobilística que oferece uma alternativa social a jovens com poucas opções de entretenimento, onde atividades como personalizar e conduzir veículos pode dar origem a um sentimento de orgulho e autoestima, ao mesmo tempo que demonstra o estatuto capital e social. Outra problemática identificada pela autora é os carros tornarem-se símbolos de masculinidade e uma forma de afirmar poder pessoal, reflexo de contextos onde a paixão por carros é inculcada desde a juventude.

Françoise Bartiaux cita Shove et al. “*As práticas emergem, persistem e desaparecem à medida que são estabelecidas e quebradas as ligações entre os seus elementos definidores*” [51].

Para muitos é difícil imaginar um mundo sem o automóvel, tendo-se tornado numa necessidade da sociedade, como a eletricidade substituiu métodos de iluminação mais antigos, o automóvel gradualmente levou ao esquecimento de meios de transporte mais tradicionais. Atualmente, mais pessoas sabem conduzir um carro do que montar a cavalo [52].

Automobilidade é um termo que surgiu na década de 1960 para descrever as estruturas, culturas e crenças coletivas que moldam o uso em massa do automóvel, não abrangendo apenas o próprio veículo, mas também a infraestrutura rodoviária, fabricantes de automóveis, reguladores e condutores, ou seja refere-se a como a sociedade, como um todo, se relaciona com o uso de automóveis e como isso afeta não apenas a maneira como nos deslocamos, mas também a mentalidade e cultura em relação à mobilidade [53].

“A automobilidade cria divisões entre locais de trabalho e residências, resultando em deslocamentos longos para dentro e na periferia da cidade. Ela separa áreas residenciais de áreas comerciais, prejudicando o comércio local que antes podia ser acessado a pé ou de bicicleta, impactando negativamente os centros urbanos. As pessoas vivem com congestionamentos, engarrafamentos, incertezas de tempo e ambientes urbanos prejudiciais à saúde, tudo isto consequência de estarem confinadas nas suas cápsulas móveis, nas suas bolhas domésticas” [41].

A automobilidade desencadeou, de forma irreversível, novas dinâmicas sociais relacionadas com a vida familiar, a comunidade, o lazer e o prazer da mobilidade, o que implicou a criação de novas deslocamentos, ou seja, viagens adicionais, que não eram originalmente feitas por meio de transporte público [41].

O automóvel, para além de mera ferramenta de locomoção, assume assim um papel de destaque na vida das pessoas, a ligação entre os indivíduos e os seus automóveis vai muito além da utilidade de transporte, tornando-se um reflexo das próprias personalidades e preferências dos condutores [54]

Tatiana Schor [52] em *“O automóvel e o Desgaste Social”* responde à pergunta *“Porque o automóvel encanta o homem?”*, identificando-o como uma mercadoria singular, representando uma propriedade privada, individual e móvel, característica que o distingue de outras mercadorias e aponta que o uso efetivo do automóvel ocorre na esfera pública, contribuindo para a espetacularização da sociedade. A autora diz ainda que, ao contrário de outras mercadorias de uso doméstico, o automóvel assumiu uma dimensão especial, como uma forma de apresentação pública, indicando que ninguém está particularmente interessado na marca do frigorífico que um agregado familiar possui ao contrário da marca do carro, que transmite uma mensagem sobre a sua identidade e status social.

Roger L. Mackett [55] desenvolveu um estudo que tinha como objetivo responder à pergunta *“Porque é que as pessoas usam os seus carros para viagens curtas?”* tendo concluído que os principais motivos incluem transportar itens pesados, como compras, dar boleias, falta de tempo e a necessidade de usar o carro para outra viagem antes de voltar para casa, a conveniência e a distância. O autor refere também que caminhar é visto como uma alternativa viável para viagens curtas, já o autocarro é mais frequentemente considerado uma alternativa para viagens mais longas.

O crescimento da dependência automóvel parece estar intrinsecamente ligado a falta de alternativas convincentes ao uso do automóvel na sociedade, para Hans Jeekel

[56], o ponto crucial reside na diferença entre a **dependência real do automóvel** e a **percepção dessa dependência**. A dependência real do automóvel é mensurável de forma objetiva, sem depender de opiniões, por exemplo, em muitos casos, torna-se inviável viajar de transporte público durante a noite, tornando o uso do carro imprescindível para deslocamentos a distâncias superiores às que podem ser alcançadas a pé ou de bicicleta. Na segunda metade do século XIX, ocorreram transformações significativas no cenário urbano devido à industrialização e urbanização, o crescimento das cidades resultou em padrões de deslocamento mais extensos, dificultando a locomoção a pé.

A percepção dessa dependência pode ser abordada pelo sentimento de se sentir dependente do carro, mas essa dependência não corresponder necessariamente à realidade, as alternativas de transporte estão disponíveis, porém, muitas vezes, passam despercebidas ou são prontamente descartadas [57].

São várias as terminologias existentes na literatura para descrever as diferentes dependências, Jillian Anable [58] refere a importância de destacar a distinção que pode ser feita entre a **dependência consciente** e a **dependência estrutural**. A dependência consciente refere-se àquela em que os indivíduos optam por utilizar os seus veículos particulares mesmo quando alternativas viáveis de transporte estão disponíveis, sendo muitas vezes impulsionado por atitudes pró-carro, nas quais os indivíduos mantêm uma preferência pelo uso do carro, independentemente da disponibilidade de modos de transporte alternativos. A dependência estrutural, apresenta uma dinâmica diferente, ocorrendo devido a obstáculos que limitam a escolha dos indivíduos, estes obstáculos podem ser de natureza individual, como questões de mobilidade relacionadas a deficiências físicas, mas, na sua maioria, são melhor compreendidos como fatores contextuais ou externos como a falta de acessibilidade a alternativas de transporte, carência de infraestrutura de transporte público adequada ou limitações geográficas que tornam o uso do carro a única opção prática.

Margaret Douglas et al [34] introduz outra distinção, a **dependência pessoal** e a **dependência societal**. A dependência pessoal ocorre quando um corpo não consegue funcionar sem um objeto de dependência devido a mecanismos fisiológicos ou psicológicos, iniciando-se com uma escolha livre que se torna uma dependência, pois o estilo de vida e as necessidades diárias adaptam-se ao veículo. A liberdade de escolha é frequentemente invocada como justificação para não se intervir, apesar dos impactos negativos do tráfego rodoviário, como a poluição e os acidentes. A dependência societal refere-se à dificuldade que a sociedade enfrenta quando tenta funcionar sem um determinado elemento, onde as estruturas sociais e económicas passam a depender fortemente do automóvel.

Para John Urry [41], o sistema de mobilidade foi moldado, a partir do caminho estabelecido a partir do final do século XIX, uma vez que as economias e sociedade ficaram presas ao conceito *steel-and-petroleum car* (aço e petróleo), que acumulava

aumentos substanciais nos retornos para aqueles que fabricavam e vendiam o carro, bem como a infraestrutura e todos os produtos e serviços a este associados.

A modernização dos carros, ao promover o automóvel como um meio de transporte eficaz, alterou a sociedade, afetando a forma como as pessoas vivem nas cidades, as suas rotinas, o que levou ao surgimento de uma cultura automobilística [59]. Apesar de, mais recentemente, as políticas de transporte em zonas urbanas têm frequentemente como objetivo encorajar os indivíduos a adotar meios de transporte alternativos ao carro particular, com a finalidade de aliviar a pressão causada pelo trânsito e melhorar a qualidade do ambiente nas áreas urbanas. No entanto, a prática diária da deslocação de casa para o trabalho tende a tornar-se um hábito automatizado, com pouca ou nenhuma consideração consciente de alternativas, sendo assim, um desafio complexo motivar as pessoas a adotar novos comportamentos de deslocação mesmo quando são feitas melhorias nos serviços de transporte público ou nas infraestruturas que permitam andar a pé ou de bicicleta [60].

Um estudo realizado em Hong Kong, que tinha como objetivo explorar o grau de dependência dos proprietários de carros em relação aos seus veículos, concluiu que, uma vez que as pessoas adquirem um carro, tendem a tornar-se dependentes dele para quase todas as deslocações, sendo necessário, de forma a promover um sistema de transportes mais sustentável, colocar o foco na redução da posse e do uso dos carros em áreas urbanas, bem como na melhoria da acessibilidade e eficiência do transporte público [61].

Jillian Anable [62] destaca a questão da dependência do automóvel como um tema central e complexo, enfatizando que a preferência pelo uso do carro se deve a uma série de fatores, incluindo a conveniência, velocidade, conforto e liberdade individual, no entanto, enfatiza que a dependência não pode ser apenas explicada por motivos racionais, pois envolve profundas influências psicológicas, percepções, identidade pessoal, normas sociais e hábitos enraizados.

“É impressionante ver como os carros se podem facilmente tornar objetos de culto em ambos os extremos do espetro automobilístico” é a perspetiva de Peter Wollen e Joe Kerr [63] que consideram efeitos secundários do automóvel a construção de estradas, estacionamento, o aumento do preço do petróleo, amplas questões ambientais, mudança no estilo de vida, crescimento de áreas suburbanas, destacando que os carros têm significados diferentes em países ricos e pobres, áreas urbanas e rurais.

2.4.1 OS JOVENS- UMA JANELA DE OPORTUNIDADE?

Francesco Filippi [64] afirma que os jovens demostram atualmente menos interesse em obter carta de condução, relatando que é um fenómeno generalizado nos países

desenvolvidos e resulta numa diminuição das viagens realizadas por esta faixa etária, apontando várias razões para esta tendência de desinteresse pelo automóvel, incluindo a redução da posse de habitação própria, o aumento da urbanização, a crescente utilização das tecnologias, o surgimento de atitudes pró ambientais [65] e o aumento dos preços dos combustíveis, responsável pelo crescimento dos custos associados à condução, o que tem levado a uma diminuição na frequência das deslocações de carro, sobretudo entre os jovens com menor rendimento disponível [66]. Patrick Rérat [64] corrobora, lançando duas questões: “*será que este é um momento significativo na transição para uma mobilidade mais sustentável?*” e, tendo em conta que as cartas de condução são adquiridas numa fase posterior da vida em comparação com o passado “*Este período sem carta de condução poderá indicar uma maior consciencialização e uma crescente adoção de alternativas ao uso de automóveis individuais?*”.

Em Portugal, segundo dados do documento “*Estatísticas dos Transportes e Comunicações 2022*”, produzido pelo Instituto Nacional de Estatística, no ano de 2022, verificou-se um aumento de 23,5% na emissão de cartas de condução, totalizando 1,2 milhões de licenças emitidas, cerca de um terço de total de emissões foi processado pela Direção de Transportes de Lisboa e Vale do Tejo, totalizando 409,6 mil licenças, o que corresponde a 33,3% do total [67].

2.4.2 O ATUAL PANORAMA EDUCATIVO

Como presente na ENMAP 2030, o processo educativo das crianças e jovens deve considerar as suas habilidades de deslocação no espaço e a perceção da configuração do ambiente em que vivem. “*A promoção do automóvel surge num largo espetro de fontes de comunicação e os jovens crescem numa presença de forte impacto social e económico deste veículo*”. As deslocações diárias para a escola e outras atividades são predominantemente feitas em veículos familiares, e a alternativa de caminhar não é considerada socialmente viável na sua rotina [68] [69].

A presente secção, visa expor a abordagem dada à mobilidade no ensino, sendo esta crucial para assegurar uma participação informada e um conhecimento mais aprofundado e factual da realidade, desempenhando um papel fundamental na formação das perceções e atitudes dos jovens em relação à mobilidade urbana, influenciando as suas escolhas e comportamentos futuros.

As diretrizes conhecidas como *Aprendizagens Essenciais*, estabelecidas em 2018 para o Ensino Básico, delineiam uma estrutura unificada, na qual são identificados domínios e temas, estando intrinsecamente ligadas ao *Perfil dos Alunos à Saída da Escolaridade Obrigatória*, que define o propósito e a missão de todo o sistema educativo. Apresentam um percurso curricular que visa proporcionar a todos os alunos, ao longo dos seus 12 anos de escolaridade, o desenvolvimento de uma cultura científica e artística de cariz humanista, este desenvolvimento assenta em

diversas literacias, no exercício do raciocínio e na capacidade de resolver problemas, no estímulo ao pensamento crítico e criativo entre outras dimensões cruciais [70].

Para compreender a evolução dos programas educacionais no que diz respeito à mobilidade e aos problemas urbanos, foram analisadas as *Aprendizagens Essenciais* de História e Geografia de Portugal dos 5º e 6º anos, de Geografia dos 7º, 8º e 9º anos e de Cidadania e Desenvolvimento (5º, 6º, 7º, 8º e 9º ano).

- **História e Geografia de Portugal (5º e 6º ano)**

Perante a análise das *Aprendizagens Essenciais* de História e Geografia de Portugal do 5º ano do 2º ciclo do Ensino Básico, constata-se a ausência de referências diretas ao estudo de problemas urbanos ou mobilidade [71]. No entanto, no 6º ano, esses temas emergem como foco de estudo, os conhecimentos abordados incluem a comparação das vantagens e desvantagens dos diferentes modos de transporte, a distinção entre o espaço rural e urbano, destacando diferenças nas atividades económicas, tipo de construção e modos de vida. São também incentivados a aplicar as Tecnologias de Informação e Comunicação e Tecnologias de Informação Geográfica para localizar e compreender as características e distribuição das redes de transporte, e identificar e aplicar conceitos como acessibilidade [72].

- **Geografia (7º, 8º e 9º anos)**

No programa do 7º ano, não há menção direta a problemas urbanos ou mobilidade [73], já no programa do 8º ano, são abordados conceitos relacionados à qualidade de vida e bem-estar das populações urbanas, incluindo a identificação de problemas urbanos, o conceito de movimento pendular, comparar os diferentes tipos de transporte quanto às suas vantagens e desvantagens, identificar padrões na distribuição das redes de transporte [74].

No programa do 9º ano, o foco está na promoção da participação dos alunos em campanhas de solidariedade e sensibilização ambiental, visando transformá-los em participantes ativos na proteção dos valores dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). Os alunos são dados a conhecer à necessidade de adotar medidas coletivas e individuais para preservar o património natural, aumentar a resiliência e promover o desenvolvimento sustentável [75].

- **Cidadania e Desenvolvimento (5º, 6º, 7º, 8º e 9º ano)**

O programa de Cidadania e Desenvolvimento tem como objetivo principal fomentar o desenvolvimento de atitudes e comportamentos que promovam o diálogo e o respeito pelos outros, devendo ser fundamentados nos princípios dos direitos humanos, especialmente nos valores da igualdade, democracia e justiça social [76].

2.5 UMA SOCIEDADE DEPENDENTE- AS CONSEQUÊNCIAS

Atualmente, as cidades deparam-se com um desafio em crescimento, o congestionamento do tráfego rodoviário, este problema é resultado da utilização excessiva do transporte individual e da ausência de uma política integrada que harmonize os sistemas de transporte com o planeamento urbano. A promoção da mobilidade sustentável significa que as deslocações devem seguir padrões que favoreçam o uso do transporte público e através de modos suaves de deslocação, enquanto diminuem a dependência do uso do automóvel particular [78]. As próximas secções procuram expor as consequências, que não são meramente abstratas, mas têm um impacto direto na vida dos cidadãos.

O número de carros registados por cada 100 mil habitante em Portugal tem variado ao longo das décadas. Em 1969, eram 904,6 carros, atingindo um pico em 2000 com 5053,8 carros por 100 mil habitantes. Em 2020, houve uma significativa diminuição, possivelmente influenciada pela pandemia (Quadro 1) [79].

“É surpreendente que o número continue a crescer. Esperava que, pelo menos, já tivesse havido uma estabilização”, resume Filipe Moura, especialista em mobilidade e professor no Instituto Superior Técnico, lembrando que este indicador continua a estar muito associado à riqueza e ao poder de compra, destacando que *“os dados mostram uma correlação forte entre o número de carros (...) e o PIB per capita”, “Ou seja, com mais dinheiro disponível as pessoas tendem a comprar mais carros”* [80].

Quadro 1 Veículos matriculados por 100 mil habitantes

ANO	VEÍCULOS MATRICULADOS POR 100 MIL HABITANTES
2010	3.204,2
2011	2.376,5
2012	1.501,5
2013	1.653,6
2014	2.245,0
2015	2.843,2
2016	3.400,9
2017	3.720,5
2018	3.937,3
2019	3.956,0
2020	2.827,3
2021	3.080,2

Fonte: [79]

A análise dos dados, como mostra o Quadro 2 revela que, enquanto a população que se desloca a pé registou uma diminuição gradual ao longo dos anos, passando de 1.527 milhões para 854.390 em 2021, o uso do automóvel mostrou uma trajetória oposta. Segundo os Censos de 2021, em Portugal, a **população que se desloca a**

pé regularmente representa 15,7% (uma diminuição de 0,7 p.p. face a 2011) e a **população que se desloca de carro regularmente representa 66%** (um aumento de 4,4 p.p. face a 2011) (Quadro 2) [81].

Quadro 2 Tipo de transporte utilizado

ANOS	A PÉ	AUTOMÓVEL
2001	1.527.268	2.780.858
2011	972.098	3.647.225
2021	854.390	3.594.770
FACE A 2011	-0,7 p.p.	+4,4 p.p.

FONTE: [82] [81]

A Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 destaca que os custos externos do uso do automóvel ascendem a cerca de 500 000 milhões de euros por ano, quantia que poderia ser redirecionada para investimentos mais produtivos para a sociedade [83].

2.5.1 POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA

O crescimento demográfico e a urbanização contínua, conduzem à formação de cidades mais extensas e, em muitos casos, densamente povoadas. Um efeito relevante da vida urbana é a ocorrência de poluição atmosférica [84].

A Carga Global de Doenças representa um estudo abrangente a nível global sobre as causas e fatores de risco associados à morte e doença, um estudo divulgado na prestigiada revista médica *The Lancet*, revelou que um dos maiores aumentos na exposição a riscos ocorreram no caso da poluição por material particulado no ambiente [85], em 2019, a OMS estimou que 6,7 milhões de óbitos prematuros foram atribuídos à exposição a partículas finas, com dimensões inferiores a 2,5 µm (PM2,5), suficientemente pequenas para penetrar nos alvéolos pulmonares [86].

Desde a presença de smog nas cidades até à exposição ao fumo dentro das habitações, a poluição do ar emerge como uma séria ameaça para a saúde global, segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), quase a totalidade da população mundial (99%) encontra-se sujeita a níveis de poluição atmosférica que as coloca sob um risco acrescido de desenvolver doenças, tais como patologias cardíacas, acidentes vasculares cerebrais, doença pulmonar obstrutiva crónica, cancro e pneumonia [87].

Em setembro de 2023, era noticiado pelo jornal *The Guardian* (os dados subjacentes à investigação sobre a Poluição do Ar na Europa provêm do projeto *Expanse*, coordenado pelo Instituto de Ciências de Avaliação de Riscos da Universidade de

Utrecht, nos Países Baixos, com a modelagem da qualidade do ar realizada em colaboração entre a Universidade de Utrecht e o Instituto Suíço Tropical e de Saúde Pública ³⁾ que 98% dos europeus estariam a respirar ar altamente poluído e prejudicial, essa mesma investigação concluiu que entre as **2.882 freguesias portuguesas, apenas 32 apresentam uma qualidade do ar considerada ótima** [88] [89].

Um estudo de coorte⁴ (com base em nascimentos entre 2000 e 2005, no Canadá) publicado na revista científica sobre medicina *The Lancet*, conclui que um aumento na exposição a espaços verdes em zonas residenciais pode contribuir para o desenvolvimento infantil, atenuando os efeitos adversos associados às exposições relacionadas ao tráfego, com especial destaque para a poluição do ar. A pesquisa, reforça a necessidade de apoio à implementação de estratégias de planeamento urbano saudável, realçando as ligações positivas entre a proximidade de áreas verdes junto a escolas e o desempenho académico em áreas como a leitura, escrita e matemática [90].

Os espaços verdes desempenham uma função crucial na preservação da saúde e do bem-estar da população em áreas urbanas, oferecendo serviços e benefícios ecológicos, para além de possuírem valores recreativos, sociais e culturais significativos [91], desta forma, a OMS estabelece diretrizes quanto à acessibilidade de espaços verdes urbanos, recomendando que estes devem ser facilmente alcançáveis, sendo necessário assegurar uma acessibilidade adequada, considerando uma distância até 300 metros, o equivalente a uma caminhada de 5 minutos, para todos os residentes [92].

Uma investigação cujo propósito foi calcular o número de óbitos por causas naturais entre adultos residentes em cidades de 31 países europeus, que poderiam ser prevenidos caso a recomendação da OMS para acesso generalizado a espaços verdes fosse cumprida, foi assim possível concluir que, perante a concretização da recomendação, poderiam ter sido prevenidas 42 968 mortes, representando 2,3% da mortalidade total por causas naturais e 245 anos de vida perdida por cada 100 000 habitantes/ano. Entre as capitais europeias analisadas, Atenas, Bruxelas, Budapeste, Copenhaga e Riga destacaram-se pela elevada mortalidade associada à escassez de espaços verdes [91].

³ Foi utilizada uma combinação de fontes, desde dados de satélite de alta resolução até estações de monitorização de poluição e informações sobre o uso do solo, para modelar os níveis médios anuais de PM 2,5 em toda a Europa em 2019

⁴ *Coorte é um grupo de indivíduos que tem pelo menos uma característica em comum, sendo seguidos ao longo do tempo para descrever e compreender a evolução da sua saúde e condições de vida. Estes estudos são considerados instrumentos essenciais para a investigação na área da saúde pública* [226]

2.5.2 POLUIÇÃO SONORA

Em 1972, a OMS oficialmente reconheceu o ruído como um poluente, representando um papel significativo na perda de qualidade ambiental e de vida nas áreas metropolitanas, estendendo-se para espaços destinados ao lazer, descanso e trabalho [93].

O impacto negativo gerado pelo ruído, proveniente dos meios de transporte em movimento, é uma preocupação significativa, em especial, o ruído rodoviário, que se destaca como um dos mais prejudiciais para as pessoas, exercendo um efeito significativo na sua saúde [94].

A exposição aguda ao ruído resulta em alterações temporárias na pressão arterial, frequência cardíaca e aumento dos níveis de hormonas do stress. A prolongada exposição ao ruído dos transportes em áreas residenciais pode desencadear efeitos vasculares permanentes, contribuindo para o desenvolvimento de condições como hipertensão e doença cardíaca isquémica [95]. O ruído proveniente do tráfego rodoviário afeta substancialmente um maior número de pessoas em comparação com a exposição ao ruído ferroviário, de aeronaves e de fontes industriais, essa discrepância é observada tanto a nível europeu, quanto nacional, abrangendo áreas urbanas e rurais. A razão para essa disparidade reside na extensão da rede viária, que supera a das outras fontes de ruído [96].

2.5.3 SEGREGAÇÃO E SOLIDÃO

Nas últimas décadas, tem havido um interesse crescente na desigualdade de transportes e a sua relação com a exclusão social, embora nem sempre estejam diretamente relacionadas, a desigualdade de transporte tende a afetar desproporcionalmente as pessoas mais pobres, tornando desafiador o acesso a empregos e serviços essenciais [97].

Questões de acesso são frequentemente ligadas a preocupações relacionadas com mobilidade reduzida, no entanto, para Noel Cass [98] esse debate deve ser expandido para compreender como diversos processos podem limitar o acesso das pessoas a uma diversidade de atividades e bens, que desempenham um papel fundamental na determinação da **plena integração e cidadania**.

Juntamente com a habitação unifamiliar, o automóvel desempenhou um papel fundamental na transformação dos conceitos no campo da arquitetura e planeamento urbano durante a segunda metade do século XX, José Dias destaca o ponto defendido por Manuel Graça Dias que identifica o automóvel como uma ameaça de colapso dos espaços e da vida urbana [17].

Com o desenvolvimento das cidades, as necessidades dos seus habitantes vão aumentando e, por consequência, a complexidade das viagens que necessitam de efetuar [99]. Podemos assim concluir que as respostas às necessidades diárias do transporte de pessoas e de mercadorias é uma tarefa de grande complexidade [100]. Margaret Douglas [34] reforça, no entanto, que a posse do carro pode trazer benefícios significativos em termos de mobilidade, acesso a empregos, serviços e comodidades, reflexo de políticas que priorizaram as estradas para circulação automóvel em detrimento do transporte público e que segregam áreas residenciais.

Na introdução do Relatório sobre Transporte e Exclusão Social, o primeiro-ministro britânico entre 1997 e 2007 [101], Tony Blair afirmava “*Melhorar serviços públicos, criar acesso a novas oportunidades e capacitar indivíduos e comunidades para realizarem o seu potencial está no cerne das ambições deste governo. Isso significa garantir que todas as pessoas na sociedade possam chegar ao trabalho, a boas escolas, cuidados de saúde de qualidade, alimentos saudáveis a preços acessíveis e viver num ambiente seguro*”.

Este relatório afirma que as necessidades de deslocações se tornaram mais complexas à medida que a sociedade se organizou em torno do uso do automóvel e as distâncias entre o local de trabalho, escolas, hospitais e lojas aumentaram, concluindo que a posse de automóveis permitiu à maioria das pessoas acompanhar esta mudança, no entanto, destaca as razões por que pessoas que não têm acesso a um automóvel enfrentam desafios que estão intrinsecamente ligados à exclusão social. O documento identifica que cidadãos sem acesso a transportes, numa sociedade orientada para o automóvel, pode impedir pessoas de comparecer a entrevistas de emprego, levá-las a candidatar a empregos em áreas geograficamente restritas e fazer com que recusem ofertas de trabalho, não obstante, o relatório conclui que, para a maioria das pessoas à procura de emprego, não seja considerado um problema, mas para uma *minoría significativa* pode atuar como uma barreira fundamental ao emprego [102].

O acesso a atividades educacionais fora do horário regular de aulas representa um desafio significativo para comunidades de baixos rendimentos, participar em iniciativas como grupos de estudo, apoio escolar, desporto e atividades ao livre, que podem ter um impacto notável no desempenho dos estudantes, em muitos casos a falta de transportes adequados nos horários necessários e a impossibilidade dos pais de possuir um automóvel é assim um barreira significativa na igualdade de acesso.

A participação em atividades sociais, culturais e de lazer são fundamentais para a qualidade de vida das pessoas, podendo desempenhar um papel importante na melhoria da saúde, redução da criminalidade e a construção de comunidades coesas, tendo sido identificado que pessoas sem carro têm o dobro da probabilidade de considerar o acesso ao transporte como um barreira à participação em atividades sociais e culturais [102].

Para Elizabeth Shove et al [98] as conexões entre as pessoas desempenham um papel fundamental na sociedade, onde a inclusão social muitas vezes exige superar barreiras espaciais para integrar grupos de amigos, família, trabalho e lazer, pressupondo que a ideia de uma sociedade altamente interligada se aplica a todos, a maioria das pessoas enfrentam um “*encargo de mobilidade*”. A autora reforça a importância de compreender como as ligações sociais, as infraestruturas e as desigualdades se relacionam entre si.

No ano de 2019, quase 200 milhões de pessoas, num universo de 370 milhões com 15 ou mais anos, estavam inseridas no mercado de trabalho na União Europeia, onde o tempo médio de deslocação para o local de trabalho era de 25 minutos [103], em Portugal, a duração média dos movimentos pendulares da população residente empregada ou estudante que utiliza modo de transporte individual é de 17 minutos [104] ou seja 2,8 horas por semana dentro de um automóvel.

Pearl Pater [105] defende que a promoção do bem-estar social se revela essencial no contexto do estilo de vida frenético e caótico que caracteriza a era contemporânea, onde as cidades são muitas vezes estruturadas de maneira a fomentar a dependência do automóvel, tal como a necessidade de estabelecer conexões entre indivíduos e os locais propícios a interações sociais, que apresentam benefícios inestimáveis, contribuindo para a formação de comunidades mais seguras, coesas, saudáveis e sustentáveis. Asesh Sarkar et al [106] evidencia que as interações sociais desempenham um papel significativo no bem-estar, satisfação com a vida e felicidade da população, contribuindo também para a redução do desconforto psicológico, como a ansiedade, estas interações promovem um aumento do sentido de propósito, pertença e autoestima, incentivando os indivíduos a adotarem uma postura mais cuidadosa consigo mesmos, o que se reflete numa melhoria da saúde mental. O autor, por outro lado, aponta que a escassez de interações sociais se revela prejudicial, com impactos negativos na qualidade de vida e bem-estar, levando ao isolamento social e consequentemente o sentimento de solidão.

Atualmente, existe uma quantidade significativa de estudos que indicam que indivíduos que não têm conexões sociais enfrentam um maior risco de mortalidade prematura, risco que podemos associar ao isolamento social e à solidão, comparável a fatores de risco já bem estabelecidos para a mortalidade, incluindo aqueles identificados pelo Departamento de Saúde e Serviços Humanos dos Estados Unidos, como por exemplo, a falta de atividade física, obesidade, abuso de substâncias [107]. Associado ao maior risco de morte prematura, a sensação de solidão ou isolamento social manifestam-se num funcionamento imunitário comprometido e a uma elevação da pressão arterial. Em 148 estudos, envolvendo 308 849 participantes, foi identificado um aumento de 50% na probabilidade de sobrevivência para aqueles com relações sociais mais robustas [108]. Esta evidência sugere riscos significativos para o desenvolvimento de doenças, sendo que a sua abordagem beneficiaria a saúde pública e o bem-estar geral da população, uma

investigação feita a partir de 16 bases de dados de estudos longitudinais⁵ comprovou esta relação, afirmando um aumento do risco de doenças cardíacas e acidentes vasculares cerebrais [109].

Relevante ainda é a análise das questões de género, que revela algumas especificidades nos padrões de mobilidade, sendo possível constatar que 63% da população portuguesa possui carta de condução, sendo a maioria dos detentores do sexo masculino, com 56%. A posse de carta de condução amplia as opções de mobilidade e influência e preferência pelo transporte individual, o facto de a maioria dos condutores ser do género masculino pode contribuir para a feminização do transporte público. É importante destacar que nem todos têm a capacidade ou escolhem possuir um carro, ou optam pela sua posse, grupos específicos como crianças, jovens, mulheres, idosos e pessoas com mobilidade condicionada, dependem frequentemente de uma combinação de andar a pé e a utilização dos transportes públicos, nesse sentido, torna-se fundamental adaptar as políticas de mobilidade às características específicas das pessoas, considerando condições físicas, sensoriais e cognitivas, assim como fatores como o salário, idade, género, diferentes ritmos temporais e espaciais como a relação entre o centro e a periferia [110].

2.5.4 URBAN SPRAWL

Ao longo do século XX, foi possível observar uma correlação notável entre o aumento da motorização e as transformações significativas nos padrões de uso do solo, resultando em configurações urbanas de baixa densidade fortemente dependentes do automóvel, frequentemente descritos como Urban Sprawl [23].

Segundo o relatório da Agência Europeia do Ambiente, o Urban Sprawl representa uma ameaça à cultura europeia, tendo em conta os impactos significativos que gera nas dimensões ambientais, sociais e económicas, tanto nas cidades como nas áreas rurais do continente, simultaneamente comprometendo de forma substancial os esforços direcionados no combate as alterações climáticas [111].

Locais mais densamente povoados apresentam uma organização mais condensada, favorecendo uma interconexão eficiente entre habitação, trabalho, escolas e lazer. Esta estrutura contribui para promover deslocações a pé de forma facilitada e eficaz, promovendo uma vivência mais integrada do espaço urbano [112]. Por outro lado, em autarquias com menor densidade populacional, caracterizadas pelo modelo de povoamento disperso, a ausência de infraestruturas como passeios e a distância significativa a bens e serviços incentivam o recurso ao transporte individual [113].

⁵ A pesquisa longitudinal é um estudo de observação que recolhe dados qualitativos ou quantitativos, utilizando medidas contínuas ou repetidas para acompanhar indivíduos ao longo de um período extenso, muitas vezes abrangendo anos ou décadas

Na área do planeamento urbano, existe um consenso sobre a necessidade de proporcionar alternativas viáveis ao uso do automóvel nas áreas urbanas, para Jake Wiersma [111], a prevalência do uso e da propriedade de automóveis parece entrar em contradição com as características inerentes às áreas urbanas, tais como a acessibilidade, saúde, segurança, equidade e qualidade do espaço público. Uma das ideias mais consistentes no planeamento urbano é que cidades compactas tendem a reduzir a dependência automóvel [114]. Esta expansão descontrolada das áreas urbanas é um fenómeno que, para a Agência Europeia do Ambiente é impulsionado por uma série de fatores que podem ser agrupados em diferentes categorias, incluindo **macroeconómicas, microeconómicas, demográficas, preferências habitacionais, problemas nas áreas urbanas e regulamentação territorial**.

No que diz respeito ao aspeto **macroeconómico**, o crescimento económico, a globalização e integração europeia desempenham um papel significativo na expansão urbana, aliados ao desenvolvimento das tecnologias de informação e comunicação, afetam a distribuição espacial da população e do emprego [115].

Ao nível **microeconómico**, o aumento dos padrões de vida, o disponibilidade de terras agrícolas baratas em contraste com os elevados preços nas cidades, obrigam promotores imobiliários a procurar terrenos mais acessíveis nas áreas da periferia [115].

Os **fatores sociais** mencionados acima (preferências habitacionais e problemas nas áreas urbanas) podem ser ilustrados pelo desejo das famílias por casas de maior dimensão nas áreas suburbanas e rurais, juntamente com os problemas associados as áreas urbanas, como a poluição, falta de áreas verdes, problemas sociais e segurança, o que leva muitas famílias, especialmente com crianças, a deixas as áreas urbanas à procura de uma melhor qualidade de vida nas periferias [115].

Nicola Szibbo et al., citando o trabalho de Cervero destaca que o termo densidade é frequentemente usado de forma casual, principalmente devido às suas conotações positivas, no entanto, esta expressão engloba também aspetos negativos da configuração urbana e, recorrendo à área metropolitana de Los Angeles como exemplo, o autor afirma que apesar de uma elevada densidade, esta é disfuncional, predominantemente caracterizada por apartamentos de três andares distribuídos por uma extensa área, agravando assim a expansão urbana desordenada [116].

2.6 ESPAÇO PARA TODOS

Para os historiadores, a relação entre os espaços urbanos da Grécia Antiga e a prática democrática muitas vezes serve como ponto de partida, a ágora grega, em particular, tornou-se um símbolo da literatura moderna que representa a esfera pública [117].

A cidade espelha o estado da sociedade em diferentes momentos da história, de facto, o espaço público tem sido uma presença constante desde os tempos antigos

até aos dias de hoje e, com ele, a sua perceção tem evoluído, exercendo um impacto em constante transformação na vida do cidadão, que com esta interage de forma intuitiva e inconsciente [118].

Num mundo cada vez mais urbanizado, é crucial garantir o direito à cidade para aqueles que partilham o espaço urbano, atualmente e para as gerações futuras que o irão herdar. Para alcançar este objetivo, é imperativo implementar um planeamento urbano eficaz e políticas públicas que promovam cidades e aglomerados humanos mais diversificados e compactos, pautados pela diversidade [119].

Dado que os ambientes urbanos têm, acima de tudo, uma natureza humana, o espaço público emerge como a característica urbana primordial, capaz de gerar uma sensação de segurança e bem-estar. O espaço público, frequentemente não é considerado uma preocupação central, sendo muitas vezes encarado como uma componente colateral, associado ao urbanismo paisagístico ou à instalação de infraestruturas, no entanto, é crucial compreender que este desempenha um papel-chave nas dinâmicas urbanas sustentáveis, sendo essencial para a criação de espaços urbanos equitativos e democráticos. Desde parques e ruas, a mercados, jardins, parques infantis, bibliotecas e centros comunitários, estas áreas oferecem uma diversidade de funções que contribuem significativamente para o desenvolvimento cultural, social e económico de uma cidade enquanto fomentam o empoderamento cívico e a participação, fortalecendo a ligação entre os habitantes e o ambiente urbano que partilham [120].

Nos últimos dez anos, tem-se observado um aumento significativo do interesse e debate em torno do espaço público no contexto da pesquisa urbana, reconhecendo-o como um facilitador da justiça urbana. A Conferência da ONU sobre Habitação, Habitat III, em 2016, adotou o que chamou de “*A Nova Agenda Urbana*”, centrando-se no espaço público como promotor de cidades sustentáveis, destacando a importância de cidades “inclusivas, conectadas, seguras e acessíveis” como elementos fundamentais da justiça urbana [121].

A Nova Agenda Urbana, ao reconsiderar a forma como as cidades são planeadas, financiadas, desenvolvidas, governadas e administradas, visa abordar diversas questões, como a erradicação da pobreza e da fome, a redução das desigualdades, a promoção do crescimento económico inclusivo e sustentável, a conquista da igualdade de género e pretende, igualmente, potenciar o seu papel crucial no desenvolvimento sustentável, melhorar a saúde e bem estar humanos, fortalecer a resiliência e contribuir para a proteção humana [122].

Indo ao encontro com o tema desta dissertação, reforçando um planeamento urbano sensível a diferentes grupos e a criação de ambientes saudáveis, são exemplo os seguintes pontos da Nova Agenda Urbana, que propõe compromissos essenciais para construir cidades mais justas e inclusivas, destacando a importância de espaços

públicos seguros e de qualidade, promovendo a participação cívica e interações sociais:

12. *Visamos construir cidades e aglomerados urbanos em que todas as pessoas possam desfrutar de direitos e oportunidades iguais, assim como de liberdades fundamentais, orientados pelos propósitos e princípios da Carta das Nações Unidas, incluindo o total respeito pelas leis internacionais. A esse respeito, a Nova Agenda Urbana fundamenta-se na Declaração Universal dos Direitos Humanos¹¹, nos tratados internacionais de direitos humanos, na Declaração do Milénio¹² e nos resultados da Cimeira Mundial de 2005¹³; [122]*

13 (b). *Sejam participativos; promovam o compromisso cívico; criem sentimentos de pertença e apropriação entre todos os seus habitantes; priorizem espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis, verdes e de qualidade, amigáveis para as famílias; fortaleçam interações sociais e intergeracionais, expressões culturais e participação política de forma adequada, e propiciem coesão social, inclusão e segurança em sociedades pacíficas e plurais, nas quais as necessidades dos habitantes são satisfeitas, reconhecendo-se as necessidades específicas dos que se encontram em situações vulneráveis; [122]*

13 (f). *Promovam o planeamento atento às questões etárias e de género e investimentos para a mobilidade sustentável, segura e acessível a todos e sistemas de transporte de passageiros e de cargas eficientes, que efetivamente conectem pessoas, lugares, bens, serviços e oportunidades económicas; [122]*

37. *Comprometemo-nos a promover espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis, verdes e de qualidade, incluindo ruas, calçadas, ciclofaixas e ciclovias, praças, orlas, jardins e parques que sejam áreas multifuncionais para interação e inclusão social, saúde e bem-estar humanos, intercâmbio económico, expressões culturais e diálogo entre uma ampla variedade de pessoas e culturas, e que sejam desenhados e geridos de forma a assegurar o desenvolvimento humano, para construir sociedades pacíficas, inclusivas e participativas, bem como promover a vida coletiva, a conectividade e a inclusão social. [122]*

39. *Comprometemo-nos a promover ambientes seguros, saudáveis, inclusivos e protegidos nas cidades e aglomerados urbanos para todos viverem, trabalharem e participarem na vida urbana sem medo de violência e intimidação, considerando que mulheres e meninas, crianças e jovens, e pessoas em situações vulneráveis são particularmente afetadas. [122]*

48. *Encorajamos a participação efetiva e a colaboração entre todos os atores relevantes, incluindo governos locais, setor privado e organizações da sociedade civil, mulheres e juventude, bem como as que representam pessoas com deficiência, povos autóctones, profissionais, instituições académicas, sindicatos, organizações patronais, associações de migrantes e associações culturais, na determinação das oportunidades para o desenvolvimento económico urbano, bem como na identificação e resposta aos desafios existentes e emergentes. [122]*

Os espaços públicos assumem um papel central na vida quotidiana, representando os locais propícios a interações sociais, ao definirem as características das ruas e espaços públicos, contribuem substancialmente para a identidade das cidades [123].

Numa escala mais reduzida, podem desempenhar funções como áreas de descanso, convívio ou lazer, enquanto oferecem uma interrupção visual no fluxo das ruas dentro das áreas urbanas [124]. Estes espaços, intrinsecamente, revestem-se de **caracter democrático**, idealmente concebidos para serem abertos e acessíveis a todos, não apenas do ponto de vista físico, mas também de forma simbólica e perceptível. A sua natureza aberta e acessível constitui, de facto, o cerne da sua verdadeira capacidade de ser público [116], conceito que pode ser abordado e compreendido de diversas perspetivas, no entanto, independentemente da definição que possamos adotar, a característica mais essencial do espaço público é mesmo a sua *publicness*, ou seja, a sua qualidade de ser público, aberto à participação do público em geral [123].

À medida que exploramos a complexidade do espaço público, percebemos que são diversas as características que desempenham um papel fundamental na sua funcionalidade e apelo aos utilizadores.

Para Juan Li et al., o espaço público ideal deve ser **evolutivo, equilibrado, diversificado, delimitado, social, livre, envolvente, significativo, confortável, robusto, inclusivo, flexível, permeável e autêntico** [123].

Ceren Sezer considera que estes espaços, ao facultarem oportunidades para observar e ser observado, ser notado e reconhecido, desempenham um papel fulcral na dinâmica da interação social, considerando mais relevante ainda, a maneira como as pessoas utilizam estes espaços, revelando muito sobre a forma como estes locais são acessíveis e apropriados pelos habitantes [116], precisando de elementos na sua forma física que os tornem distintos e facilmente identificáveis em relação ao ambiente envolvente [124].

Um ambiente urbano agradável contribui para tornar um bairro mais caminhável, promovendo a prática de atividade física e serve como palco para a construção de capital social. Um espaço público de sucesso proporciona benefícios partilhados e reflete uma abordagem inclusiva [125].

Um espaço de elevada qualidade exerce maior atração sobre as pessoas do que um de qualidade inferior, uma vez que as pessoas preferem desfrutar de ambientes confortáveis para descansar, comer ou realizar diversas atividades, a multiplicidade de atividades contribui, igualmente, para conferir a vitalidade e diversidade à vida nesse espaço [126].

2.7 O DIREITO À CIDADE E A PARTICIPAÇÃO CIDADÃ

Numa época em que os princípios dos direitos humanos ocupam uma posição central, tanto no âmbito político, quanto ético, existe um esforço considerável para promover, proteger e destacar a sua relevância na construção de um mundo mais justo, David Harley [127], recorrendo ao conceito de cidade do sociólogo Robert Park, diz que esta representa *a tentativa mais consistente e bem-sucedida do ser humano em recriar o mundo à sua imagem e semelhança*, e, perante este conceito, o autor afirma que a questão “*que tipo de cidade desejamos?*”, torna-se intrinsecamente ligada à questão de que **tipo de pessoas aspiramos ser**, que tipo de **relações sociais procuramos**, a nossa **conexão com a natureza**, o **estilo de vida** que queremos, as **tecnologias que consideramos apropriadas** e os **valores estéticos** que defendemos [128]. Desta forma, o conceito de “*direito à cidade*”, tornou-se proeminente nos estudos urbanos, com a finalidade de defender políticas urbanas que fomentem a equidade, a sustentabilidade e a inclusão nas cidades.

Em 1967, Henri Lefebvre [129] caracterizou o direito à cidade como um “*grito e uma exigência*”, onde a cidade revela que é nela que a vida ocorre e se torna visível através da metamorfose das suas formas urbanas. A industrialização fez com que a cidade explodisse, resultando nesta explosão o surgimento do fenómeno urbano e a subordinação da vida quotidiana à sua lógica [130].

O debate sobre o “*direito à cidade*” apresenta-se como horizonte de luta nos movimentos sociais, nascendo da reflexão sobre como se desenrola a vida urbana. O urbano, o quotidiano e o espaço manifestam-se, no pensamento de Lefebvre, como elementos fulcrais na problemática urbana [131]. Devendo ser considerado como um novo paradigma para o desenvolvimento urbano, visando enfrentar os principais desafios nas cidades e aglomerados, decorrentes da rápida urbanização, redução da pobreza, exclusão social e dos riscos ambientais. Estes desafios requerem a implementação de ações decisivas e novas prioridades de políticas por parte dos governos nacionais, regionais e locais [132].

O documento desenvolvido pelas Nações Unidas “*The right to the city and cities for all*” explora o conceito do direito à cidade ao analisar três pilares [132]:

- **Pilar 1:** Garantir terrenos para habitação e meios de subsistência, desencorajando a comercialização do espaço urbano, promover áreas urbanas comuns, espaços públicos e biodiversidade, garantir acesso a serviços básicos e infraestrutura, controlar a poluição, alterações climáticas e gestão de riscos;
- **Pilar 2:** Promover uma governança inclusiva e um planeamento urbano que tenha em conta os cidadãos, **incentivar a participação**, transparência e democratização na tomada de decisões;
- **Pilar 3:** Reconhecer os diversos intervenientes sociais, incluindo questões de género, abordando migração e refugiados, valorizar a identidade, prática cultural, diversidade e património, trabalhar para cidades mais seguras, bem-

estar e assistência social, lidar com riscos de pobreza, vulnerabilidade de emprego e promover uma economia inclusiva e solidária.

Tendo em conta o tema desta dissertação, foram identificados dois aspetos fundamentais [132]:

- Uma cidade onde a participação política é fortalecida na definição, implementação, monitorização e orçamentação de políticas urbanas e planeamento do espaço, com o intuito de reforçar a transparência, eficácia e inclusão da diversidade de habitantes e das suas organizações;
- Uma cidade com espaços públicos de qualidade que estimulam interações sociais e participação política, promovem expressões socioculturais, acolhem a diversidade e promovem a coesão social, onde os espaços públicos contribuem para a construção de cidades mais seguras e que satisfaçam as necessidades dos seus habitantes.

Michele Grigolo [133], aborda a diferença como a variabilidade que existe entre as pessoas nas cidades, representando uma linha divisória baseada em características como classe, género, sexo, etnia, raça, cidadania e deficiência. Para o autor, o **direito à diferença** pode ser interpretado como o direito dos grupos sociais e comunidades, definidos por uma ou mais diferenças, verem as suas características reconhecidas e, em termos de intervenção pública, serem plenamente considerados na definição e execução de políticas públicas ao utilizarem a sua voz, diretamente ou através de representação coletiva. Os membros de grupos sociais, definidos pelas suas diferenças, começam a exercer o seu direito de influenciar o espaço urbano e participar na sua gestão. Relativamente aos governos locais, ao estarem próximos e sensibilizados à diversidade, desempenham um papel vital no planeamento e gestão, contribuindo para a construção de uma cidade verdadeiramente inclusiva.

Num contexto de cidade orientada pelos direitos humanos, os representantes eleitos garantem uma governação eficaz, baseada em elevados padrões de responsabilidade e transparência, promovendo a participação pública na elaboração de políticas, esta abordagem reforça a consciência dos valores universais e direitos humanos nas ações das autoridades contribuindo para a confiança pública e apoio da sociedade civil, fundamentais para a inovação e criatividade [134]. A incorporação dos direitos humanos a nível local é uma tendência relativamente recente, que se desenvolveu no final da década de 1990 por iniciativa de diversas partes interessadas, esta nova abordagem ganhou forma através de vários conceitos, como os **direitos humanos na cidade**, **cidade dos direitos humanos** e o **direito à cidade**. Na Europa, este processo teve início por impulso das autoridades locais e concretizou-se através da ideia de “*direitos humanos na cidade*”, que essencialmente **advoga pelo papel dos municípios na concretização dos direitos humanos** através de políticas a nível local [135].

A **Carta Europeia para a Salvaguarda dos Direitos Humanos na Cidade** foi concluída em 2000 e, até 2006, ratificada por mais de 350 cidades em 21 países. O “direito à cidade” difere dos “direitos na cidade”, não concedendo direitos específicos, mas possibilita que todos os habitantes e comunidades, independentemente das suas diferenças, acedam de forma livre e independente aos benefícios da vida urbana, e simultaneamente impõe responsabilidades aos habitantes da cidade para apoiar os governos na facilitação desses direitos [136]. Eugene J. McCann reforça que a teorização da cidadania urbana ativa oferece diversas ideias uteis sobre como a cidade ideal poderia ser, uma cidade com centralidade, acesso à informação, participação ampla e oportunidades para aproveitar plenamente a vida, sendo estes *certamente um objetivo digno de perseguir* [137].

É simples construir um cidade conforme um plano. Tudo o que se necessita são bulldozers, tijolos, terra, espaço, mão-de-obra, dinheiro e habilidade de organização. Num regime ditatorial, isso é suficiente. [138]

José Vergara-Perucich [139] afirma que os sistemas democráticos, ao subestimarem frequentemente o impacto e a influência dos agentes económicos na tomada de decisões, contribuem para um aumento da desconfiança entre cidadãos, apresentando o design urbano como tendo um papel crucial ao proporcionar uma expressão espacial às vozes daqueles em situações de vulnerabilidade, desafiando o consenso estabelecido e abrindo novas experiências democráticas. É um facto que o planeamento urbano não se caracteriza como uma ciência analítica, mas sim como um técnica aplicada, estreitamente vinculada à esfera política [140]. As visões dos cidadãos sobre as instituições públicas, especialmente as agências governamentais diretamente envolvidas na ação participativa, desempenham um papel crucial na decisão de participar ou não, a sensação de impotência das pessoas em relação ao funcionamento da política, a percepção de que os mecanismos democráticos não permitem que as suas opiniões tenham um impacto significativo, e a presença de desigualdades em termos de classe, género e raça são fatores que substancialmente dificultam a afirmação legítima de que os indivíduos são livres e iguais na sua abordagem à participação [141].

A evolução da gestão territorial, caracterizada como a mudança do governo municipal para a governança urbana, amplia a diversidade de escalas e intervenientes, sendo para os urbanistas uma transformação que exige o desenvolvimento de novas competências, focadas na facilitação, negociação e *networking*. Além disso, introduzem uma complexidade acrescida na dinâmica entre os habitantes urbanos e as suas autoridades locais [142]. No âmbito da **promoção de modelos de governação democráticos e participativos, observa-se um ambiente mais propício ao nível local**, sendo nesse nível que as políticas têm maior capacidade para fomentar a sustentabilidade social e enfrentar desafios que são globais ou comuns a muitas cidades em todo o mundo [143].

Influência da Participação Cidadã na Mobilidade Pedonal em Portugal

Os desafios enfrentados pelos urbanistas residem na conceção de espaços que sejam equitativos, resilientes e sustentáveis, promovendo o respeito pelo ambiente e aos recursos naturais e locais. A necessidade de abordar de forma holística os fatores ambientais, sociais e económicos contribui para a complexidade e multidimensionalidade do problema, enquanto, por outro lado, uma comunidade revela-se como um organismo dinâmico, envolvendo diversos intervenientes com expectativas distintas perante um mesmo processo, tornando imperativo uma abordagem abrangente na conceção de espaços urbanos [144].

Atualmente, observamos a configuração de inúmeros espaços públicos urbanos em todo o mundo, resultando das contribuições de diversos intervenientes, estas interações ocorrem de forma interligada, dando origem a estruturas complexas e sofisticadas [145].

Há várias justificações que fundamentam os méritos e vantagens de envolver os utilizadores no processo de design, ou de forma mais abrangente, permitir que as pessoas tenham uma participação nas decisões que as impactarão. No âmbito do design urbano, não basta subscrever uma abordagem centrada no humano ou centrada no utilizador, a sua participação revela-se imperativa em todas as fases do processo [146].

Quando as questões carecem de públicos definidos, a elaboração de propostas tende a ser liderada por técnicos [147]. Um **quadro participativo centrado no cidadão tem contribuído significativamente para sensibilizar sobre as externalidades ambientais geradas pela organização tradicional da mobilidade urbana**, baseada em veículos privados e públicos. Essa constatação reflete-se em iniciativas, visando a redução do uso de automóveis particulares, o aumento da utilização de transportes públicos e o estímulo à prática da caminhada [148].

Em *Participation, Co-Creation, and Public Space*, Marcus Foth apresenta uma visão evolutiva da relação entre governos locais e os seus cidadãos ao longo de diferentes fases (Quadro 3) [146].

Quadro 3 Evolução da relação entre governos locais e cidadãos

	GOVERNO LOCAL	CIDADÃO
CIDADES 4.0	Colaborador	Co-criadores
CIDADES 3.0	Facilitador	Participantes
CIDADES 2.0	Fornecedor de Serviços	Consumidor
CIDADES 1.0	Administrador	Residente

Nas Cidades 1.0, a dinâmica entre o governo municipal e os cidadãos é caracterizada pela administração unidirecional, onde o governo age predominantemente como administrador, e os cidadãos são percebidos principalmente como residentes

passivo, refletindo uma abordagem mais tradicional e centralizada na gestão da cidade. As Cidades 2.0, a relação assume uma transição para um estrutura orientada para serviços, com um ênfase significativa na prestação governamental. À medida que avançamos para as Cidades 3.0, observamos uma mudança para uma dinâmica mais colaborativa, onde o governo local atua como facilitador, e os cidadãos participam ativamente como parceiros na tomada de decisões e desenvolvimento urbano, sugerindo uma maior cooperação e interação. Por fim, nas Cidades 4.0, o governo local atua como colaborador, enquanto os cidadãos assumem o papel de co-criadores, indicando uma relação simbiótica onde ambas as partes trabalham em conjunto na construção e evolução da cidade.

Algumas semelhanças podem ser encontradas no Orçamento Participativo, iniciativa lançada em 2002 e a mais conhecida quando se trata de participação cidadã, liderada pelo Município de Palmela, onde numa primeira fase entre 2002 e 2006, destacam-se as primeiras iniciativas, sendo essencialmente uma forma de domesticação da participação, mostrando uma abertura ao diálogo com a sociedade, mas conservadora em relação ao exercício de poder. A segunda fase, de 2007 e 2013, é marcada pelo surgimento dos primeiros Orçamentos Participativos deliberativos, onde os cidadãos passaram a ter a oportunidade de decidir sobre partes dos recursos públicos das autarquias, indicando uma cultura política mais aberta à partilha de poder. A terceira fase, entre 2014 e 2019, corresponde a um período de expansão significativa dos Orçamentos Participativos deliberativos, onde foi possível observar um salto expressivo, passando de 25 casos ativos em 2013 para um máximo de 152 em 2017 [149].

2.7.1 AS CRIANÇAS, A PARTICIPAÇÃO E A MUDANÇA DE MENTALIDADE

A presente secção está contextualizada na literatura previamente identificada na secção 2.4.1, que sugere que as crianças podem demonstrar uma maior abertura à mudança, sendo essencial explorar o seu potencial na definição de políticas públicas.

A **Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos da Criança**, aprovada pela Assembleia Geral da ONU a 20 de novembro de 1989, entrou em vigor a 2 de setembro de 1990 e representa o tratado mais amplamente reconhecido na história no domínio dos direitos humanos, sendo ratificado por 196 países, destaca-se que os Estados Unidos são a única nação que ainda não formalizou a ratificação desta convenção [150]. Segundo o **Artigo 12**, a participação das crianças refere-se ao princípio de que elas têm o direito de expressar as suas opiniões em todas as questões que as afetam, direito que deve ser reconhecido e considerado, tendo em consideração a idade e a maturidade de cada criança [151]:

- *Os Estados Partes devem assegurar à criança que é capaz de formular seus próprios pontos de vista o direito de expressar suas opiniões livremente sobre todos os assuntos relacionados a ela, e tais opiniões devem ser consideradas, em função da idade e da maturidade da criança [152].*

Influência da Participação Cidadã na Mobilidade Pedonal em Portugal

- *Para tanto, a criança deve ter a oportunidade de ser ouvida em todos os processos judiciais ou administrativos que a afetem, seja diretamente, seja por intermédio de um representante ou de um órgão apropriado, em conformidade com as regras processuais da legislação nacional [152].*

A inclusão das crianças nos processos de decisão representa uma mudança significativa em relação a perspetivas antigas, que viam a criança como incompetente, necessitando de proteção e ainda em fase de preparação para a vida [153] ou seja, convocar as crianças para participarem implica reconhecê-las como uma categoria social por direito próprio, e não apenas como uma fase transitória em direção à vida adulta [154].

Janette Huttunen et al. [155] evidencia diferenças significativas nos padrões de participação política entre as diversas gerações, apontando que os mais jovens demonstram menor envolvimento em atividades políticas tradicionais.

A participação das crianças proporciona benefícios adicionais para aquelas que se envolvem, permitindo-lhe adquirir novas competências, conhecimentos e confiança, incluindo a capacidade de debater e discutir questões de forma colaborativa, compreendendo como funcionam os processos democráticos de tomada de decisão [156]. Um estudo realizado pela Comissão Europeia concluiu que em determinados Estados-membros, a participação das crianças tem sido empregue para obter resultados sociais, incluindo assegurar uma maior visibilidade para grupos marginalizados, promover uma participação mais ativa nas decisões relevantes e contribuir para mudanças de atitude na sociedade, além disso, os mecanismos de participação infantil desempenham um papel crucial ao envolver as crianças na formulação de políticas, sobretudo a nível nacional [151].

Na década de 1970, começou a surgir a ideia de incluir os cidadãos no processo de planeamento urbano, algo que, cerca de dez anos mais tarde foi expandido para incluir o direito das crianças de participarem ativamente no planeamento urbano, isso refletiu e formalizou, segundo Francesca Alparone et al., uma nova sensibilidade social em relação às necessidades infantis, que se desenvolveu em conjunto com o agravamento da relação das crianças com o ambiente urbano [154].

É com base na Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos da Criança que surge, em 1996, a **Iniciativa Cidades Amigas das Crianças** (The Child Friendly Cities Initiative), um programa liderado pela UNICEF que auxilia os governos municipais na promoção dos direitos das crianças a nível local [157]. Segundo esta iniciativa, uma cidade, vila, município ou qualquer outro sistema de governo local comprometido em cumprir os Direitos das Crianças, é um espaço que considera as vozes, necessidades, prioridades e direitos como elementos fundamentais para o seu funcionamento, sendo uma cidade amiga da criança uma cidade adequada para todos. Tendo também, como principal objetivo, assegurar que as crianças sejam incorporadas e visíveis no planeamento local, sendo crucial que o mecanismo de participação das crianças e jovens represente adequadamente todos os grupos de

crianças, em particular os mais marginalizados e vulneráveis, como crianças com deficiências, migrantes, provenientes de contextos socioeconômicos desfavorecidos ou que residam em áreas remotas [158].

Victoria Derr et al. [159] afirma que a participação pública desempenha um papel crucial na sustentabilidade urbana, quando os cidadãos contribuem para o desenvolvimento da sua cidade, estabelecem uma ligação mais forte e comprometem-se com a sua preservação, influenciando, assim, a sustentabilidade do local.

Para que as crianças desfrutem dos benefícios do seu ambiente físico e comunitário, é essencial que as políticas e o planeamento urbano se baseiem em pesquisas reais conduzidas com e por crianças, considerando as suas experiências de vida e promovendo a participação genuína das crianças no processo de planeamento [160].

Contudo, Chris Cunningham et al [161]. aponta para que muitas das consultas realizadas até agora, embora representem uma melhoria em relação à ausência de consulta, são frequentemente superficiais, indicando que as técnicas são em grande parte concebidas por adultos com objetivos adultos, utilizando abordagens que são percebidas como eficazes para adultos, mas que nem sempre são apropriadas para crianças, especialmente aquelas com menor capacidade de expressão ou que se encontram em situação de marginalização.

Jawaid Haider [162] responde a uma questão que considera central *“como é possível tornar os ambientes urbanos mais sensíveis às crianças e às suas necessidades de mobilidade?”* afirmando que a questão está na criação de um enquadramento propício ao design e planeamento de espaços democráticos que incluam todos os participantes, com especial destaque para as crianças e jovens.

2.8 A DEVOLUÇÃO DA CIDADE – A CAMINHABILIDADE

“Andar a pé é a primeira coisa que um criança quer fazer e a última coisa que um idoso quer deixar de fazer. Andar a pé é o exercício que não precisa de ginásio. É a receita sem médico, o controlo do peso sem dieta, o cosmético que não pode ser encontrado num químico. É o tranquilizante sem um comprimido, a terapia sem um psicanalista, e as férias que não custam um centimo. Para além disso não polui, consome poucos recursos naturais e é altamente eficiente. Andar a pé é conveniente, não precisa de equipamentos especiais, é auto regulado e intrinsecamente seguro. Andar a pé é tão natural como respirar.” [163]

Caminhar representa a ação mais intrínseca que a humanidade realiza para se deslocar e, como qualquer outro comportamento humano, é amplamente influenciado por fatores culturais, pelas circunstâncias individuais, preferências e características pessoais, bem como por fatores ambientais [164], contudo, nem

sempre é uma opção atrativa ou viável por força de barreiras urbanísticas e arquitetónicas, o receio de insegurança e a falta de iluminação noturna. Estes obstáculos desmotivam **o ato mais democrático de mobilidade** das pessoas: o direito a andar a pé [110].

A locomoção a pé é uma forma relevante de transporte, mesmo para aqueles que utilizam o carro, dependem desta para cobrir distâncias, dependendo das suas necessidades, curtas ou longas [165].

O tema da caminhabilidade, o conceito americano designado de *walkability*, tem ao longo dos últimos anos ganho popularidade e tem vindo a ser abordado de diversas formas, surgindo o conceito que relaciona o caminhar com a cidade. Ao falar de caminhabilidade estamos a referir-nos à capacidade que um espaço tem de ser percorrido a pé, juntamente com a habilidade que uma pessoa tem para chegar às necessidades básicas [166], representando um elemento essencial no design urbano sustentável, sendo a base para a criação de cidades mais amigáveis à caminhada, este conceito avalia a facilidade com que as áreas permitem a prática dessa atividade, desempenhando um papel crucial no desenvolvimento urbano sustentável [167].

Algumas abordagens sobre a qualidade para a prática da caminhada centram-se nas condições ou meios que facilitam a atividade, considerando áreas de fácil acesso, compactas, esteticamente atrativas e seguras, outras perspetivas argumentam que a caminhabilidade se refere aos resultados ou o desempenho desses ambientes propícios à caminhada, como tornar os lugares mais dinâmicos e sociáveis, melhores opções de transporte ou promover a prática de exercício físico [168].

A Carta Internacional para a promoção da Caminhada (*International Charter for Walking*) ilustra a visão que, para construir um mundo onde as pessoas optem e possam caminhar como meio de transporte, é essencial as autoridades, organizações e indivíduos reconhecerem o valor desta prática, comprometendo-se com comunidades saudáveis, eficientes e sustentáveis, sendo fundamental trabalhar em conjunto para ultrapassar as barreiras físicas, sociais e institucionais que frequentemente restringem a escolha das pessoas de caminhar [169].

Os vários elementos ligados às características físicas do ambiente construído geralmente desempenham um papel relevante como fatores de análise da caminhabilidade, podem ser características espaciais mensuráveis, comportamentos e perceções ou avaliações qualitativas das qualidades do ambiente que afetam a experiência subjetiva do espaço pelos indivíduos [170]. Numa perspetiva mais ampla, um local que favorece a mobilidade a pé é, acima de tudo, um local habitável, desenhado com a pessoa em mente [115].

O livro *Visibility, Democratic Public Space and Socially Inclusive Cities*, reforça que o ambiente físico das ruas diz respeito à forma como esta é projetada para promover a sua utilização por uma variedade de pessoas, encorajando a participação, a

apropriação, os encontros e a civilidade, a **permeabilidade**, condição que propicia uma boa acessibilidade física e visual da rua, aumentando a consciência das pessoas para diversas opções de uso do espaço e a **robustez**, qualidade que viabiliza novos usos e apropriação da rua para além do que foi planejado e concebido, permitindo diversas escolhas e possibilidades de interação social, por exemplo, através da presença de mobiliário urbano, passeios mais amplos, articulação entre diferentes modos de mobilidade) [116].

Mariela Alfonzo identifica cinco níveis de necessidades relacionadas à caminhada: Viabilidade, Acessibilidade, Segurança, Conforto e Agradabilidade [171].

A **Viabilidade** é a necessidade fundamental na hierarquia das necessidades de caminhar, refere-se à praticidade de realizar uma caminhada. Se esta não for atendida, a caminhada geralmente não ocorrerá, independentemente da satisfação com os outros níveis da hierarquia. Fatores como idade, peso, condição física, tempo limitado e responsabilidades afetam a viabilidade, também a presença de crianças tem impacto neste nível [171].

Depois de atendida a necessidade de viabilidade, é considerado o próximo nível, a **Acessibilidade**, conceito que abrange a quantidade, qualidade, variedade e proximidade de atividades, bem como a conectividade entre esses usos. Podendo também envolver obstáculos reais ou percebidos, incluindo barreiras físicas, como um uso do solo que dificulte a passagem (comunidade fechada), características naturais (um desfiladeiro) ou uma barreira psicológica (estrada particularmente larga) [171]. No entanto, para determinar a caminhabilidade de um local, pode ser insuficiente apenas observar a distribuição e as distâncias das oportunidades no espaço [170].

Se tanto as necessidades de viabilidade quanto de acessibilidade forem atendidas, surge a preocupação com a **Segurança**, aspeto que diz respeito ao sentimento de segurança de uma pessoa face a potenciais ameaças, especialmente em relação a crimes, exercendo uma influência significativa na decisão de andar a pé. Características urbanas como os grafites, lixo, edifícios abandonados e a presença de grupos ameaçadores tem impacto na percepção da segurança. A manutenção adequada do espaço público, a presença de iluminação e a existência de atividades ao ar livre contribuem para diminuir o sentimento de medo, por outro lado, a obstrução de vistas e a presença de ruas estreitas têm o efeito oposto, intensificando a sensação de insegurança [171].

El-Kholei et al. refere a segurança como uma característica fundamental para que o espaço público contribua para a resiliência de uma cidade, a criminalidade e o receio do crime em locais públicos derivam de vários elementos do ambiente construído, moldando as percepções das pessoas sobre a segurança. O autor afirma que apesar de décadas de investigação feminista, o género permanece como um tema negligenciado tanto na teoria como na prática, o que prejudica o direito da mulher à cidade e o acesso ao espaço público [172].

Estando todas as outras necessidades satisfeitas, a próxima em consideração é o **Conforto**, ou seja, o nível de facilidade, conveniência e satisfação de uma pessoa durante uma caminhada, influenciado por fatores como características urbanas que afetam a interação entre pedestres e tráfego, as condições do pavimento, proteção contra condições climáticas. Medidas de acalmia de tráfego, como a redução dos limites de velocidade e a redução de obstáculos no espaço público estão relacionados com taxas mais altas de caminhabilidade, especialmente entre idosos [171]. Pessoas com limitações físicas também enfrentam desafios nas suas deslocações, especialmente quando se deparam com obstáculos, o aumento destas dificuldades resulta em fadiga e esforço físico excessivo, podendo desencorajá-las e privá-las do pleno aproveitamento dos lugares por onde caminham [173].

Se os quatro primeiros níveis forem satisfeitos, surge a possibilidade de considerar os aspetos considerados agradáveis de uma área ao decidir caminhar, a **Agradabilidade** diz respeito ao quão atrativo e interessante é o ambiente para a experiência de caminhar, fatores como a diversidade, vivacidade, coerência arquitetónica e apelo estético podem influenciar o nível de satisfação. Aspetos como árvores nas ruas, uso misto do solo, espaços públicos, outras pessoas, edifícios históricos ou únicos, cor e áreas de refeição ao ar livre são exemplos de elementos que contribuem para um ambiente agradável [171].

Vikas Mehta em *Walkable streets: pedestrian behavior, perceptions and attitudes* complementa o trabalho de Mariela Alfonz, acrescentando: Utilidade, Prazer Sensorial e o Sentido de Pertença [164].

Sendo considerada a utilidade das características espaciais como um aspeto independente, não agrupado com a acessibilidade, a **Utilidade** refere-se à capacidade do espaço de satisfazer as necessidades diárias do indivíduo, como compras, refeições e entretenimento, influenciando assim o comportamento da caminhada. Ou seja, importa não apenas a presença, mas a qualidade dos serviços oferecidos pelos estabelecimentos, de forma a criar rotinas que geram um sentimento de ligação ao local [164].

A sensação de prazer obtida através da experiência sensorial na rua é influenciada por vários estímulos presentes no ambiente, como luzes, sons, cheiros, texturas, cores e formas. Esses estímulos, provenientes de elementos fixos, semifixos e moveis que compõem a rua, contribuem para essa sensação, argumentando que, para atingir o **Prazer Sensorial**, os peões preferem um nível moderado de complexidade, equilibrando variedade e novidade com ordem e coerência, resultando numa complexidade que desperte interesse sem se tornar excessivamente estimulante e caótica [164].

O autor considera que este aspeto é frequentemente desconsiderado, sugerindo que as associações com pessoas, lugares e eventos contribuem para um **Sentimento de familiaridade** e **Pertença** à comunidade, lugares que moldam as atitudes

comunitárias, proporcionam continuidade histórica, muitas vezes atendem funções diárias essenciais e a ajudam a estabelecer a identidade da comunidade tornam-se significativos para os residentes, adquirindo um valor social e simbólico [164]. Os planos de desenvolvimento sustentável defendem cada vez mais um desenho urbano mais compacto, acessível e propício à caminhada, com o objetivo de diminuir as deslocamentos de veículos e as emissões associadas de gases de efeito de estufa [174], visando facilitar o transporte público e outros serviços. Este formato favorece a convivência e a eficiência, criando ambientes urbanos densos, mas ao mesmo tempo acolhedores e funcionais para a comunidade [175].

Andrew Sonta et al. defende que à medida que nos afastamos de comunidades puramente residenciais, considerado um local onde frequentemente é necessário um carro para as atividades diárias, em direção a espaços mais mistos e propícios a deslocamentos a pé, é plausível antecipar um aumento no contacto de social mais significativo, alertando, no entanto, para que uma elevada densidade, tanto a nível de números de edifícios como o número de habitantes, existe o potencial de sobrecarregar as nossas experiências sociais [176].

“Quando mais ninguém está na rua, a interação torna-se impossível. Se um número de indivíduos estiver a utilizar esse espaço, a interação é possível, mas uma interação significativa pode não ser alcançável. Contudo, se um número moderado de pessoas estiver a usar o passeio, torna-se mais viável uma interação social significativa” [176].

A mesma densidade pode ser percebida e avaliada de maneiras muito distintas, por pessoas diferentes, em circunstâncias diferentes, em culturas e países variados, onde a chave para criar uma cidade densa, mãos ao mesmo tempo espaçosa, reside na compacidade, ou seja, na capacidade de utilizar eficientemente o espaço disponível e nesse sentido, as ruas já demonstraram a sua eficácia em manter os núcleos urbanos compactos e espaçosos, proporcionando uma sensação vibrante de comunidade e interação, de mãos dadas com a pedonalização, afirmando as necessidades de habitabilidade das pessoas nas cidades, especialmente em áreas de alta densidade [177].

Filipe Moura apresenta um conjunto de indicadores de avaliação da caminhabilidade no espaço urbano através do IAAPE: Indicadores de Acessibilidade e Atratividade Pedonal, referindo a **Coexistência** entre peões e outros meios de transporte no mesmo local e momento, assegurando ordem e tranquilidade, como crucial tendo em conta a vulnerabilidade dos peões, mostrando que o volume de tráfego, aliado à percepção de domínio dos veículos motorizados ao longo de uma rota, são elementos chave, considerando que o ambiente de caminhada é substancialmente moldado pela sensação de inferioridade ou subordinação face ao tráfego [178] [179].

Em The Global Walkability Index, Holly Krambeck apresenta outro componente, o **Apoio Político**, ou seja, o apoio oferecido pelo governo municipal para o aprimoramento da infraestrutura pedonal e serviços relacionados. Este ponto questiona tópicos como a existência de programas específicos de planeamento para

meios de transporte não motorizados, a alocação orçamental para o planeamento pedonal e se as redes pedonais são complementadas no plano diretor municipal [180]. Este aspeto pode ser também designado de **Compromisso**, ou seja, o grau de evidência de comprometimento, responsabilidade e envolvimento em relação ao ambiente pedestre, refletindo o empenho cívico [178].

A **Legibilidade** é outra característica, apontada por Edes Araujo, esta refere-se à associação da capacidade do indivíduo de reconhecer e estruturar um determinado ambiente urbano, permitindo a sua deslocação com clareza e segurança, contribuindo para a sua segurança emocional. A legibilidade pode ser observada em cidades medievais, onde as ruas podem ser irregulares, no entanto, a organização dessas vias forma um conjunto unitário que permite a orientação, proporcionando uma visão geral do bairro ou da cidade através de artérias principais e ruas secundárias que convergem para praças centrais [173].

Este ponto integra também a consciência em relação à diminuição da autonomia, Teresa Amor em *Percorrendo a (c)idade com idosos: a construção urbana da vulnerabilidade* relata que ao contrário do que por vezes parece ser a ideia predominante não é sempre a falta de disponibilidade dos outros para ajudar que está em questão, mas sim o conforto com a imagem que se tem de si mesmo, a dificuldade de perceção intensifica a perceção do aumento da dependência de terceiros [181]. A autora recolheu junto de idosos declarações durante a realização de percursos urbanos:

“Eu sempre andei para todo o lado sozinho! Vim trabalhar para Lisboa sozinho com 11 anos e sempre me orientei sem precisar de ajuda de ninguém e, agora, olhe, por vezes já sinto assim uma dificuldade em entender estas coisas modernas. Olhe, muitas vezes, se é para estar assim a pertencer a alguém [depende de alguém], prefiro ficar no meu canto, prefiro não ir, assim não tenho de estar a perguntar isto e mais aquilo e mais aqueloutro.” [181].

“Antigamente não tinha problemas em movimentar-me pela cidade, andava por todo o lado. Agora também não tenho se for nessas zonas mais antigas; nas mais novas já pouco conheço. Há pouca informação ou então eu não sei onde está ou não percebo... Se tenho de ir a algum sítio, tenho de perguntar. Geralmente até tento perguntar aos meus filhos e eles explicam-me. E até já tem acontecido serem eles a levarem-me, um deles passa por aqui e leva-me.” [181]

Todos os requisitos referidos acima realçam a diversidade existente no que diz respeito à influência do design urbano sobre o comportamento de deslocação, contudo, para além dos fatores específicos de atratividade para a caminhada, é crucial abordar as necessidades pessoais, essas influências podem desempenhar um papel crucial na forma como um indivíduo reage a distintos designs urbanos [182].

No entanto, um paradoxo notável na mobilidade ativa, especialmente pedonal, é que se procura promover a caminhada como um modo saudável de deslocação, ao mesmo tempo em que é reconhecido que os peões são os utilizadores da via pública mais expostos à poluição atmosférica causada pelos veículos motorizados, especialmente em áreas com tráfego intenso [110].

2.9 ESTRATÉGIA NACIONAL PARA A MOBILIDADE ATIVA PEDONAL 2030 (ENMAP)

De forma a tentar dar resposta a todas as consequências abordadas na secção 2.5, a promoção da mobilidade ativa, tem sido reconhecida como fundamental, e é neste contexto que surge a **Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030** (ENMAP 2030), que se destaca como uma iniciativa importante para promover uma mobilidade mais sustentável [183]. A promoção da deslocação a pé, enquanto método de transporte universal, contribui para alcançar objetivos coletivos que são benéficos para a sociedade em diversas dimensões, sendo fundamental para respeitar a diversidade e contribuir para a sociabilidade e humanização do território. O ato de caminhar destaca-se como a forma de mobilidade mais propícia para alcançar esses objetivos tendo em conta a natural propensão humana para o encontro e a sociabilização, tornando os lugares com dinâmicas sociais atrativos e contribuindo para espaços vibrantes.

A ENMAP propõe uma visão para Portugal que aspira tornar a prática de caminhar uma escolha atrativa e segura, contribuindo assim para uma vida ativa, saudável, feliz e sustentável. Esta estratégia não se limita a fomentar o andar a pé em deslocações diárias ou de lazer, mas abraça a necessidade urgente de redefinir os paradigmas de mobilidade no país. Contudo, desafios persistentes, como a elevada taxa de mortalidade por atropelamento e a persistência do transporte individual como opção dominante, sublinham a urgência de uma transformação do espaço público, tornando-o mais acessível, seguro e propício à mobilidade pedonal. Dados estatísticos revelam a preferência esmagadora pelo transporte individual (67,8%) e uma taxa de mortalidade por atropelamento em 2018 (15,8%) superior à média europeia (10,7%), segundo os Censos de 2021, apenas 15,7% dos movimentos pendulares são realizados a pé, sublinhando a preferência continua pelo automóvel, evidenciando a necessidade urgente de mudanças substanciais [184].

Dado o valor de cultivar uma cidadania ativa, consciente e empenhada na conceção e aplicação de políticas públicas, é essencial promover a participação da sociedade como princípio de boa governança. A ENMAP 2030 afirma que a participação pública possibilita a obtenção de decisões mais bem fundamentadas, eficientes, justas e equitativas no planeamento. É um dos principais pilares da democracia local e um impulsionador da qualidade de vida, destacando-se por retirar o carácter tecnocrático, muitas vezes prejudicial à implementação, dos documentos técnicos [185].

A próxima parte da presente dissertação é moldada com base nos princípios delineados pela ENMAP 2030, dando destaque ao potencial papel da cidadania ativa na urgente mudança de paradigma na mobilidade em Portugal.

Segundo a ENMAP 2030 o reconhecimento do direito universal ao espaço público, especialmente para os cidadãos com **mobilidade condicionada**, deve ser encarado

Influência da Participação Cidadã na Mobilidade Pedonal em Portugal

como um objetivo civilizacional. Assim, torna-se imperativo a implementação de políticas públicas consistentes e a adoção de soluções técnicas adequadas. Este compromisso reflete não apenas uma questão de justiça social, mas também contribui para a construção de uma sociedade mais inclusiva e equitativa [186].

3 METODOLOGIA DE INVESTIGAÇÃO

3.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A revisão da literatura, apresentada no capítulo anterior, revela uma tendência: a marginalização das perspetivas e necessidades das pessoas em prol de decisões técnicas, ou aparentemente técnicas, muitas vezes desvinculadas da realidade vivenciada nas cidades.

É neste contexto que se torna evidente a necessidade de resgatar a voz das pessoas afetadas pelo atual paradigma de mobilidade urbana e colocá-las no centro do processo de decisório.

Inspirado pelo conceito de cidade como expressão da identidade e aspirações humanas, conforme mencionado na secção 2.7 por Robert Park, esta dissertação propõe **investigar o atual panorama nacional da participação ativa dos cidadãos no desenvolvimento e implementação de políticas públicas de mobilidade urbana**, visando não apenas compreender a importância da participação cidadã na esfera da mobilidade pedonal, mas também analisar a perceção das autarquias em relação a esse aspeto crucial.

Pretende-se examinar se existe uma predisposição das autarquias em integrar ativamente as vozes da comunidade nas intervenções no espaço público e identificar os principais desafios enfrentados na promoção da mobilidade pedonal ao nível municipal, à luz das mudanças de paradigma propostas pela ENMAP 2030, que redefine a hierarquia da mobilidade, dando prioridade ao peão.

3.2 A PARTICIPAÇÃO CIDADÃ NO PODER LOCAL

3.2.1 RECOLHA E ANÁLISE DOS DADOS

Ao contrário das abordagens quantitativas, os estudos qualitativos centram-se na exploração e justificação das razões subjacentes ao comportamento de um fenómeno específico. Assim, a utilização de métodos eficazes de recolha de dados é fundamental, com destaque para o método da entrevista como elemento central nesse processo [187]. Na investigação qualitativa, a fonte direta de dados é o ambiente natural, sendo o investigador considerado o principal instrumento de recolha de dados e, nesta perspetiva, cada elemento do ambiente é encarado como uma potencial pista que pode contribuir para uma compreensão mais profunda do objeto em estudo. Quando se opta por recolher este tipo de dados, o principal objetivo é compreender e interpretar a realidade de forma mais abrangente [188] sendo o método mais viável para analisar o estado atual da participação da população na definição do espaço público e de examinar a real disposição das autoridades locais,

com foco nas autarquias, em incluir os cidadãos nesse processo decisório. Através desta pesquisa, pretende-se contribuir para uma melhor compreensão das dinâmicas entre poder local e a comunidade, assim como para o fortalecimento da democracia territorial e a promoção de cidades mais sustentáveis e adaptadas às necessidades dos seus habitantes.

Recorrer a entrevistas para obter informações é procurar compreender a subjetividade do indivíduo através dos seus relatos, pois reflete a forma como essa pessoa percebe, vivencia e analisa o seu contexto histórico, o momento presente, o seu meio social, entre outros elementos [189], dessa forma, e de acordo com o pretendido, foi definida a realização de **entrevistas estruturadas** como método de recolha de dados, permitindo assim uma compreensão das diferentes realidades experienciadas pelas autarquias relativamente à participação cidadã na definição do espaço público. As entrevistas foram construídas de forma a abranger uma ampla gama de municípios portugueses, assegurando uma representação geográfica adequada. Esta modalidade de entrevista consiste numa sequência de perguntas elaboradas para obter respostas específicas por parte dos entrevistados. As vantagens deste método residem no facto de promoverem a uniformização, o que reduz os erros devido a variações nas perguntas realizadas e, simultaneamente, reduzem também as possibilidades de variabilidade por parte do entrevistador [190].

Durante o período compreendido entre os dias 29 de janeiro e 21 de março de 2024, procedeu-se ao contacto formal, através dos dados disponíveis em “*Associação Nacional Municípios Portugueses* [191]” com o intuito de agendar uma reunião através de uma plataforma online (*Zoom e Microsoft Teams*). Durante o processo de entrevista, a gravação foi considerada como o único método para preservar completamente as interações entre o entrevistador e o entrevistado [192]. Dessa forma, as entrevistas gravadas foram realizadas com o consentimento explícito dos participantes, garantindo assim que a gravação fosse efetuada e servisse como registo preciso do que foi discutido e documentado.

Em cada um dos 18 distritos portugueses, o critério usado para selecionar os municípios a integrarem o estudo foi a sua densidade populacional. Inicialmente, foram contactados os dois municípios de cada distrito com maior densidade populacional e os dois com a menor densidade. Em caso de ausência de resposta no período estabelecido de 10 dias úteis, contactaram-se as autarquias subsequentes, seguindo uma ordem com base na densidade populacional. De ressaltar que todas as respostas recebidas após o prazo foram consideradas válidas, tendo-se seguido o agendamento da entrevista online. Este critério foi estabelecido com o intuito de reduzir o tempo necessário à recolha de dados e garantir a inclusão de um número representativo de municípios com elevada e baixa densidade populacional.

A recolha de dados contou com vinte e seis entrevistas a autarquias, tendo-se realizado entre o dia 2 de fevereiro de 2024 e o dia 16 de abril de 2024.

A entrevista através de uma plataforma online surgiu como alternativa à entrevista presencial. Esta caracteriza-se por uma interação cara a cara entre duas pessoas,

iniciada e conduzida pelo entrevistador, com o objetivo específico de obter informações relevantes para alcançar os objetivos do estudo. A entrevista síncrona online é mais económica que a presencial, considerando que não é necessário realizar deslocações várias vezes para realizar entrevistas em diferentes locais [193]. A Figura 7, mostra a dispersão territorial das entrevistas realizadas, fornecendo informação adicional sobre a distribuição no território de Portugal Continental.

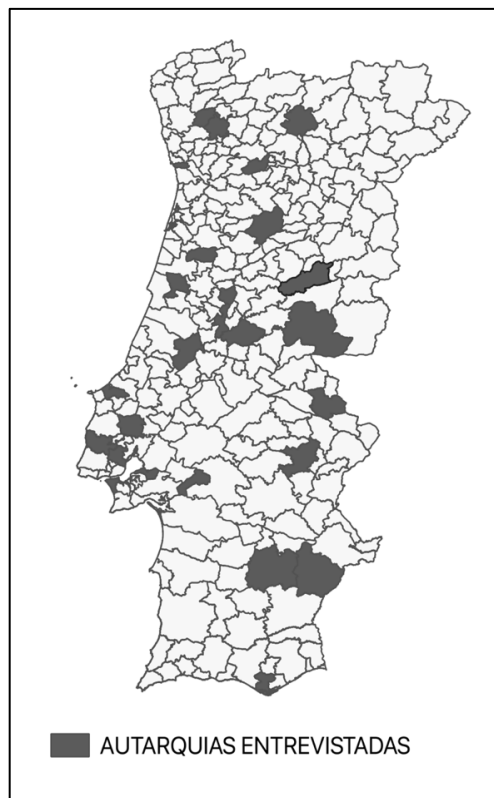


Figura 7 Localização das autarquias entrevistadas

As entrevistas, com uma duração média de 15 minutos e totalizando 5,5 horas de gravação áudio, foram meticulosamente transcritas para assegurar a fidelidade e precisão dos dados recolhidos. Posteriormente, as transcrições foram organizadas por pergunta de forma a facilitar a análise comparativa das informações fornecidas pelos participantes. O processo de transcrição resultou num documento de 80 páginas, o qual foi submetido a uma análise **qualitativa** detalhada, permitindo a identificação de padrões, temas recorrentes e relevantes para a investigação.

A análise das entrevistas foi conduzida de forma manual, empregando uma abordagem criteriosa na identificação e interpretação dos pontos-chave presentes nas declarações dos participantes. Os pontos chave, detalhados em A e B foram os seguintes: Programas de participação cidadã, continuidade das iniciativas, reconhecimento da voz da comunidade, mitigação da tecnocracia, prioridade peão

nas políticas públicas, compromisso versus dominância dos automóveis e obstáculos enfrentados.

Os contactos com as autarquias foram feitos para responder às seguintes *perguntas de investigação*, previamente identificadas na secção 1.3:

1. Qual a abertura do poder local para integrar a participação da comunidade na definição do espaço público?
2. Quais são os desafios e entraves à mobilidade pedonal que os decisores políticos e técnicos municipais encontram no seu território?
3. Qual o impacto de promover a participação cidadã na definição do espaço público numa sociedade fortemente dependente do automóvel, que tende a resistir a alterações do atual paradigma?

Desta forma, e com o objetivo de responder às perguntas de investigação **1, 2 e 3**, foram estabelecidos dois grupos distintos de análise. O grupo A, intitulado “*Perceção da Importância da Participação Cidadã na Mobilidade Pedonal*”, composto por 3 perguntas, e o grupo B, intitulado “*Desafios da Mobilidade Pedonal na Autarquia*”, constituído por 2 perguntas. Assim, num total de 5 perguntas dirigidas aos responsáveis autárquicos, as repostas transcritas foram submetidas a uma análise baseada nos seguintes critérios:

A) PERCEÇÃO DA IMPORTÂNCIA DA PARTICIPAÇÃO CIDADÃ NA MOBILIDADE PEDONAL

Analisar a perceção das autarquias acerca da relevância da participação da população nas políticas e decisões relativas à mobilidade pedonal é de extrema importância, visando compreender se há disposição para integrar ativamente as vozes da comunidade nas intervenções do espaço público, contribuindo positivamente para o desenvolvimento de estratégias mais alinhadas com as necessidades locais.

Federico Savini [3] afirma que, num contexto de crescimento económico fraco e crescentes necessidades sociais, os líderes políticos e agências de desenvolvimento procuram constantemente modelos de governança mais eficazes para transformar áreas urbanas desordenadas em espaços atrativos para investimento. Esta mudança para uma nova forma de tecnocracia está a alterar os objetivos centrais do planeamento urbano, passando de uma preocupação com a participação cívica e a justiça social para um foco no desenvolvimento económico rápido e na obtenção de resultados tangíveis, sendo assim crucial compreender as intenções das autarquias em relação à participação dos seus cidadãos.

Pergunta 1A): Existem ou já existiram programas ou ações de participação cidadã na autarquia?

- Identificar se a autarquia mencionou a existência atual ou passada de programas ou ações de participação cidadã;
- Identificar se os programas ou ações de participação cidadã foram ou são implementados de forma contínua ao longo do tempo, ou se foram iniciativas sem continuidade.

Pergunta 2A): Como é que a autarquia avalia a importância da participação ativa da comunidade nas decisões do município relativas ao espaço público?

- Analisar a opinião da autarquia, verificando se há reconhecimento da temática da participação ativa da comunidade nas decisões relacionadas com o espaço público;
- Observar se há reconhecimento efetivo da voz da comunidade como fundamental para o desenvolvimento de políticas mais alinhadas com as necessidades locais.

Pergunta 3A) Na visão da autarquia, como é que a participação ativa da população permite retirar dos documentos técnicos o carácter tecnocrático?

- Analisar se há reconhecimento do papel da participação cidadã na democratização do processo decisório a nível territorial;
- Observar se a autarquia reconhece a necessidade de equilibrar o carácter técnico das decisões com a participação democrática da população;
- Analisar se são apontadas formas de como a participação cidadã pode ajudar a mitigar a tendência tecnocrática dos documentos e planos técnicos.

B) DESAFIOS DA MOBILIDADE PEDONAL NA AUTARQUIA

A compreensão dos principais desafios é fundamental pois possibilita a identificação e compreensão de diversos obstáculos.

A ENMAP 2030, afirma que o foco central nas políticas públicas deve ser atribuído ao peão, representando uma mudança paradigmática na hierarquia da mobilidade. Isso implica posicionar o andar a pé como uma prioridade máxima, elevando-a ao

topo da pirâmide da mobilidade, e considerar a deslocação para os cidadãos com deficiência motora uma condição essencial para garantir acesso universal [194].

Esta pergunta tem por base o que James L. Creighton [195] defende, ao compor uma equipa para elaborar o plano de participação pública, é crucial solicitar a cada membro uma breve descrição do problema a ser resolvido. Essas respostas frequentemente destacam discrepâncias significativas de entendimento dentro da mesma entidade, ressaltando a importância de uma compreensão partilhada entre a entidade gestora do espaço público e a população, e destacando a necessidade de compreender as perspetivas internas e conceder voz ativa às pessoas na participação pública.

Pergunta 1B) Como é interpretado pela autarquia o conceito de “Colocar o Peão como elemento central das políticas públicas”?

- Examinar a interpretação da autarquia sobre o conceito de priorizar o peão nas políticas públicas, considerando se existe uma compreensão clara e abrangente do papel do peão no ambiente urbano;
- Compreender se existe um compromisso real em relação ao papel do peão, ou se existe uma manutenção da atual situação de dominância pelos veículos automóveis.

Pergunta 2B) Quais são os principais desafios/entraves da mobilidade pedonal da autarquia e como é que a autarquia os encara?

- Identificar e detalhar os principais desafios ou obstáculos enfrentados pelo município em relação à mobilidade pedonal;
- Identificar o impacto desses desafios na alteração de paradigma da mobilidade urbana.

3.3 OS JOVENS E A MUDANÇA DE PARADIGMA

3.3.1 RECOLHA E ANÁLISE DE DADOS

Segundo Coutinho [196], recorreremos ao inquérito por questionário quando o objetivo é investigar uma determinada realidade ou fenómeno social, através da obtenção de informações de um conjunto de indivíduos. Este método visa caracterizar os traços ou elementos distintivos de uma população, servindo para

avaliar comportamentos, reações e a intensidade das opiniões ou atitudes expressas. É frequentemente utilizado para estudar as interações entre diferentes elementos, por exemplo, podem analisar como as pessoas se relacionam entre si ou como diferentes grupos interagem [197].

Foram realizados inquéritos com foco nos jovens dos 5.º ao 9.º ano de escolaridade com o intuito de perceber se a visão dos jovens sobre o espaço urbano vai ao encontro do paradigma habitual, no qual a mentalidade é orientada para a utilização do carro, ou se existe espaço para mudança de mentalidade em relação à mobilidade urbana. Esta opção metodológica foi escolhida pela conveniência e acessibilidade.

Os **inquéritos** foram concebidos para abordar questões pertinentes relacionadas com a perceção do ambiente urbano pelos participantes, tendo sido utilizada a plataforma *Google Forms*.

Optou-se por realizar um inquérito eletrónico pela maior rapidez nas respostas e taxas de resposta mais elevadas. Os benefícios desta opção são diversos, permitindo uma resposta rápida, alcançando um grande número de potenciais participantes, a manutenção da confidencialidade é assegurada tal como a captação direta de dados para uma base de dados, facilitam a análise e interpretação dos resultados, contribuindo para uma investigação mais eficiente [198].

Foi estabelecido como objetivo a obtenção de dados de dois locais distintos, com diferentes dinâmicas urbanas, visando proporcionar uma visão mais abrangente e comparativa das temáticas em estudo. A oportunidade de realizar os inquéritos nos municípios de Odivelas, no distrito de Lisboa, e Condeixa-a-Nova, no distrito de Coimbra, permitiu concretizar esse propósito.

Os inquéritos a jovens que frequentam os 2.º e 3.º ciclos de escolaridade foram feitos com a finalidade de responder à seguinte **pergunta de investigação**, previamente identificada na secção 1.3 :

4. Como é que as preferências pelo espaço urbano, os padrões de deslocação e a formação escolar se relacionam e influenciam a maneira como os jovens idealizam e percebem o ambiente urbano?

De forma a responder à quarta pergunta de investigação, a análise dos inquéritos foi estruturada em dois grupos distintos de análise, o grupo **C**, intitulado “**Existe uma preferência pela cidade caminhável?**” e o grupo **D**, designado por “**A forma como se deslocam regularmente tem impacto na forma como idealizam a cidade?**”.

“**Como imaginas uma cidade ideal**”, foi o título escolhido para o inquérito.

C) EXISTE UMA PREFERÊNCIA PELA CIDADE CAMINHÁVEL?

Os participantes do inquérito foram apresentados a um conjunto de doze imagens que representam diferentes cenários urbanos (Figura 8). Destas, seis imagens foram escolhidas de forma a ilustrar uma cidade caminhável, conforme as dimensões pré-definidas e apresentadas na secção 2.8. As restantes seis imagens representam o oposto, retratando ambientes urbanos menos favoráveis à mobilidade ativa, ilustrando o atual paradigma dos espaços públicos orientados para a utilização do automóvel.

Nesse contexto, os inquiridos são desafiados a selecionar obrigatoriamente seis imagens que melhor representem a sua visão ideal de uma cidade. Essa escolha permite aos participantes expressar as suas preferências e perceções em relação a elementos que consideram essenciais no espaço urbano. Esta abordagem permite obter *insights* sobre as prioridades e valores dos jovens em relação ao ambiente urbano que os rodeia.



Figura 8 Imagens para seleção "Escolhe 6 imagens que melhor mostrem a tua ideia de uma cidade ideal" ⁶

⁶ Fontes das imagens 1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11 e 12 (respetivamente): [215], [220], [228], [221], [214], [229], [216], [217], [230], [213], [222], [231]

As imagens 1, 4, 5, 6, 7 e 12 foram categorizadas como espaços urbanos orientados para a utilização de carro, enquanto as imagens 2, 3, 8, 9, 10 e 11 foram considerados espaços caminháveis. É importante destacar que as imagens foram apresentadas de forma aleatória em todos os inquéritos, garantindo uma análise imparcial e consistente por parte dos participantes.

D) A FORMA COMO SE DESLOCAM REGULARMENTE TEM IMPACTO NA FORMA COMO IDEALIZAM A CIDADE?

Este grupo de análise procura compreender como os padrões de deslocação dos participantes influenciam a sua perceção e idealização da cidade. Para tal, o inquérito é constituído por uma pergunta sobre os hábitos de deslocação dos inquiridos na deslocação para a escola, tendo a possibilidade de escolher entre: a pé, de carro, de bicicleta, de autocarro, de comboio ou metro, ou outro.

Por exemplo, indivíduos que habitualmente se deslocam diariamente de carro para a escola podem ter um perceção diferente do espaço urbano em comparação com aqueles que habitualmente utilizam meios de transporte mais sustentáveis, como caminhar ou andar de bicicleta.

Ao correlacionar os padrões de deslocação dos jovens com as suas preferências manifestadas na escolha das imagens, podemos explorar mais profundamente como a mobilidade quotidiana influencia a sua relação com o ambiente urbano.

4 RESULTADOS

4.1 A PARTICIPAÇÃO CIDADÃ NO PODER LOCAL

Com o objetivo de avaliar como a população atualmente contribui para a configuração do espaço público e de investigar o grau de recetividade das autoridades locais em envolver os cidadãos neste processo decisório, a presente secção detalha a abordagem qualitativa utilizada, a qual se traduziu em entrevistas estruturadas que visaram garantir a participação de uma amostra suficientemente representativa de municípios portugueses. A soma da população abrangida pelas 26 autarquias entrevistadas é de 1 645 163 habitantes (Quadro 4).

Quadro 4 Lista de autarquias entrevistadas e respetiva população

DISTRITO	AUTARQUIA	POPULAÇÃO
Aveiro	Anadia	27 532
Beja	Beja	33 394
	Serpa	13 757
Braga	Braga	193 324
	Guimarães	156 830
Bragança		
Castelo Branco	Covilhã	46 455
	Sertã	14 769
	Castelo Branco	52 272
Coimbra	Montemor-o-Velho	24 571
	Lousã	17 006
Évora	Estremoz	12 680
	Vendas Novas	11 245
Faro	Faro	67 622
Guarda		
Leiria	Óbidos	11 922
	Figueiró dos Vinhos	5 281
Lisboa	Almada	177 238
	Loures	201 590
	Mafra	86 515
	Alenquer	44 442
Portalegre	Portalegre	22 340
Porto	Baião	17 534
	Porto	231 800
Santarém	Ourém	44 538
Setúbal	Alcochete	19 143
Viana do Castelo		
Vila Real	Vila Pouca de Aguiar	11 812
Viseu	Viseu	99 551
15/18		1 645 163

Fonte: [199]

Dos 26 municípios de diferentes regiões do país, 38% das sedes de município possuem a categoria de vila, enquanto 62% são classificadas como cidades, permitindo uma diversidade de contextos urbanos e desafios específicos a ser explorados (Figura 9).

Segundo a Lei n.º 24/2024, de 20 de fevereiro, *podem ser elevados à categoria de vila as povoações com mais de 3000 eleitores, em aglomerado populacional contínuo, que revelem atividade económica local relevante nos setores primário, secundário ou terciário e atividade cívica e cultural regular. Já a elevação à categoria de cidade, podem as vilas com mais de 9000 eleitores, em aglomerado populacional contínuo, e que correspondam a núcleos de urbanização intensa* [200].

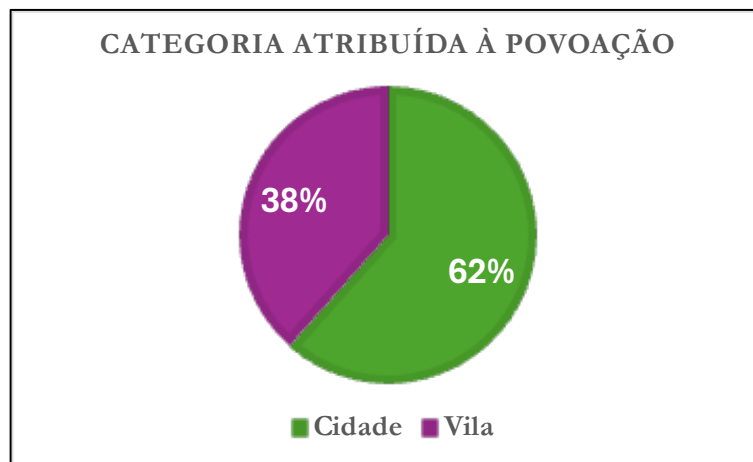


Figura 9 Categoria atribuída à povoação da sede do município

De forma a capturar as visões, perspetivas e experiências das autarquias neste domínio crucial, as entrevistas foram conduzidas com membros do executivo municipal e com responsáveis técnicos (não políticos) pela gestão do espaço público. A escolha desses interlocutores é justificada pela sua posição estratégica nas autarquias, sendo diretamente responsáveis pela formulação e implementação de políticas relacionadas com a mobilidade pedonal (Figura 10). Ao entrevistar estes representantes, procurou-se obter uma diversidade de perspetivas e experiências, fundamentais para a compreensão abrangente das **perceções das autarquias sobre a participação da população e os desafios enfrentados no contexto da mobilidade pedonal.**



Figura 10 Função exercida pelos entrevistados

4.1.1 A) PERCEÇÃO DA IMPORTÂNCIA DA PARTICIPAÇÃO CIDADÃ NA MOBILIDADE PEDONAL

□ ANÁLISE DAS RESPOSTAS À PERGUNTA 1A “EXISTEM OU JÁ EXISTIRAM PROGRAMAS OU AÇÕES DE PARTICIPAÇÃO CIDADÃ NA AUTARQUIA?”

A análise das entrevistas revelou que a **maioria das autarquias mencionou a existência de programas ou ações de participação cidadã**. Um exemplo é fornecido pela Autarquia de **Anadia** que afirmou: “*nós temos tido duas ações nessa área, que é o Orçamento Participativo e o Orçamento Participativo Jovem*”, evidenciando um esforço em envolver os cidadãos nos processos de decisão municipal. Adicionalmente, diversas autarquias **destacaram a continuidade desses programas** ao longo do tempo e em diversos âmbitos como é o caso da Autarquia de **Vila Pouca de Aguiar** que mencionou “*O município apresenta uma política ativa de participação da população em ações e programas em diversos âmbitos*” incluindo o “*urbanismo e o ordenamento do território*”.

81% das autarquias entrevistadas menciona a existência de programas ou ações de participação cidadã na autarquia, 11% afirma a não existência. (Figura 11)

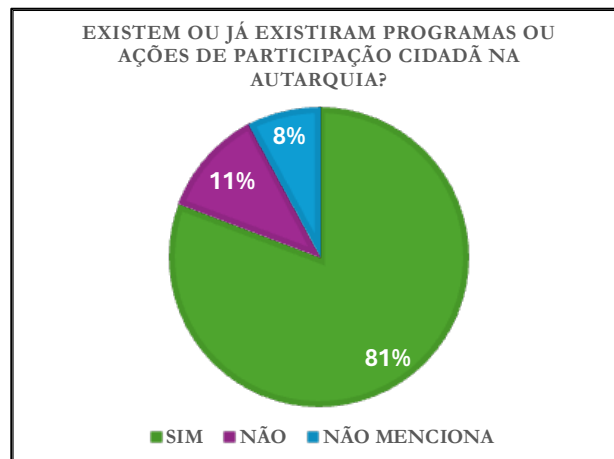


Figura 11 Existem ou já existiram programas ou ações de participação cidadã na autarquia?

O conceito de Orçamento Participativo⁷, emerge recorrentemente, tendo sido mencionado 17 vezes nas respostas à pergunta: *“Existem ou já existiram programas ou ações de participação cidadã no município?”*.

Para além do OP, foram também evidenciadas uma diversidade de iniciativas participativas, que vão desde **workshops a programas de participação escolar** como o projeto **Shared Green Deal** em **Braga** ou a **Assembleia Municipal Jovem** em **Maфра**, através dos quais as autarquias estão a capacitar as crianças e jovens a terem voz ativa em questões que afetam diretamente as suas comunidades. A Autarquia de **Braga** dá voz a esse compromisso: *“Temos trabalhado nos últimos anos mais com crianças e jovens nas escolas”*. Apesar dos desafios e de **interrupções pontuais**, como é o caso do Orçamento Participativo de **Viseu**, a maioria das autarquias demonstrou um **compromisso em promover uma governança inclusiva e transparente**, destacando a participação dos cidadãos na construção de comunidades mais democráticas.

Não obstante, algumas autarquias parecem ter **iniciativas mais limitadas** como é o caso da Autarquia de **Figueiró dos Vinhos**, que afirmou: *“nós, por exemplo, não temos Orçamento Participativo, mas temos algumas fontes de recolha de opinião de munícipes, nomeadamente através da recolha de emails, através de inquéritos de opinião...”*. Este exemplo

⁷ O livro “Duas décadas de orçamentos participativos em Portugal” refere que o processo de democratização, que incluiu a criação de uma nova constituição, a defesa do multipartidarismo e o reforço do parlamentarismo, destacou a necessidade de envolver a sociedade na *“coisa pública”*. Os autores, ao analisar as principais referências legislativas das reformas no poder local, perceberam que as reestruturações realizadas não priorizaram a criação de condições objetivas para aprofundar a participação pública nas políticas e gestão de recursos. A **Lei n.º 75/2013**, que aborda o regime jurídico das autarquias locais, define os objetivos de descentralização, como a aproximação das decisões aos cidadãos, promoção da coesão territorial, reforço da solidariedade inter-regional e a melhoria da qualidade de serviços. No entanto, o legislador não considerou oportunidades para a realização da democracia participativa [149].

ilustra a diversidade de abordagens adotadas pelas autarquias no que concerne à promoção da participação cidadã.

□ ANÁLISE DAS RESPOSTAS À PERGUNTA 2A “COMO É QUE A AUTARQUIA AVALIA A IMPORTÂNCIA DA PARTICIPAÇÃO ATIVA DA COMUNIDADE NAS DECISÕES DO MUNICÍPIO RELATIVAS AO ESPAÇO PÚBLICO?”

Todas as autarquias analisadas neste estudo **reconhecem a importância da participação ativa da comunidades**, tendo 65% das autarquias demonstrado um claro reconhecimento da voz da comunidade como fundamental para o desenvolvimento de políticas alinhadas com as necessidades locais, postura que sugere um entendimento entre a gestão do município e a comunidade.

A Autarquia de **Vila Pouca de Aguiar** destaca esse reconhecimento do trabalho desenvolvido quando o espaço público *“é usado com a função para o qual foi concebido”*, mostrando um entendimento sólido de que as políticas urbanas devem ser moldadas em colaboração com os residentes locais *“o alicerce desta aprovação é a participação ativa da comunidade”*. Por outro lado, um dos principais desafios identificados pela autarquia de **Montemor-o-Velho** reside na falta de correlação direta entre as propostas apresentadas pela comunidade e as decisões efetivamente adotadas pela autarquia. Embora exista reconhecimento da pertinência das ações apresentadas pela comunidade, é possível observar uma lacuna na efetiva transposição destas propostas para o âmbito das decisões públicas, como exemplificado pela citação: *“eu acho que não existe propriamente uma decisão da comunidade relativamente ao espaço público, acho que não tem uma correlação direta com as decisões do espaço público”*.

A análise revelou que 35% das autarquias reconhecem, com reservas, a importância da participação ativa da comunidade nas decisões da autarquia relativas ao espaço público, sendo encarada como algo secundário e, em alguns casos, unidirecional ou reativa, onde as pessoas tendem a manifestar-se quando estão descontentes com as decisões tomadas pelas autoridades locais (Figura 12). As afirmações feitas podem ser vistas como um reflexo de uma visão mais tradicional da governança, onde o papel das autoridades é encarado de forma central. As transcrições das respostas dadas pela autarquia do **Porto** *“Temos que medir esse contacto, não pode ser permanente senão não paramos de ouvir coisas”*, ou pela autarquia de **Ourém** *“e não tanto ouvir as pessoas até porque esse tipo de participação também deve ser regulada, deve ser controlada porque as vezes para não ser mais ruído do que propriamente boas decisões que se possam retirar”* demonstram o acima constado.

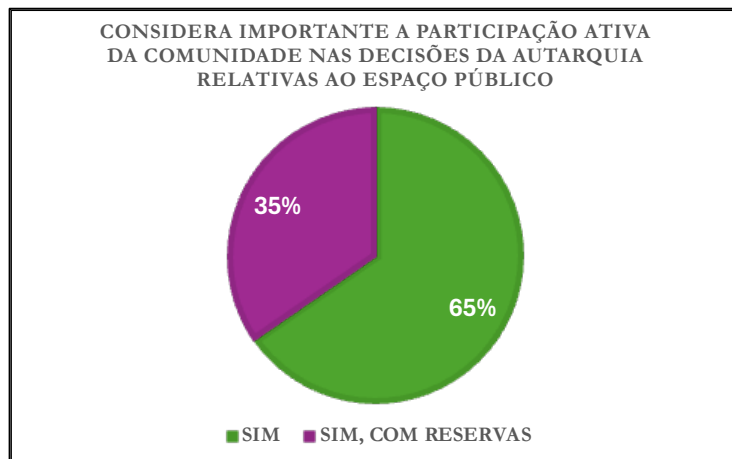


Figura 12 Considera importante a participação ativa da comunidade nas decisões da autarquia relativas ao espaço público?

Neste contexto, evidenciam-se **diferentes abordagens** em relação ao nível do envolvimento da comunidade nas decisões municipais, onde surgem desafios na mobilização efetiva, como é destacado pela Autarquia de **Braga**, onde são **adotadas estratégias mais proativas**, indo diretamente ao encontro dos cidadãos, ou pela Autarquia de **Óbidos** que destaca a necessidade de *“quase fazer uma pesca à linha para podermos receber contributos”*, *“se estivermos à espera que as pessoas participem por livre e espontânea vontade, é muito difícil as pessoas terem pré-disposição para tal”*, reconhecendo a necessidade de um esforço contínuo para atrair contribuições da comunidade. Já a autarquia de **Alcochete** manifestou também a **dificuldade em encontrar horários e formatos de participação que sejam representativos** para todos os cidadãos, especialmente em áreas com falta de organizações comunitárias estabelecidas. Foi também destacada, pela autarquia do **Porto**, a importância do *timing* adequado para a participação cívica, refletindo a necessidade de uma abordagem estratégica na promoção da comunidade, reconhecendo que a participação deve ocorrer em fases específicas do processo de decisão, reconhecendo a importância de envolver os cidadãos em momentos oportunos, onde as contribuições possam ter mais impacto: *“A participação deve ser muito bem pensada, deve aparecer numa fase em que está tudo em aberto”*.

□ ANÁLISE DAS RESPOSTAS À PERGUNTA 3A “NA VISÃO DA AUTARQUIA, COMO É QUE A PARTICIPAÇÃO ATIVA DA POPULAÇÃO PERMITE RETIRAR DOS DOCUMENTOS TÉCNICOS O CARÁTER TECNOCRÁTICO?”

Ao longo das entrevistas analisadas, observa-se claramente que as autarquias enfrentam um desafio considerável ao lidar com o carácter tecnocrático dos processos decisórios territoriais. Reconhecendo que, embora necessário, pode criar

Influência da Participação Cidadã na Mobilidade Pedonal em Portugal

barreiras à participação cidadã e à compreensão pública das políticas implementadas. Como mencionado pela Autarquia de **Alenquer**, “*um documento formal e tipicamente complexo, não se espera que seja simples*”, ou seja, é inerente à natureza dos documentos formais e complexos uma certa opacidade. No entanto, as autarquias expressam o desejo de tornar as políticas e documentos mais acessíveis e compreensíveis para a população em geral. A autarquia da **Lousã** destaca a necessidade de “*transformar essas regras do jogo em algo que seja mais facilmente interpretado pela comunidade*”.

As entrevistas revelam que as autarquias tendem a manter um foco no aspeto técnico das decisões, limitando assim a efetividade da participação democrática, mesmo existindo preocupações expressas, como destaca a Autarquia de **Baião**, reconhecendo que a linguagem técnica dos documentos pode ser inacessível para uma população com características específicas, como idade avançada e baixa escolaridade, “*quando falamos numa linguagem mais tecnocrática obviamente que não se consegue ser perceptível por essa população*”, a mesma preocupação com a linguagem foi demonstrada pela autarquia de **Almada**. No entanto, ao abordar essa questão, é salientada a limitação imposta pelas regras e regulamentos “*Essa parte não é ultrapassável. Considerada, mas não ultrapassável*”, sugerindo que, embora a participação pública seja considerada, ela pode ser condicionada pela rigidez das normas técnicas. Verificou-se que 31% das autarquias manifestou a necessidade de simplificar a linguagem dos documentos técnicos (Figura 13).

Dos 8 (31%) responsáveis autárquicos que expressam a opinião de que a linguagem dos documentos técnicos deveria ser simplificada, 5 são pessoas detentoras de cargos executivos municipais (Figura 14).

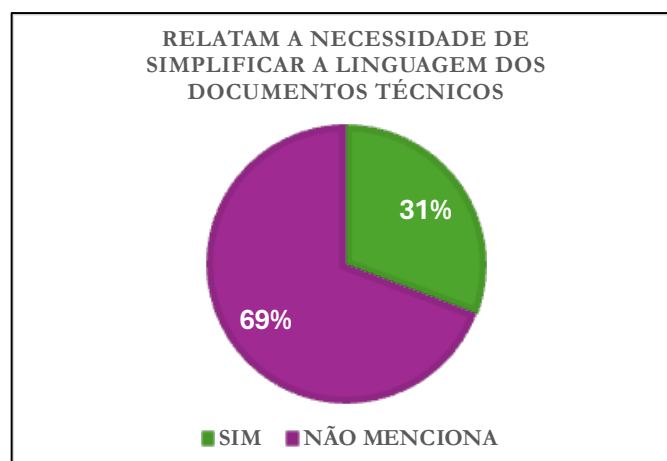


Figura 13 Necessidade de simplificar a linguagem dos documentos técnicos

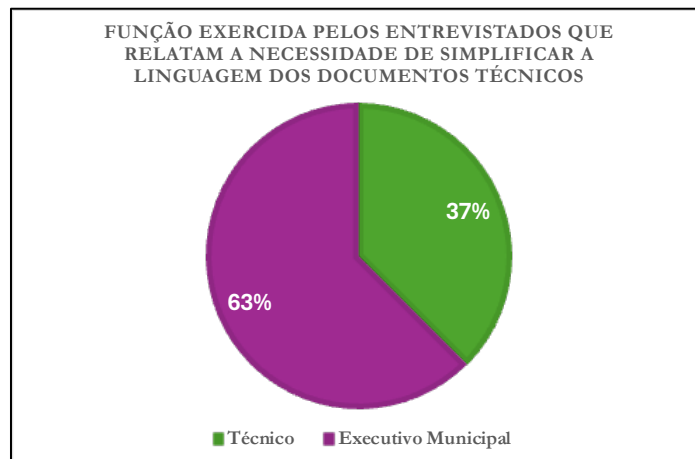


Figura 14 Função exercida pelos entrevistados que relatam a necessidade de simplificar a linguagem dos documentos técnicos

No entanto, mesmo quando essa necessidade é reconhecida, são enfrentados desafios significativos na implementação como é percebido pela autarquia de **Alcochete** que destaca “*não é fácil aplicar as soluções sem ir ao aspeto tecnocrata*”, indicando uma dificuldade em conciliar a *expertise* técnica com a necessidade de envolver a comunidade nos processos de decisão. Além disso, a análise indica que, **embora seja evidente uma retórica de abertura** e participação, na prática, **a tomada de decisão ainda é predominantemente técnica** como é ilustrado pela autarquia do **Porto**, que ressalta a importância de ouvir a população, mas enfatiza a necessidade de uma “*equipa técnica que decida e assuma as consequências da sua decisão*”, o que vai ao encontro do referido pela autarquia de **Mafra**, que ressalta que “*ao sermos técnicos dificilmente nos conseguimos alhear daquilo que é a tecnocracia*”.

A autarquia de **Alcochete** observa que, muitas vezes, as intervenções no espaço público **refletem considerações técnicas em detrimento das preferências da comunidade**: “*ainda que haja essa preocupação em primeiro lugar, acaba por se perceber a nível municipal, que por vezes aquilo que se faz é mais técnico do que propriamente representativo daquilo que as pessoas gostariam que fosse feito*”.

4.1.2 B) DESAFIOS DA MOBILIDADE PEDONAL NO MUNICÍPIO

- **ANÁLISE PERGUNTA DAS RESPOSTAS À 1B “COMO É INTERPRETADO PELA AUTARQUIA O CONCEITO “COLOCAR O PEÃO COMO ELEMENTO CENTRAL DAS POLÍTICAS PÚBLICAS?”**

Influência da Participação Cidadã na Mobilidade Pedonal em Portugal

As respostas das autarquias transmitem uma compreensão crescente da importância de priorizar o peão nas políticas públicas de mobilidade urbana. Expressões como “*mobilidade de uma forma completamente holística*” (**Anadia**), “*primazia do peão*” (**Braga**) e “*peão como elemento central da mobilidade*” (**Castelo Branco**) denotam uma mudança de mentalidade em direção a uma abordagem mais centrada nas pessoas. No entanto, são evidenciadas algumas ressalvas quanto à efetiva implementação dessa priorização, sendo destacada a necessidade de convivência entre peões e automóveis. A visão da autarquia do **Porto**, salienta a inevitabilidade da priorização do peão numa cidade com malha estreita e limitações de espaço, refletindo um entendimento da necessidade de adaptação às condições urbanas para garantir uma mobilidade eficiente e segura dos cidadãos. De acordo com a análise das transcrições é possível constatar que 65% das autarquias demonstram concordância com a frase “colocar o peão como elemento central das políticas públicas”, enquanto 27% expressam concordância, porém com algumas reservas. As reservas expressas por parte das autarquias estão ligadas com a difícil mudança de mentalidade da população em relação ao paradigma da mobilidade urbana. Essa relutância em abandonar a tradicional forma de deslocação influencia a forma como as autarquias abordam a implementação de políticas públicas que visam promover a mobilidade pedonal em detrimento do automóvel (Figura 15).

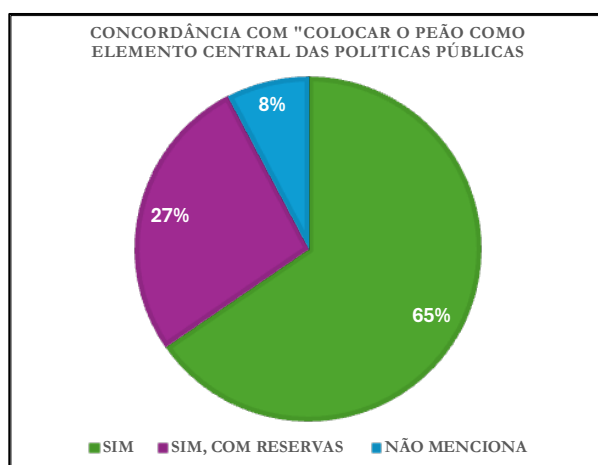


Figura 15 Concordância com a ideia de "colocar o peão como elemento central das políticas públicas"

Paralelamente ao reconhecimento da importância do peão, várias autarquias enfrentam desafios na implementação efetiva de políticas pedonais, devido a questões como o estacionamento e pressões de tráfego. Por exemplo, a autarquia de **Alenquer** destaca a dificuldade em equilibrar a prioridade do peão com as necessidades de estacionamento e transporte público: “*não nos podemos esquecer que temos pessoas com diferentes níveis de vigor de mobilidade, há pessoas que têm doenças, temos grávidas, temos bebés, tudo isto interfere*”.

Apesar dos esforços das autarquias, existem desafios culturais e comportamentais que afetam a eficácia das políticas de mobilidade urbana, como a **resistência** dos cidadãos à **mudança** de hábitos e a falta de consciência sobre os benefícios da mobilidade suave. Por exemplo, a autarquia de **Loures** reconhece que o carro ainda é priorizado nas políticas públicas, referindo uma resistência cultural à adoção de modos de transporte alternativo: *“o carro continua a ser a prioridade das políticas públicas”*, o que dificulta o que a autarquia de **Mafra** descreve como a importância de promover uma mudança de mentalidade em relação à mobilidade, incentivando as pessoas a adotarem um estilo de vida mais ativo e consciente: *“acho extremamente importante nós fazermos as pessoas caminharem, exercitarem-se no seu dia a dia”*, uma posição que também é assumida pela autarquia de **Vila Pouca de Aguiar** ao afirmar que *“a transformação no espaço público para que seja acessível para todas as pessoas, de modo a promover um estilo de vida menos sedentário e andar a pé seja uma opção de mobilidade quotidiana, atrativa e segura”*. Esta afirmação contrasta com os desafios enfrentados na implementação efetiva de políticas de mobilidade pedonal, como é o caso da autarquia de **Montemor-o-Velho** que observa *“aquilo que nos está a ser pedido são carros à porta de casa, são estacionamento, a apropriação do automóvel em detrimento do peão e, portanto, a realidade continua a ser essa”*, citação que reconhece a pressão externa para manter o *status quo* do automóvel, sugerindo uma possível submissão às expectativas dos motoristas à cultura dominante do automóvel. Revela também que existe um conflito entre a retórica de promover a mobilidade pedonal e a realidade das pressões externas e dos interesses estabelecidos. Esta posição também é repetida pela autarquia de **Beja** que afirma: *“o principal desafio é fazer compreender a população que o espaço público é de todos e não poder só do carro”*.

□ **ANÁLISE DAS RESPOSTAS À PERGUNTA 2B “QUAIS SÃO OS PRINCIPAIS DESAFIOS/ENTRAVES DA MOBILIDADE PEDONAL DA AUTARQUIA E COMO É QUE A AUTARQUIA OS ENCARA?”**

A análise das respostas das autarquias revela uma série de preocupações que vão desde a infraestrutura até a mentalidade e comportamento dos cidadãos. A autarquia de **Loures**, por exemplo, destaca a dificuldade em promover infraestruturas adequadas devido à tipologia diversificada do território, que inclui áreas urbanas densas e bairros ilegais. Da mesma forma, a autarquia de **Alenquer** salienta a falta de condições de segurança para os peões ao longo das Estradas Nacionais, onde a autonomia para intervenção é limitada: *“nós não temos a autonomia que devíamos para responder aos problemas que as pessoas identificam; existem zonas onde o percurso pedonal é impossível ser feito em segurança”*.

Influência da Participação Cidadã na Mobilidade Pedonal em Portugal

As autarquias reconhecem a importância de adaptar as soluções às características locais, como ruas estreitas em áreas históricas e diferentes cotas, que representam um desafio estrutural para a implementação de infraestruturas adequadas para a mobilidade pedonal. A autarquia de **Baião** destaca a orografia como aliada na determinação de políticas de acessibilidade, enquanto a autarquia de **Vila Pouca de Aguiar** destaca os desafios específicos enfrentados em territórios de montanha.

Existe, no entanto, uma clara consciência dos **desafios enfrentados** pela comunidade em termos de mobilidade pedonal, onde são destacados problemas como: a **falta de passeios** ou **estacionamento abusivo** - “O principal desafio é mesmo o estacionamento abusivo. É o principal desafio porque as barreiras arquitetónicas nós conseguimos paulatinamente contorná-las com obras de requalificação” (autarquia de **Alcochete**); “o peão está tipo num jogo de obstáculos a tentar passar as inúmeras barreiras” (autarquia de **Portalegre**); a **infraestrutura inadequada** - “Contrariar aquilo que foram as práticas de outrora em que o sinal de desenvolvimento era ter mais estradas e ter mais automóveis (autarquia de **Alenquer**); a **dependência excessiva do automóvel**, claramente ilustrada pelo exemplo da Autarquia de **Estremoz**: “As pessoas têm muito o hábito do veículo à porta do estabelecimento, à porta da loja e tem sido um desafio tentar que as pessoas percebam que não é possível ... Estremoz tem um dos maiores parques descobertos não pago, que é o Rossio Marquês de Pombal onde param mil carros, a 50 metros as pessoas estão a queixar-se que têm falta de estacionamento, ou seja, as pessoas não querem deslocar-se a pé e tem sido dos principais problemas”; ou pela Autarquia de **Serpa**: “os munícipes que querem o carro à porta de casa e do trabalho e só se deslocam de carro para todo o lado sem sequer equacionar ir a pé”.

A Figura 16 resume os principais desafios e entraves da mobilidade pedonal afirmados pelas autarquias.

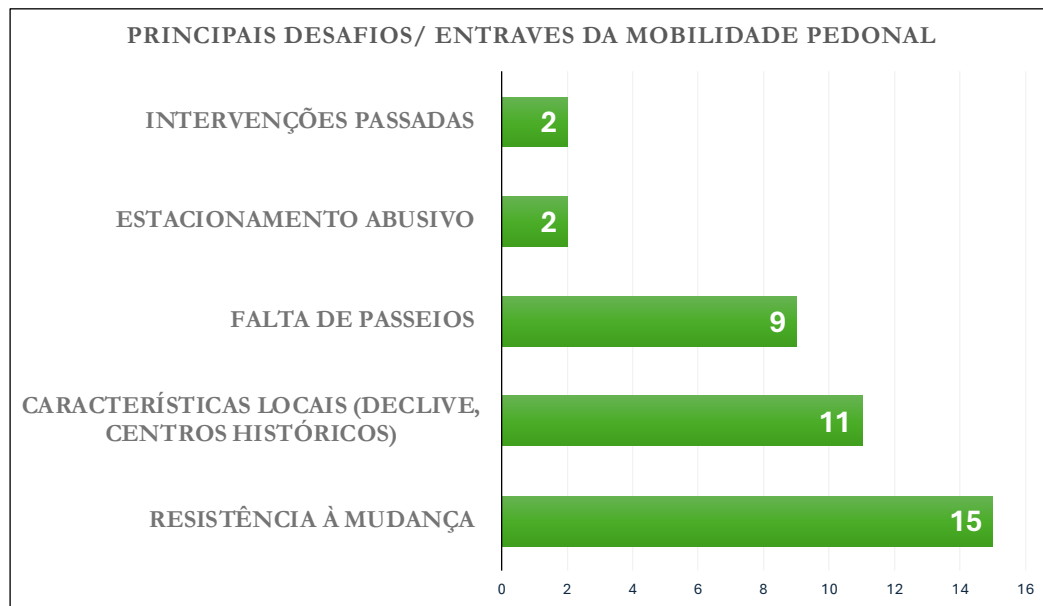


Figura 16 Distribuição das respostas relativamente aos principais desafios/entraves da mobilidade pedonal

4.2 OS JOVENS E A MUDANÇA DE PARADIGMA

A presente secção apresenta os resultados dos inquéritos realizados aos jovens do 2º e 3º ciclos de escolaridade, com o objetivo de investigar como as preferências pelo espaço urbano e os padrões de deslocação se relacionam e influenciam a maneira como os jovens percecionam o ambiente urbano.

Foi possível confrontar duas realidade distintas de mobilidade urbana, evidenciadas pelos dados dos Censos 2021, que revelam que em Odivelas, 55,7% das pessoas se deslocam de automóvel, contrastando com as 82,9% em Condeixa-a-Nova. É também possível constatar um maior uso de transportes coletivos em Odivelas, com 28,5%, sendo apenas de 7,1% em Condeixa-a-Nova (Quadro 5). [199]

Quadro 5 Resultados do inquérito relativo ao transporte utilizado em Odivelas (Lisboa) e Condeixa-a-Nova (Coimbra) pelas crianças dos 2º e 3º ciclos

FORMA DE DESLOCAÇÃO	ODIVELAS	CONDEIXA-A-NOVA	VALOR NACIONAL
AUTOMÓVEL	55,7%	82,9%	66,0%
A PÉ	14,2%	8,7%	15,7%
TRANSPORTE COLETIVO	28,5%	7,1%	16,6%

Os inquéritos foram preenchidos por um total de 97 alunos, dos quais 14 pertencem ao 5.º ano, 1 ao 6.º ano o que inviabiliza qualquer análise específica deste segmento devido à reduzida representatividade. 47 alunos frequentam o 7.º ano, 26 o 8.º ano e 9 o 9.º ano. Assim, com esta distribuição, obtemos uma amostra composta por

15% dos participantes a frequentar o 2.º ciclo e 85% o 3.º ciclo, permitindo uma perspetiva abrangente das preferências e perceções dos jovens em diferentes etapas do percurso escolar (Figura 17).

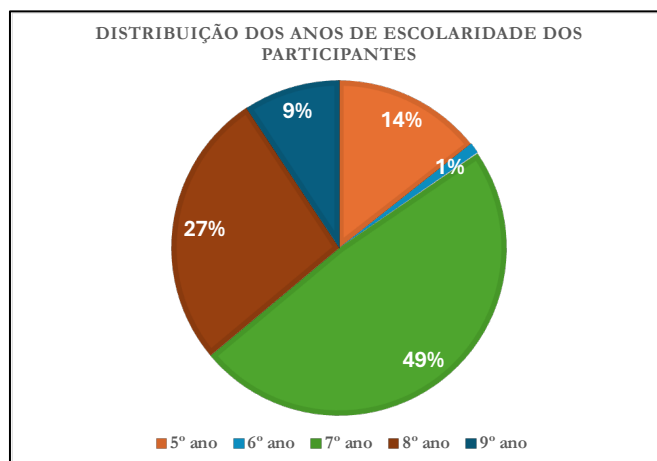


Figura 17 Distribuição dos anos de escolaridade dos participantes no inquérito

4.2.1 C) EXISTE UMA PREFERÊNCIA PELA CIDADE CAMINHÁVEL?

Os inquéritos realizados tiveram como principal objetivo explorar se existe uma preferência por um ambiente urbano propício à caminhada. Os resultados revelaram uma clara inclinação em direção a espaços urbanos que promovem a mobilidade pedonal, tendo as imagens que representam um ambiente caminhável sido consistentemente as mais escolhidas pelos participantes, destacando a importância de características como a acessibilidade, segurança e atratividade visual.

Entre as imagens apresentadas, a imagem 10 destacou-se como a preferida, tendo sido escolhida por 82 participantes. A imagem é caracterizada pela presença de vários modos de transporte, incluindo público e a existência de uma ciclovia, bem como a existência de pessoas a caminhar e a presença de sombra.

Ao invés, a imagem menos votada (imagem 5) foi selecionada por apenas 10 participantes. Esta retrata um parque de estacionamento de grandes dimensões, com uma grande área impermeabilizada e a presença de uma grande quantidade de carros, sugerindo uma perceção negativa em relação a espaços urbanos dominados por infraestruturas dedicadas ao estacionamento automóvel (Figura 18).

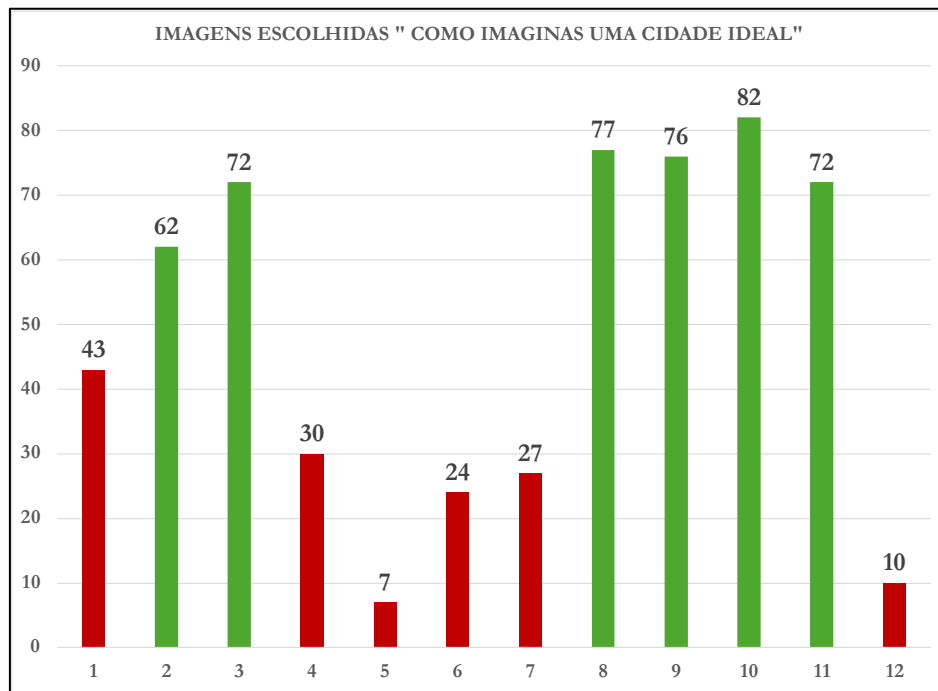


Figura 18 Imagens escolhidas para responder à questão "Como imaginas uma cidade ideal" ⁸

Das 97 respostas recebidas, 76% representam uma cidade com características favoráveis à caminhada. Em contraste, 24% das respostas espelham a opção por imagens que ilustram um espaço urbano orientado para o carro (Figura 19).

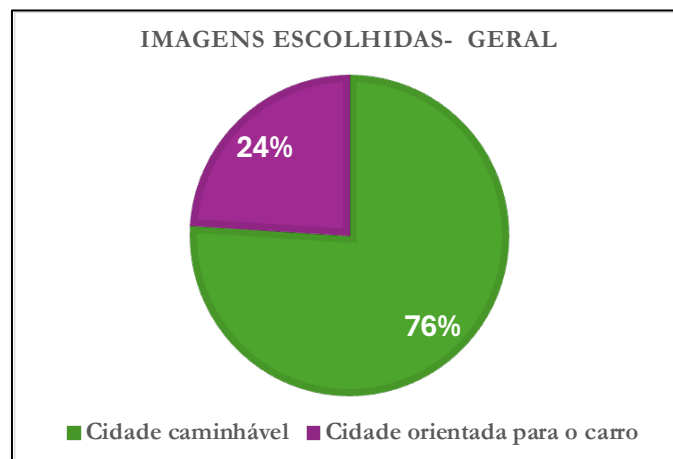


Figura 19 Imagens escolhidas - Geral

⁸ As barras vermelhas representam as imagens categorizadas como espaços orientados para a utilização do carro. As barras verdes representam as imagens categorizadas como espaços caminháveis.

4.2.2 D) A FORMA COMO SE DESLOCAM REGULARMENTE TEM IMPACTO NA FORMA COMO IDEALIZAM A CIDADE?

Dos dados obtidos, 49% dos participantes, desloca-se para a escola de carro. Em contrapartida, uma parcela considerável de 25,8% desloca-se a pé, enquanto 20,6% utiliza o autocarro como transporte principal para se deslocar até ao estabelecimento de ensino que frequenta. Observa-se também uma adesão mais modesta a outros modos de deslocação, com 2,1% dos inquiridos a optar pela bicicleta, e percentagens ainda menores, de 1% cada, a escolher o comboio ou metro, referindo outro tipo de transporte (Figura 20).

A próxima fase de apresentação de resultados visa investigar se existe uma correlação entre a escolha do modo de transporte e a perceção do ambiente contruído. Neste sentido, serão apresentados os resultados individuais das escolhas de imagens, segmentadas de acordo com as respostas à pergunta “Como vens para a escola?”. A abordagem incluirá os principais modos de deslocação: a pé, de carro e transportes públicos (onde autocarro, metro e comboio foram agrupados).

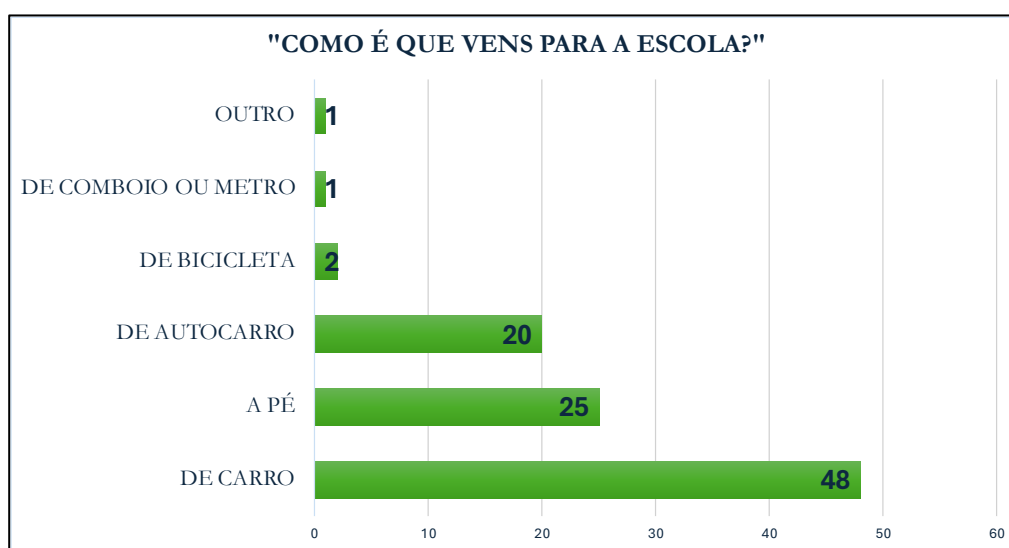


Figura 20 Resultados das resposta à pergunta "Como é que vens para a escola?"

▪ IMAGENS ESCOLHIDAS POR QUEM SE DESLOCA A PÉ

Ao analisar as preferências dos alunos que se deslocam a pé, é possível constatar que a maioria das escolhas recai em imagens que representam uma cidade caminhável (imagens 3, 8, 9, 10 e 11); 5 das 6 imagens obrigatoriamente escolhidas fazem parte dessa categoria. No entanto, destaca-se a escolha da imagem 1 que ilustra um espaço

urbano orientado para o automóvel, especificamente uma interseção de difícil atravessamento (Figura 21).

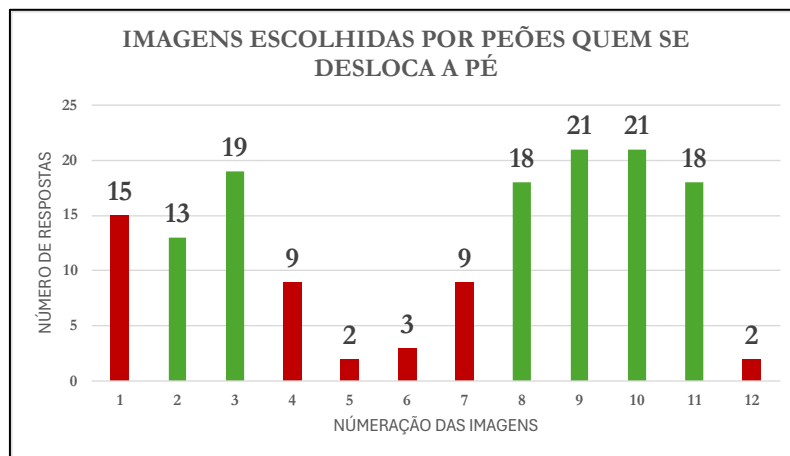


Figura 21 Imagens escolhidas por quem se desloca a pé⁹

Das 25 respostas analisadas, constatou-se que 27% das imagens escolhidas pertencem à categoria de uma cidade orientada para o carro, enquanto 73% correspondem a uma cidade caminhável (Figura 22).

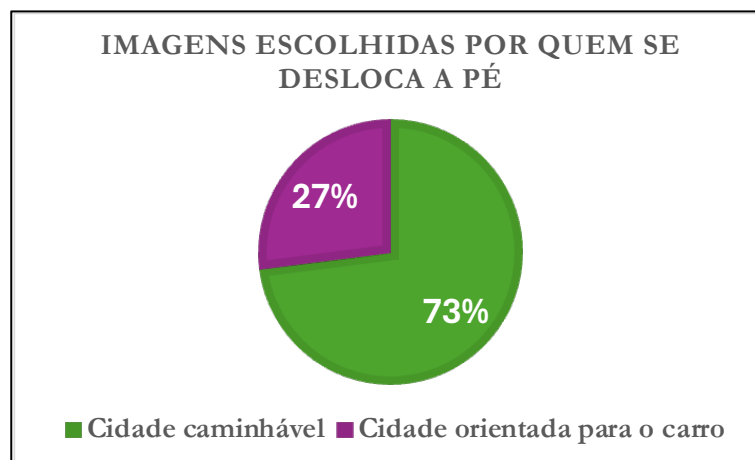


Figura 22 Imagens escolhidas por quem se desloca a pé (%)

▪ IMAGENS ESCOLHIDAS POR QUEM SE DESLOCA DE CARRO

Ao analisar as preferências daqueles que se deslocam de carro, verificou-se um padrão: todas as seis imagens mais selecionadas correspondem a representações de uma cidade com características caminháveis (Figura 23).

⁹ As barras vermelhas representam as imagens categorizadas como espaços orientados para a utilização do carro. As barras verdes representam as imagens categorizadas como espaços caminháveis.

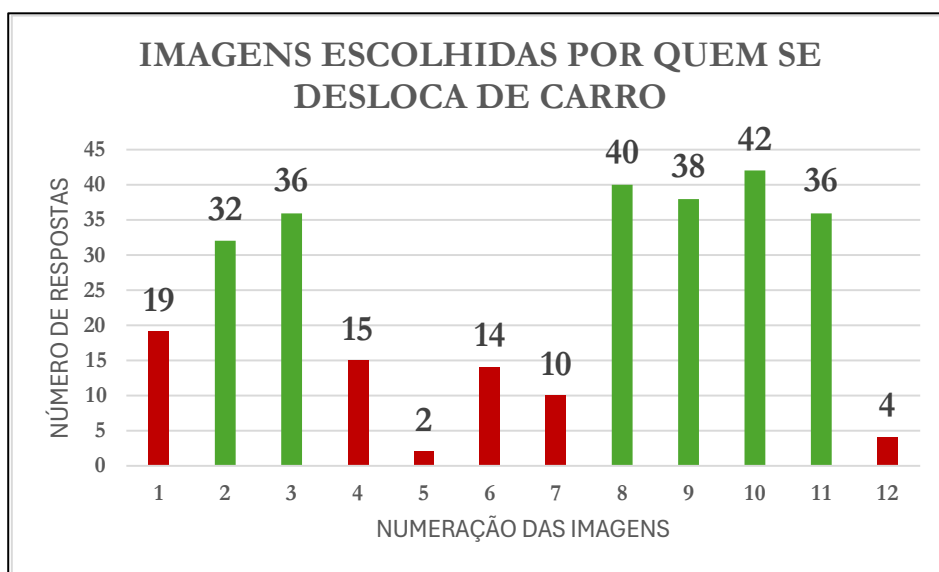


Figura 23 Imagens escolhidas por quem se desloca de carro ¹⁰

Dos 48 inquéritos analisados, constatou-se que 22% das escolhas recaíram sobre imagens que representam uma cidade orientada para o carro, enquanto 78% expressaram a sua escolha por imagens associadas a uma cidade caminhável (Figura 24).

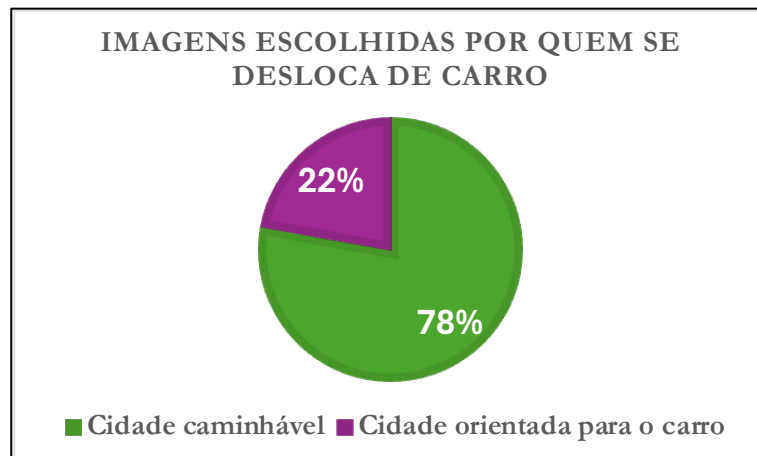


Figura 24 Imagens escolhidas por quem se desloca de carro (%)

▪ **IMAGENS ESCOLHIDAS POR QUEM SE DESLOCA DE TRANSPORTES COLETIVOS**

¹⁰ As barras vermelhas representam as imagens categorizadas como espaços orientados para a utilização do carro. As barras verdes representam as imagens categorizadas como espaços caminháveis.

As 6 imagens mais escolhidas por quem se deslocam através de transportes coletivos mostra exclusivamente imagens que representam uma cidade caminhável (Figura 25).

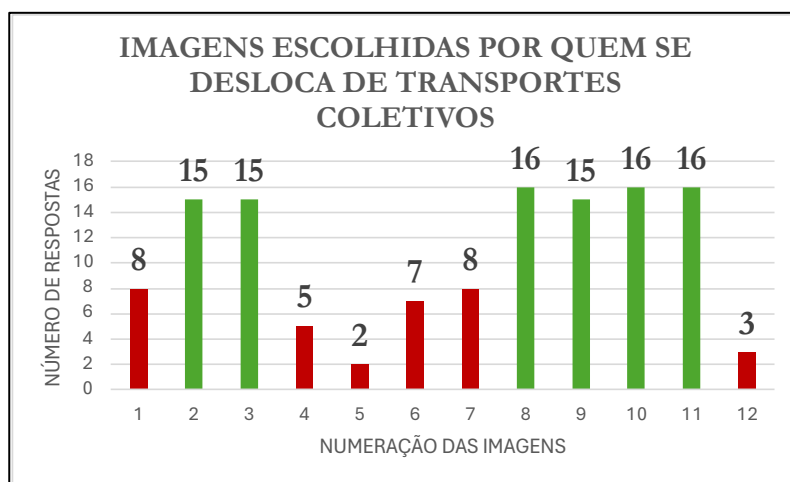


Figura 25 Imagens escolhidas por quem se desloca de transportes coletivos ¹¹

Das 21 respostas recebidas, 74% selecionaram imagens que representam uma cidade caminhável, enquanto 26% escolherem imagens que ilustram ma cidade orientada para o carro (Figura 26).

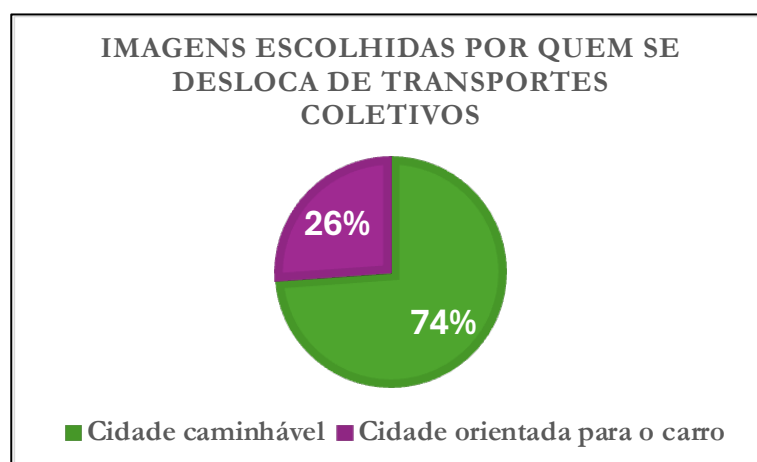


Figura 26 Imagens escolhidas por quem se desloca de transportes coletivos (%)

¹¹ As barras vermelhas representam as imagens categorizadas como espaços orientados para a utilização do carro. As barras verdes representam as imagens categorizadas como espaços caminháveis.

5 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

5.1 A PARTICIPAÇÃO CIDADÃ NO PODER LOCAL

5.1.1 A) PERCEÇÃO DA IMPORTÂNCIA DA PARTICIPAÇÃO CIDADÃ NA MOBILIDADE PEDONAL

Em resposta à **Pergunta 1A** “*Existem ou já existiram programas ou ações de participação cidadã na autarquia?*” destaca-se a presença do conceito de Orçamento Participativo como iniciativa recorrente. A análise da literatura disponível, como é o caso de Roberto Falanga [201], levanta uma reflexão pertinente ao afirmar ser desafiante apresentar uma estimativa precisa da extensão e do alcance dos Orçamentos Participativos, onde, em muitos dos casos, a informação se encontra dispersa, de difícil acesso, considerando que alguns Orçamentos Participativos são efémeras iniciativas políticas sujeitas a uma variedade de mudanças e, com maior frequência do que seria desejável, a interrupções determinadas por responsáveis eleitos. O autor critica também a limitação do debate público a questões de implementação pura, baseadas em processos pontuais e resultados de curto prazo. A participação da comunidade é o processo pelo qual as preocupações, necessidades e os seus valores são integrados nas tomadas de decisão governamentais, James L. Creighton [195]. afirma que este processo não se limita a fornecer informação, implica uma interação deliberada entre a entidade que toma a decisão e os indivíduos que desejam participar ativamente

A implementação de um Orçamento Participativo pressupõe determinadas posturas políticas e, para que seja eficaz, a população em geral deve estar disposta a participar, e os responsáveis municipais devem ter a determinação política de envolver o público [202]. No entanto, com a análise das respostas à **Pergunta 2A**, as autarquias evidenciam dois problemas, para os quais se apresentam algumas explicações:

- **Falta de adesão da população:** Podemos afirmar que a falta de participação efetiva da comunidade não é apenas uma questão burocrática, mas sim um desafio fundamental para a construção de uma governança verdadeiramente democrática e inclusiva, requerendo esforços contínuos por parte das autarquias, de forma a promover e facilitar a participação ativa de todos os seus cidadãos no processo de tomada de decisão.

Aspeto relevante a considerar neste tipo de processo é que as pessoas em situação de pobreza estão mais sujeitas a serem afetadas por políticas governamentais e vigilância estatal. Isso leva a estratégias de sobrevivência

baseadas na desconfiança e na percepção das diferenças de poder, o que cria relutância em interagir com detentores de poder, que possam ter controlo sobre vários aspetos da vida quotidiana [203].

- **Preocupação com uma participação efetivamente representativa da população:** Também neste aspeto a literatura existente questiona os Orçamentos Participativos, advertindo que estas iniciativas, ao converter a distribuição de recursos num concurso de popularidade, onde os projetos mais votados recebem financiamento, aparenta proporcionar um modelo democrático superficial, podendo favorecer segmentos da população mais aptos e conectados, negligenciando aqueles com acesso limitado ou competências digitais menos desenvolvidas. Nesse sentido, o Orçamento Participativo corre o risco de exacerbar as disparidades existentes, relegando os grupos marginalizados a uma posição (ainda mais) periférica no processo decisório [204].

Como se referiu, a literatura considera alguns modelos com algumas reservas, classificando a participação da população como secundária unidirecional ou reativa, sugerindo que a abordagem por parte das autoridades locais em relação ao envolvimento ativo dos cidadãos é limitada, não ficando assim a ideia da existência de uma cultura efetiva de participação. Uma certa falta de reconhecimento da importância da participação ativa da comunidade pode indicar também uma lacuna na compreensão dos benefícios que esta pode trazer, não só por aumentar a legitimidade das decisões tomadas, mas também por enriquecer o processo decisório ao incorporar uma variedade de perspetivas e experiências.

A **pergunta 3A** permite compreender uma predominância do carácter tecnocrático nos processos de decisão, refletindo um desafio significativo na promoção da participação democrática e na compreensão pública das políticas implementadas. Um dos principais problemas identificados é a complexidade dos documentos técnicos, muitas vezes formais e repletos de terminologia técnica. Esta complexidade pode criar barreiras à participação cidadã, uma vez que limita a capacidade dos cidadãos de compreenderem plenamente as políticas propostas e os impactos que estas podem ter nas suas vidas. Michal J. Sandel no seu livro diz “*O que o discurso tecnocrático e a gritaria têm em comum é a ausência de um verdadeiro compromisso com as convicções morais vividas pelos cidadãos democráticos; nem um nem outro cultivam o hábito de refletir em conjunto sobre noções correntes de justiça e de bem comum.*” [205]. Esta crítica destaca a importância de garantir que os processos de decisão não sejam dominados pelo discurso tecnocrático, mas sim por uma abordagem mais inclusiva e participativa, na qual as preocupações morais e os valores democráticos sejam considerados em todas as decisões do processo de tomada de decisão.

Mesmo num sistema de democracia representativa, a igualdade na representação dos cidadãos não é assegurada, podendo, do ponto de vista político, resultar numa democracia elitista ou tecnocrática. Nestas circunstâncias, é comum que as opiniões ou exigências de grupos mais influentes prevaleçam [206], algo que já vimos comprovado na secção 2.3.

A retórica atual sugere uma crescente abertura para a participação cidadã nas decisões relativas ao espaço público por parte das autarquias. No entanto, os resultados da pesquisa revelam que, na prática, as decisões finais ainda são amplamente influenciadas por pareceres técnicos, em detrimento das opiniões e contribuições da comunidade. Resumindo, existe uma valorização no discurso oficial, mas, muitas vezes, essa participação acaba por ser meramente simbólica ou consultiva, não exercendo um impacto significativo nas decisões finais.

Esta temática é abordada por James L. Creighton no seu livro *The Public Participation Handbook – Making Better Decisions Through Citizen Involvement*, que afirma que existe uma suposição implícita ao confiar nos técnicos, que estes têm uma capacidade superior para discernir o que é melhor para a sociedade, afirmando que a questão é muitas vezes colocada de forma simplista: “*Por que deve o público ser envolvido em decisões técnicas?*”. Para o autor a resposta é que, embora o público não precise necessariamente de participar nas decisões técnicas, muitas vezes são consideradas técnicas decisões que, na realidade, não o são [195]. Para exemplificar o autor recorre ao seguinte exemplo:

“A questão da atribuição da responsabilidade na tomada de decisões relativas à limpeza de um rio poluído numa comunidade: Embora os especialistas técnicos sejam mais habilitados para lidar com aspetos técnicos da poluição (como pode ser limpa, quais seriam os custos de cada alternativa de limpeza, quais os níveis de exposição, o tipo da poluição) e propor soluções, quando a decisão envolve valores, como a priorização entre manter empregos ou garantir a qualidade da água, a participação pública assume uma importância crucial. Este é um aspeto relevante, uma vez que tais decisões transcendem o âmbito técnico, envolvendo escolhas de valores que impactam toda a comunidade.”

A tecnocracia muitas vezes promete tomadas de decisão racionais, profissionais e politicamente desinteressadas, no entanto, os estados e os regimes frequentemente recorrem à tecnocracia não apenas para obter *inputs* de especialistas e resultados calculados, mas para incorporar o exercício do poder em várias agendas [207].

A atitude dos governos locais desempenha um papel crucial na concretização da participação pública. A literatura disponível aborda este tema pelo prisma de duas problemáticas distintas: o facto dos detentores de poder tenderem a ter um interesse predominante em limitar o acesso das pessoas ao poder, a relutância de alguns grupos sociais em participar nos assuntos públicos e na gestão, muitas vezes devido à desconfiança nas instituições ou na falta de confiança na sua própria capacidade de envolvimento [208].

Podemos então falar de dois processos educativos, em primeiro lugar, **educar para a cidadania**, o que implica auxiliar as pessoas a compreender o sentimento de comunidade, de pertença, e fomentar os valores de solidariedade, dedicação e respeito. A verdadeira cidadania só ganha significado quando é ativa, permitindo as pessoas exercerem o seu direito de participação de forma efetiva, requerendo caminhos educativos que atribuam significado ao envolvimento de cada um [209]. Alcançado o primeiro, o processo de **educar as pessoas no sentido de melhorar a sua participação**, fornecendo-lhes a informação necessária para fomentar uma participação informada. A informação assume um papel fundamental e indispensável nos processos participativos, de acordo com Associação Internacional para a Participação Pública, a necessidade de informar os participantes é considerada um dos valores essenciais para as boas práticas em qualquer processo participativo [210].

5.1.2 B) DESAFIOS DA MOBILIDADE PEDONAL NO MUNICÍPIO

A análise às respostas dadas pelas autarquias à **pergunta 1B e 2B**, revelam uma mudança progressiva de mentalidade em relação à mobilidade urbana, com um reconhecimento crescente da importância de priorizar o peão nas políticas públicas. No entanto, mesmo com esse reconhecimento, surgem desafios na implementação efetiva dessas políticas pedonais, sendo identificados os desafios culturais e comportamentais como um obstáculo à eficácia das políticas de mobilidade urbana. A resistência dos cidadãos à mudança de hábitos e a falta de consciência sobre os benefícios da mobilidade ativa representam desafios significativos para a promoção de uma mobilidade mais sustentável e inclusiva.

Recuperando a Carta Internacional para a Promoção da Caminhada (*International Charter for Walking*), anteriormente referida, é possível concluir que não existe uma valorização do ato de caminhar. Aquele documento destaca a importância de reconhecer o valor desta prática para construir um mundo onde as pessoas optem e possam caminhar livremente, sugerindo que para alcançar esse objetivo é essencial que as autoridades, organizações e indivíduos se comprometam com esta alteração de paradigma [169].

Os desafios são exacerbados pela dependência excessiva do automóvel, revisitando a secção **“A automobilidade e a dependência do automóvel”**, verifica-se a teoria da Jillian Anable, da **dependência consciente**, onde os indivíduos optam por utilizar os seus veículos particulares mesmo quando alternativas viáveis de transporte estão disponíveis, sendo muitas vezes impulsionado por atitudes pró-carro, nas quais os indivíduos mantem uma preferência pelo uso do automóvel, independentemente da disponibilidade de modos de transporte alternativos. Dependência claramente evidenciada pela Autarquia de **Portalegre** *“A maior parte das pessoas utiliza o automóvel, nem tão pouco utiliza os transportes públicos e existe uma boa oferta”*.

A excessiva dependência do automóvel nas decisões de planeamento urbano e políticas de transporte acarretam efeitos colaterais, presentes na secção 2.5.3, que não podem ser ignorados. Este foco no carro tende a agravar a desigualdade nos transportes, afetando desproporcionalmente as pessoas mais pobres e dificultando o acesso a empregos e serviços essenciais. Reiterando o já referido anteriormente, pessoas sem acesso a automóveis enfrentam grandes obstáculos numa sociedade orientada para o carro. A participação cidadã torna-se crucial para atenuar estas desigualdades, quando os cidadãos são incluídos nos processos de decisão, as políticas resultantes tendem a ser mais equitativas e representativas das necessidades reais da população.

Esta dependência é visivelmente conflituante com a visão da ENMAP 2030 que afirma que, durante a última década, se tem solidificado a urgência de mudar a forma como nos deslocamos à medida que as alterações climáticas se tornam mais severas, o tráfego aumenta, a qualidade do ar se degrada e os acidentes rodoviários crescem, identificando a mobilidade ativa como uma área crucial [211]. Recorrendo à frase utilizada pela autarquia de **Alenquer**, que levanta um aspeto relevante para a participação pública pretendida, cujo propósito é mudar os padrões de mobilidade, tornar as áreas para peões acessíveis a todos e incentivar estilos de vida ativos e saudáveis: “*No que diz respeito à mobilidade, há aqui um paradigma, uma dualidade, muitas das vezes se queremos reformar, ou mudar uma política pública, se queremos fazer diferente, o que normalmente implica resistência por parte das pessoas*”. A literatura sugere que as entidades públicas podem otimizar a sua eficiência e a eficácia ao envolver o público nos processos de tomada de decisão e aproveitar o conhecimento contextual e os conselhos práticos que estes têm para oferecer [212].

Chegamos assim a uma das perguntas de investigação: **Como é que as preferências pelo espaço urbano, e os padrões de deslocação se relacionam e influenciam a maneira como os jovens idealizam e percebem o ambiente urbano?** Sendo crucial reconhecer que uma sociedade dependente do carro, ao participar na definição do espaço público, vai refletir essa dependência ao solicitar mais infraestrutura de suporte ao veículo individual, como é possível constatar pelas respostas dos responsáveis autárquicos quando questionados “*Quais são os principais desafios/entraves da mobilidade pedonal do município e como é que a autarquia os encara?*”.

É fundamental compreender se todos os grupos etários partilham a mesma visão sobre o espaço público ou se os mais jovens estão mais aptos para liderar a mudança e promover uma participação cidadã mais informada e orientada para a mudança de paradigma necessária, a próxima secção aprofunda a análise sobre esta temática.

5.2 JOVENS E A MUDANÇA DE PARADIGMA

5.2.1 C) EXISTE UMA PREFERÊNCIA PELA CIDADE CAMINHÁVEL

Na análise dos resultados obtidos, torna-se evidente que a preferência por um ambiente urbano propício à mobilidade pedonal e partilhada foi consideravelmente superior à escolha de uma configuração urbana que promove a dependência do automóvel. A prevalência da escolha de imagens que representam uma cidade caminhável sugere uma valorização dos espaços urbanos que promovem a interação social, a atividade física e a redução da poluição atmosférica e sonora associada ao tráfego automóvel. A imagem 10 e a imagem 5 ilustram dois modelos opostos de espaço urbano; a imagem 5 mostra um espaço dominado pelo carro, a imagem 10 representa um ambiente mais equilibrado, com a presença de diversos modos de transporte e espaços públicos convidativos (Figura 27 e Figura 28).



Figura 27 Imagem 10 - Mais escolhida (82/97)

[213]



Figura 28 Imagem 5- Menos escolhida (7/97)

[214]

Ao reconhecerem a importância de um ambiente urbano mais caminhável e partilhado, os jovens estão também a reivindicar um espaço público com mais qualidade, algo que pode levar a uma **participação cívica mais ativa e informada**, contribuindo para a construção de um ambiente urbano mais saudável, sustentável e equitativo. Esta mudança de mentalidade não só beneficia o ambiente e a qualidade de vida dos cidadãos como fortalece a democracia participativa.

5.2.2 D) A FORMA COMO SE DESLOCAM REGULARMENTE TEM IMPACTO NA FORMA COMO IDEALIZAM A CIDADE?

A análise detalhada das escolhas das imagens, segmentadas pela forma como os participantes se deslocam para a escola, revela um aspeto curioso: aqueles que se deslocam a pé para a escola demonstram um maior apreço por espaços urbanos mais orientados para o automóvel. Esta escolha é evidente quando observamos que uma das seis imagens de escolha obrigatória ilustra uma interseção de difícil atravessamento, com várias faixas de rodagem dedicadas aos carros, a imagem 1 (Figura 29).



Figura 29 Imagem 1- Espaço urbano orientado para a utilização de carro
[215]

No entanto, essa constatação torna-se mais interessante ao analisar os segmentos que mais votaram em cada imagem. Os jovens que se deslocam a pé para a escola foram os que menos votaram em três das seis imagens de uma cidade caminhável (imagem 8, 2 e 11 (Figura 31, Figura 32, Figura 34)) e os que mais votaram em três das seis imagens que ilustram uma cidade orientada para o carro (imagem 7, 4 e 1 (Figura 30, Figura 33, Figura 29)). As imagens 7 e 8 (Figura 30 e Figura 31) são exemplo dessa escolha:



Figura 30 Imagem 7- Espaço urbano orientado para a utilização de carro
[216]



Figura 31 Imagem 8 – Espaço caminhável
[217]

Num cenário urbano contemporâneo, é comum encontrar ambientes projetados principalmente para o uso de veículos privados, como é o caso dos *retail parks*, onde a infraestrutura é orientada para facilitar o acesso ao estacionamento de carros, em detrimento de outras formas de mobilidade. Tamara Bozovic [218] afirma que a análise destes ambientes revela não apenas as características físicas dos espaços, mas também as escolhas políticas e de planeamento que moldam a vida urbana contemporânea, destacando a importância de repensar os modelos de desenvolvimento urbano para promover uma mobilidade mais inclusiva, sustentável e centrada nas necessidades das comunidades locais. O comércio de rua também promove a diversidade de usos do solo, especialmente a mistura de comércio e habitação. Antigamente era conseguido porque os proprietários das lojas viviam nas proximidades dos seus estabelecimentos, sendo possível fomentar relações económicas por parte dos comerciantes, o que transcendia as diferenças sociais. Contudo, a dinâmica enfraqueceu com o aumento da dependência do automóvel, a diminuição da densidade urbana e a segregação crescente entre famílias e negócios [219].



Figura 32 Imagem 2 – Espaço caminhável [220]

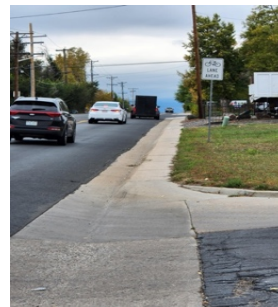


Figura 33 Imagem 4 - Espaço urbano orientado para a utilização de carro [221]



Figura 34 Imagem 11– Espaço caminhável [222]

As escolhas aparentemente paradoxais dos jovens que se deslocam a pé para a escola, ao optarem por imagens que representam um ambiente mais orientado para o automóvel pode suscitar uma reflexão: Talvez esses jovens estejam tão imersos em

ambientes urbanos dominados por infraestruturas voltadas para o automóvel que acabam por internalizar essa realidade como sendo o ambiente desejável.

Com base no objetivo de investigar se os jovens estavam completamente imersos numa cultura automobilística, podemos concluir que mesmo aqueles que optam ou são sujeitos a deslocções em automóvel, apresentam uma visão diferenciada sobre a organização do espaço público, sugerindo uma abertura para a mudança de paradigma. Mostram, assim, serem capazes de terem uma participação ativa benéfica na construção de um espaço público inclusivo e sustentável.

Considerando a conclusão de que há uma possível oportunidade para mudar o paradigma, promovendo uma participação informada que esteja alinhada com os objetivos definidos pela ENMAP 2030, foi realizado um contacto com a Comissão Nacional de Promoção dos Direitos e Proteção das Crianças e Jovens (CNPDPJ).

A CNPDPCJ é uma entidade jurídica de direito público, com autonomia administrativa, que opera sob a alçada do Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social. O seu objetivo é colaborar na planificação das ações do Estado na coordenação, acompanhamento e avaliação das atividades dos organismos públicos e da comunidade no que diz respeito à promoção dos direitos e proteção das crianças.

Para melhor entender o cenário atual da participação dos jovens e procurar recomendações para impulsionar essa participação de forma mais efetiva e significativa resultaram as seguintes considerações:

- A existência de uma discrepância entre a importância atribuída à participação das crianças e jovens e a sua efetiva inclusão nos processos de decisão (*É importante trabalhar o papel de quem pode ouvir as crianças no sentido de “vou ouvir, mas tenho que devolver alguma coisa” é um trabalho que queremos fazer e estamos a tentar, mas não é imediato, são os tais paradigmas que tem que se quebrar*);
- A participação das crianças e jovens muitas vezes acaba por ser apenas simbólica, sem um acompanhamento adequado ou uma implementação efetiva das suas sugestões e contributos (*“há outra questão que os jovens nos dizem, eles podem participar, podem ser ouvidos, tem muitas coisas para dizer, mas depois é preciso ação a seguir e, às vezes não havendo essa ação também demove os jovens de participar “vou falar para quê?”*).
- A necessidade de desenvolver estratégias mais eficazes para disseminar informação, algo crucial na participação, e envolver crianças de contextos mais vulneráveis (*“esta prioridade específica de promover o acesso à informação, porque perceber que pode haver espaços de participação”*);

- As escolas constituem um contexto privilegiado para a promoção da participação cidadã: (*“As escolas são um contexto privilegiado”*).

Deste modo, para impulsionar uma participação jovem mais efetiva e significativa, torna-se crucial uma abordagem mais holística e inclusiva, onde sejam superadas as barreiras simbólicas e se promova uma verdadeira colaboração entre jovens e as estruturas de decisão. Apenas através de um compromisso genuíno com a auscultação ativa e a implementação das contribuições dos jovens será possível construir um ambiente de participação real e transformador, onde a voz dos jovens seja não apenas ouvida, mas efetivamente considerada e incorporada nas políticas e ações que afetam toda a sociedade diariamente.

6 CONCLUSÕES E TRABALHOS FUTUROS

6.1 PRINCIPAIS CONCLUSÕES

Esta dissertação resulta da análise dos vínculos entre a participação cidadã, a estruturação do espaço público e a mobilidade pedonal. Inicialmente procurou-se compreender a perceção das autarquias portuguesas relativamente à importância e disponibilidade para abrir o processo de decisão a todos os cidadãos. Posteriormente, averiguou-se se a forma como olhamos para o espaço público é transversal a toda a população ou se as camadas mais jovens, com mais acesso à informação e a novas abordagens pedagógicas, representam uma oportunidade para mudar o paradigma da mobilidade urbana em Portugal.

Quando se refere o grau de **abertura do poder local para integrar a participação da comunidade na definição do espaço público**, destaca-se uma questão central no contexto da governança urbana que é possível constatar:

- A prevalência de programas e ações de participação cidadã, como o Orçamento Participativo, levanta questões quanto à verdadeira essência participativa destes modelos, levantando preocupações de favorecimento de certos segmentos da população em detrimento de outros, agravando desigualdades sociais;
- A análise das práticas municipais revela uma abertura retórica à participação ativa da comunidade, embora na prática as decisões permaneçam amplamente influenciadas por pareceres técnicos, desconsiderando as contribuições da comunidade e evidenciando uma lacuna entre o discurso e a prática no que diz respeito à inclusão dos cidadãos no processo decisório;
- Observam-se disparidades significativas entre as autarquias ao nível do envolvimento da comunidade nas decisões municipais, enfrentando dificuldades na mobilização efetiva dos cidadãos e na criação de espaços verdadeiramente representativos para todos.

Ao analisar os **desafios e entraves à mobilidade pedonal** encontrados pelos decisores políticos e técnicos nos seus territórios foi possível aferir o seguinte:

- Existe um esforço para colocar o peão no centro das políticas públicas de mobilidade, no entanto, enfrentam desafios na sua implementação. Os desafios e obstáculos enfrentados na promoção da mobilidade pedonal são diversos e refletem-se numa série de questões profundas. Uma das principais barreiras é a resistência dos cidadãos à mudança de hábitos, bem como a falta de consciência sobre os benefícios da mobilidade ativa. A forte dependência

do automóvel também constitui um desafio significativo, evidenciado pela contínua preferência pelo uso do carro, mesmo quando existem alternativas mais sustentáveis disponíveis. Adicionalmente, a falta de valorização do ato de caminhar dificulta a implementação de políticas públicas eficazes no campo da mobilidade pedonal.

Numa sociedade em que a dependência do automóvel é a realidade dominante e as mudanças de paradigma enfrentam forte resistência, surge a necessidade de compreender o **impacto da promoção da participação cidadã na definição do espaço público nessa realidade**. Nesse contexto foi possível concluir que:

- A resistência à mudança e a dependência do automóvel, objeto que a população exige acomodar no espaço público, podem representar obstáculos significativos à participação ativa da comunidade na transformação do espaço público, exigindo esforços adicionais de sensibilização e educação por parte das autoridades locais e outros intervenientes, de forma a superar esses desafios e promover uma cultura de mobilidade mais sustentável e inclusiva.

Perante esta realidade, onde a participação cidadã nem sempre corresponde às necessidades reais, é essencial procurar alternativas. Desta forma tornou-se relevante compreender se as camadas mais jovens partilham a mesma mentalidade ou se estão abertas a mudanças. Esta análise possibilita questionar se há espaço para transformação, ou seja, compreender a forma **como os jovens percebem o ambiente urbano através das suas preferências e padrões de deslocação**, tendo sido possível identificar:

- Preferência por espaços urbanos que promovem a mobilidade pedonal, manifestando-se de forma clara através da maioria dos participantes, expressando uma clara inclinação para imagens que retratam uma cidade caminhável. Este dado sublinha a importância de características urbanas que incentivem a caminhada, como a presença de passeios, zonas pedonais seguras e uma infraestrutura que encoraje a interação social.
- Os resultados revelaram que não existe uma relação significativa entre a forma como os jovens se deslocam diariamente e a sua percepção do espaço público. Apesar da diversidade nos modos de transporte utilizados pelos participantes, os resultados revelaram uniformemente uma preferência pelos ambientes urbanos caminháveis representados nas imagens.
- As considerações da Comissão Nacional de Promoção dos Direitos e Proteção das Crianças e Jovens corroboram as conclusões já acima indicadas, relevando a necessidade de apostar na implementação de uma cultura de participação de todos os agentes envolvidos, existindo uma transição da

retórica para a realidade e indicando as escolas como locais de privilégio para a realização de ações de participação.

6.2 SUGESTÕES DE POSSÍVEIS PESQUISAS FUTURAS

Esta secção apresenta uma visão sobre possíveis direções para pesquisas futuras no âmbito do tema abordado:

- O presente estudo procurou investigar a receptividade do poder local à participação cidadã, constatando-se a ausência de uma cultura participativa consolidada. Nesse sentido, seria de particular interesse explorar como as escolas podem desempenhar um papel fundamental na promoção de uma cultura participativa mais ampla, reconhecendo as conclusões obtidas, que destacam os estabelecimentos de ensino como um contexto privilegiado para o desenvolvimento de competências cívicas;
- Examinar como o Orçamento Participativo pode desafiar a participação equitativa de todos os cidadãos, com o intuito de propor alterações na sua implementação;
- A compreensão da forma como diferentes grupos etários percebem e interagem com o espaço público é essencial para o planeamento urbanístico e a promoção da inclusão social; desta forma o tema da presente dissertação pode ser aprofundado de forma a compreender a relação entre a idade e a percepção do espaço público;
- A realização de um estudo que confronte os cidadãos em ambientes reais, fora do contexto fotográfico, a fim de compreender como a vivência nesses ambientes influencia a percepção do espaço público, tentando compreender como as interações e experiências quotidianas moldam as percepções individuais sobre o espaço público;
- Confrontar as percepções dos jovens, recolhidas através de inquéritos e entrevistas, com índices quantitativos de caminhabilidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- [1] M. J. Maurício, *Participação Popular e Cidadania na Revolução de 25 de abril de 1974*, Edições Colibri , 2024.
- [2] A. Drago, *A cidade democrática- Habitação e Participação Política no Pós 25 de abril*, Tinta da China , 2024.
- [3] F. Savini, “Chapter 1 -The Rise of a New Urban Technocracy in Raco M, & Savini, F. (2019) *Planning and Knowledge - How New Forms of Technocracy Are Shaping Contemporary Cities*. Policy Press,” 2019.
- [4] A. T. Fernandes, *Poder Local e Democracia*, 2017.
- [5] L. d. Sousa, A. Macedo, D. Fernandes, F. Teles, F. F. Mota, N. F. da Cruz e S. M. Pires, *Qualidade da Governação Local em Portugal*, Fundação Francisco Manuel dos Santos , 2018.
- [6] M. A. D. Carvalho, *Uma Visão do Poder Local em Portugal - Presente e Futuro*, 2020.
- [7] *Diário da República*, 1.^a série , “N.º 131,” p. 31, 7 de julho de 2023 .
- [8] O. Ethan, *Participatory Urban Planning: Engaging Communities in Decision-Making*, 2023.
- [9] F. K. Amaral, *Lisboa uma Cidade em Transformação*, Lisboa : Estudos P. E. A. , 1969.
- [10] M. d. Vincenzi, *Forma e Significação no Projeto Urbano: Os casos de Troia, Cidade Jardim e da Zona J na Área de Lisboa*, Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas , 2019.
- [11] J. B. Malehiro, *A Cidade no Estado Novo - O desenho urbano de João António de Aguiar*, Lisboa: Faculdade de Arquitetura, 2018.
- [12] J. F. Gonçalves, *Edifícios Modernos de Habitação Coletiva - 1948/61*, 2007.
- [13] J. A. F. Filho, *Higienismo e forma urbana: uma biopolítica do território em evolução*, Ceará: Universidade Federal do Ceará , 2022.
- [14] S. A. S. Ferreira, *Aveiro no Estado Novo- A cidade idealizada versus a cidade operacionalizada*, Porto, 2003.
- [15] C. Cavaco, *Urbanismo como política pública - Que mudanças de azimute?*, Lisboa: Faculdade de Arquitetura, 2019.

Influência da Participação Cidadã na Mobilidade Pedonal em Portugal

- [16] M. L. d. C. C. d. O. e. Sousa, A Mobilidade Automóvel em Portugal- A construção do sistema socio-técnico, 1920-1950, Lisboa, 2013.
- [17] J. J. C. F. F. Dias, Episódios Significativos de Espacialização Urbana a partir do Automóvel (Os Planos Gerais de Urbanização; 1934-1960), 2011.
- [18] V. Cardoso, As cidades que o Porto poderia ter sido, Porto , 2015.
- [19] J. Brites, Obras Públicas no Estado Novo, Coimbra , 2019.
- [20] P. C. R. d. S. Teles, Os Terriotórios (Sociais) da Mobilidade - Um desafio para a Área Metropolitana do Porto, Porto: Faculdade de Engenharia do Porto , 2003.
- [21] J. C. B. Rodrigues, A implantação do Automóvel em Portugal (1895-1910), Lisboa , 2012.
- [22] P. D. Norton, Street Rivals: Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street, Technology and Culture, Volume 48, Number 2, 2007.
- [23] G. Mattioli, C. roberts, J. K. Steinberger e A. Brown, The Political Economy of Car dependence: A system of provision approach, Alemanha : Elsevier Ltd. , 2019.
- [24] “Elétricos...,” [Online]. Available: <https://tlimtlimxabregas.blogs.sapo.pt/12443.html>. [Acedido em 2023].
- [25] P. D. Norton, Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City, 2008.
- [26] New York Times , “Nation Roused Against Motor Killings,” [Online]. Available: <https://www.nytimes.com/1924/11/23/archives/nation-roused-against-motor-killings-secretary-hoovers-conference.html>. [Acedido em 2023].
- [27] J. Stromberg, “VOX,” 2015. [Online]. Available: <https://www.vox.com/2015/1/15/7551873/jaywalking-history>. [Acedido em 2023].
- [28] M. Emanuel, Challenging the system: Pedestrian Sovereignty in the early systemisation of city traffic in Stockholm, 1945-1955, The Journal of Transport History , 2021.
- [29] J. Moran, “Crossing the Road in Britan, 1931-1976,” *The Historical Journal* , vol. 49, n° 02, pp. 447-496, 2006.
- [30] B. Schmucki, Against "the Eviction of the Pedestrian", Radical History Review , 2012.
- [31] “The Guardian,” [Online]. Available: <https://theguardian.newspapers.com/search/?query=non%20car%20user>. [Acedido em 2023].

- [32] M. Paterson, "Car Culture and Global Environmental Politics," *Review of International Studies*, vol. 26, pp. 276-270, 2000.
- [33] T. Edensor, *Automobility and National Identity: Representation, Geography and Driving Practice*, 2004.
- [34] M. J. Douglas, S. J. Watkins, D. R. Gorman e M. Higgins, Are cars the new tobacco?, *Journal of Public Health*, 2011.
- [35] Shell, "Shell," [Online]. Available: <https://www.shell.com.br/sobre-a-shell/quem-somos.html>. [Acedido em 2023].
- [36] F. Schipper, *Building Europe on roads in the twentieth century*, *Industrial Engineering and Innovation*, 2008.
- [37] Miller Center, "UVA," Miller Center, [Online]. Available: <https://millercenter.org/president/eisenhower/essays/wilson-1953-secretary-of-defense>. [Acedido em 2023].
- [38] Reader's Digest, "O automóvel ao alcance de todos," em *Os Grandes Acontecimentos do Século XX*, Seleções do Reader's Digest, 1979, pp. 70-71.
- [39] H. Young, "Britannica," [Online]. Available: <https://millercenter.org/president/eisenhower/essays/wilson-1953-secretary-of-defense>. [Acedido em 2023].
- [40] N. Tyler, *Buses and the City*, ICE, 2016.
- [41] J. Urry, *The "System" of Automobility*, 2004.
- [42] J. L. Kent, *Driving to save time or saving time to drive? The enduring appeal of the private car*, Department of Environment and Geography, 2014.
- [43] T. J. R. d. Silva, *O automóvel: Design made in Portugal*, Lisboa, 2012.
- [44] P. Nieuwenhuis e P. Wells, *The Automotive Industry and the Environment: A Technical, business and social future*, 2003.
- [45] L. Vrkić, "InGoGo," 2017. [Online]. Available: <https://www.ingogo.com.au/blog/a-very-short-history-of-the-taxi-cab>. [Acedido em 2023].
- [46] J. Alves, *A Garagem Urbana - Apontamentos acerca da mobilidade na evolução das cidades*, Coimbra: Faculdade de Ciências e Tecnologia de Coimbra, 2017.
- [47] H. M. Wolf, *Following America? Dutch Geographical car diffusion, 1900 to 1980*, 2010.

- [48] M. J. Law, "Speed and Blood on the Bypass: The new Automobilities of Inter-war London," *Urban History*, vol. 39, nº 93, pp. 490-509, 2012.
- [49] H. Reporter, Christopher Strong' Review: THR's 1933 Review.
- [50] H. Grahman e R. White, "Young People, Dangerous Driving and Car Culture," *Youth Studies Australia*, vol. 26, nº 3, 2007.
- [51] F. Bartiaux, Moving to a life with no car in a system of automobility? A practice-theory approach, 2013.
- [52] T. Schor, O automóvel e o Desgaste Social, 1999.
- [53] D. Blanke, Hell on Wheels - The Promise and Peril of America Car Culture (1900-1940), University Press of Kansas, 2007.
- [54] R. M. L. Lucena, O automóvel enquanto objeto social, Évora, 2021.
- [55] R. L. Mackett, Why do people use their cars for short trips?, London: Centre for Transport Studies, 2003.
- [56] F. W. Geels, The Dynamics of Transitions in Socio-technical Systems: A Multi-level Analysis of the Transition Pathway from Horse-drawn Carriages to Automobilities (1860-1930), *Technology Analysis & Strategic Management*, 2005.
- [57] H. Jeekel, The Car-dependent Society, Routledge, 2016.
- [58] J. Anable, G. Mattioli e K. Vrotsou, Car dependent practices: Findings from a sequence pattern mining study of UK time use data, 2016.
- [59] O Automóvel e o Desgaste Social, 1999.
- [60] B. Clark, K. Chatterjee e S. Melia, Changes to commute mode: The role of life events, spatial context and environmental attitude, *Transportation Research PartA* 89, 2016.
- [61] S. Cullinane e K. Cullinane, Car dependence in a public transport dominated city: Evidence from Hong Kong, Hong Kong, 2003.
- [62] J. Anable, "'Complacent Car Addicts" or "Aspiring Environmentalists"? Identifying travel behaviour segments using attitude theory," *Transport Policy*, pp. 65-78, 2005.
- [63] P. Wollen e J. Kerr, *Autopia Cars and Culture*, Reaktion Books, 2002.
- [64] P. Rerat, "A Decline in Youth Licensing: A Simple Delay or the Decreasing Popularity of Automobility?," *Applied Mobilities*, 2018.

- [65] F. Filippi, “A Paradigm Shift for a Transition to Sustainable Urban Transport,” *Sustainability*, vol. 2853, 2022.
- [66] U.S PIRG Education Fund, Transportation and the New Generation- Why Young People are Driving Less and What it Means for Transportation Policy, Frontier Group, 2012.
- [67] Instituto Nacional de Estatística , Estatísticas dos Transportes e Comunicações - 2022, INE, 2023.
- [68] Diário da República, 1.ª série , “N.º 131,” p. 37, 7 de julho de 2023.
- [69] Diário da República, 1.ª série , “N.º 131,” p. 33, 7 de julho de 2023.
- [70] Diário da República, 2.ª série, N.º 129, 6 de julho de 2021.
- [71] Ministério da Educação , Aprendizagens Essenciais - História e Geografia de Portugal (5º Ano), 2018.
- [72] Ministério da Educação , Aprendizagens Essenciais- História e Geografia de Portugal (6º Ano), 2018.
- [73] Ministério da Educação , Aprendizagens Essenciais - Geografia (7º Ano), 2018.
- [74] Ministério da Educação , Aprendizagens Essenciais - Geografia (8º Ano), 2018.
- [75] Ministério da Educação , Aprendizagens Essenciais - Geografia (9º Ano), 2018.
- [76] M. d. Educação, Aprendizagens Essenciais- Cidadania e Desenvolvimento (Ensino Básico e Ensino Secundário), 2018.
- [77] RTP ENSINA, “Cidadania - Desenvolvimento Sustentável,” [Online]. Available: <https://ensina.rtp.pt/tema/desenvolvimento-sustentavel/?ciclo=3º+Ciclo>. [Acedido em 22 abril 2024].
- [78] A. P. M. Graça, Novos Serviços de transporte, Acessibilidade e Usos do Spçp, 2020.
- [79] I. P. IMT/MIH-MAI-MAAC-MEM, “<https://www.pordata.pt/portugal/veiculos+matriculados+por+100+mil+habitantes-3235>,” 08 06 2023. [Online]. [Acedido em 13 11 2023].
- [80] Expresso, “5,6 milhões: em dez anos, nunca houve tantos carros em Portugal. Como? Porquê? E o que fazer para reverter a tendência?” 2022. [Online]. Available: <https://expresso.pt/sociedade/2022-01-15-56-milhoes-em-dez-anos-nunca-houve-tantos-carros-em-portugal.-como--porque--e-o-que-fazer-para-reverter-a-tendencia->. [Acedido em 2023].

- [81] Pordata , abril 2024. [Online]. Available: <https://www.pordata.pt/censos/resultados/mobilidade-portugal-1075>.
- [82] Pordarta, [Online]. Available: <https://www.pordata.pt/portugal/populacao+segundo+os+censos+total+e+por+meio+de+transporte+utilizado-3770>. [Acedido em abril 2024].
- [83] 1. s. Diário da República, “N.º 131,” p. 20, 7 de julho de 2023 .
- [84] D. Castells-Quintana, E. Dienesch e M. Krause, “Air Pollution in an Urban World: A Global View on Density, Cities and Emissions,” *Ecological Economics* , vol. 189, pp. 107-153, 2021.
- [85] C. J. L. Murray, “Global Burden of 87 Risk Factors in 204 Countries and Territories, 1990-2019: A Systematic Analysis for the Global Burden of Disease Study 2019,” *The Lancet* , vol. 396, pp. 1223-49, 2020.
- [86] W. H. Organization, “Overview of Methods to Assess Population Exposure to Ambient Air Pollution,” WHO , 2023.
- [87] W. H. Organization, “Air Pollution Data Portal,” WHO, 2022. [Online]. Available: <https://www.who.int/data/gho/data/themes/air-pollution>. [Acedido em Dezembro 2023].
- [88] M. Taylor e P. Duncan , “Almost Everyone in Europe is Breathing Toxic Air,” *The Guardian*, 20 Setembro 2023. [Online]. Available: <https://www.theguardian.com/environment/2023/sep/20/revealed-almost-everyone-in-europe-breathing-toxic-air>. [Acedido em Dezembro 2023].
- [89] P. Duncan, “Methodology behind the Guardian’s Air Pollution in Europe Investigation,” *The Guardian*, 20 Setembro 2023. [Online]. Available: <https://www.theguardian.com/environment/2023/sep/20/methodology-behind-the-guardians-air-pollution-in-europe-investigation>. [Acedido em Dezembro 2023].
- [90] I. Jarvis, Z. David, H. Sbihi, M. Braver, A. Czekajlo, H. W Davies, S. E Gergel, M. Guhn, M. Jerrett, M. Koehoorn, T. F Oberlander, J. Su e M. van den Bosch, “Assessing the association between lifetime exposure to greenspace and earl childhood development and the mediation effects of air pollution and noise in Canada: a population-based birth cohort study,” *Lancet Planet Health*, vol. 5, pp. e709-17, 2021.
- [91] E. Pereira Barboza, M. Cirah, S. Khomenko, T. Lungman, N. Mueller , J. Barrera-Gomez, D. Rojas-Rueda, M. Kondo e M. Nieuwenhuijsen, “Green Space and Mortality in European Cities: A Health Impact Assessment Study,” *Lancet Planet Health* , vol. 5, pp. e718-30, 2021 .
- [92] WHO, Urban Green Space Interventions and Health: A Review of Impacts and Effectiveness, WHO Regional Office for Europe , 2017.

- [93] K. M. d. P. Vianna, M. R. A. Cardoso e R. M. C. Rodrigues , “Noise Pollution and Annoyance: An Urban Soundscapes Study,” *Noise & Health* , vol. 17, nº 76, pp. 125-133, 2015.
- [94] M. Wrotny e J. Bohatkiewicz, “Traffic Noise and Inhabitant Health- A Comparison of Road and Rail Noise,” *Sustainability* , vol. 12, nº 7340, 2021.
- [95] J. Selander, M. E. Nilsson, G. Bluhm, M. Rosenlund, M. Lindqvist, G. Nise e G. Pershagen, “Long-Term Exposure to Road Traffic Noise and Myocardial Infarction,” *Epidemiology* , vol. 20, nº 2, pp. 272-279, 2009.
- [96] European Environment Agency , “Environmental Noise in Europe- 2020,” EEA Report No 22/2019, 2020.
- [97] K. Lucas, “Transport and Social Exclusion: Where are we now?,” *Transport Policy* , vol. 20, pp. 105-113, 2012.
- [98] N. Cass, E. Shove e J. Urry, “Social Exclusion, Mobility and Access,” *The Editorial Board of the Sociological Review* , 2005.
- [99] A. U. R. d. Silva, Implementação de Soluções de Mobilidade Suave nas Ações de Planeamento, 2017.
- [100] F. d. F. C. Amorim, A mobilidade urbana sustentável do século XXI em Lisboa, 2021.
- [101] T. Gallagher, “Britannica,” [Online]. Available: <https://www.britannica.com/biography/Tony-Blair>. [Acedido em 2023].
- [102] Social Exclusion Unit , “Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion,” Office of the Deputy Prime Minister , 2003.
- [103] Eurostat Statistics Explained, “Main Place of Work and Commuting Time - Statistics,” setembro 2020. [Online]. Available: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/Communing_time_for_majority_of_European_workers_is_less_than_30_minutes. [Acedido em dezembro 2023].
- [104] Instituto Nacional de Estatística , “urção média dos movimentos pendulares (min) da população residente empregada ou estudante que utiliza modo de transporte individual por Local de residência à data dos Censos [2021] (NUTS - 2013); Decenal,” [Online]. Available: https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorCod=0011704&contexto=bd&selTab=tab2. [Acedido em 6 dezembro 2023].
- [105] P. Patel, Albany as a Future Node: Improving Social Wellbeing in a car-centric environment, New Zealand , 2018.

- [106] A. Sarkar, S. Anand, S. PS, I. Rafiq e T. Pujara, "Role of Urban Public Space in Sustaining Mental Well-Being: Inferences from Pandemic Scenario," *Journal of Urban Design and Mental Health*, vol. 8, nº 1, 2023.
- [107] J. Holt-Lunstad, T. B. Smith, M. Baker, T. Harris e D. Stephenson, "Loneliness and Social Isolation as Risk Factors for Mortality: A Meta-Analytic Review," *Perspectives on Psychological Science*, vol. 10, nº 2, pp. 227-237, 2015.
- [108] J. Holt-Lunstad, T. B. Smith e J. Bradley Layton, *Social Relationships and Mortality Risk: A Meta-Analytic Review*, 2010.
- [109] N. K Valtorta, M. Kanaan, S. Gilbody, S. Ronzi e B. Hanratty, "Loneliness and Social Isolation as Risk Factors for Coronary Heart Disease and Stroke: Systematic review and Meta-Analysis of Longitudinal Observational Studies," *Heart*, vol. 102, pp. 1009-1016, 2016.
- [110] Presidência do Conselho de Ministros, R 236/XXII/ 2022 - Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal 2030, 2022.
- [111] EEA Report - No 10/2006, "Urban Sprawl in Europe - The ignored challenge," 2006.
- [112] República, Diário da, "1.ª série," N.º 131, p. 18, 7 de julho de 2023.
- [113] Diário da República, "1.ª série," N.º 131, p. 29, 7 de julho de 2023.
- [114] J. K. Wiersma, *Commuting patterns and car dependency in urban regions*, Maastricht, 2020.
- [115] N. Szibbo, R. Elliot e G. Cranz, *Citis and People Project: A White Paper on Human Interaction with the Built Environment*, Institute for Environmental Entrepreneurship Berkeley, 2012.
- [116] C. Sezer, *Visibility, Democratic Public Space and Socially Inclusive Cities*, Architecture and the Built Environment, 2020.
- [117] B. W. Stanley, B. L. Stark, K. L. Johnston e E. Smith, "Urban Open Spaces in Historical Perspective: A Transdisciplinary Typology and Analysis," *Urban Geography*, vol. 33, nº 8, pp. 1089-1117, 2012.
- [118] R. I. T. d. Santos, *Public Space in the Regeneration of the City*, 2018.
- [119] U. Nations, *Barcelona Declaration for Habitat III "Public Spaces"*, 2016.
- [120] L. Bravo, *Cities and Human Settlements with Quality Public Spaces*, Global Platform for the Right to the City, 2022.
- [121] C. Sezer e M. Niksic, "Public Space and Urban Justice," *Built Environment*, 2017.

- [122] U. N. H. III, Nova Agenda Urbana, 2016.
- [123] J. Li, A. Dang e Y. Song, "Defining the ideal public space: A perspective from publicness," *Journal of Urban Management* , vol. 11, pp. 479-487, 2022.
- [124] M. Carmona, Principles for public space design, planning to do better, Urban Des Int , 2018.
- [125] K. Tzeng, Creating an Inclusive Public Space, 2019.
- [126] Z. Jia, Creating an Attractive Public Space for the Citizens, Sweden , 2008.
- [127] M. Purcell, Possible Worlds: Henri Lefebvre and the right to the city, University of Washington , 2013.
- [128] D. Harvey, The Right to the City, 2008.
- [129] L. A. King, Henri Lefebvre and the Right to the City, Philosophy of the City Handbook , 2019.
- [130] A. F. A. Carlos, Henri Lefebvre: A problemática urbana em sua determinação espacial, Geosp- Espaço e Tempo , 2019.
- [131] A. F. A. Carlos, Henri Lefebvre: O espaço, a cidade e o "direito à cidade", 2020.
- [132] U. N. -. H. I. Secretariat, Policy Paper 1: The right to the city and cities for all, United Nations , 2017.
- [133] M. Grigolo, Understanding the Right to the City as the the Right to Difference, 2019.
- [134] European Union Agency for Fundamental Rights, Human Rights Cities in the European Union- A Guide to support local authorities in making human rights part of people's daily life, 2022.
- [135] E. G. Chueca, Human Rights in the City and The Right to the City, Cambridge University Press, 2016.
- [136] A. Brown e A. Kristiansen , Urban Policies and the Right to the City, UN-Habitat, 2009.
- [137] E. J. McCann, Space, Citizenship, and the right to the city: A brief overview, Kluwer Academic Publishers , 2002.
- [138] J. T. Howard, "Democracy in City Planning," *The Antioch Review*, vol. 4, nº 4, pp. 518-530, 1944.
- [139] J. F. Vergara-Perucich, "Urban Design as a Form of Antagonistic Democratic Expression," *Space and Culture* , pp. 1-17, 2019.

- [140] I. Pissourios, "Top-down and Bottom-up Urban and Regional Planning: Towards a Framework for the Use of Planning Standards," *European Spatial Research and Policy*, vol. 21, n^o 1, 2014.
- [141] M. M. Netshimolimbo, *Factors that Citizens Consider as Obstacles for Public Participation in Public Meetings: A Case Study in the City of Johannesburg*, 2017.
- [142] Christopher Silver, R. Freestone e C. Demaziere, *Dialogues in Urban and Regional Planning 6: The Right to the City*, Routledge, 2017.
- [143] I. Ferreira, "Governação, Participação e Desenvolvimento Local," *Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*, pp. 97-117, 2015.
- [144] A. Echaniz, S. Celik e P. Ham, "A Participatory Approach in Urban Development: Co-designing resilient coastal neighbourhoods," em *DRS Biennial Conference Series Bilbao*, Bilbao, 2022.
- [145] H. Zamanifard, T. Alizadeh e C. Bosman, *Towards a Framework of Public Space Governance*, 2018.
- [146] M. Foth, "Participation, Co-Creation, and Public Space," *The Journal of Public Space*, vol. 2, n^o 4, pp. 21-36, 2017.
- [147] R. J. Burby, "Makin Plans that Matter: Citizen Involvement and Government Action," *Journal of American Planning Association*, vol. 69, n^o 1, pp. 33-49, 2007.
- [148] F. Scorza, G. Fortunato, R. Carbone, B. Murgante e P. Pontrandolfi, *Increasing Urban Walkability through Citizens Participation Processes*, 2021.
- [149] N. Dias, R. Cardita, S. Julio e T. Serrano, *Vinte Anos de Orçamentos Participativos em Portugal 2002-2021*, Câmara Municipal de Cascais- Associação Oficina : Epopeia Books , 2022.
- [150] Unicef, "Convenção sobre os Direitos da Criança," [Online]. Available: <https://www.unicef.org/brazil/convencao-sobre-os-direitos-da-crianca>. [Acedido em 4 março 2023].
- [151] European Commission, "Study on Child Participation in EU Political and Democratic Life," Publications Office of the European Union, 2021.
- [152] U. Nations, "The United Nations Convention on the Rights of the Child," 1989.
- [153] L. Karappmann, "The Weight of the Child's View (Article 12 of the Convention on the Rights of the Child)," *International Journal of Children's Rights*, n^o 18, pp. 501-513, 2010.
- [154] F. R. Alparone e A. Rissotto, "Children's Citizenship and Participation Models: Participation in Planning Urban Spaces and Children's Councils," *Journal of Community & Applied Social Psychology*, vol. 11, pp. 421-434, 2001.

- [155] J. Huttunen e H. S. Christensen, Act Your Age! Generational Differences in Political Participation in Finland 2007-2019, 2024.
- [156] M. Schuurman, Children's Participation in Public Decision-Making, Vademecum, 2014.
- [157] Unicef, "What is the Child Friendly Cities Initiative?," [Online]. Available: <https://www.childfriendlycities.org/what-is-the-child-friendly-cities-initiative>. [Acedido em 4 março 2024].
- [158] Unicef, Guidance Note The Child Friendly Cities Initiative, 2023.
- [159] V. Derr e I. Kovac, "How Participatory Processes Impact Children and Contribute to Planning: A Case Study of Neighbourhood Design from Boulder, Colorado, USA," *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 2015.
- [160] K. Malone, "'The Future Lies in Our Hands': Children as Researchers and Environmental Change Agents in Designing a Child-Friendly Neighbourhood," *Local Environment: The International Journal of Justice and Sustainability*, vol. 18, nº 3, pp. 372-395, 2012.
- [161] C. J. Cunningham, M. A. Jones e R. Dillion, "Children and Urban Regional Planning: Participation in the Public Consultation Process through Story Writing," *Children's Geographies*, vol. 1, nº 2, pp. 201-221, 2003.
- [162] J. Hairder, "Inclusive Design: Planning Public Urban Spaces for Children," *Municipal Engineers*, nº 160, pp. 83-88, 2007.
- [163] J. Butcher, "Creating healthy, efficient and sustainable communities where people choose to walk.," [Online]. Available: <https://walk21.com/resources/international-charter-for-walking/translate-the-charter/>. [Acedido em dezembro 2023].
- [164] V. Mehta, "Walkable Streets: Pedestrian Behavior, Perceptions and Attitudes," *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, vol. 1, nº 3, pp. 217-245, 2008.
- [165] R.-M. L, D.-I.-F. MV, S. N e R.-M. D, A Study of the walkability impact in a compact Mediterranean city. relationship between urban design and walkability, 2016.
- [166] I. R. C. D. Barros, Walkable Cities - A relação da caminhabilidade com a morfologia urbana, 2018.
- [167] R. N. R. Ariffin, N. H. A. Rahman e R. K. Zahari, "Systematic Literature Review of Walkability and the Built Environment," *Journal of Policy & Governance*, 2021.
- [168] A. Forsyth, "What is a Walkable Place? The Walkability Debate in Urban Design," *Urban Design International*, vol. 20, nº 4, pp. 274-292, 2015.

- [169] Walk21, "International Charter for Walking," [Online]. Available: <https://walk21.com/resources/international-charter-for-walking/>. [Acedido em dezembro 2023].
- [170] I. Blecie, T. Congiu, G. Fancello e G. Trunfio, *Planning and Design Support Tools for Walkability: A Guide for Urban Analysts*, 2020.
- [171] M. A. Alfonzo, "To Walk or Not to Walk? The Hierarchy of Waling Needs," *Environment and Behaviour*, vol. 37, nº 808, 2005.
- [172] A. O. El-Kholei e G. Yassein, "Professionals Perceptions for Designing Vibrant Public Spaces: Theory and Praxis," *Ain Shams Engineering Journal*, vol. 13, 2022.
- [173] E. d. R. Araújo, *Atributos para Caminhabilidade em Calçadas (ACAC): Ferramenta para Boas Práticas no Desenho e Avaliação do Espaço Público para Pedestres*, Dissertação apresentada à Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto com vista à obtenção do grau de Doutor em Segurança e Saúde Ocupacionais, 2022.
- [174] A. W.-T. Lo e D. Houston, "How to Compact, Accessible, and Walkable communities promote gender equality in spatial behavior," *Journal of Transport Geography*, vol. 68, pp. 42-54, 2018.
- [175] E. Talen e J. Koschinsky, *Compact, Walkable, Diverse Neighbourhoods: Assessing Effects on Residents*, 2014.
- [176] A. Sonta e X. Jiang, "Rethinking Walkability: Exploring the relationships Between Urban Form and Neighborhood Social Cohesion," *Sustainable Cities and Society*, vol. 99, 2023.
- [177] L. Wen, J. Kenworthy e D. Marinova, *Higher Density Enironments and the Critical Role of City Streets as Public Open Spaces*, 2020.
- [178] F. Moura, P. Cambra e A. B. Gonçalves, "Measuring Walkbilty for Distinct Pedestrian Groups with a Participatory assessment method: A case study in Lisbon," *Landscape and Urban Planning*, vol. 157, pp. 282-296, 2017.
- [179] A. F. T. Ferreira, *Índices de Caminhabilidade Urbana: Aplicação do projeto IAAPE ao Planeamento Urbano*, 2017.
- [180] H. Krambeck, *The Global Walability Index*, 2006.
- [181] T. Amor, "Percorrendo a (c)idade com idosos: a contrução da vulnerabilidade," *Cidades, Comunidades e Territórios*, vol. 23, pp. 21-40, 2011.
- [182] P. Buckley, P. Strangl e J. Guinn, "Why People Walk: Modeling Foundational and Higher Order Needs Based on Latent Structure," *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 2016.

- [183] Diário da República, 1.ª série, “N.º 131,” vol. 7 de julho de 2023, p. 10.
- [184] Diário da República, 1.ª série , “N.º 131,” p. 27, 7 de julho de 2023.
- [185] Diário da República, 1.ª série, “N.º 131,” p. 30, 7 de julho de 2023.
- [186] Diário da República, 1.ª série, “N.º131,” p. 34, 7 de julho de 2023.
- [187] E. Adhabi e C. Anoxie, “Literature Review for the Type of Interview in Qualitative Research,” *International Journal of Education*, vol. 9, nº 3, 2017.
- [188] S. T. Valadas, *Aspetos Metodologicos do Inquerito por Entrevista em Avaliação Externa de Escolas*, 2014.
- [189] E. Batista, L. Matos e A. Nascimento, “A Entrevista como Técnica de Investigação na Pesquisa Qualitativa,” *Revista Interdisciplinar Científica Aplicada* , vol. 11, nº 3, pp. 23-38.
- [190] M. Rashidi, R. Begum, M. Makhtar e J. Pereira, “The Conduct of Structured Interviews as Reasearch Implementation Method,” *Journal of Advanced Research Design* , vol. 1, nº 1, pp. 28-34, 2014.
- [191] Associação Nacional Municípios Portugueses , “Contactos,” 18 01 2023. [Online]. Available: <https://anmp.pt/municipios/municipios/contactos/>. [Acedido em janeiro 2024].
- [192] L. J. F. G. Santos, *Perceções dos Stakeholders sobre os novos modelos de governança nas instituições de ensino superior*, 2022.
- [193] B. Backstrom, *Metodologia das Ciências Sociais Métodos Quantitativos*, 2008.
- [194] Diário da República, 1.ª série , “N.º 131,” p. 39, 7 de julho de 2023.
- [195] J. L. Creighton, *The Public Participation Handbook*, Jossey-Bass, 2005.
- [196] P. Sa, A. Pedro Costa e A. Moreira, *Reflexões em torno de Metodologias de Investigação- Recolha de Dados*, 2021.
- [197] Y. E. Gul, *A Theoretical Perspective on Survey Method From Quantitative Research Methods*, 2023.
- [198] R. Reynolds, R. Woods e J. Baker, *Hanbook of Research on Eletronic Surveys and MEasurments*, 2007.
- [199] Pordata , “Censos de 2021,” Fundação Francisco Manuel dos Santos , [Online]. Available: <https://www.pordata.pt/censos/resultados/populacao-portugal-1075>. [Acedido em abril 2024].

- [200] Diário da República , “Lei n.º 24/2024, de 20 de fevereiro,” 20 fevereiro 2024. [Online]. Available: <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/24-2024-853137718>. [Acedido em 8 maio 2024].
- [201] R. Falanga, “Scaling Participatory Budgets. Pitfalls and Potentialities from Multiple Scales in Portugal,” *Local Development & Society*, 2023.
- [202] J. Krenjova e R. Raudla, “Participatory Budgeting at the Local Level: Challenges and Opportunities for New Democracies,” *Administrative Culture*, vol. 14, n.º 1, pp. 18-46, 2013.
- [203] F. Ravensbergen e M. Vanderplaat, *Barriers to Citizen Participation: The Missing Voices of People Living with Low Income*, 2009.
- [204] P. Segó, “Cambridge Day,” 12 março 2024. [Online]. Available: <https://www.cambridgeday.com/2024/03/13/participatory-budgeting-is-a-flawed-model-for-municipal-decision-making/>. [Acedido em 28 abril 2024].
- [205] M. J. Sandel, *A Tirania do Mérito*, Editorial Presença , 2020.
- [206] J. A. P. Gonçalves, *O Envolvimento de Crianças e Jovens Num Modelo de Gestão Territorial Participada ao Nível Local*, 2015.
- [207] K. B. Teik, “Technocracy and Politics in a Trajectory of Conflict,” *Southeast Asian Studies*, vol. 3, n.º 2, pp. 415-438, 2014.
- [208] A. Slaev, B. Nozharova, A. Kovachev e D. Dasklova, *Overcoming the failures of citizen participation: The relevance of the liberal approach in planning*, 2019.
- [209] E. Pacetti, “Civic and Citizenship Skills for Active Participation: Engaging Young Adults,” European Union , 19 julho 2022. [Online]. Available: <https://epale.ec.europa.eu/en/blog/civic-and-citizenship-skills-active-participation-engaging-young-adults>. [Acedido em 2 maio 2024].
- [210] N. Gudowsky e U. Bechtold, “The Role of Information in Public Participation,” *Journal of Public Deliberation* , vol. 9, n.º 1, 2013.
- [211] Diário da República, 1.ª série , “N.º 131,” p. 10, 7 de julho de 2023.
- [212] A. Marzuki, “Challenges in the Public Participation and the Decision Making Process,” *Sociologija e prostor*, vol. 53, n.º 201, pp. 21-39, 2015.
- [213] [Online]. Available: <https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.cnu.org%2Fpublicsquare%2F2021%2F01%2F28%2Fwalkable-community-stock-rises-young-families-want-bigger-home&psig=A0vVaw0XK7o43YANjZ0zIrKNX3Nu&ust=1712928153991000&source=images&cd=vfe&opi=89978449&ved=0CB>. [Acedido em abril 2024].

- [214] [Online]. Available: https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fmedium.com%2Fpredict%2Fintelligent-parking-a-tale-of-five-cities-31b14056261&psig=AOvVaw2Pq_clKJuIYsRky85bE2zC&ust=1712927519232000&source=images&cd=vfe&opi=89978449&ved=0CBiQjRxqFwoTCNDhsbaeuoUDFQAAAAAdAA. [Acedido em abril 2024].
- [215] [Online]. Available: <https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.popsci.com%2Ftechnology%2Fsmart-intersections-chattanooga-tennessee%2F&psig=AOvVaw0thBkAqRVM65sO1CAHYhga&ust=1712847098675000&source=images&cd=vfe&opi=89978449&ved=0CBiQjRxqFwoTCKihsJz1t4UDFQAAAAAdAAAA>. [Acedido em abril 2024].
- [216] [Online]. Available: https://www.vidaimobiliaria.com/media/original_images/Alverca_Park.jpg. [Acedido em abril 2024].
- [217] [Online]. Available: <https://pt.dreamstime.com/zona-comercial-urbana-mendoza-capital-argentina-abril-de-cena-do-outono-na-da-image179166309>. [Acedido em abril 2024].
- [218] T. Bozovic, *Non-Walkability in the Car-Centric City*, 2021.
- [219] E. Talen e H. Jeong, "What is the value of "main street"? Framing and testing the arguments," *Cities*, n.º 92, pp. 208-218, 2019.
- [220] [Online]. Available: https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fpt.wikipedia.org%2Fwiki%2FEspa%25C3%25A7o_p%25C3%25BAblico&psig=AOvVaw0zZJ-aG3P5i_LyTjxWd1cT&ust=1712847026725000&source=images&cd=vfe&opi=89978449&ved=0CBiQjRxqFwoTCMjW26f1t4UDFQAAAAAdAAAAABAE. [Acedido em abril 2024].
- [221] [Online]. Available: https://www.reddit.com/r/notjustbikes/comments/y5rzpq/probably_the_most_narrow_sidewalk_ive_ever_seen/. [Acedido em abril 2024].
- [222] [Online]. Available: <https://www.princeton.edu/news/2021/09/09/new-engineering-and-environmental-studies-facilities-will-support-innovative>. [Acedido em abril 2024].
- [223] T. Astell-Burt, T. Hartig, I. G. Nghrah Edi Putra, R. Walsan, T. Dendup e X. Feng, "Green Space and Loneliness: A Systematic Review with Theoretical and Methodological Guidance for Future Research," *Science of the Total Environment*, n.º 847, 2022.

- [224] K. Croucher , L. Myers, R. Jones, A. Ellaway e S. Beck, Health and the Physical Characteristics of Urban Neighbourhoods: a Critical Literature Review, Glasgow Centre for Population Health, 2007.
- [225] Britannica Money, “General Motors,” [Online]. Available: <https://www.britannica.com/money/General-Motors-Corporation>. [Acedido em abril 2024].
- [226] Instituto Saúde Pública da Universidade do Porto, “Coortes,” [Online]. Available: <https://ispup.up.pt/coortes/>. [Acedido em dezembro 2023].
- [227] Portdata, “Censos de 2021- Mobilidade,” [Online]. Available: <https://www.pordata.pt/censos/resultados/mobilidade-portugal-1075>. [Acedido em abril 2024].
- [228] [Online]. Available: <https://www.mobilize.org.br/noticias/12348/brasil-esta-fora-do-ranking-de-caminhabilidade.html>. [Acedido em abril 2024].
- [229] [Online]. Available: <https://www.latimes.com/entertainment-arts/story/2023-05-25/la-sombrita-bus-shade-controversy-obscures-an-important-story-about-women-and-transit>. [Acedido em abril 2024].
- [230] [Online]. Available: <https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fecoworld.my%2Fecoworldsg%2Fnews%2Fecoworld-london-s-plans-for-new-pedestrian-friendly-town-centre-for-woking-and-green-street-approved%2F&psig=AOvVaw0W4exIdEboU4OQWFBBCB94&ust=1712847624043000&source=image>. [Acedido em abril 2024].
- [231] [Online]. Available: <https://miramuseai.net/record/114432-Busy-InnerCity-Street-Outside-German-School-with-Parental-Traffic-Chaos>. [Acedido em abril 2024].



**Instituto Superior
de Engenharia**

Politécnico de Coimbra