



## Os Jovens do Bairro Padre Cruz e os Efeitos do Género na Mobilidade, Uso e Percepção do Espaço Público

**Taís Brandão Alves Neves**

Dissertação orientada  
pelo Prof. Doutor João António de Abreu e Silva

**Mestrado em Ordenamento do Território e Urbanismo**

Dezembro de 2019



## Os Jovens do Bairro Padre Cruz e os Efeitos do Género na Mobilidade, Uso e Percepção do Espaço Público

**Taís Brandão Alves Neves**

Dissertação orientada  
pelo Prof. Doutor João António de Abreu e Silva

**Mestrado em Ordenamento do Território e Urbanismo**

Júri

Presidente: Professora Doutora Margarida Maria de Araújo Abreu Vilar de Queirós do Vale do Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa

Vogais: Professora Doutora Ana dos Santos Morais de Sá do Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa  
Professor Doutor João António de Abreu e Silva do Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa

Dezembro de 2019

## RESUMO

Nos dias atuais, as mulheres apresentam uma menor autonomia nos deslocamentos em relação aos homens da mesma faixa etária. Fatores externos como condições sociais e económicas causam implicações na redução do uso dos transportes públicos como principal meio de locomoção. Os jovens, por estarem na fase de transição entre a infância e a idade adulta, representam o grupo que mais reage aos estímulos de independência. Portanto, o objetivo desse estudo foi identificar os padrões de mobilidade desses jovens, sua percepção e uso do espaço público em que se inserem.

O estudo foi realizado numa escola pública localizada no Bairro Padre Cruz, no concelho de Lisboa. Participaram 102 jovens do 7º ao 9º ano, com idades entre os 12 e os 17 anos obtendo uma média de idade de 14,5. Esta dissertação está enquadrada em metodologias propostas por autores de referência e em informações recolhidas junto a Câmara Municipal de Lisboa no âmbito da acessibilidade pedonal, mobilidade urbana e urbanismo.

Os resultados apresentaram que o género está relacionado à mobilidade, uso e percepção do espaço público, já que o comportamento é influenciado pelas atitudes e percepções referentes ao entorno imediato. Esses aspectos afetam a autonomia e a liberdade de ir e vir desses jovens, em especial das raparigas que já vivenciaram o assédio no Bairro Padre Cruz.

**Palavras-chave:** efeitos barreira; mobilidade independente; segurança da mulher; planeamento urbano; bairro padre cruz.

## **ABSTRACT**

Nowadays, women show less autonomy on travel behavior in relation to men at the same age range. External factors such as social and economic conditions cause implications in the decrease of public transport use as main means of travel. Youth, as they are in the transition phase between childhood and adulthood, represents the group that reacts the most independency incentives. Therefore, the main goal of this study was identifying mobility patterns of these teenagers and their perception of public space which are placed. The study was held in a public school located in Bairro Padre Cruz, county of Lisbon. 102 teens that attend from 7<sup>th</sup> to 9<sup>th</sup> grade between the ages of 12 and 17 participated achieving an average age of 14,5. This dissertation is framed in methodologies proposed by referred authors and in information collected alongside the Lisbon City Council regarding pedestrian accessibility, urban mobility and urbanism.

The results showed that gender is related to mobility, use and perception of public space, since behavior is influenced by attitudes and perceptions regarding its immediate environment. Those aspects affect youth's autonomy and freedom of movement, in special young women that already experienced harassment in Bairro Padre Cruz.

**Keywords:** effect of barriers; independent mobility; women's safety; urban planning; bairro padre cruz.

## **AGRADECIMENTOS**

Decidir ir atrás dos sonhos e fazer aquilo que mais gosta longe da família e do país de origem nem sempre é fácil. Contudo, a vida nos presenteia com pessoas e experiências que nos fazem crer que na vida tudo tem o seu propósito e o momento certo de acontecer.

Quero expressar meu enorme agradecimento ao professor João Abreu e Silva, pela orientação, disponibilidade e sabedoria essenciais para o desenvolvimento e conclusão dessa dissertação.

A todo o Departamento do Plano de Acessibilidade Pedonal da Câmara Municipal de Lisboa, em especial ao arquiteto Pedro Homem de Gouveia, à psicóloga Maria João Frias e à ergonomista Rita Jacinto pela prontidão, suporte e por me incluírem nas fases iniciais do projeto-piloto “Para o Bairro... e Mais Além”. Vocês foram fundamentais para a elaboração dessa dissertação e jamais esquecerei dessa enriquecedora experiência de ter trabalhado com vocês.

Aos meus pais e irmão, por todo o apoio, amor, compreensão e sobretudo por acreditarem em mim e me darem força nos momentos mais difíceis. Nada disso seria possível se eu não tivesse ao meu lado pessoas que realmente se importam com o meu sucesso.

Aos amigos que fiz nesse mestrado, por toda a paciência, amizade e apoio nessa montanha-russa de emoções que vivemos juntos. Não foi nada fácil, mas com vocês tudo se tornou mais prazeroso.

À família que fiz em Lisboa, em especial ao Ricardo e à Marina, que estiveram sempre presentes em todos os momentos e que me fizeram manter uma perspectiva otimista e positiva sobre todos os desafios que apareceram ao longo desses dois anos.

A todos eles, que me enriqueceram não só intelectualmente como pessoalmente, meu puro e sincero obrigada!

# ÍNDICE

ÍNDICE DE FIGURAS .....	viii
ÍNDICE DE GRÁFICOS .....	ix
ÍNDICE DE TABELAS .....	x
LISTA DE ACRÓNIMOS .....	xi
<b>1. Introdução .....</b>	<b>1</b>
<b>1.1. Objetivos .....</b>	<b>2</b>
<b>1.2. Caso de estudo .....</b>	<b>3</b>
<b>1.3. Metodologia de investigação .....</b>	<b>6</b>
<b>1.4. Estrutura da dissertação .....</b>	<b>6</b>
<b>2. Revisão bibliográfica .....</b>	<b>8</b>
<b>2.1. Segregação espacial e social .....</b>	<b>8</b>
<b>2.2. Pobreza de transportes .....</b>	<b>9</b>
<b>2.3. Autonomia espacial .....</b>	<b>11</b>
<b>2.4. Espaços públicos e sua contribuição para a sensação de segurança .....</b>	<b>13</b>
<b>2.5. Perspectiva de género no planeamento urbano .....</b>	<b>16</b>
<b>3. O Bairro Padre Cruz .....</b>	<b>18</b>
<b>3.1. Evolução territorial .....</b>	<b>18</b>
<b>3.2. Características do tecido construído .....</b>	<b>21</b>
<b>3.3. Características sociais e demográficas .....</b>	<b>24</b>
<b>3.4. Características do espaço público .....</b>	<b>27</b>
<b>3.5. Equipamentos .....</b>	<b>28</b>
<b>3.6. Segurança rodoviária e mobilidade .....</b>	<b>32</b>
<b>4. Resultados da pesquisa .....</b>	<b>38</b>
<b>4.1. Caracterização da amostra .....</b>	<b>38</b>
<b>4.2. Instrumentos .....</b>	<b>38</b>
<b>4.3. Procedimentos .....</b>	<b>39</b>
<b>4.4. Resultados .....</b>	<b>40</b>
<b>4.4.1. Inquéritos .....</b>	<b>40</b>
<b>4.4.2. Focus groups .....</b>	<b>46</b>
<b>4.4.3. Mapeamento participativo .....</b>	<b>49</b>
<b>4.5. Discussão e recomendações .....</b>	<b>52</b>
<b>5. Conclusão .....</b>	<b>60</b>

<b>5.1. Principais conclusões e contribuições</b> .....	60
<b>5.2. Implicações para as políticas urbanísticas</b> .....	60
<b>5.3. Limitações</b> .....	61
<b>5.4. Desenvolvimentos futuros</b> .....	62
<b>Referências bibliográficas</b> .....	63
<b>Anexos</b> .....	67

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Localização do Bairro Padre Cruz na freguesia de Carnide. ....	3
Figura 2 - Mapa de barreiras no Bairro Padre Cruz. ....	5
Figura 3 – Definição de pobreza dos transportes. ....	9
Figura 4 - Fatores que condicionam a acessibilidade global da rede. ....	11
Figura 5 - Modo de transporte utilizado pelos pais quando criança e pelos filhos em Lisboa. ....	12
Figura 6 - Fatores sociais, comportamentais e criminais geradores de insegurança. ....	13
Figura 7 - Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa (1959). ....	18
Figura 8 – Primeiras residências construídas no Bairro Padre Cruz (1962). ....	19
Figura 9 - Plano Diretor Municipal de Lisboa (1994). ....	20
Figura 10 - Revisão do Plano Diretor Municipal de Lisboa (2011). ....	21
Figura 11 - Localização do Bairro de Alvenaria e do Bairro Novo. ....	22
Figura 12 - Bairro de Alvenaria. ....	23
Figura 13 - Bairro Novo. ....	24
Figura 15 – Automóveis estacionados irregularmente em passeios localizados no Bairro de Alvenaria. ....	27
Figura 16 - Espaço público arborizado situado no Bairro Novo. ....	28
Figura 17 - Janelas de um edifício do Bairro Novo situadas no nível 0 com grades; Passeio sem limpeza urbana. ....	28
Figura 18 - Mapa de equipamentos coletivos do Bairro Padre Cruz. ....	29
Figura 19 - Escola Básica do 2º e 3º Ciclo do Bairro Padre Cruz. ....	30
Figura 20 - Polidesportivo do Bairro Padre Cruz. ....	31
Figura 21 - Centro Cultural de Carnide e Mercado do Bairro Padre Cruz. ....	31
Figura 22 - Localização das paragens e carreiras do Bairro Padre Cruz. ....	33
Figura 23 - Paragem localizada na rua Rio Tejo sem cobertura e na Estrada da Circunvalação sem informação disponibilizada e localização isolada. ....	34
Figura 24 - Passadeira com pouca visibilidade e sem sinalização vertical. ....	34
Figura 25 - Mapa de Atropelamentos 2010-2017. ....	36
Figura 26 - Mapa da Rede Ciclável. ....	37
Figura 27 - Resultado do mapeamento participativo realizado nas sessões de focus groups na Escola Básica 2,3 do Bairro Padre Cruz. ....	50
Figura 28 - Distribuição espacial dos locais visitados pelos inquiridos. ....	54

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Espaço de ocorrência dos atos de violência. Adaptado de Observatório Nacional de Violência e Género (2017).....	14
Gráfico 2 - Autoria dos atos de violência. Adaptado de Observatório Nacional de Violência e Género (2017). .....	14
Gráfico 3 - De que modo sua vida foi afetada pelos acontecimentos?.....	15
Gráfico 4 - População residente no Bairro Padre Cruz segundo grandes grupos etários. ....	25
Gráfico 5 - Habilitações literárias da população residente no Bairro Padre Cruz.....	25

## ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Dados acerca das características dos edifícios do Bairro Padre Cruz.....	22
Tabela 2 - Evolução da população residente.....	24
Tabela 3 - Qual é o teu género? .....	40
Tabela 4 - Que idade tens? .....	40
Tabela 5 - Estás abrangido/a pelo Serviço de Ação Social Escolar (SASE)? .....	40
Tabela 6 - Tens passe para utilizar os Transportes Públicos? .....	41
Tabela 7 - Como é que te deslocas, na maior parte dos dias, quando vens para a escola? .....	41
Tabela 8 - Como é que te deslocas, na maior parte dos dias, quando saís da escola? .....	42
Tabela 9 - Se pudesses escolher, de que modo é que gostavas de vir para a escola? .....	42
Tabela 10 - E com quem é que gostavas de vir para a escola? .....	43
Tabela 11 - Indica os aspectos que te preocupam quando pensas em ir sozinho/a, ou só com jovens da tua idade, para fora do Bairro onde moras .....	43
Tabela 12 - Que tipo de atividades fazes quando saís sozinho/a, ou só com jovens da tua idade?....	44
Tabela 13 - Indica os aspectos que te preocupam quando pensas em andar a pé sozinho/a no Bairro Padre Cruz .....	45
Tabela 14 - Sabes andar de bicicleta? .....	46
Tabela 15 - Tens uma bicicleta que possas usar? .....	46
Tabela 16 - Quando saís do Bairro onde moras, e vais sozinho/a ou só com jovens da tua idade, a que locais de Lisboa e arredores vais? .....	53
Tabela 17 - Sentes-te seguro/a quando andas a pé sozinho/a no Bairro Padre Cruz? .....	55
Tabela 18 - Com que frequência andas de autocarro? .....	55
Tabela 19 - Qual foi a última vez que andaste de autocarro? .....	56
Tabela 20 - O que te recomendam os adultos com que vives quando saís sozinho/a? .....	57

## **LISTA DE ACRÓNIMOS**

BPC – Bairro Padre Cruz

CML – Câmara Municipal de Lisboa

DPAP – Divisão do Plano de Acessibilidade Pedonal

PDM – Plano Diretor Municipal

PDUL – Plano Diretor de Urbanização de Lisboa

PGUEL – Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa

PIEF – Programa Integrado de Educação e Formação

UIT – Unidade de Intervenção Territorial

UNOR – Unidades de Ordenamento do Território

UOPG – Unidade Operativa de Planeamento e Gestão

## 1. Introdução

Entende-se o termo “efeito barreira” por aquilo que separa, rompe, que seja uma descontinuidade na estrutura urbana ocasionada pelo sistema de transporte (Mouette 1998). Podem ser considerados como elementos que influenciem o fenómeno as características do meio urbano e a população. O efeito barreira também pode ser resultado do tráfego ou de vias localizadas no entorno do local em questão, assim como as atitudes e comportamentos da população e o território em que estão inseridos. Essa barreira pode ser medida de forma qualitativa ou quantitativa através da auscultação das percepções dos residentes (de Sousa e Braga 2011).

A acessibilidade é definida pelo Decreto-Lei n.º 163/2006 como a capacidade do meio de proporcionar a todos uma igual oportunidade de uso, de forma direta, imediata, permanente e o mais autónoma possível. Pela legislação portuguesa, todas as pessoas, incluindo os portadores de deficiência, devem ter acesso garantido à educação, cultura, desporto, habitação entre outros. Sendo assim, o acesso a vários serviços e equipamentos deve ser feito de acordo com os princípios da igualdade, assegurando os direitos de todos os cidadãos, onde as barreiras podem ser consideradas como práticas discriminatórias, o que é punível por lei.

Entretanto, mesmo com vários projetos e leis a serem elaborados e executados nos últimos anos a defender esses direitos, ainda são encontradas muitas dificuldades principalmente pelos grupos mais vulneráveis da sociedade como as crianças, os idosos e pessoas com deficiência. A garantia de acessibilidade não beneficia apenas os grupos mais vulneráveis, e sim a população como um todo que usufruirá do mesmo espaço com qualidade, segurança e conforto. Os problemas enfrentados pelos mais vulneráveis também são sentidos pelos outros grupos, o que os difere é apenas a escala. A fim de garantir a acessibilidade global, é necessário antes mitigar todos os efeitos barreira que impossibilitem essa deslocação.

As mudanças no espaço público e nas interações urbanas estão associadas a uma significativa mudança social, como por exemplo o crescente uso do automóvel individual causado pelas facilidades na compra de carro e as oportunidades de emprego ofertadas para ambos os géneros, que motivou as mulheres a incluírem o trabalho na sua rotina familiar. Essas alterações propiciaram um aumento no volume de tráfego nas vias e, conseqüentemente levantaram preocupações quanto à segurança rodoviária e acessibilidade pedonal (Easton e Ferrari 2014).

São inegáveis os benefícios que a utilização dos modos suaves traz à saúde e bem-estar do ser humano, principalmente no que toca crianças e jovens. Segundo a Organização Mundial da Saúde (2018), os adolescentes devem praticar pelo menos 60 minutos de atividade física moderada, atividade que inclui a deslocação utilizando modo pedonal ou ciclável. No mundo, apenas 1 entre cada 5 adolescentes cumprem esta meta. Se assim feito, a utilização dos modos suaves como principal modo de transporte por parte dos jovens contribui não só para atingir os valores recomendados, como também para melhorar o seu condicionamento físico.

A autonomia das crianças cresce conforme a idade vai avançando e, portanto, os adolescentes possuem permissões de circulação mais livre e frequente por pelo menos um período do dia. Alguns grupos possuem ainda mais autonomia do que outros, como por exemplo os jovens homens possuem mais permissões que as jovens mulheres. As restrições impostas pelos pais alternam apenas no motivo, sendo a segurança rodoviária e o risco de assédios e violações umas das questões mais preocupantes no ponto de vista dos pais (Hillman, Adams e Whitelegg 1990). Esses fatores têm contribuído para que o transporte individual seja cada vez mais utilizado como meio de transporte no deslocamento casa/escola e outras atividades extracurriculares (Mackett 2012).

Nesse contexto, é necessário avaliar as condições de acesso e qualidade do espaço público, a fim de refletir sobre as dificuldades impostas pelos efeitos de barreira percebidos, sejam estes físicos ou não. Os efeitos barreiras contribuem para o repensar de práticas e proposições de programas que podem favorecer a promoção de melhorias na saúde e qualidade de vida da população e ademais, favorecem a autonomia das crianças. É necessário também avaliar as condições financeiras da população e seus hábitos familiares, pois eles condicionam o uso e escolha do modo de transporte a ser utilizado em eventuais deslocações.

Considerando a complexidade do assunto e a impossibilidade de analisar com rigor as condições de acessibilidade de todos os bairros do município de Lisboa, esta dissertação focará neste tema utilizando pesquisas realizadas no caso de estudo: o Bairro Padre Cruz.

## **1.1. Objetivos**

Os objetivos desta dissertação são identificar, descrever e mapear os possíveis efeitos barreiras existentes no Bairro Padre Cruz que afetam os adolescentes e pré-adolescentes através dos seus padrões de mobilidade, bem como entender os efeitos do género no uso e percepção do espaço público e propor soluções para mitigá-los. São três as questões de investigação:

- A demografia e outras características da população de bairros sociais afetam a percepção e uso do espaço público?
- Há diferenças de género que condicionam a mobilidade dos jovens?
- Que tipo de políticas públicas de intervenção no espaço público podem ser aplicadas para a resolução dessas questões?

Serão auscultados os adolescentes e pré-adolescentes que frequentam entre o 7º e 9º ano a Escola Básica 2/3 do Bairro Padre Cruz, a fim de colher dados relevantes sobre suas deslocações para compreender os hábitos e atitudes desses jovens.

## 1.2. Caso de estudo

O Bairro Padre Cruz está localizado na freguesia de Carnide (Figura 1), no limite noroeste do município de Lisboa. É limitado a norte pela Estrada da Circunvalação e o concelho de Odivelas, a sul pelo Parque de Material e Oficinas do Metropolitano de Lisboa, a leste pelo Cemitério de Carnide e a oeste pela Unidade de Intervenção (UI) da GNR. Segundo dados dos Censos de 2011 do Instituto Nacional de Estatística, o Bairro possui aproximadamente 5500 habitantes que residem num território de 37,2 hectares com a densidade populacional de 148 hab/ha.

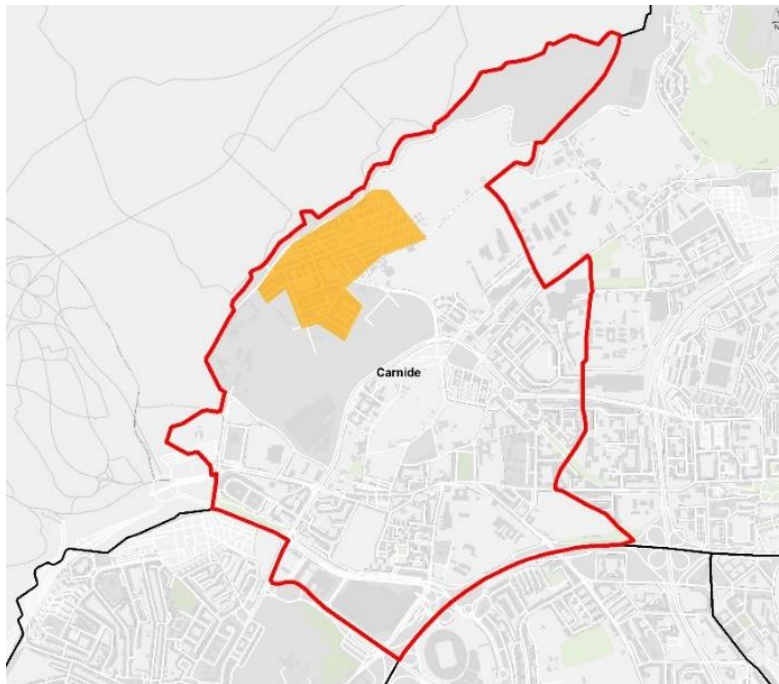


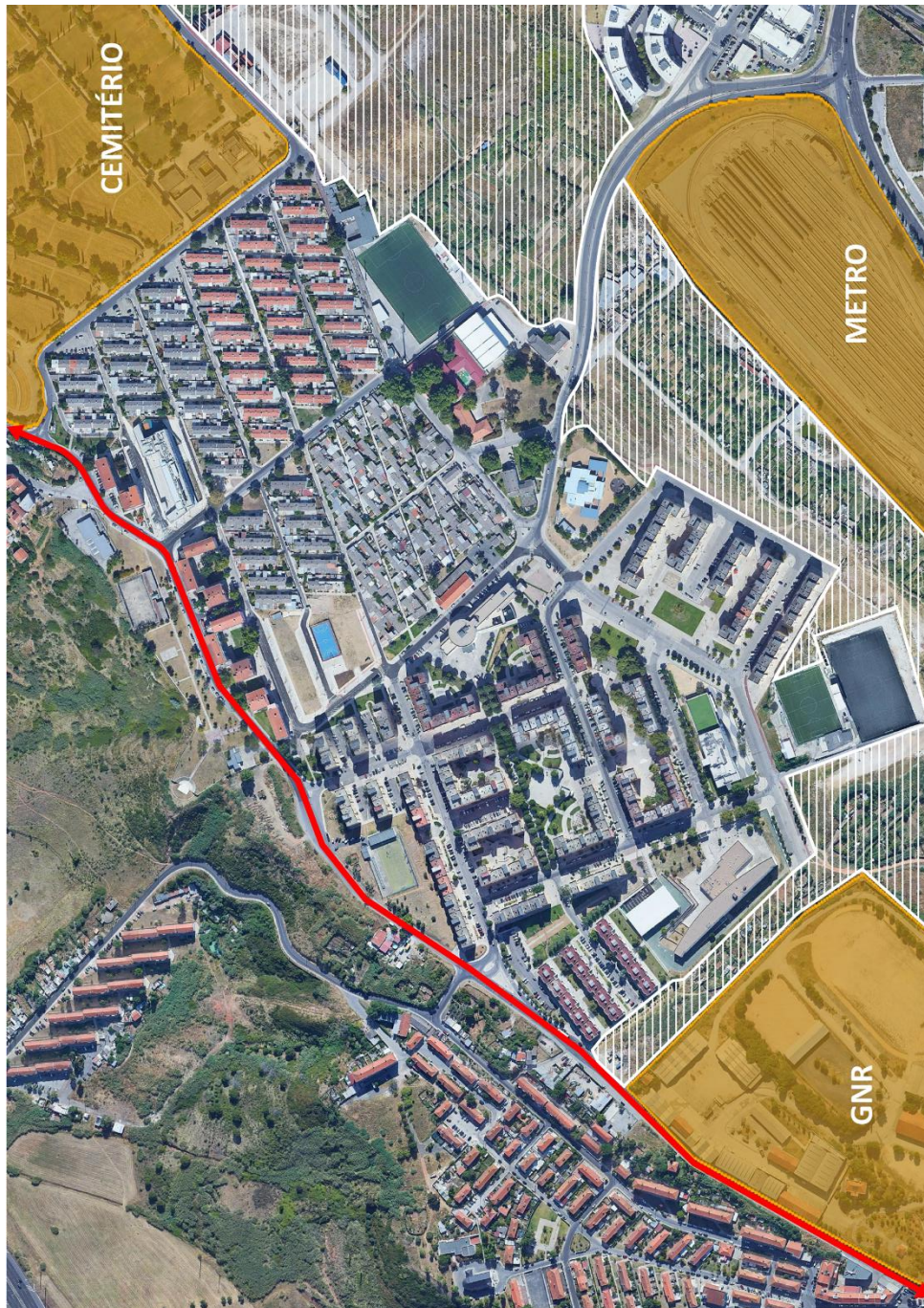
Figura 1 - Localização do Bairro Padre Cruz na freguesia de Carnide. Fonte: Câmara Municipal de Lisboa.

O Bairro é composto por descendentes de famílias de diferentes zonas da periferia de Lisboa que residiam em locais cujas habitações foram atingidas por grandes remodelações urbanísticas e obtiveram no Bairro Padre Cruz o seu direito à moradia adquirido. O desenvolvimento do Bairro passou por várias fases onde suas quintas foram substituídas por edificações a fim de acolherem famílias de diferentes origens e etnias. Sua população é maioritariamente de fracos recursos financeiros, na qual seus residentes necessitam de uma oferta de transportes públicos boa e eficaz para aceder aos equipamentos de lazer e trabalho.

A malha urbana desintegrada à da cidade, bem como a falta de acessos de meios diversificados de transporte público, favorecem fortemente o isolamento do bairro (Figura 2). Ao promover melhorias nesses quesitos, é pretendido mitigar todos os tipos de barreiras que impedem a continuidade e conectividade das redes, elementos-chave para promover condições mais favoráveis à mobilidade sustentável, já que a pouca acessibilidade pode estar em muitos casos associada à segregação da população no espaço e no tempo.

Para tal, é essencial que sejam aperfeiçoadas as conexões do Bairro Padre Cruz com o restante do município de Lisboa, através de transportes públicos, meios cicláveis e pedonais. Esses

aperfeiçoamentos incluem questões práticas que podem ser muito úteis ao utilizador, no que toca a segurança e percepção de segurança, serviços de transporte, acessibilidade e segurança rodoviária.



- Limites Bairro Padre Cruz
- Barreiras físicas
- Vazios urbanos
- Estrada da Circunvalação

Figura 2 - Mapa de barreiras no Bairro Padre Cruz.

### **1.3. Metodologia de investigação**

O estudo de caso proporciona um tratamento de diversas variáveis em simultâneo, o que permite o cruzamento de informação diversificada e uma análise mais profunda do tema. Para obter um panorama das questões abordadas nos capítulos anteriores, é fundamental que se conheça melhor os hábitos, opiniões e necessidades do público-alvo dessa dissertação. Para tal, foram feitas pesquisas no Bairro Padre Cruz associadamente à Divisão do Plano de Acessibilidade Pedonal (DPAP) da Câmara Municipal de Lisboa, a fim de compreender as especificidades do Bairro. Essa pesquisa foi realizada com estudantes do 7º, 8º e 9º ano da Escola Básica 2/3 do Bairro Padre Cruz. Os resultados da pesquisa foram obtidos através de inquéritos, *focus groups* e mapeamento participativo elaborados em colaboração com o DPAP. Os métodos utilizados tinham como objetivo caracterizar o público a ser estudado, identificar as particularidades do uso do espaço público e auscultar suas sugestões e opiniões acerca da percepção do espaço público.

Assim, essas informações serão cruzadas para posteriormente serem feitas recomendações para mitigar essas barreiras, cujo intuito é promover melhorias na mobilidade suave do Bairro Padre Cruz e expandir as possibilidades de acesso de seus residentes, sobretudo jovens, a outras zonas da cidade de Lisboa. Todos esses dados foram tratados e analisados com o apoio de ferramentas como o Sistema de Informação Geográfica e as fichas técnicas, para obter uma melhor caracterização das barreiras.

### **1.4. Estrutura da dissertação**

Esta dissertação resulta da investigação que acompanha uma pesquisa de campo e uma análise científica dos resultados. Está organizada em 5 capítulos que possibilitam um desenvolvimento compreensivo dos temas explorados constituídas por uma introdução, uma conclusão e três capítulos que fazem parte das abordagens teóricas e práticas.

*Capítulo 1:* relacionado aos objetivos da dissertação, delimitação do caso de estudo, a explicação metodologia de investigação utilizada e a estruturação do documento;

*Capítulo 2:* elucida o que já fora produzido acerca das temáticas estudadas subdivido em segregação espacial e social, pobreza de transportes, autonomia espacial, espaços públicos e sua contribuição para a sensação de segurança e a perspectiva de género no planeamento urbano;

*Capítulo 3:* são as análises do contexto territorial e histórico em que o Bairro Padre Cruz se insere e bem como serão descritas as suas características sociais, demográficas, do seu espaço público, equipamentos e das questões inerentes à segurança rodoviária e mobilidade;

*Capítulo 4:* serão decorridos o diagnóstico da pesquisa de campo feita, seus resultados, respectivas análises, discussões e limitações;

*Capítulo 5:* apresenta os comentários conclusivos e reflexões de futuras práticas e contributos com vista à mitigação dos efeitos barreira e constrangimentos através do planeamento urbano.

## 2. Revisão bibliográfica

### 2.1. Segregação espacial e social

Pensar no território através da organização espacial das classes sociais nos faz refletir sobre os inúmeros problemas consequentes de ordem social, económica e política como a pobreza, exclusão, desemprego, periferização, segregação, insuficiência de transportes públicos, entre outros. É neste cenário que o espaço urbano tem sido objetivo de investigação de diversos âmbitos da ciência. Cada vez mais a cidade se torna lugar de atuação dos agentes de produção do espaço que, uma vez humanizados, refletirão na sua arquitetura e organização o padrão de desenvolvimento da complexidade das relações sociais (Negri 2008).

Marcuse (2004) subdividiu as classes sociais em 3 grupos que historicamente sofreram a segregação de forma padronizada:

- Cultural – que diz respeito à língua, religião, características étnicas, estilo arquitetónico, país ou nacionalidade;
- Funcional – resulta da lógica económica que classifica o solo de acordo com a sua função, como bairros residenciais e comerciais, áreas rurais ou indústrias;
- Diferença no *status* hierárquico – está presente nas relações de poder na cidade, sendo representada por enclaves ou pela distribuição dos serviços públicos pelo Estado.

Tradicionalmente sempre se verificou a divisão da cidade em áreas de elite e áreas onde predominavam as classes mais baixas, sendo estas áreas as que sofriam pela exclusão, por serem marginalizadas espacial e socialmente. Os regimes políticos e as estruturas socioeconómicas têm assumido uma importante relevância na organização territorial, no entanto, o tempo apenas acentuou a segregação socioespacial e o zoneamento interno (Gaspar 2003).

Na era pré-industrial, apesar de já existir a subdivisão de carácter hierárquico, as diferentes classes sociais residiam em lugares próximos devido à fraca mobilidade existente na época; as diferenças hierárquicas podiam ser evidenciadas no tamanho das habitações ou no seu mobiliário.

A partir da era industrial, com o surgimento de novas profissões, novas classes sociais foram a elas associadas; isto gerou impactos principalmente no território, uma vez que a intensa migração de moradores de áreas rurais para a capital em busca de trabalho acentuou a distância espacial e social entre as classes. A segregação nesta época era principalmente por classe e por etnia. A era industrial impulsionou o advento de novas áreas onde as condições de habitabilidade eram mínimas em contraponto com as áreas altamente seguras e com boa qualidade de vida em que as camadas mais ricas viviam.

Segundo Correa (1999), existem três padrões de segregação, que são conhecidos pelos nomes daqueles que os formalizaram:

- Modelo de Kohl (1841) – modelo que generalizava a maneira como grupos sociais estavam distribuídos nas cidades da Europa Continental. A cidade era constituída pela concentração da elite junto ao centro, enquanto na periferia viviam os pobres;
- Modelo de Burgess (1920) – modelo contrário ao de Kohl onde a elite passou a viver nas periferias enquanto os pobres viviam no centro, a fim de residirem mais próximos ao trabalho;
- Modelo de Hoyt (1939) – modelo consistia em segregar em setores a partir do centro e não mais em círculos. As áreas residenciais estavam situadas em setores de amenidade maior, cercados pelos setores da população de baixo *status*. Neste modelo há ainda diferenças de acessibilidade, ocasionadas pela configuração do sistema de transportes que determinavam a variação do valor do solo de um setor para o outro.

Dentro do fenómeno da segregação existem ainda os dois tipos: a exclusão voluntária, quando a pessoa vinha a habitar um determinado sítio por vontade própria; e a exclusão involuntária, quando forças externas o obrigavam a habitar ou deslocar-se para determinados sítios. Morar em um bairro periférico com baixo poder aquisitivo atualmente significa muito mais do que ser segregado; significa ter condições de acesso desigual à educação, meios de transporte, rendimento e cultura. Infere-se, ainda, que estas pessoas estão fadadas a perpetuar o ciclo vicioso da pobreza, miséria e violência aliados à falta de um Estado capaz de suprir as necessidades da população (Negri 2008).

## 2.2. Pobreza de transportes

Nada obstante, as classes desfavorecidas tendem a ser menos mobilizadas e geralmente sofrem com a falta de serviços de transporte público e privado em termos de número de opções e qualidade dos serviços disponíveis (Barter 1999; Titheridge, et al. 2014). Entende-se a mobilidade suave como formas de locomoção onde a força humana é utilizada, como o caminhar, pedalar e patinar. Isto posto, essa camada da população é ocasionalmente forçada a contar somente com os modos suaves, como o pedonal e ciclável, em muitos casos até para longas distâncias e em condições precárias. Assim sendo, essas pessoas estão mais expostas às causalidades relacionadas à segurança rodoviária, no que diz respeito às consequências negativas para sua saúde e bem-estar.

DISPONIBILIDADE	ACESSIBILIDADE	CUSTOS	TEMPO	ADEQUAÇÃO
• Inexistência de opção apropriada de transporte disponível	• As opções não abrangem destinos e necessidades	• Custo muito alto	• Excessiva quantidade de tempo de deslocamento	• As condições de transporte são perigosas, inseguras ou insalubres

Figura 3 – Definição de pobreza dos transportes- Fonte: Adaptado de Lucas et al (2016).

Lucas, et al (2016) sugerem que um indivíduo é afetado pela pobreza dos transportes se, com o objetivo de satisfazer suas necessidades básicas do dia-a-dia, fossem aplicadas ao menos uma das seguinte condições (Figura 3):

- Inexistência de literalmente qualquer opção de transporte disponível que seja apropriada às suas condições e capacidades físicas;
- As opções existentes não abrangem destinos que possam suprir as necessidades básicas humanas, a fim de manter uma qualidade de vida razoável;
- A quantidade necessária de transportes semanais deixe o agregado familiar com o seu rendimento abaixo da linha da pobreza;
- O indivíduo necessite gastar uma excessiva quantidade de tempo de deslocamento, o conduzindo ao isolamento;
- As condições de transporte são predominantemente perigosas, inseguras ou insalubres.

Segundo Preston e Rajé (2007), a exclusão social não acontece a partir da falta de oportunidades sociais mas sim a partir da falta de acesso às tais oportunidades; como por exemplo, não adianta oferecer acesso gratuito a equipamentos básicos se não há transporte para aceder a esses sítios. Para evitar a exclusão, é necessária uma série de melhoras tanto nas condições de mobilidade, com transportes mais rápidos, eficientes e adequados, quanto na melhor distribuição no espaço urbano das atividades económicas e sociais, como a descentralização de equipamentos. Assim, é evidente a relação entre políticas de transporte e o uso do solo (Gomide 2006).

De acordo com o relatório sobre o desenvolvimento mundial, elaborado pelo Banco Mundial (2004), os serviços públicos são geralmente inacessíveis ou caros. Porém, mesmo que sejam acessíveis, são ocasionalmente desfuncionais, de baixa qualidade e não respondem às necessidades da diversa clientela. Ademais, são raras as inovações e avaliações para encontrar soluções com a finalidade de melhorar a produtividade desses serviços. O mesmo relatório identificou que os serviços públicos atendem melhor as populações menos favorecidas quando os residentes dão o seu parecer acerca da qualidade, quantidade e avaliam os serviços que recebem. O empoderamento dos usuários com a promoção da participação pode contribuir para a redução dos tempos de espera, melhoria do acesso físico às redes, aumento do conforto, entre outros benefícios.

O Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa (2013) indica que uma viagem só será bem sucedida se o usuário conseguir ultrapassar todas as potenciais barreiras. Essas barreiras podem surgir em diferentes fases da viagem (antes, durante ou depois da viagem) e podem estar associadas ou não a uma fase específica. Sendo as fases (Figura 4):

- 1) Antes da viagem, com a preparação e o planeamento antes do início da deslocação;
- 2) No acesso à rede, nomeadamente nos percursos entre origem/interface, entre interface/destino e nas etapas de ligação entre os modos, quando realizados na via pública;
- 3) Nas interfaces, com os percursos e atividades desenvolvidas nas paragens e/ou estações, abrangendo os transbordos e transferências modais realizados ainda nessas instalações;
- 4) No acesso ao veículo, na entrada e saída;
- 5) Dentro do veículo de transporte público; e

6) Depois da viagem.

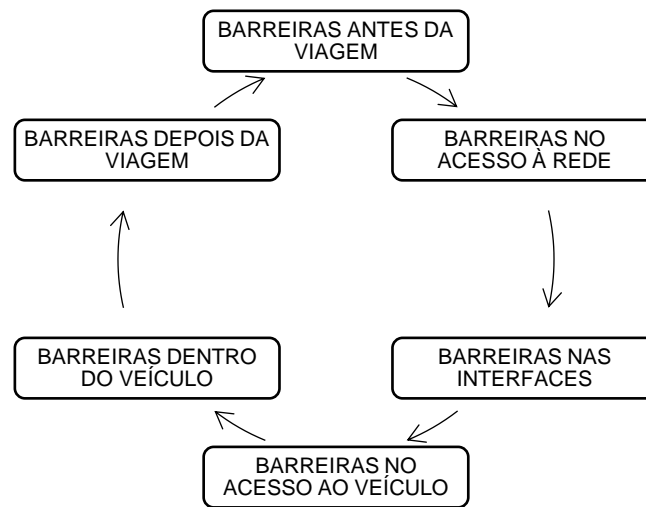


Figura 4 - Fatores que condicionam a acessibilidade global da rede. Fonte: Adaptado de Câmara Municipal de Lisboa, 2013.

### 2.3. Autonomia espacial

Os modos suaves possuem um impacto positivo na saúde dos seus utentes por ser um tipo de atividade física, reduzir os níveis de poluição e reduzir o número de acidentes rodoviários, principalmente os que envolvem modos motorizados. Além disso, os modos suaves contribuem para uma melhora significativa na economia e são benéficos para a sociedade e o ambiente. No caso das crianças e jovens, a mobilidade suave tem assumido um importante papel no incentivo à autonomia por promover oportunidades de interação com meios naturais e construídos.

Apesar do reconhecimento dos benefícios oferecidos pelos modos suaves, há um aumento considerável na escolha do transporte individual como meio de transporte. Ainda que os pais quando crianças tenham utilizado o modo suave como principal meio de transporte (Figura 5), esse ensinamento não foi passado para seus filhos por diversos fatores. Estudos pilotos de incentivo à utilização do modo suave como principal meio de locomoção estão a ser executados como forma de reverter uma tendência de 30 anos, como é o caso do “Para Escola... Sem Carros” elaborado pela Divisão do Plano de Acessibilidade Pedonal. O incentivo à mobilidade suave é feito pelas entidades públicas com o objetivo principal de diminuir os congestionamentos no entorno das escolas além de diminuir o uso do transporte individual e melhorar a saúde das crianças ao promover uma modalidade de atividade física.

Os pais, por terem uma cultura associada a estilos de vida sedentários e agravado pela longa jornada de trabalho, optam por utilizar transportes individuais, o que reflete numa falta de autonomia e uma maior dependência da família nas deslocações para a escola (Costa, et al. 2015). As crianças e jovens têm plena noção de quais locais podem ou não ir e as razões associadas; eles não conseguem defender seus interesses pois não sabem ao certo quais são. Os pais costumam restringir os locais e

horários por darem mais importância aos seus próprios interesses. Portanto, o nível de autonomia deve ser o mais alargado possível para permitir que o jovem aprecie a diversidade, o entusiasmo e o inesperado (Noyon e van der Spek 1995).

Fyhri e Hjorthol (2009) ainda indicam a caracterização do tráfego e descrição do trajeto como elementos influenciadores, por estarem associados à percepção de segurança viária. O comportamento dos pais também é um importante indicador: o uso mais frequente do automóvel pelos pais reduz a autonomia das crianças, bem como seus futuros hábitos de utilizar o carro como principal modo de deslocação. A utilização do modo suave hoje pode ser um fator determinante no modo que as famílias utilizarão futuramente, além de conquistarem sua autonomia numa idade menor.

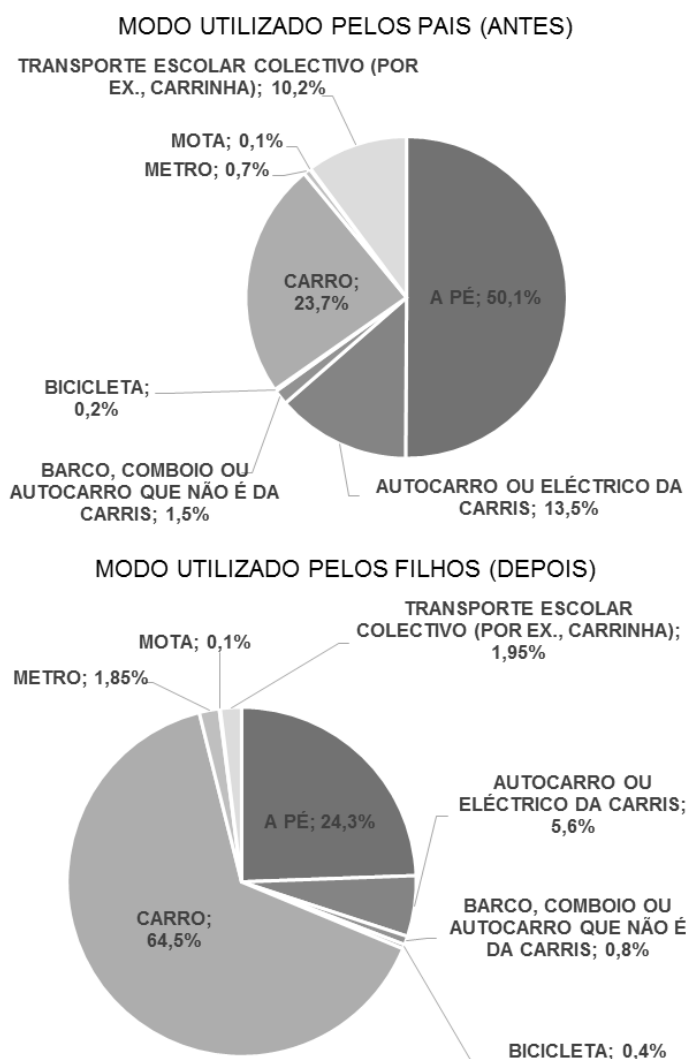


Figura 5 - Modo de transporte utilizado pelos pais quando criança e pelos filhos em Lisboa. Fonte: Câmara Municipal de Lisboa, 2018.

Stewart (2011), em sua pesquisa sobre 42 estudos acerca da mobilidade suave e seus impactos na segurança dos deslocamentos escolares, concluiu que a escolha pode estar associada não só com os fatores citados anteriormente, mas também ao rendimento familiar, percepção parental acerca da pedonalização e organização familiar. O contexto urbano insere-se de forma direta e indireta,

seja pela infraestruturação dos passeios, cruzamentos e ciclovias; na existência de barreiras físicas como vias expressas e ferrovias; na conectividade local das ruas; no uso do solo (uso misto, uso predominantemente industrial, terrenos subutilizados, etc.); densidade urbana associada aos “olhos nas ruas”; e o aspeto que caracteriza o envolvente (árvores, parques arborizados, etc.).

## 2.4. Espaços públicos e sua contribuição para a sensação de segurança

*“Naturalmente, não existe um protótipo humano homogêneo singular que pode servir de base para definir quais são as necessidades das pessoas e, por sua vez, como devem satisfazer-se através a articulação dos seus respectivos direitos. O processo de definir a particular necessidade humana de ter um nível de vida adequado deve considerar a multiplicidade das identidades diferentes e cruzadas que habitam em um contexto particular, e como sua identidade social molda as formas que vivem e criam o entorno.”* Tradução livre (Buckingham 2011 p. 59)

SOCIAIS	COMPORTAMENTAIS	CRIMINAIS
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pobreza</li> <li>• Precariedade de emprego</li> <li>• Desemprego</li> <li>• Receio quanto ao futuro</li> <li>• Exclusão</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consumo de drogas</li> <li>• Pequenas degradações <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sujeiras</li> <li>• Confrontos</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Delinquência juvenil</li> <li>• Pequena criminalidade <ul style="list-style-type: none"> <li>• Violência urbana</li> <li>• Terrorismo</li> </ul> </li> </ul>

Figura 6 - Fatores sociais, comportamentais e criminais geradores de insegurança. Fonte: Adaptado de Cotta (2005).

Cotta (2005) argumenta que o sentimento de insegurança se apodera do indivíduo como uma síndrome de emoções acerca do crime e de seus autores, onde não é necessário o próprio ter sido vítima ou ter tomado contato direto com uma. É ainda entendido como ofensa ou sinais de ameaça e tem um importante contributo para o aumento da dimensão do sentimento de insegurança o fato de muitos delitos não serem esclarecidos e seus autores ficarem impunes (Figura 6).

As definições tradicionais de cidadania podem trazer efeitos negativos às mulheres, crianças, jovens, idosos e outras pessoas pertencentes à grupos minoritários. As práticas inclusivas de direito da cidade, no entanto, nem sempre são cumpridas e proporcionam um domínio patriarcal em diferentes níveis, desde o domicílio à cidade. À nível da cidade, esse domínio é refletido nos sentimentos de medo e segurança, gerando espaços proibidos para a mulher e conseqüentemente limitando o seu direito à cidade (Fenster 2011).

Historicamente, o espaço público é de domínio masculino, caracterizado por atividades políticas e sociais sendo, portanto, associadas aos homens. Por um outro lado, as mulheres são tradicionalmente associadas ao espaço privado, ao cuidado da casa e das crianças (van Kouwen 2016). Apesar das mudanças ocorridas nas últimas décadas em que a mulher foi integrada ao ambiente laboral, o desenho espacial enfatiza as atividades laborais consideradas masculinas, desconsiderando a complexidade das deslocações das mulheres. A única atividade considerada feminina é a de comprar,

por ser parte de sua extensão domiciliar e, por esse motivo, em muitos países os ambientes que são altamente controlados, bem iluminados e cercado de pessoas são os centros comerciais, o que os tornam aceitáveis e seguros para as mulheres (Páramo e Burbano Arroyo 2011).

Outro fator importante é o fato de os pais estarem mais receosos às filhas serem vítimas de assédio verbal e sexual nos espaços públicos. Situações desse tipo ou a falta de espaços abertos que possam seguramente ser utilizados pelas raparigas, podem fazer com que elas desistam de utilizá-los e que, por esse motivo, os rapazes estão muito mais expostos aos assédios e propensos a vivenciar essas situações. Portanto, a presença de adolescentes no espaço público está fortemente influenciada pelo género (Urban Development Vienna 2013).

Apesar da insegurança e suas implicações sociais serem uma preocupação de todos, seus medos não são distribuídos igualmente por todos os grupos. O Inquérito Municipal à Violência Doméstica e de Género de Lisboa realizado em 2016 pelo Observatório Nacional de Violência e Género revelou que os homens são as maiores vítimas de atos de violência nos espaços públicos sendo os seus agressores também do sexo masculino, enquanto as mulheres são mais vítimas no espaço privado e seus agressores em sua grande maioria são homens, devido aos casos de violência doméstica (Gráfico 1 e Gráfico 2).

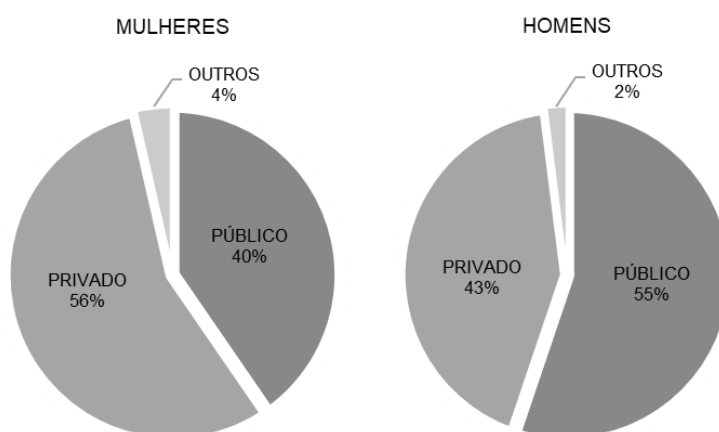


Gráfico 1 - Espaço de ocorrência dos atos de violência. Adaptado de Observatório Nacional de Violência e Género (2017).

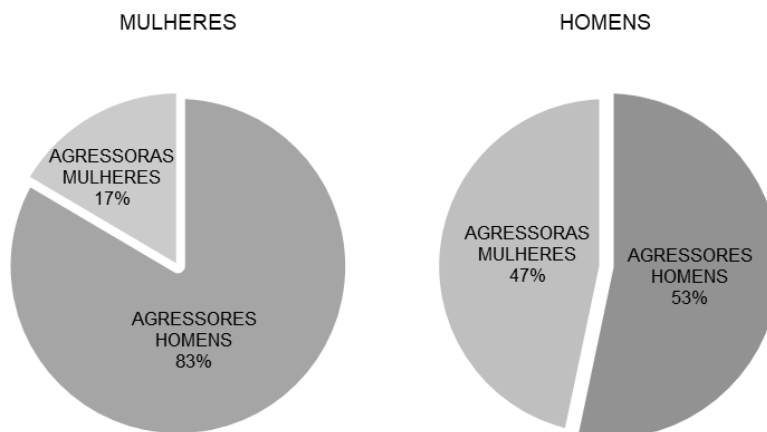


Gráfico 2 - Autoria dos atos de violência. Adaptado de Observatório Nacional de Violência e Género (2017).

Um dos fatores que mais limitam as mulheres, além das dificuldades que os tempos de deslocamentos as impõem, é a percepção de segurança. As mulheres, ao contrário dos homens, tem suas percepções de segurança diretamente conectadas ao medo de serem assediadas sexualmente. Uma pesquisa elaborada por Mcmillan, Nierobisz e Welsh (2000) constatou que o assédio de estranhos tem um forte efeito sobre as percepções de segurança na mulher, reduzindo a sensação de segurança ao andar sozinha à noite, usar o transporte público, andar sozinha nos parques de estacionamento e até estar em casa sozinha à noite.

Ao promover a segurança nos espaços ou ao criar espaços seguros e promover destinos para percursos pedonais, como lojas, a pedonalização pode aumentar. Melhorar a iluminação pública, criar mais passeios e aumentar os olhos nas ruas podem fazer com que a mulher se sinta mais segura e que o seu caminhar seja mais provável (Clifton e Livi 2004). O grafite pode até ser visto como uma forma original e como elemento chave na promoção de igualdade nos espaços públicos, porém a expressão artística e a diversão devem estar associados à promoção de um ambiente mais saudável, seguro e bonito (Womenability 2017).

O desenho dos espaços públicos influencia na percepção da segurança e deveriam ajudar a aliviar a tensão e o medo entre os diferentes grupos ao promover uma coexistência pacífica. Grafites, sujeiras, imóveis ociosos e janelas partidas são sinais de que os locais não se importam ou não regulam o que acontecem na rua, na vizinhança ou no espaço público. Espaços públicos escuros e com pouca visibilidade também ocasionam essa sensação de medo (Loukaitou-Sideris 2004).

Conforme consta na pesquisa Tandogan e Ilhan (2016) o medo das mulheres acerca de crimes no espaço urbano limitam suas vidas e afetam seus comportamentos. Inclusive, as mulheres utilizam métodos de prevenção como nunca andar sozinhas em ruas e estradas silenciosas à noite ou nunca andar sozinhas em edifícios desertos. O Inquérito Municipal à Violência Doméstica e de Género de Lisboa (2016), de uma certa forma, confirmou essa mesma teoria ao constatar que as mulheres se sentem muito mais afetada pelos acontecimentos relativos à violência do que os homens.

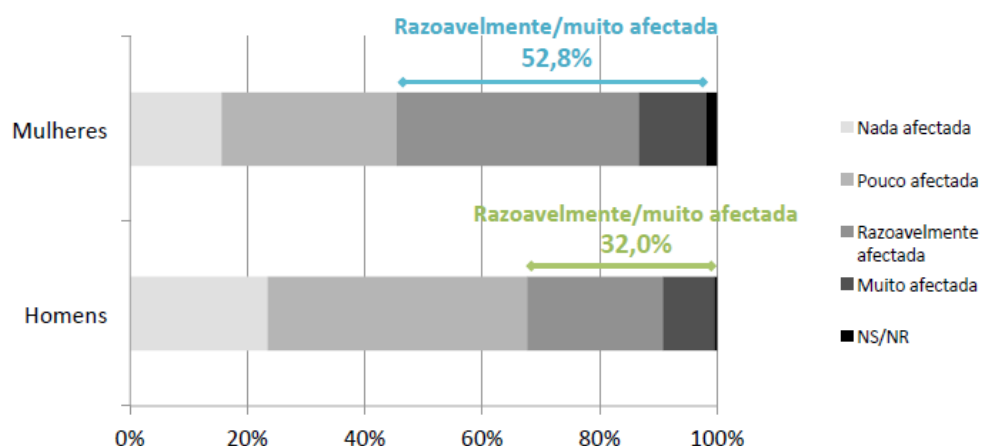


Gráfico 3 - De que modo sua vida foi afetada pelos acontecimentos? Fonte: Observatório Nacional de Violência e Género (2017).

A percepção de vulnerabilidade nas mulheres tende a aumentar quando ninguém ao seu redor fornece vigilância contra o crime ou na presença de incivildades sociais. Os homens, por outro lado, sentem-se mais vulneráveis quando possuem menos controle sobre o seu ambiente ou quando estão cercados de pessoas estranhas no espaço público (Yavuz e Welch 2010). Scott (2003) também diz que mulheres que restringem seu comportamento, evitando passar entre homens, andar sozinha à noite, usar o transporte público à noite e usar o estacionamento à noite, têm mais medo. As mulheres que alteram sua rotina com o objetivo de executar as suas obrigações do dia-a-dia e se acomodam com a sensação de insegurança, são as que possuem os mais altos índices de medo.

A pesquisa realizada por Pain (1997) mostra que mulheres de diferentes classes sociais são igualmente preocupadas em serem atacadas por um estranho fora de casa, porém a preocupação é maior em mulheres das classes menos favorecidas por obterem esse medo dentro de casa também. Mulheres que possuem um rendimento mais baixo também apresentam um medo significativo de andar sozinha à noite pelo bairro (Scott 2003).

Snedker (2015) relata que a maior influência do risco na vizinhança percebido sobre a insegurança pelas mulheres pode traduzir que elas são mais conscientes de seu ambiente ou mais precisas em suas avaliações de perigo. Ao invés de sofrerem de um medo generalizado e não específico de estupro, percepções de que existe insegurança no local onde se vive podem desencadear o medo entre as mulheres de que elas enfrentam um risco maior de vitimização pessoal.

São inúmeros os artigos e pesquisas científicas que comprovam que as mulheres possuem um medo associado a crimes superior aos homens. Estando os transportes localizados mais nos limites das áreas residenciais do que cruzando-os, as mulheres percorrem longas distâncias para aceder aos equipamentos e, portanto, estão mais vulneráveis aos crimes (Trench, Oc e Tiedell 1992). Em Portugal, as mulheres utilizam mais os transportes públicos e o andar enquanto os meios de transportes individuais estão mais associados ao sexo masculino, o que reflete numa maior dependência por parte das mulheres nos transportes públicos (Queirós e Marques da Costa 2012).

## **2.5. Perspectiva de género no planeamento urbano**

Existe uma tendência de enxergar o planeamento urbano como género neutro, partindo do pressuposto que ambos os sexos são igualmente afetados e sem levar em conta as particularidades de cada sexo. O planeamento urbano acaba negligenciando os desafios e preocupações que mulheres e raparigas enfrentam, sobretudo quando a cidade não é inclusiva e justa. A perspectiva de género significa ter uma estrutura política para igualdade de género e direitos humano que irá avançar para uma cidade inclusiva e sustentável (UN-Habitat 2012).

Apesar do aumento do número de mulheres como formadoras de opinião e com o poder de tomada de decisões no que toca o planeamento urbano, a integração de perspectivas de género na prática profissional permanece limitada. A cidade é condicionada ao género através de múltiplas ações

e experiências de seus habitantes. O planejamento tem uma contribuição crítica para ajudar as mulheres a terem acesso mais justo à cidade (Beebeejaun 2017).

*“As técnicas de planeamento urbano género-transformador reconhecem e tornam visíveis as experiências das mulheres, atividades, necessidades e responsabilidades associadas ao trabalho doméstico. Elas também respondem às consequências de ter um corpo feminino sexualizado no espaço público e a dimensão temporal do dia-a-dia que olha além da vida produtiva e responde às diferentes horas em que o trabalho doméstico é desenvolvido”.* Tradução livre (Escalante e Valdivia 2015 p. 116)

Os planeadores e as políticas públicas têm um papel crucial na resolução de questões que contribuem diretamente para uma cidade mais segura e amigável com o usuário. As mulheres valorizam muito mais a importância do conforto e da segurança e suas experiências negativas estão diretamente associadas às questões de infraestrutura assim como comportamentos na cidade (Womenability 2017).

De acordo com o *Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development*, desenvolvido pelo Departamento Municipal de Desenvolvimento Urbano e Planeamento de Viena (2013), existem quatro objetivos estratégicos que respondem diferentes fases e realidades relevantes ao género:

- 1) Levar em consideração e apoiar a compatibilidade dos deveres da família e de suas ocupações laborais, reduzindo as distâncias entre as atividades diárias do agregado familiar;
- 2) Distribuição igualitária de recursos através da conscientização das diferentes necessidades espaciais, diversificando os usos do solo e permitindo o atendimento às diferentes necessidades;
- 3) Atratividade, segurança e proteção do ambiente residencial, facilitando a mobilidade dos usuários pelo bairro a qualquer hora e momento do dia; e
- 4) Representação baseada na participação igualitária e envolvimento de vários grupos no desenvolvimento e nos processos de tomada de decisão, que é o principal objetivo do planeamento fundamentado na perspectiva de género.

### 3. O Bairro Padre Cruz

#### 3.1. Evolução territorial

A necessidade de mão-de-obra barata num período de forte crescimento industrial transformou Lisboa em uma grande empregadora na década de 40 do século passado. A alta migração de trabalhadores rurais para a cidade de Lisboa fez com que a Câmara tivesse um interesse maior em reordenar e regular socialmente o território da cidade. O primeiro plano diretor de Lisboa datado em 1948 tinha como uma de suas principais linhas de força a organização das densidades populacionais decrescentes do centro para a periferia, além da construção de um aeroporto na parte norte da cidade (Câmara Municipal de Lisboa s.d.).



Figura 7 - Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa (1959). Fonte: Câmara Municipal de Lisboa.

A primeira fase de ocupação do território designado hoje como Bairro Padre Cruz era de apenas antigas quintas e pequenos terrenos de cultivo que posteriormente foram adquiridos pela CML. No período de aquisição desses terrenos estava sendo revisto e atualizado o PGUEL. O novo plano (Figura 7), chamado de Plano Diretor de Urbanização de Lisboa (1959) manteve na sua essência as propostas do plano anterior. No mesmo ano da publicação do PDUL, o Bairro Padre Cruz recebia sua primeira geração de moradores composta por ex-imigrantes rurais oriundos de diversas regiões do país, mas que já residiam na cidade de Lisboa.

A nova realidade urbana de Lisboa, que vivenciava um aumento expressivo do uso do automóvel individual, o início da rede do metropolitano e o início do crescimento dos arredores da cidade, motivou a elaboração de um novo Plano Diretor em 1967. Sendo assim, a CML encomendou ao arquiteto e urbanista Meyer-Heine uma nova revisão. Dentre as principais linhas orientadoras do Plano Geral de Urbanização de Lisboa (PGUCL), consta a divisão da cidade em unidades base de planeamento, designadas por UNOR. Tendo o ano de 1959 como o início de sua construção, o Bairro

Padre Cruz foi construído como solução de realojamento de famílias provenientes de vários locais da cidade, principalmente da Quinta da Calçada, bairro social situado no Campo Grande. O primeiro núcleo de casas conhecido como o Bairro de Alvenaria era constituído de 200 unidades com carácter desmontável e inexistente atualmente (Figura 8), seguidos de 970 fogos construídos de alvenaria no final dos anos 70.



Figura 8 – Primeiras residências construídas no Bairro Padre Cruz (1962). Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa

Com a crescente transformação urbana e social passada nas grandes metrópoles e cidades da época, houve muitos questionamentos acerca dos métodos e pensamentos tidos ao longo das décadas de 40 a 70. Por isso, em 1992 houve a elaboração do Plano Estratégico de Lisboa (PEL) onde suas linhas orientadoras de desenvolvimento e ordenamento da cidade tinham um horizonte de 10 anos. Os grandes objetivos estratégicos desse plano era de transformar Lisboa em uma cidade atrativa para se morar e trabalhar, reafirmar a cidade como capital metrópole e entre outros objetivos que visavam permitir que a cidade fosse um instrumento de transformações e que seu futuro ultrapassasse graves carências a nível da habitação e das infraestruturas urbanas. Esse plano foi logo substituído pelo Plano Diretor Municipal de Lisboa (Figura 9), publicado em 1994.

Com as transformações impostas pela Expo 94 e o programa criado para a erradicação dos bairros de barracas, nasceu uma nova zona no Bairro Padre Cruz composta por blocos coloridos e alinhados em quarteirões. Essa nova zona acomodou os realojamentos massivos de famílias com geografias humanas de diversas origens e realidades. Desta forma, os anos 90 corresponderam a um período onde a coesão social entre a população residente foi perdida e deu início a uma conflituosa sociabilidade (Freitas 2012).

Em 2012 houve a publicação da revisão do Plano Diretor Municipal (Figura 10), onde dentro dos sete objetivos principais que se pretendiam alcançar estava incentivar a reabilitação do edificado,

o seu aproveitamento e das infraestruturas existentes, melhorar o espaço público e aumentar as áreas pedonais, diminuir o número de carros a circular e melhorar os transportes públicos.

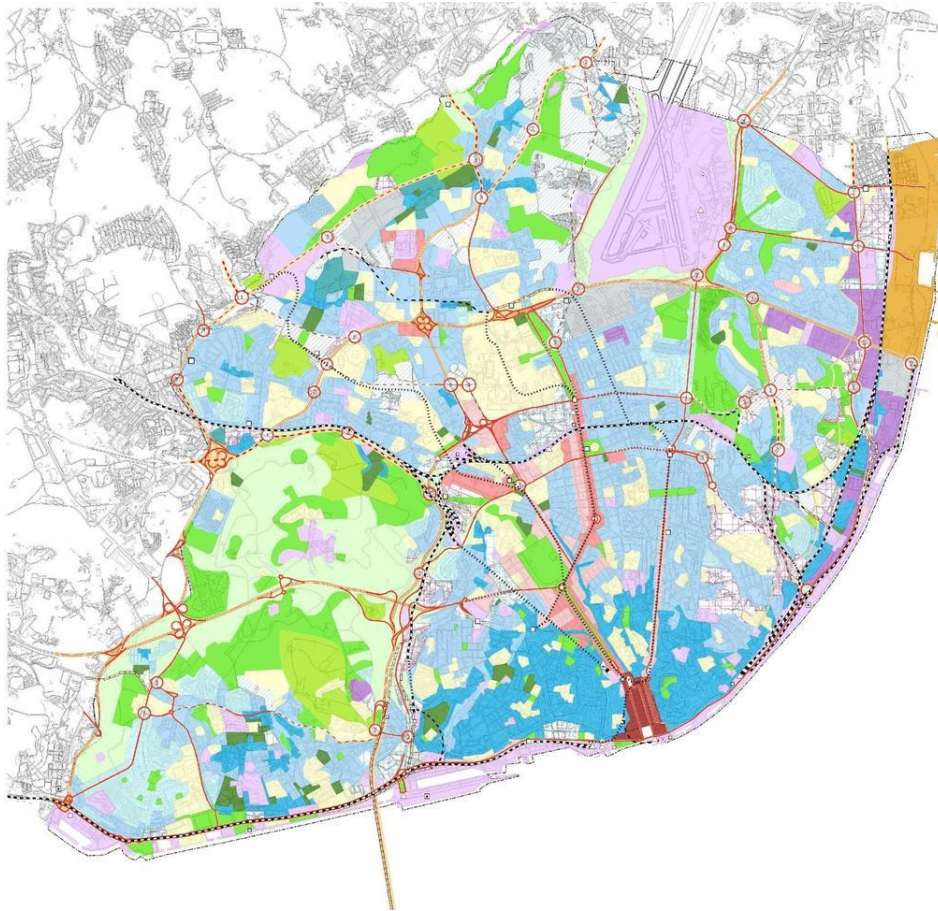


Figura 9 - Plano Diretor Municipal de Lisboa (1994). Fonte: Departamento de Engenharia Civil, Arquitetura e Georrecursos..

Inserida na UOPG 1 – Coroa Norte, a freguesia de Carnide possui como termos de referência:

*“c) Desenvolver a coesão territorial e social, diluindo o efeito de fragmentação atual; e*

*d) Promover a integração deste território na Cidade, através de novas soluções de mobilidade e da continuidade da estrutura ecológica com efeitos de vertebração.”*

Esses termos de referência dão suporte a uma série de programas e projetos cujo âmbito territorial está associado a esta UOPG. Nomeadamente a UOPG 1, estão previstos Programa de Acessibilidade Pedonal, programas de intervenção prioritária nas áreas de maior vulnerabilidade à exclusão social que potenciem as parcerias sociais e institucionais, programa de execução de rede viária indispensável à estruturação e organização do território, de nível local, privilegiando o transporte público e integrando percursos pedonais e cicláveis e programa de melhoria da qualidade dos espaços públicos de estadia e sociabilização.

O decurso do século XXI trouxe alterações, nomeadamente a requalificação da zona de alvenaria, a fim de dar uma melhor qualidade de vida sobretudo à população idosa. A nova proposta

de requalificação provocou uma brutal transformação na paisagem interior e exterior do Bairro, constituindo uma oportunidade de estudo acerca da integração social e geográfica desse território historicamente segregado da realidade vivenciada do município de Lisboa.



Figura 10 - Revisão do Plano Diretor Municipal de Lisboa (2011). Fonte: Departamento de Engenharia Civil, Arquitetura e Georrecursos.

### **3.2. Características do tecido construído**

Uma nova área foi anexada ao território na década de 90, conhecida como Bairro Novo, com edifícios de habitação coletiva no âmbito dos Programas de Realojamento. De acordo com o último Recenseamento ocorrido em 2011, o Bairro conta com 2418 fogos e aproximadamente 6500 habitantes sendo considerado, portanto, o bairro mais populoso da freguesia de Carnide. Dentro desse Bairro Novo, existem os Prédios Azuis, denominação feita pelos próprios residentes a um conjunto de edifícios com características estéticas que os diferem dos outros edifícios e que ficam situados no limite noroeste do Bairro (Tabela 1).

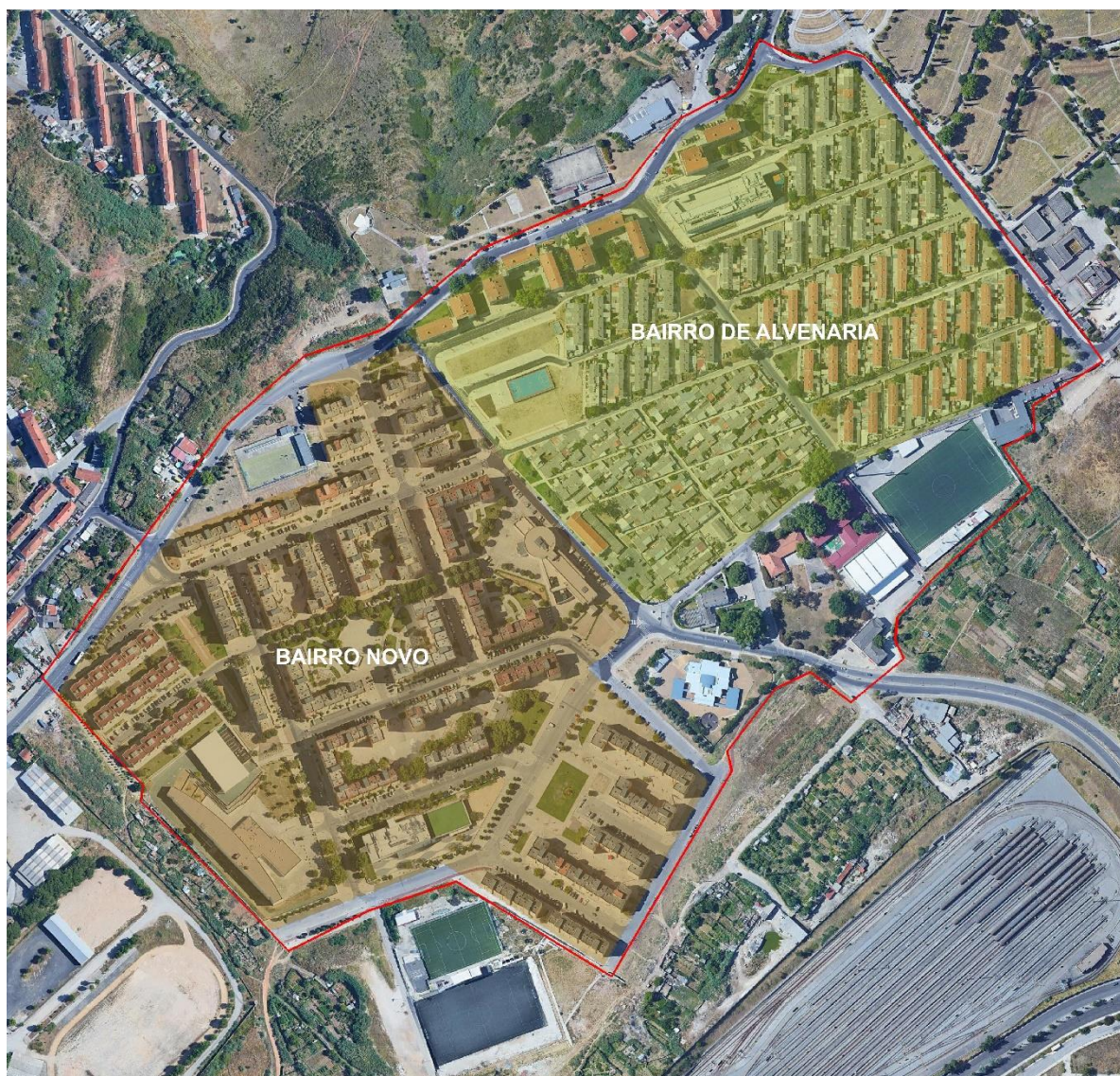


Figura 11 - Localização do Bairro de Alvenaria e do Bairro Novo.

Tabela 1 - Dados acerca das características dos edifícios do Bairro Padre Cruz. Fonte: Instituto Nacional de Estatística. Acesso: 23 de setembro de 2019.

<b>Nível</b>	<b>Edifícios com 1 ou 2 pisos</b>	919	
	<b>Edifícios com 3 ou 4 pisos</b>	15	1041
	<b>Edifícios com 5 ou mais pisos</b>	107	
<b>Ano de Construção</b>	<b>Edifícios construídos antes de 1960</b>	891	
	<b>Edifícios construídos entre 1961 e 2000</b>	148	1041
	<b>Edifícios construídos depois de 2001</b>	2	
<b>Tipo</b>	<b>Alojamentos familiares clássicos</b>	2415	
	<b>Alojamentos familiares não clássicos</b>	2	2418
	<b>Alojamentos coletivos</b>	1	
<b>Área</b>	<b>Alojamentos familiares clássicos com área até 50 m<sup>2</sup></b>	539	
	<b>Alojamentos familiares clássicos com área de 50 a 100 m<sup>2</sup></b>	1343	2019
	<b>Alojamentos familiares clássicos com área de 100 a 200 m<sup>2</sup></b>	127	
	<b>Alojamentos familiares clássicos com área maior que 200 m<sup>2</sup></b>	10	



Figura 12 - Bairro de Alvenaria. Foto tirada em 6 de maio de 2019.

A malha urbana do Bairro de Alvenaria (Figura 12) é caracterizada por um tecido heterogéneo e arruamentos identificados com nome de rios de Portugal dispostos perpendicularmente às principais vias de distribuição local, como as ruas do Rio Tejo e do Rio Cávado, que conectam o Bairro à Estrada da Circunvalação a norte e a rua Zêzere no limite sul. O Bairro de Alvenaria é composto por moradias unifamiliares construídas em banda, contendo um ou dois pisos de alvenaria (Civitas 21 - Comunidades Sustentáveis 2012).

Os edifícios mais recentes (Figura 13) possuem outra característica: são edifícios compostos por 3, 5 e 6 pisos agrupados por quarteirões com espaços públicos arborizados e dotados de mobiliário urbano que, embora em pouca quantidade, é superior ao número que existe em outros bairros sociais de Lisboa.

Em maio de 2009, o Bairro Padre Cruz, com o apoio da Câmara Municipal de Lisboa, fez parte da candidatura ao Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN), com o intuito de regenerar uma área de seu território, mais precisamente o Bairro de Alvenaria, ao nível do espaço público, infraestruturas e ambiente urbano, com a construção de novos edifícios habitacionais e a criação de novos equipamentos como residência assistida, creche, jardim-de-infância, centro de dia e serviço de apoio domiciliário; por conseguinte, seriam implementados novos espaços destinados ao comércio, oferecendo novas oportunidades de emprego e empreendedorismo à população local.



Figura 13 - Bairro Novo. Foto tirada em 3 de abril de 2019.

### 3.3. Características sociais e demográficas

O Bairro Padre Cruz pertence à freguesia de Carnide, de acordo com a última reorganização administrativa realizada em 2013, freguesia que faz parte da UIT Norte. Considerando os anos de 2001 e 2011, constata-se que a população residente em Carnide aumentou expressivamente, contrariamente ao ocorrido na cidade de Lisboa e no Bairro Padre Cruz, que tiveram decréscimos de população residente nos referidos anos. Acredita-se que os projetos urbanísticos desenvolvidos em outras zonas da freguesia Carnide foram responsáveis pelo aumento demográfico significativo na região.

A população residente no Bairro Padre Cruz representa aproximadamente 24% da população residente em Carnide e 1% da população residente no concelho de Lisboa. O decréscimo populacional observado na Tabela 2 pode ser justificado pelo envelhecimento natural da população do Bairro e o realojamento da população residente em novas áreas no município de Lisboa (Civitas 21 - Comunidades Sustentáveis 2012).

Tabela 2 - Evolução da população residente. Fonte: INE (Censos 2001 e 2011). Acesso: 2 de abril de 2019.

	2001	2011	Taxa de variação (%)
<b>Lisboa</b>	564657	547631	-3,0
<b>Carnide</b>	18989	23316	22,8
<b>Bairro Padre Cruz</b>	6637	5517	-16,9

Quanto à relação entre homens e mulheres, o Bairro Padre Cruz apresentava à época dos Censos de 2011 um maior peso do género feminino, representando 53% da população residente na freguesia, enquanto os homens representavam 47%.

Considerando a distribuição da população residente, a freguesia de Carnide é uma das mais jovens de Lisboa juntamente a outras freguesias situadas na Coroa Norte como Santa Clara e Lumiar. No Bairro Padre Cruz, no entanto, destaca-se um maior número de indivíduos da população dos 15 aos 64 anos com 3540 indivíduos, seguido do número de idosos com 1145 indivíduos (Gráfico 4).

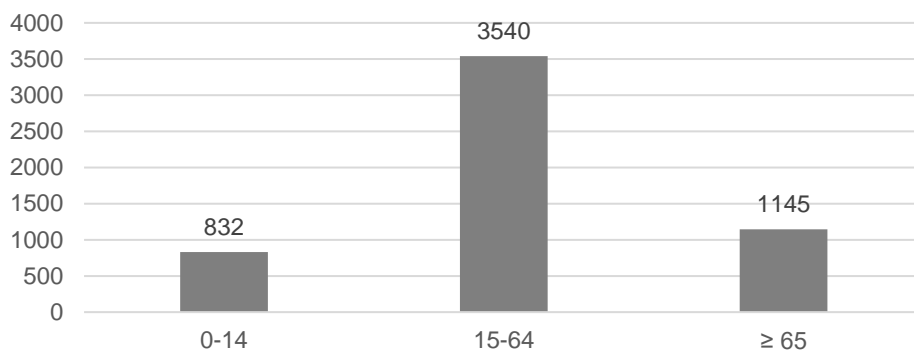


Gráfico 4 - População residente no Bairro Padre Cruz segundo grandes grupos etários. Fonte: INE (Censos 2011). Acesso: 2 de abril de 2019.

No tocante às habilitações literárias (Gráfico 5), 40% da população residente no Bairro Padre Cruz possui apenas o 1º ciclo do ensino básico completo e 10% não sabem ler nem escrever, o que demonstra um alto percentual nos níveis baixos de escolaridade. Porém, 79% da população frequentou o ensino básico, enquanto apenas 2% possui título de curso superior. Esses dados são indicativos de uma alta taxa de abandono escolar e/ou de uma precoce inserção na vida ativa. Com o nível de escolaridade baixo, há uma dificuldade maior da população em conseguir boas oportunidades de emprego, o que propicia um elevado número de pessoas em situação de desemprego ou sem ocupação.

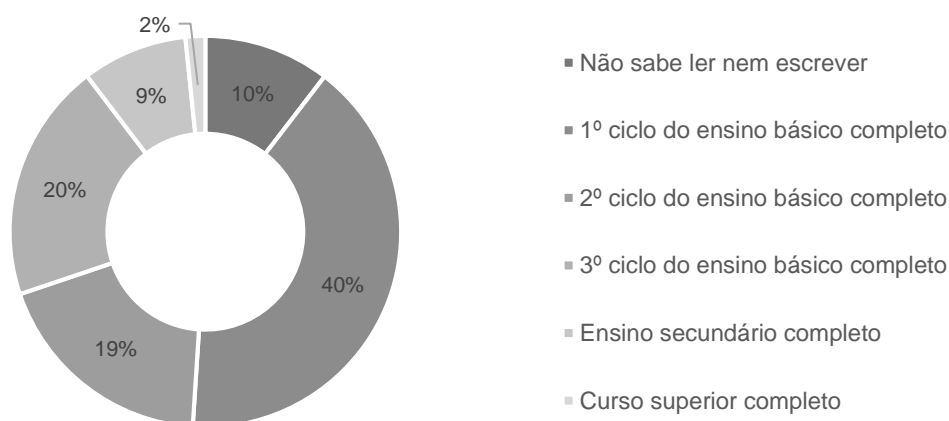


Gráfico 5 - Habilitações literárias da população residente no Bairro Padre Cruz. Fonte: INE (Censos 2011). Acesso: 2 de abril de 2019.

De acordo com a Direção de Ação Social Local Norte da Santa Casa de Misericórdia de Lisboa, no Bairro Padre Cruz existem 296 processos de Rendimento Social de Inserção (RSI) e 901 beneficiários abrangidos; ainda existem 105 famílias em acompanhamento com crianças e jovens em risco, sendo 187 o número dessas crianças e jovens (Civitas 21 - Comunidades Sustentáveis 2012).

As diferenças nos modelos construtivos que caracterizam e segregam o bairro em duas zonas distintas (zona nova vs zona velha) impactam diretamente nas relações sociais dos residentes. Residem na “zona velha” as famílias que ali foram realojadas desde a implantação do Bairro e, portanto, já se conhecem e possuem um sentimento de pertencimento e identidade junto ao BPC. Já a “zona nova”, apesar de possuir uma boa oferta de lazer e espaço público no entorno imediato, possui um caráter de distanciamento que pode ser explicado pelo modelo de construção do edificado onde não há interação entre vizinhos. Essas interações só podem ser verificadas nas áreas comuns do prédio e prejudicam a interação com o restante dos residentes do Bairro Padre Cruz.

Acredita-se que há ainda uma segregação de caráter cultural, onde um conjunto de edifícios situados no Bairro Novo em que a maioria dos residentes é de origem cigana possui um distanciamento maior perante outras atividades e interações sociais que ocorrem no Bairro.

No entanto, essas interações podem ser vistas em equipamentos comerciais e desportivos, como o mercado, o Centro Cultural de Carnide, o clube de futebol “Os Unidos”, entre outros. Os equipamentos citados são de suma importância para a manutenção das dinâmicas sociais da comunidade, pois funcionam como elementos-chave para o convívio.

### 3.4. Características do espaço público

A Estratégia Integrada de Requalificação do Bairro Padre Cruz, com conclusão da última fase prevista para o ano de 2037, promoveu a participação da população local nas fases de concepção, desenvolvimento, implementação e na futura avaliação dos resultados, bem como na identificação dos problemas e suas possíveis resoluções, juntamente a outras partes interessadas no processo (Câmara Municipal de Lisboa s.d.). Por conta desse projeto, muitos fogos situados na área do Bairro de Alvenaria encontram-se devolutos ou em mau estado de conservação, visto que muitos residentes já deixaram suas casas. Essa situação repercute de forma negativa no espaço público, que conta com ruas estreitas, vazias e insalubres, além de estacionamentos sem demarcação que induzem o motorista a estacionar no passeio (Figura 14) e prejudicam a acessibilidade dos residentes.



Figura 14 – Automóveis estacionados irregularmente em passeios localizados no Bairro de Alvenaria. Fotos tiradas em 15 de março de 2019.

Apesar da boa qualidade dos espaços públicos no Bairro Novo, por serem amplos demais desfavorecem a circulação pedonal principalmente de idosos; a falta de atividades apelativas transforma as praças em áreas de passagem ao invés de espaços de convívio e lazer (Figura 15).

No tocante à limpeza urbana, foram observados alguns edifícios ainda com pichação, janelas com algum tipo de gradeamento, latas de lixo situadas em locais inapropriados que impedem a circulação dos transeuntes e passeios sujos de dejetos animais (Figura 16). Esses elementos propiciam a sensação de insegurança e incômodo por parte dos moradores.



Figura 15 - Espaço público arborizado situado no Bairro Novo. Foto tirada em 3 de abril de 2019.



Figura 16 - Janelas de um edifício do Bairro Novo situadas no nível 0 com grades; Passeio sem limpeza urbana. Fotos tiradas em 3 de abril de 2019 e 17 de maio de 2019.

### 3.5. Equipamentos

O desenvolvimento e solidificação do Bairro Padre Cruz foi acompanhado pela construção de equipamentos destinados a atender as necessidades básicas e específicas dos residentes. Esses equipamentos atendem as necessidades que vão de lazer e desporto a saúde e alimentação. São equipamentos e associações de uso coletivo orientadas para um comércio local situado num Bairro de escala reduzida. O seguinte mapa (Figura 17) foi elaborado com base nos equipamentos e categorias listadas pela Junta de Freguesia de Carnide.

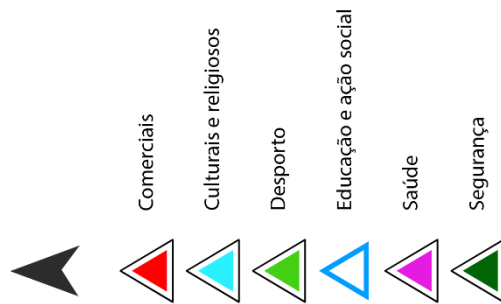


Figura 17 - Mapa de equipamentos coletivos do Bairro Padre Cruz. Fonte: Junta de Freguesia de Carnide.

No que toca a Educação e Ação Social, são verificados os seguintes equipamentos (Figura 17):

- Jardim de Infância do Bairro Padre Cruz;
- Escola Básica do 1º Ciclo Professora Aida Vieira;
- Escola Básica do 2º e 3º Ciclo do Bairro Padre Cruz (Figura 18);
- Centro de Acolhimento Infantil do Bairro Padre Cruz – Santa Casa da Misericórdia de Lisboa;
- Grupo de Apoio ao Aluno e à Família (GAAF);
- *We Are Changing Together* (WACT).



Figura 18 - Escola Básica do 2º e 3º Ciclo do Bairro Padre Cruz. Foto tirada em 3 de abril de 2019.

Sobre equipamentos de Desporto, existem (Figura 17):

- Associação Nacional de Futebol de Rua;
- Clube de Futebol OS UNIDOS;
- Grupo Recreativo Escorpiões Futebol Clube;
- Pavilhão Desportivo do Bairro Padre Cruz;
- Polidesportivo do Bairro Padre Cruz (Figura 19).

Equipamentos Culturais e Religiosos constam:

- Centro Cultural de Carnide (Figura 20);
- Biblioteca Municipal Natália Correia (Figura 20);
- Igreja Paroquial do Bairro Padre Cruz.

São verificados ainda outros tipos de equipamentos como a Farmácia Padre Cruz e a Unidade de Saúde Local do Bairro Padre Cruz (SCML), ambas no domínio da Saúde; o Mercado do Bairro Padre

Cruz, no âmbito comercial; além da 36ª Esquadra da Polícia de Segurança Pública (PSP), no âmbito da Segurança. Ainda sobre Segurança, consta no Bairro o policiamento comunitário feito por dois agentes da Guarda Municipal em horário comercial.



Figura 19 - Polidesportivo do Bairro Padre Cruz. Foto tirada em 6 de maio de 2019.



Figura 20 - Centro Cultural de Carnide e Mercado do Bairro Padre Cruz. Fotos tiradas em 3 de abril de 2019.

A maioria desses equipamentos está localizada na zona nova do Bairro. Outros equipamentos que também são bastante utilizados pelos residentes estão localizados na Pontinha, freguesia de Odivelas, que está localizada a cerca de 1km do BPC. É uma área com um forte atrativo por possuir os terminais rodoviários da Carris e uma estação de metro, além de estabelecimentos comerciais mais amplos e com mais diversidade de produtos.

### 3.6. Segurança rodoviária e mobilidade

No que se refere a questões de acessibilidade e mobilidade urbana, os principais acessos ao Bairro são a avenida Francisco da Gama Caeiro e a estrada da Circunvalação, eixos viários que estabelecem ligações com redes viárias de nível superior. Esses eixos conectam não só o BPC com o território do município, como também com outros concelhos vizinhos. Essas duas vias são as que possuem uma maior velocidade máxima permitida, apesar de presentes em uma área predominantemente residencial.

Em relação aos transportes públicos (**Erro! Fonte de referência não encontrada.**), a zona é a bastecida somente pelos serviços da CARRIS nomeadamente o serviço de carreiras de autocarro 729 (Bairro Padre Cruz – Algés), 747 (Pontinha – Campo Grande) e 768 (Quinta dos Alcoutins – Cidade Universitária) além da carreira noturna 202 (Bairro Padre Cruz – Cais do Sodré) e a carreira 726 que atende em horários e rotas alternativas.

Nas paragens localizadas dentro do BPC, foram encontradas algumas sem informação disponibilizada para os utentes, outras com a visão prejudicada por irregularidades no estacionamento e na localização de contentores de lixo, além de uma cobertura ineficiente contra intempéries. A localização das paragens em locais isolados e sem a presença de um comércio próximo como forma de “olhos na rua” propicia uma sensação de insegurança por parte dos utentes, que buscam outras paragens mais movimentadas e mais bem localizadas (Figura 22).

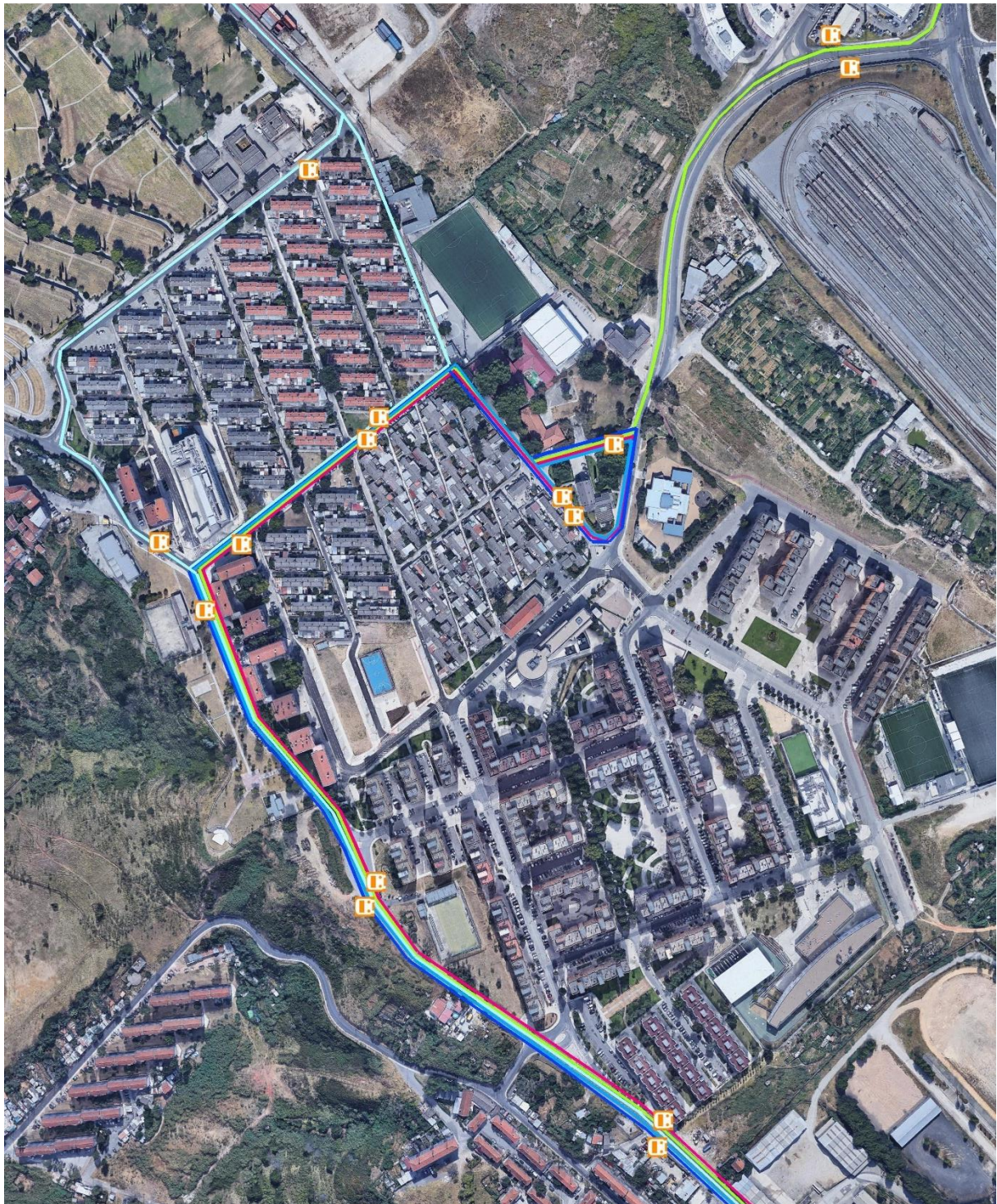


Figura 21 - Localização das paragens e carreiras do Bairro Padre Cruz. Fonte: Carris.



Figura 22 - Paragem localizada na rua Rio Tejo sem cobertura e na Estrada da Circunvalação sem Informação disponibilizada e localização isolada. Fotos tiradas em 15 de março de 2019.

De acordo com a Organização Mundial da Saúde, os acidentes rodoviários são a principal causa das mortes de jovens entre os 10 e os 19 anos. Muitos desses jovens estavam na condição de pedestres, ciclistas e motociclistas. E apesar do Bairro Padre Cruz contar com um número expressivo de passadeiras, foram identificadas duas passadeiras sem sinalização vertical e/ou com pouca visibilidade (Figura 23), localizadas em volta do largo da igreja. Isso gera uma confusão tanto para os peões quanto para os motoristas quanto a existência ou não de uma passadeira naquele sítio.



Figura 23 - Passadeira com pouca visibilidade e sem sinalização vertical. Foto tirada em 15 de março de 2019.

A falta de medidas de acalmia de tráfego num bairro predominantemente residencial podem contribuir para que muitos veículos ultrapassem os 30km/h em muitas vias de acesso local. Como pode ser observado na Figura 24, o maior número de atropelamentos registrados entre os anos de 2010 e

2017 foi na rua Professor Lindley Cintra, rua que estabelece acesso à Estrada da Circunvalação. Ainda assim, muitos desses atropelamentos foram registados em passadeiras, o que reforça a necessidade de medidas de acalmia de tráfego nessa zona e/ou de um reposicionamento dessas passadeiras.

Foram encontrados ainda percursos informais utilizados como atalho para se consiga um acesso mais rápido à estação da Pontinha, estação que fornece serviços de autocarro municipal e intermunicipal, táxis e metro. Sem esse atalho, os residentes teriam de percorrer uma distância muito superior. Por ser um caminho informal, este percurso carece de infraestrutura básica, apesar de muito utilizado.

Para aceder às interfaces de transportes públicos os residentes contam ainda com a presença de um percurso ciclável (Figura 25), ainda que não abranja o território do Bairro na sua totalidade. Esta ciclovia estabelece uma conexão entre a região sul do Bairro Padre Cruz e a avenida Cidade de Praga. Esta ciclovia, feita com o intuito de promover a deslocação ciclável na região, é predominantemente utilizada como percurso pedonal. Vale ressaltar que existem ainda planos de alargamento da malha ciclável na região.



Figura 24 - Mapa de Atropelamentos 2010-2017. Fonte: Divisão do Plano de Acessibilidade Pedonal (CML). Ver Anexo A.

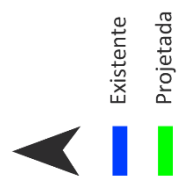


Figura 25 - Mapa da Rede Ciclável. Fonte: Câmara Municipal de Lisboa.

## 4. Resultados da pesquisa

A análise das barreiras associadas aos padrões de mobilidade dos jovens residentes no Bairro Padre Cruz foi efetuada com base na recolha de informação através de três métodos: inquéritos, *focus groups* e mapeamento participativo.

Acredita-se que pelas raparigas estarem expostas a mais restrições no caminhar desacompanhadas e perigos nas suas deslocações, elas são importantes indicadores no que toca a segurança, efeitos barreira e suas percepções.

Estabelecidos pelo Departamento de Acessibilidade Pedonal da CML, os domínios a serem investigados vem a responder importantes questionamentos para que sejam compreendidas as dificuldades do público-alvo em aceder às redes de transporte público, pedonal e ciclável que conectam o Bairro Padre Cruz ao restante do município de Lisboa, sendo eles: (1) **acessibilidade** que diz respeito a limitações físicas/intelectuais, a existência ou não do modo de transporte bem como sua informação; (2) **facilidade de uso** que refere-se ao uso ou não do meio de transporte assim como seus desejos; (3) **conveniência** no que diz respeito a qualidade e conforto; (4) **custos**; (5) **segurança rodoviária** que aborda velocidade dos automóveis atropelamentos e outros sinistros; (6) **percepção de segurança** com questões relacionadas a roubos, crimes e assédios; e (7) **dinâmicas sociais** que pretende conhecer as interações com a família, vizinhos, instituições e o clima do bairro.

As respostas dos inquéritos foram analisadas estatisticamente por meio do teste Mann-Whitney para as perguntas fechadas, e teste de proporção para as perguntas em que é possível assinalar várias alternativas. Em ambos os testes foi considerado um valor de p de 0,05 e, em alguns casos, de 0,1.

### 4.1. Caracterização da amostra

A pesquisa de campo foi conduzida pela Divisão do Plano de Acessibilidade Pedonal (DPAP/CML) com o apoio do Departamento de Educação (DE/CML) e do Agrupamento de Escolas do Bairro Padre Cruz. A amostra dos inquéritos consiste em 102 alunos do 7º ao 9º ano que estudam na Escola Básica 2/3 do Bairro Padre Cruz. Quinze inquéritos não puderam ser validados por não terem a seção de “Caracterização Individual” devidamente preenchida. No que toca o *focus groups*, foram realizadas três sessões, cada uma contendo 7 raparigas de 13 a 17 anos também estudantes do 8º e 9º ano da Escola Básica 2/3 do Bairro Padre Cruz.

### 4.2. Instrumentos

Como técnicas de recolha de dados, foram utilizados três instrumentos divididos em três fases com diferentes objetivos e participantes:

- 1) Inquéritos, dirigidos aos jovens residentes do BPC de ambos os géneros com o intuito de obter informações acerca de percepções sobre sete domínios definidas pela

DPAP/CML: acessibilidade, usabilidade, conveniência, segurança rodoviária, segurança percebida, custos/recursos e dinâmicas sociais;

- 2) *Focus groups*, dirigidos às vinte e uma raparigas selecionadas pelo corpo docente da Escola com a fim de identificar sítios ou situações que sejam caracterizadas como barreira;
- 3) Mapeamento participativo, onde as mesmas raparigas que participaram da fase anterior mapearam os sítios considerados inseguros ou inconvenientes.

Para análise estatística dos dados foram utilizados os programas Google Docs, Excel e SPSS.

### 4.3. Procedimentos

Para a aplicação dos inquéritos foram cumpridas formalidades de pedidos de autorização institucional para aprovação e deferimento favorável. Esse processo foi alargado aos encarregados de educação, tendo sido solicitada a sua autorização para a implementação do projeto. Os inquéritos foram aplicados durante a aula de Cidadania em sete turmas: três do 7º ano, duas do 8º ano e duas do 9º ano. Os diretores de turma dos respetivos anos administraram a divulgação e participação dos jovens nessa pesquisa.

Para a implementação dos inquéritos efetuou-se um pedido ao Diretor do Agrupamento das Escolas do Bairro Padre Cruz com o auxílio do Departamento de Educação da Câmara Municipal de Lisboa, dando conhecimento sobre o Projeto-Piloto do Bairro Padre Cruz intitulado “*Para o Bairro e mais além!*” para promover a igualdade de oportunidades no acesso à mobilidade sustentável face às grandes barreiras à acessibilidade pedonal presentes nesse território.

Para a aplicação dos questionários, foram disponibilizados 150 inquéritos contendo 45 questões a serem respondidas de forma manual/escrita entre os dias 23 de abril de 2019 e 3 de maio de 2019; foram distribuídos ainda manuais de aplicação do inquérito aos professores com esclarecimentos acerca das perguntas e do projeto a ser elaborado pela CML no Bairro. Dos 150 inquéritos fornecidos, 117 foram respondidos onde 102 foram validados para a análise por terem as perguntas de caracterização individual respondidas.

O mapeamento participativo e as sessões dos *focus groups* foram realizadas no dia 17 de maio de 2019 na Escola Básica 2,3 do Bairro Padre Cruz conduzidas pela D<sup>ra</sup>. Maria João Frias (DPAP/CML); foram feitas três sessões de aproximadamente 50 minutos, cada uma com 7 raparigas. O primeiro grupo continha raparigas do 8º ano e os dois seguintes, raparigas do 9º ano. As idades vão entre os 13 e os 17 anos. Conforme eram feitas perguntas relativas ao tema geral, as participantes eram orientadas a marcar os sítios que tinham preocupações relacionadas à segurança rodoviária, receio de andar, locais que não vão por medo ou que os pais/outros adultos não permitam e as paragens de autocarro que utilizam, pontuando eventuais dificuldades e constrangimentos.

## 4.4. Resultados

### 4.4.1. Inquéritos

Num total de 102 jovens que responderam, 47 eram rapazes e 55 eram raparigas (**Erro! Fonte d e referência não encontrada.**). Como pode ser observado na Tabela 4, a maioria dos inquiridos possui 14 anos, sendo essa faixa etária composta 40% por raparigas e 29,8% por rapazes. Desses 102 jovens, 93 responderam se estão abrangidos pelo Serviço de Ação Social Escolar, medida destinada a garantir igualdade de oportunidades no acesso e num melhor desempenho escolar dos alunos, bem como promover medidas de apoio socioeducativo aos alunos cuja situação económica do agregado familiar necessite de um suporte por parte do Estado; desses 93 alunos, 51,6% não estão abrangidos e 48,4% estão (Tabela 5).

Tabela 3 - Qual é o teu género?

	Frequência	Percentual
<b>Masculino</b>	47	46,1
<b>Feminino</b>	55	53,9
<b>Total</b>	102	100

Tabela 4 - Que idade tens?

Idade	Raparigas	Rapazes	Total
<b>12</b>	8 14,5%	2 4,3%	10 9,8%
<b>13</b>	14 25,5%	13 27,7%	27 26,5%
<b>14</b>	22 40%	14 29,8%	36 35,3%
<b>15</b>	5 9,1%	12 25,5%	17 16,7%
<b>16</b>	5 9,1%	5 10,6%	10 9,8%
<b>17</b>	1 1,8%	-	1 1%
<b>Não responderam</b>	-	1 2,1%	1 1%
<b>Total</b>	55 100%	47 100%	102 100%

Tabela 5 - Estás abrangido/a pelo Serviço de Ação Social Escolar (SASE)?

	Raparigas	Rapazes	Total
<b>Sim</b>	25 45%	20 43%	45 44%
<b>Não</b>	24 44%	24 51%	48 47%
<b>Não responderam</b>	6	3	9

	11%	6%	9%
<b>Total</b>	55	47	102
	100%	100%	100%

Outro dado socioeconómico importante é acerca da posse de passe para utilizar os transportes públicos (Tabela 6); de 102 respostas, 53,5% responderam que não possuem enquanto 46,5% responderam que possuem. Atualmente na cidade de Lisboa são ofertados passes gratuitos até os 12 anos de idade. Jovens dos 13 aos 23 anos possuem 20% de desconto nas tarifas de 30 ou 40 euros (Navegante Municipal e Metropolitano, respectivamente). Há ainda o passe familiar que custa 60 ou 80 euros (Navegante Família Municipal e Metropolitano, respectivamente), independentemente do número de elementos do agregado familiar (Portal Viva 2019). Esses dados traduzem a vulnerável situação socioeconómica do Bairro Padre Cruz onde, segundo os Censos 2011, 59% de sua população não possui o ciclo básico completo e 10% não sabe nem ler nem escrever.

Tabela 6 - Tens passe para utilizar os Transportes Públicos?

	<b>Frequência</b>	<b>Percentual</b>
<b>Sim</b>	47	46,1
<b>Não</b>	54	52,9
<b>Não responderam</b>	1	1
<b>Total</b>	102	100

Como pode ser observado na Tabela 7 e com base na análise dos resultados obtidos através da recolha dos questionários, pode-se concluir que a opção mais utilizada pelos alunos no trajeto casa-escola é o modo pedonal com 62,7%, seguido do automóvel ligeiro com 15,7% e do autocarro da Carris com 10,8%; 8,8% dos inquiridos responderam que vão de vários modos sendo eles a pé e de autocarro da Carris, a pé e de bicicleta, a pé e de carro, de autocarro e comboio e a pé, de carro e de autocarro da Carris; houveram ainda alunos que utilizam outros modos como o metro e camionete e representam 2%. Sendo assim, salienta-se de um modo geral o uso do transporte ativo (modo pedonal) em detrimento dos passivos; porém, nota-se um uso maior por parte das raparigas dos modos passivos em contraposição aos rapazes.

Tabela 7 - Como é que te deslocas, na maior parte dos dias, quando vens para a escola?

<b>Deslocações casa-escola</b>			
	<b>Raparigas</b>	<b>Rapazes</b>	<b>Total</b>
<b>A pé*</b>	29 52,7%	35 74,5%	64 62,7%
<b>De carro*</b>	10 18,2%	6 12,8%	16 15,7%
<b>De autocarro da Carris*</b>	7 12,7%	4 8,5%	11 10,8%
<b>De outro modo*</b>	1 1,8%	1 2,1%	2 2%
<b>De vários modos*</b>	8	1	9

	14,5%	2,1%	8,8%
<b>Total</b>	55	47	102
	100%	100%	100%

\*  $p < 0,05$

No trajeto de volta (Tabela 8), o número de raparigas que voltam a pé (72,7%) quase dobrou comparado ao número das que vão a pé para a escola (52,7%), o que pode ser explicado pelo fato de na ida irem de boleia com os pais ou outros adultos e na volta deslocarem-se na companhia de outros jovens; quatro rapazes que vão de carro na ida, na volta vão a pé. Ainda assim, o número de raparigas que utilizam o modo passivo como meio de transporte permanece superior ao de rapazes (27,3% raparigas/17,1% rapazes).

Tabela 8 - Como é que te deslocas, na maior parte dos dias, quando saís da escola?

<b>Deslocações escola-casa</b>			
	<b>Raparigas</b>	<b>Rapazes</b>	<b>Total</b>
<b>A pé</b>	40 72,7%	39 83%	79 77,5%
<b>De carro</b>	4 7,3%	2 4,3%	6 5,9%
<b>De autocarro da Carris</b>	6 10,9%	3 6,4%	9 8,8%
<b>De outro modo</b>	1 1,8%	1 2,1%	2 2%
<b>De vários modos</b>	4 7,3%	2 4,3%	6 5,9%
<b>Total</b>	55 100%	47 100%	102 100%

Ao serem perguntados sobre a preferência de modo de transporte para ir para a escola, 35,3% dos inquiridos optou pelo carro, seguido do modo pedonal com 30,4%. A escolha pela bicicleta representa 12,7% enquanto a de autocarro da Carris representa 10,8%. Outros modos como o metro a trotinete possuem 3,9% e apenas um dos inquiridos prefere ir de vários modos, no caso carro e bicicleta. Como pode ser constatado na Tabela 9, as raparigas possuem uma preferência maior nos modos passivos, sobretudo o carro; os rapazes, em contrapartida, preferem os modos ativos como a pé e bicicleta. Essa diferença dos géneros na escolha dos modos passivos em detrimento dos ativos pode ser associado ao fato de os rapazes estarem mais dispostos aos riscos enquanto as raparigas tendem a ser mais sensíveis aos riscos e optam pela preservação sua integridade física e segurança.

Tabela 9 - Se pudesses escolher, de que modo é que gostavas de vir para a escola?

	<b>Raparigas</b>	<b>Rapazes</b>	<b>Total</b>
<b>A pé</b>	14 25,5%	17 36,2%	31 30,4%
<b>De carro</b>	25 45,5%	11 23,4%	36 35,3%

<b>De bicicleta</b>	5 9,1%	8 17%	13 12,7%
<b>De autocarro da Carris</b>	9 16,4%	2 4,3%	11 10,8%
<b>De outro modo</b>	1 1,8%	3 6,4%	4 3,9%
<b>De vários modos</b>	1 1,8%	-	1 1%
<b>Não responderam</b>	-	6 12,8%	6 5,9%
<b>Total</b>	55 100%	47 100%	102 100%

Ao serem perguntados sobre com quem gostariam de ir acompanhados para a escola (Tabela 10), a alternativa mais escolhida pelos rapazes foi a que preferiam ir sozinhos, ao passo que a maioria das raparigas optaria por ir acompanhada de outros jovens, sem a especificação do género.

Tabela 10 - E com quem é que gostavas de vir para a escola?

	<b>Raparigas</b>	<b>Rapazes</b>	<b>Total</b>
<b>Sozinho/a</b>	18 32,7%	28 59,6%	46 45,1%
<b>Com adultos/as</b>	1 1,8%	1 2,1%	2 2%
<b>Com outros/as jovens</b>	26 47,3%	16 34%	42 41,2%
<b>Com adultos/as e jovens</b>	8 14,5%	2 4,3%	10 9,8%
<b>Não responderam</b>	2 3,6%	-	2 2%
<b>Total</b>	55 100%	47 100%	102 100%

Como pode ser visto na Tabela 11 as raparigas possuem um nível de preocupação maior no que toca a segurança, principalmente sobre assédios (29,1% raparigas/12,8% rapazes) e abordagens/perseguição de estranhos (43,6% raparigas/25,5% rapazes). Apesar de utilizarem mais os modos passivos de transporte, suas preocupações acerca da segurança rodoviária também são maiores que as dos rapazes. Há uma pequena diferença de 6% entre os géneros quando a preocupação é sobre agressão ou roubo (52,7 raparigas/46,8% rapazes). Acredita-se que os rapazes por utilizarem mais o modo pedonal que as raparigas, possuem uma preocupação maior com as condições dos passeios (12,8% rapazes/1,8 raparigas), nomeadamente a buracos, pedras soltas, largura do passeio e outros elementos.

Tabela 11 - Indica os aspectos que te preocupam quando pensas em ir sozinho/a, ou só com jovens da tua idade, para fora do Bairro onde moras

	<b>Raparigas</b>	<b>Rapazes</b>
--	------------------	----------------

<b>Ser atropelado/a</b>	16 29,1%	9 19,1%
<b>As condições dos passeios*</b>	1 1,8%	6 12,8%
<b>Estar à espera do autocarro nas paragens de autocarro</b>	9 16,4%	4 8,5%
<b>Ser agredido/a ou roubado/a</b>	29 52,7%	22 46,8%
<b>Desacatos na rua*</b>	4 7,3%	-
<b>Ser assediado/a*</b>	16 29,1%	6 12,8%
<b>Ser abordado/a ou perseguido/a por estranhos*</b>	24 43,6%	12 25,5%
<b>A má iluminação de algumas zonas à noite</b>	12 21,8%	7 14,9%
<b>Não ver ninguém na rua</b>	12 21,8%	5 10,6%
<b>Perder-me*</b>	12 21,8%	3 6,4%

\*  $p < 0,05$

O género possui influência significativa no nível de independência desses jovens, como observado na Tabela 12. 20% das jovens mulheres inquiridas não costumam sair sozinhas ou só com jovens de sua idade enquanto para os jovens homens esse percentual é de 6,4. Um percentual maior de rapazes (42,9%) praticam desporto em contrapartida às raparigas (10,9%). Não obstante, as raparigas exercem superioridade em números em outras atividades como ir às compras, ir ao cinema e ficar com amigos na rua durante o dia. Os resultados não rejeitam igualdade em atividades como ir à casa de amigos ou familiares, a atividades organizadas por instituições/associações, ir a cafés e ficar com amigos na rua depois de escurecer, ainda que em alguns casos a proporção de rapazes se sobreponha ao de raparigas.

Tabela 12 - Que tipo de atividades fazes quando saís sozinho/a, ou só com jovens da tua idade?

	<b>Raparigas</b>	<b>Rapazes</b>
<b>Não costumo sair sozinho/a ou só com jovens da minha idade*</b>	11 20%	3 6,38%
<b>Vou para casa de amigos ou familiares</b>	26 47,27%	15 31,91%
<b>Vou praticar desporto*</b>	6 10,1%	20 42,55%
<b>Vou para outras atividades organizadas por instituições/associações</b>	5 9,09%	6 12,77%
<b>Vou às compras*</b>	30 54,55%	10 21,28%
<b>Vou a cafés</b>	6 10,91%	7 14,89%

<b>Vou ao cinema*</b>	33 60%	18 38,3%
<b>Fico com amigos na rua durante o dia**</b>	30 54,55%	18 38,3%
<b>Fico com amigos na rua depois de escurecer</b>	10 18,18%	10 21,28%

\*  $p < 0,05$   
\*\*  $p < 0,1$

Quando foram perguntados sobre os aspetos que os preocupam quando pensam em andar a pé sozinho/a no Bairro Padre Cruz (Tabela 13), o género mostrou-se estatisticamente relevante mais uma vez: houve uma superioridade por parte feminina em desacatos na rua e perder-se, sendo este último aspeto sequer marcado pelos rapazes. Os outros aspetos embora tenham uma notável diferença proporcional, estatisticamente a igualdade não é rejeitada. É importante citar que quase a metade dos inquiridos, em ambos os géneros, assinalou a alternativa “nenhum dos anteriores”.

Tabela 13 - Indica os aspectos que te preocupam quando pensas em andar a pé sozinho/a no Bairro Padre Cruz

	<b>Raparigas</b>	<b>Rapazes</b>
<b>Ser atropelado/a</b>	11 20%	6 12,77%
<b>Atravessar nas passadeiras</b>	4 7,27%	1 2,13%
<b>As condições dos passeios</b>	3 5,45%	5 10,64%
<b>Ser agredido/a ou roubado/a</b>	14 25,45%	13 27,66%
<b>Ser assediado/a</b>	4 7,27%	3 6,38%
<b>Desacatos na rua*</b>	6 10,91%	1 2,13%
<b>Ser abordado/a ou perseguido/a por estranhos</b>	10 18,18%	6 12,88%
<b>A má iluminação de algumas zonas à noite</b>	5 9,09%	5 10,64%
<b>Não ver ninguém na rua</b>	10 18,18%	4 8,51%
<b>Perder-me*</b>	8 14,55%	-
<b>Nenhum dos anteriores</b>	20 48,01%	19 48,94%

\*  $p < 0,05$

No que toca à questão “sabes andar de bicicleta?” (Tabela 14), constata-se que o género tem pouca influência ( $p = 0,451$ ). No entanto, é importante ressaltar que grande parte dos inquiridos disseram saber andar de bicicleta (88%) e apenas 12% afirmaram não saber.

Tabela 14 - Sabes andar de bicicleta?

	Raparigas	Rapazes	Total
<b>Sim</b>	44	44	88
	80%	93,6%	88%
<b>Não, mas gostaria de aprender</b>	4	-	4
	7,3%		4%
<b>Não</b>	7	1	8
	12,7%	2,1%	8%
<b>Não responderam</b>	-	2	2
		4,3%	4,3%
<b>Total</b>	55	47	102
	100%	100%	100%

Tabela 15 - Tens uma bicicleta que possas usar?

	Raparigas	Rapazes	Total
<b>Sim</b>	25	28	53
	45,5%	59,6%	52%
<b>Não, mas conheço alguém que me pode emprestar</b>	7	4	11
	12,7%	8,5%	10,8%
<b>Não</b>	23	15	38
	41,8%	31,9%	37,3%
<b>Total</b>	55	47	102
	100%	100%	100%

Em respeito à questão “tens uma bicicleta que possas usar?” (Tabela 15), é possível dizer que o género também tem pouca influência ( $p = 0,275$ ). Pouco mais da metade das respostas foi favorável (51,9%), enquanto 37,3% dos jovens afirmarem não possuir bicicleta e 10,8% afirmaram não possuir, porém conhecem alguém que lhes poderia emprestar. Além disso, 30,9% ( $p < 0,05$ ) das raparigas alegaram que a sua maior preocupação ao andar de bicicleta é cair, no entanto, ciclistas geralmente sentem que o modo ciclável é mais seguro que o pedonal por ser mais rápido, por poderem ficar longe das calçadas e por ser menos provável de serem agredidos ou assaltados (Lynch e Atkins 1988).

#### 4.4.2. Focus groups

As sessões dos *focus groups* foram realizadas na biblioteca da Escola Básica 2,3 do Bairro Padre Cruz no dia 17 de maio de 2019. Ao todo, 21 raparigas dos 13 aos 17 anos responderam perguntas quanto ao usufruto das ruas e dos transportes públicos no Bairro. Cada sessão durou cerca de 55 minutos, entrevistando 7 raparigas por vez. As perguntas foram divididas em quatro categorias: I– **andar a pé** com perguntas no âmbito da segurança rodoviária e percepção de segurança; II– **paragens e autocarros** com perguntas acerca da facilidade de uso, acessibilidade e conveniência; III– **bicicleta** com perguntas também sobre facilidade de uso, acessibilidade e conveniência; e, por fim, IV–

**melhorias**, onde as raparigas puderam dar sugestões de melhorias acerca dos problemas e dificuldades referidas nos itens anteriores.

A primeira parte da entrevista focou-se no andar a pé onde as entrevistadas foram pedidas para marcar no mapa ruas ou locais onde foram quase atropeladas, os carros passam muito depressa, não conseguem ver os carros a aproximar-se ou onde os pais e outras pessoas costumem dizê-las para ter muito cuidado. De pronto, as reações foram:

*“Em todo lado”*

*“Já íamos sendo atropeladas em muitos sítios, muitas vezes”*

Muitas relataram a educação do automobilistas onde, em geral, os automóveis não param nas passadeiras e que muitos automobilistas estão ao telemóvel e, por esse motivo, não percebem quando está alguém a atravessar ou até mesmo aceleram quando percebem que há pessoas na passadeira.

Em seguida, a pergunta focou-se mais na segurança da mulher ao querer saber locais onde não se sentem bem a passar, seja com as pessoas que lá estão, com pessoas que lá já se meteram com elas, onde já foram perseguidas, assaltadas ou que no fundo aconteceu alguma outra coisa que as fez ter medo. De início, as entrevistadas hesitaram em responder dizendo:

*“Não gostamos de falar disso... vergonha”*

Após alguns momentos, sentiram-se mais confortáveis e disseram que isso acontece a todo lado. Metem-se com elas dentro da Escola e quando estão mais bem vestidas ou de saias. Quando perguntadas o que fazem quando percebem os piropos e assobios, responderam:

*“A minha amiga disse para fugir e fazer curvas, esconder-me”*

*“Não ligamos, pomos os fones para não ouvir”*

*“Metem-se mais conosco quando estamos sozinhas. Quando estamos com rapazes, metem-se menos”*

Muitas fingem que não escutam os piropos, portanto, não respondem. Outra, disse:

*“Ah, eu respondo mesmo!”*

Uma das raparigas foi aconselhada pela mãe a ficar mais próxima à estação da Pontinha por lá ter mais segurança, por se tratar de uma área que conta com a presença da GNR, além do comércio ativo e de um intenso movimento de peões e veículos. Muitas exclamaram que a escola é o pior sítio, explicando que dentro da escola os rapazes as incomodam com piadas más.

O terceiro grupo de questões era acerca de ruas ou locais onde as raparigas não vão ou que seus pais e outras pessoas não gostam que elas vão. Poucas foram as que tiveram alguma observação sobre esse tópico. Uma das que responderam, disse que não vai para muito longe da escola pois é o

que a mãe recomenda. Esta rapariga em questão não é residente do Bairro Padre Cruz. Outra respondeu:

*“Se minha mãe não me der boleia, não vou (de autocarro)”*

Quando questionados sobre quais paragens de autocarro que usam ou que já usaram alguma vez em que tenham sentido algum problema, como por exemplo, tiveram que esperar muito, onde alguém se meteu com elas, têm medo de usar ou em que não há bancos, de início responderam:

*“Em todas as paragens”*

*“Problemas? Isso é em todas as paragens”*

Para saberem horários de paragem dos autocarros:

*“Usamos as aplicações”*

*“Na paragem há horário, dá pra ver na net e mandar mensagem da paragem também”*

Normalmente, andam de autocarro acompanhadas de outros jovens. Às vezes esperam mais de 1h pelo autocarro, mesmo quando chove.

*“O pior é a falta de frequência dos autocarros”*

Pontuaram que há motoristas que não param nas paragens e uma das raparigas referiu que quase teve de se por à frente do autocarro para ele parar. Ainda contaram que os autocarros chegam atrasados e depois passam mais de um de uma vez. As participantes não andam de autocarro à noite.

Dentro dos autocarros, relataram o fato de estarem sempre cheios e serem raros os motoristas simpáticos. Relataram também os olhares que recebem nos autocarros que as deixam desconfortáveis.

*“Eles nem tentam disfarçar, ficam mesmo a olhar”*

Quando isso acontece, elas desviam o olhar e fingem estar ao telemóvel. Duas raparigas afirmaram que ‘andam a pica’, ou seja, não pagam o bilhete ao utilizarem o transporte.

O tópico seguinte era acerca das bicicletas: quem usa, onde vão com ela, por onde costumam circular, quem possui bicicleta e não usa e se gostavam de andar mais. Umas usam mais no verão/férias outras não usam. Umas andam a passeio pelo Bairro, outras não sabem andar de bicicleta. Se houvesse bicicletas partilhadas no Bairro, usavam só se não tivessem de pagar.

*“As bicicletas só iam durar uma semana porque vão estragar”*

*“Bicicletas e trotinetes vão ser todas vandalizadas”*

Relataram que já quebraram uma trotinete no Bairro ao arrancarem o sensor; pintaram-na e usam livremente; algumas trotinetes a polícia levou.

Por fim, foram questionadas sobre as melhorias que gostavam que fossem feitas para poderem usar sem problemas os sítios que referiram e o que poderia melhorar para poderem ir mais facilmente a outros lados, como por exemplo, para poderem ter um acesso melhor a outros bairros à volta ou ao resto da cidade. Entre as respostas obtidas, destacam-se a que a questão do assédio não vai melhorar porque os homens não mudam.

*“Quanto a isso dos homens não há nada a fazer”*

Recomendaram ainda que fosse colocado um poste de luz de cada lado da paragem, mais policiamento nas ruas para melhorar a segurança rodoviária além de mais dois guardas municipais a circularem pelo Bairro, que estabelecessem um limite de velocidade no Bairro, além de relatarem que muitas vão a pé ao Colombo em um percurso de aproximadamente 30 minutos pois alguns amigos não possuem passe ou dinheiro para ir de autocarro.

#### **4.4.3. Mapeamento participativo**

Ao início das sessões dos *focus groups*, foram entregues às participantes adesivos em círculos de quatro cores distintas. Enquanto respondiam as perguntas, foi solicitado que marcassem num mapa impresso do Bairro Padre Cruz os locais referidos em suas respostas. Na Figura 26, os círculos castanhos são referentes à segurança rodoviária, os vermelhos são onde têm medo/receio de andar, os pretos representam onde não vão/não podem ir e os azuis são as paragens que observaram algum problema. Ao fim desta etapa, os dados foram digitalizados na plataforma colaborativa da Câmara Municipal de Lisboa.



- Segurança rodoviária

Quanto a lugares específicos do Bairro Padre Cruz, foi identificada uma vulnerabilidade no entorno da Igreja na qual os condutores não têm visibilidade de quem está a atravessar nem os transeuntes têm conseguem ver os condutores a aproximarem-se; entre a Igreja e o Polidesportivo da Associação SPIN, que é utilizado como instalação de educação física de apoio à Escola, foram relatados que os carros não param na passadeira existente ali e que uma delas já foi atropelada ao pé do Polidesportivo.

Na Estrada da Circunvalação, uma já quase foi atropelada pelo autocarro dizendo que “o autocarro parecia que eu era pequena e não me viu” e que “ui era a Estrada da Circunvalação toda” quando perguntada sobre a insegurança da via; na rua da Escola, foi dito por duas raparigas que os carros travam de repente e quase as atropelam além do excesso de velocidade presente na rua; uma das raparigas já quase foi atropelada na rua Rio Tejo; e na rua Lindley Sintra o excesso de velocidade também foi pontuado.

- Percepção de segurança

Nos prédios azuis, foi dito que muitos homens se meteram com elas e que os homens que estão lá assediam. Na Estrada da Circunvalação, uma das raparigas já foi abordada por um taxista que ia a passar, os automobilistas metem-se com elas na saída do Bairro sentido Serra da Luz e saem homens junto a arbustos próximos à entrada do Bairro. Na Igreja, uma queixou-se de três homens que pareciam ser de obra e ficavam indo e voltando para vê-la, outra contou que um taxista buzinou e assobiou da janela; ela ligou à mãe que disse para ir para a frente da paragem da Carris.

Nas casas de alvenaria, segundo as inquiridas alguns idosos já se meteram com uma delas; em outra vez, um dos homens que estava a assediá-las mostrou uma *t-shirt* suja de sangue; e rapazes assobiaram e pai da rapariga foi à polícia dar queixa do ocorrido. Na Pontinha, uma das raparigas ia sendo assaltada à porta do dentista e o assaltante tinha uma navalha; outra foi seguida por homem, ligou para mãe e escondeu-se numa igreja; em um outro relato, uma das raparigas percebeu que um carro deu a volta a rotunda e achou que vinha atrás dela, fazendo-a esconder-se abaixo de um carro.

Próximo à estação de resíduos urbanos, homens que trabalham lá mexem com elas de dia e de noite. As raparigas utilizam lanterna dos telemóveis para iluminar o caminho, devido à escuridão no local. O mesmo ocorre na rua Rio Tejo quando vão à associação SPIN ou no caminho de terra ao pé da escola. Na rua Professor Pais da Silva, há homens embriagados sendo que alguns deles assediam verbalmente as inquiridas. Próximo à associação Os Escorpiões, uma vez houve um homem lá sentado a chamá-las; ele aparentava ter uns 20 anos. Na rua Professor Francisco da Gama Caeiro, alguns homens apitam e chamam por elas.

Na rua Rio Guadiana, junto à construção dos prédios novos, os homens que lá trabalham assobiam e metem-se; eles param o trabalho e vão ao pé das grades para assobiar. “Os homens das

*obras metem-se sempre. Lá em cima ou cá embaixo nas grades*”. Elas contaram que continuam a andar e fingem que não escutam.

- Locais que não vão por medo/pais ou outros adultos dizem para não ir

Quando questionadas, poucas raparigas pontuaram locais. As que pontuaram o caminho de terra que conecta o BPC à estação do metro da Pontinha, contaram que é deserto e que lá só passam se estiverem acompanhadas. Não utilizam o caminho pois está sempre escuro e uma das raparigas a mãe não permite que ande por lá.

Uma outra rapariga marcou o parque junto a paragem da Serra da Luz, dizendo que *“agora há mendigos e ‘gente perdida’ e deixei de poder ir para lá”* e que *“os sem-abrigo têm uma cara que mete um bocado de medo”*.

- Paragens de autocarro

Na paragem Mal Penteada, reclamaram da má iluminação dessa paragem e que não se vê ninguém, além do tempo de espera do autocarro ser superior a 1h. Na paragem Serra da Luz, há também a reclamação acerca da má iluminação e do demorado tempo de espera; junto à essa paragem, os condutores chamam e mentem-se com elas à noite. Na paragem Rio Tejo, a paragem é sem abrigo e sem bancos, portanto, optam por utilizar outras paragens. Na paragem Bairro Padre Cruz, os vidros dos abrigos já foram partidos diversas vezes, não há horários nas paragens e os autocarros demoram muito tempo para sair. Na paragem Az. Serrado, poucos são os condutores que lembram desta paragem já que é nova, por isso não para o autocarro lá.

#### **4.5. Discussão e recomendações**

Os resultados do presente diagnóstico mostraram um carácter relativamente heterogêneo em termos de padrões de mobilidade e preocupações com o espaço público, o que pode ser explicado pelas preocupações do agregado familiar e pela educação dada a cada um dos indivíduos. Esses resultados vão ao encontro do que é expresso na bibliografia, de que as mulheres possuem uma percepção de vulnerabilidade maior que os homens e, portanto, suas escolhas e o modo como enxergam o espaço público estão condicionadas (Trench, Oc & Tiesdell 1992; Mcmillan, Nierobisz & Welsh 2000; Valverde 2008; Yavuz & Welch 2010; Snedker 2015).

A primeira hipótese levantada, de que a demografia e outras características do Bairro Padre Cruz afetam a percepção e uso do espaço público, obteve resposta mista. No geral, quase a metade (44,1%) dos inquiridos disse estar abrangido pelo Serviço de Ação Social Escolar (SASE), um importante indicativo de que muitos alunos são afetados pela insuficiência económica da família. Esse

fator pode também justificar os altos índices de andar a pé desses jovens, já que a grande maioria vai e volta a pé da escola.

Tabela 16 - Quando saís do Bairro onde moras, e vais sozinho/a ou só com jovens da tua idade, a que locais de Lisboa e arredores vais?

	Raparigas	Rapazes	Total
<b>Colombo</b>	20	16	36
	36,36	34,04	35,29
<b>Telheiras</b>	10	8	18
	18,18	17,02	17,65
<b>Pontinha</b>	9	7	16
	16,36	14,89	15,69
<b>Nunca fui</b>	9	4	13
	16,36	8,51	12,75

\* Locais mais respondidos

Quando perguntados sobre três locais próximos a Lisboa ao qual já foram sozinhos ou acompanhados de jovens da mesma idade, a grande maioria respondeu Centro Comercial Colombo, seguido de Telheiras e Pontinha, todos locais situados a aproximadamente 2,5 km do Bairro Padre Cruz. Acredita-se que Pontinha e Telheiras estão entre os mais respondidos pois são os locais comumente utilizados para compras, já que não há nenhuma rede de supermercados no Bairro Padre Cruz. No que tange as questões de género, 16,36% das raparigas respondeu “nunca fui” ao passo que apenas 8,51% dos rapazes respondeu o mesmo, o que pode reforçar a tese de que os rapazes possuem mais permissões de andar a pé sozinhos para fora do bairro onde moram que as raparigas (Tabela 16).

Não obstante, verifica-se uma limitação dos jovens no que toca a mobilidade no Concelho de Lisboa. Locais turisticamente atrativos e que têm ligações com os meios de transporte ofertados no Bairro ou nas proximidades, como Baixa-Chiado pela estação de metro da Pontinha e Belém pela carreira 729, foram citados apenas uma vez. Através da Figura 27 percebe-se que os jovens do Bairro Padre Cruz possuem fortes conexões com os equipamentos ofertados num raio de 3km. Essas relações podem ser relativas às permissões de saída pelos pais, pela falta de meios de transportes diretos a diferentes partes do Concelho ou ainda pela questão da não obtenção de passe, sendo esta última opção confirmada pelas participantes do *focus groups*.

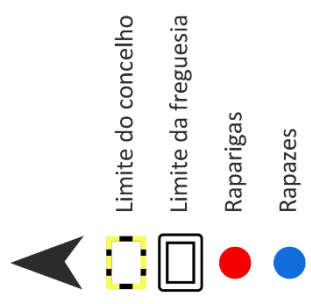
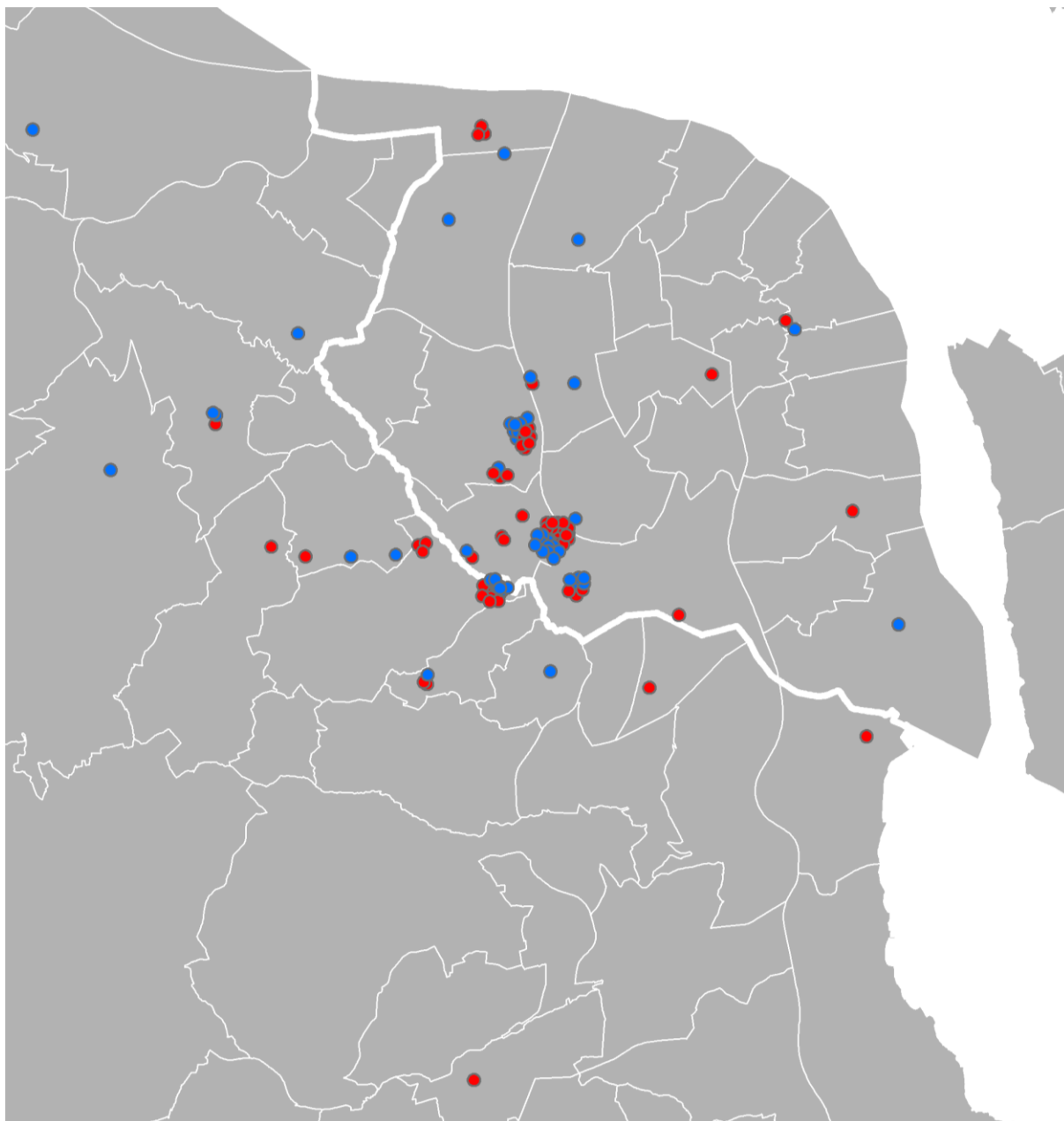


Figura 27 - Distribuição espacial dos locais visitados pelos inquiridos.

Ainda sobre segurança, grande parte dos jovens diz sentir-se seguro ou muito seguro ao andar a pé sozinhos no Bairro Padre Cruz (Tabela 17), confrontando a ideia de que em bairros sociais ou com população vulneráveis socioeconomicamente o medo inibe o modo pedonal. As diferenças de género são observadas em questões pontuais. Quando as respostas são desagregadas por sexo, a igualdade das respostas não é rejeitada ( $p = 0,294$ ). Levando em consideração a alta pedonalização desses jovens, esses resultados são contraditórios. Ainda mais quando são confrontados com os resultados dos *focus groups* e mapeamento participativo feito junto às raparigas, onde quando a pergunta foi feita associada à uma situação específica, como perseguições, assaltos ou outras situações que lhes causaram medo, diversas ocorrências foram relatadas.

Tabela 17 - Sentes-te seguro/a quando andas a pé sozinho/a no Bairro Padre Cruz?

	Raparigas	Rapazes	Total
<b>Sinto-me muito seguro/a</b>	12 21,8%	20 42,6%	32 31,4%
<b>Sinto-me seguro/a</b>	31 56,4%	21 44,7%	52 51%
<b>Sinto-me pouco seguro/a</b>	7 12,7%	2 4,3%	9 8,8%
<b>Não me sinto nada seguro/a</b>	-	1 2,1%	1 1%
<b>Não ando a pé sozinho/a</b>	4 7,3%	2 4,3%	6 5,9%
<b>Não responderam</b>	1 1,8%	1 2,1%	2 2%
<b>Total</b>	55 100%	47 100%	102 100%

De acordo com as Tabela 18 e Tabela 19, as raparigas são mais dependentes dos autocarros do que os homens, transporte ao qual utilizam quase todos os dias. Os rapazes, todavia, raramente utilizam os autocarros. Em países desenvolvidos, as mulheres deslocam-se mais que os homens e com uma grande variedade de trajetos, mas dentro de uma área geográfica mais restrita que os homens (Duchène 2011). Além disso, as raparigas referiram que muitas ajudam as mães nas tarefas domésticas, que incluem ir ao supermercado, e que para isso utilizam os autocarros da Carris reafirmando o argumento de van Kouwen (2016), que diz que as mulheres são tradicionalmente associadas ao espaço privado e às atividades referentes ao cuidado da casa.

Tabela 18 - Com que frequência andas de autocarro?

	Raparigas	Rapazes	Total
<b>Quase todos os dias da semana*</b>	19 34,5%	11 23,4%	30 29,4%
<b>Uma a três vezes por semana, aproximadamente*</b>	7 12,7%	9 19,1%	16 15,7%
<b>Só ao fim de semana*</b>	3 5,5%	4 8,5%	7 6,9%

<b>Uma ou duas vezes por mês, aproximadamente*</b>	6 10,9%	6 12,8%	12 11,8%
<b>Raramente*</b>	17 30,9%	13 27,7%	30 29,4%
<b>Nunca*</b>	3 5,5%	3 6,4%	6 5,9%
<b>Não responderam</b>	-	1 2,1%	1 1%
<b>Total</b>	55 100%	47 100%	102 100%

\*  $p < 0,05$

Tabela 19 - Qual foi a última vez que andaste de autocarro?

	<b>Raparigas</b>	<b>Rapazes</b>	<b>Total</b>
<b>Nos últimos sete dias*</b>	29 52,7%	21 44,7%	50 49%
<b>Há mais de uma semana, e menos de um mês*</b>	8 14,5%	9 19,1%	17 16,7%
<b>Há mais de um mês, e menos de um ano*</b>	14 25,5	11 23,4%	25 24,5%
<b>Há mais de um ano*</b>	3 5,5	4 8,5%	7 6,9%
<b>Nunca*</b>	1 1,8%	1 2,1%	2 2
<b>Não responderam</b>	-	1 2,1%	1 1%
<b>Total</b>	55 100%	47 100%	102 100%

\*  $p < 0,05$

Sintetizando, a questão do género é mais relevante quando as raparigas se consideram um alvo mais fácil apenas por serem mulheres, enquanto os rapazes se preocupam mais com questões de ordem pública, como as condições dos passeios. O medo associado a crimes por parte dos rapazes pode ser menor pelo fato de que seu porte físico, sexo e como o homem é visto na sociedade lhe garantam uma segurança maior ao andar na rua (Rountree 1998), enquanto as mulheres por serem mulheres sentem-se mais vulneráveis a atos criminosos.

Esse padrão também é refletido no que os adultos lhes dizem: fazem mais recomendações às raparigas do que aos rapazes. Conforme consta na Tabela 20, 61,82% das raparigas responderam que os adultos com que vivem recomendam não falar com estranhos, ao passo que 59,57% dos adultos recomendam aos rapazes que tenham cuidado com os carros ao atravessar, apesar de as mulheres serem as maiores vítimas de atropelamentos em Lisboa e o grupo dos 15 aos 19 anos o terceiro mais afetado (Câmara Municipal de Lisboa 2015). Além do mais, na etapa das entrevistas, muitas referiram que já quase foram atropeladas em diversos pontos do BPC, inclusive no trajeto casa-escola e quando

vão às aulas de atividade física, já que o pavilhão de desportos está localizado a cerca de 500m da Escola Básica do Bairro Padre Cruz.

Tabela 20 - O que te recomendam os adultos com que vives quando saís sozinho/a?

	Raparigas	Rapazes	Total
<b>Não andar sozinho/a à noite</b>	30 54,55	19 40,43	49 48,04
<b>Não andar sozinho/a de dia</b>	1 1,82	2 4,26	3 2,94
<b>Escolher as companhias</b>	27 49,09	16 34,04	43 42,16
<b>Não andar em certas ruas</b>	19 34,55	10 21,28	29 28,43
<b>Não andar em certos transportes públicos</b>	1 1,82	2 4,26	3 2,94
<b>Não usar determinadas paragens</b>	- -	2 4,26	2 1,96
<b>Evitar zonas sem pessoas</b>	14 25,45	9 19,15	23 22,55
<b>Não falar com estranhos*</b>	34 61,82	20 42,55	54 52,94
<b>Cuidado com os carros ao atravessar</b>	30 54,55	28 59,57	58 56,86
<b>Não me dizem nada</b>	2 3,64	3 6,38	5 4,90
<b>Não chegar muito tarde em casa</b>	1 1,82	- -	1 0,98
<b>Não saio sem adultos</b>	1 1,82	- -	1 0,98

\*  $p < 0,05$

Muitos questionamentos que constam nos inquéritos onde a resposta era discursiva, os inquiridos ou não souberam responder ou simplesmente as deixaram em branco. As perguntas em que os tópicos abordados eram acerca dos locais a que vão só com os pais para contrapor com os locais a que vão sozinhos ou com pessoas da mesma idade, locais em que gostariam de ir só ou só com jovens da mesma idade e até mesmo sugestões para utilizarem mais e melhor os meios de transporte. Muitos dos problemas mencionados nos inquéritos foram confirmados nos *focus groups*, como as preocupações das raparigas perante o assédio e o medo do estranho. Por um outro lado, sobre as sugestões, só foi possível saber as respostas através dos *focus groups*, onde uma pergunta similar foi feita.

O medo do estranho é refletido quando os assédios acontecem no espaço público. Ao serem abordadas por pessoas desconhecidas do sexo masculino, as raparigas são orientadas por amigos ou adultos a fingir que estão ao telemóvel, a irem para locais onde há mais movimento ou onde há a presença de policiais. Pouco é sabido sobre a orientação dada aos rapazes, principalmente nessa fase de desenvolvimento do carácter e personalidade. Os diversos relatos de assédio dentro do perímetro escolar são compatíveis com o que é encontrado na bibliografia. Lipson (2001) relata que apesar de

muitos estudantes terem vivenciado alguma forma de assédio durante sua vida escolar, as raparigas são mais propensas a terem algum tipo de relato de assédio físico ou não, bem como tendem a vivenciar isso com mais frequência do que os rapazes. Outrossim, o assédio em ambiente escolar tem um impacto negativo no aspecto emocional e educacional dos estudantes.

Quando perguntadas sobre locais específicos de espera de transporte público, alguns pontos interessantes surgiram. Em muitos casos, a má iluminação das paragens associada ao demorado tempo de espera do autocarro aumentam o potencial das mulheres serem um alvo fácil, portanto podem ser impedidores do uso do transporte público. A preocupação relativa à iluminação pode estar ligada ao planeamento da iluminação pública, que serve a via e não ao passeio, onde o objetivo é proporcionar uma melhor visibilidade aos condutores, deixando um pouco de lado as necessidades do peão (Lynch e Atkins 1988). O vandalismo nas paragens e o fato de muitos condutores já terem sido assediados à noite também são fatores inibidores do uso do transporte público.

O reconhecimento dessas diferenças pode ajudar os decisores políticos a adotarem e implementarem estratégias de segurança pública que podem reduzir efetivamente os medos de ambos os sexos relativos à crimes nos espaços públicos (Yavuz e Welch 2010). Estudos futuros podem examinar as variações das percepções e usos em diferentes zonas da cidade de Lisboa com diversas características demográficas, a fim de explicar a efetividade dos instrumentos de políticas públicas.

Com base no diagnóstico efetuado nesta presente dissertação, as recomendações são definidas de acordo com as seguintes dimensões: acessibilidade, espaço público e dinâmicas sociais. É pressuposto que essas recomendações garantam uma melhor qualidade de vida que atenda às necessidades específicas da população jovem residente no Bairro Padre Cruz. É importante ressaltar que a inclusão do género no espaço público não será bem sucedida com apenas uma medida, mas sim ao trazer diversas soluções em que ocupem mais o espaço e criem mais condições de segurança.

No que tange a acessibilidade, uma das grandes barreiras encontradas foi a posse do título de transporte, onde mais da metade dos inquiridos não possui. Apesar das práticas atuais de redução dos valores do passe, ainda assim esses custos têm um peso significativo na renda do agregado familiar, ratificando o que Lucas, et al (2016) reiteram de que um indivíduo é afetado pela pobreza dos transportes se os custos dos bilhetes for uma condicionante para a utilização dos mesmos, até porque o modo pedonal é o meio mais económico. O mesmo acontece com as bicicletas, onde a maioria sabe andar, mas a minoria possui uma bicicleta. Isso demonstra um potencial uso da bicicleta, onde fatores económicos novamente determinam as possibilidades de transporte.

Quanto ao espaço público, existem estratégias que possuem significativo impacto em ambos os géneros e que podem ser aplicados ao BPC como o aumento no policiamento, a presença de câmeras de vigilância e uma melhora na iluminação pública. Além disso, existem estratégias a nível de planeamento e ordenamento do território, como levar em consideração as necessidades das mulheres tal qual as dos homens na revisão dos planos, estabelecer uma eficaz ligação de transporte no território, diversificar os usos dos solos por meio de planos ou requalificações do edificado dentro do bairro a fim de atrair mais oportunidades de empregos locais bem como manter o bairro mais ativo em diversas

horas do dia. Ao ampliar as atividades comerciais no Bairro, amplia-se também as oportunidades económicas para as mulheres.

De acordo com os resultados dos diferentes métodos de pesquisa elaborados, as raparigas também relataram experiências negativas relevantes e demonstraram pouca fé de que algo seria modificado ou até mesmo que o comportamento dos homens no geral mudaria perante as situações reveladas. No que toca as dinâmicas sociais, é necessário que a cultura do assédio seja mudada e que sejam promovidas medidas que inibam as ações do potencial agressor. As transformações no espaço público do Bairro Padre Cruz devem adotar iniciativas que promovam a inclusão, principalmente nos processos de participação pública. Outras medidas igualmente importantes estão na esfera preventiva, como campanhas de conscientizações nas escolas, nas paragens e nos transportes públicos. A educação sobre o assédio verbal e sexual deve ser feita de forma mais ampla para que inibir certos padrões de comportamento no meio.

## 5. Conclusão

### 5.1. Principais conclusões e contribuições

Essa dissertação examinou a relação do género com a mobilidade, uso e percepção do espaço público de jovens residentes de um bairro social do município de Lisboa. Os resultados desse estudo indicam que o género está relacionado aos três aspectos em questão, já que o comportamento é influenciado pelas atitudes e percepções referentes ao entorno imediato. Esses aspectos afetam a mobilidade, independência e liberdade de ir e vir desses jovens, em especial das raparigas que já vivenciaram o assédio no BPC e até mesmo dentro da escola, local onde elas mais sofrem assédio. Para tal, foram feitas pesquisas no Bairro Padre Cruz associadamente à Divisão do Plano de Acessibilidade Pedonal (DPAP) da Câmara Municipal de Lisboa, com estudantes do 7º, 8º e 9º ano da Escola Básica 2/3 do Bairro Padre Cruz. Os inquiridos forneceram dados acerca dos hábitos e atitudes dos jovens, que nos *focus groups* e mapeamentos foram ampliados, sendo possibilitado o conhecimento das experiências pessoais e sítios que podem afetar os comportamentos e restringir a mobilidade.

Os efeitos do género na mobilidade e no uso do espaço público mostraram-se substanciais: muitas raparigas não saem de casa sozinhas ou com jovens da mesma idade, seja por medo ou pela não permissão dos pais. Fyhri e Hjorthol (2009) argumentam que qualquer medida tomada, com a intenção de aumentar a utilização dos modos pedonais e cicláveis, através da melhora na segurança rodoviária só será efetiva se a experiência dos pais for melhorada também. As raparigas possuem limitações nos seus comportamentos e, portanto, seus estilos de vida ficam condicionados.

Menos forte, porém muito significativa é o fato de as raparigas utilizarem mais o automóvel e os transportes públicos para ir à escola. Constata-se que os rapazes, por um outro lado, utilizam o modo pedonal mais frequentemente e, apesar de estarem mais envolvidos em atos de violência nos espaços públicos (Observatório Nacional de Violência e Género 2017), se preocupam mais com as condições dos passeios ao passo que as raparigas se preocupam com desacatos, perseguições, perderem-se e com os assédios.

De fato, ambos os sexos afirmaram nos inquiridos sentirem-se seguros ou muito seguros ao andarem só ou acompanhados de outros jovens da mesma idade no BPC. No entanto, houve uma contradição com os resultados dos *focus groups* e mapeamento participativo, no qual as raparigas ao serem perguntadas sobre locais e ruas que são se sentem bem ao passar aliados a exemplos de situações específicas como serem perseguidas ou assaltadas, evidenciaram situações e locais aos quais não sentem seguras ao passar.

### 5.2. Implicações para as políticas urbanísticas

O Bairro Padre Cruz, apesar de possuir equipamentos e oportunidades de transporte que muitos residentes valorizam, peca na homogeneidade do uso dos seus edifícios com poucas oportunidades nos espaços ofertados. O aumento nas atividades comerciais no BPC pode melhorar a

dinâmica do local e, conseqüentemente, torná-lo mais seguro para os que ali residem e circulam. As mulheres, por serem mais sensíveis aos riscos de segurança nos espaços públicos, podem se sentir mais à vontade ao andarem em ambientes com boa iluminação, passeios adequados e com olhos nas ruas, decorrente de um aumento nos destinos de interesse como, por exemplo, lojas (Clifton e Livi 2004).

É crucial que as mulheres possuam acesso à equipamentos, oportunidades sociais e recreacionais para que sua participação na sociedade seja efetiva e não que sua qualidade de vida seja afetada negativamente. Além do mais, uma verdadeira igualdade de oportunidades inclui a acessibilidade e permitir que essas práticas discriminatórias persistam não pode mais ser aceitável (Lynch e Atkins 1988). Ao não respeitar as normas sobre as condições da iluminação, coletas de resíduos sólidos, má sinalização, e ao ser o Estado permissivo quanto à essas irregularidades, há uma contribuição para a segregação da mulher no espaço público mesmo que de maneira indireta (Páramo e Burbano Arroyo 2011).

É preciso conhecer a realidade da desigualdade não só a nível municipal e nacional, mas também a nível de freguesia, bairro e rua. Ao reconhecer a escala dessas questões, é importante que sejam implementados planos e programas que mitiguem essa insegurança como a criação de políticas públicas para aumentar a participação da mulher nos governos locais, capacitação dos planeadores e urbanistas acerca da segurança da mulher e inclusão de género, criação de ligações de transporte entre as zonas locais principalmente nos subúrbios como o Bairro Padre Cruz, elaboração de projetos para melhorar a segurança nas paragens dos transportes públicos bem como no seu entorno e, não menos importante, elaboração de programas de prevenção ao assédio.

O projeto-piloto “Para o Bairro... E Mais Além!”, que está a ser realizado no Bairro Padre Cruz pelo Departamento do Plano de Acessibilidade Pedonal da CML em parceria com outras entidades locais, é um excelente exemplo de um projeto que considera as diferentes questões citadas anteriormente e que, ao ser ampliada para outras regiões da cidade, pode interferir positivamente na qualidade dos espaços públicos e, principalmente, na qualidade de vida das mulheres.

### **5.3. Limitações**

Apesar do estudo ter motivado os participantes a entender a vida urbana, as dinâmicas sociais e a igualdade de género, houve limitações no estudo de caso, como exemplo, o número da amostra em comparação ao número de residentes da mesma idade no BPC, a não realização de *focus groups* com os rapazes, a escassa bibliografia referente ao tema na realidade de Lisboa e o fato de um estudo deste tipo só ter sido feito em um bairro do Concelho. Contudo, acredita-se que as limitações não invalidam a pesquisa elaborada como instrumento de avaliação do uso e percepção do espaço público segundo as raparigas que utilizam o espaço público do Bairro Padre Cruz, assim como as conclusões obtidas através dela. Nada obstante, não pode ser dito o mesmo do que pode ser concluído das

percepções do espaço público pelo ponto de vista dos rapazes, que não estiveram presentes nas outras etapas de análise, nem se esses resultados refletem a mesma realidade relativamente à cidade.

#### **5.4. Desenvolvimentos futuros**

Outros aspectos relacionados ao género e ao espaço público podem ser investigados, principalmente utilizando as variáveis de idade, etnia, classe social e preferências sexuais. As investigações futuras podem ainda avaliar mais precisamente as necessidades de homens e mulheres nos equipamentos públicos e contrapostos a diferentes pontos de Lisboa não só com a mesma característica demográfica, mas também com similaridades no que toca o espaço urbano e a oferta de transportes.

## Referências bibliográficas

- Barter, Paul A. "Transport and Urban Poverty in Asia: A Brief Introduction to the Key." *Proceedings of the Regional Symposium on Urban Poverty in Asia*. Fukuoka, Japão: United Nations Centre for Human Settlements – Habitat, 1999. 107-134.
- Beebeejaun, Yasminah. "Gender, urban space, and the right to everyday life." *Journal of Urban Affairs*, 2017: 323-334.
- Buckingham, Shelley. "Análisis del derecho a la ciudad desde una perspectiva de género." *Ciudades para tod@s: Por el derecho a la ciudad, propuestas y experiencias*, 2011: 59-64.
- Câmara Municipal de Lisboa. n.d. <http://www.cm-lisboa.pt/municipio/projetos-cofinanciados/bairro-padre-cruz> (accessed março 13, 2019).
- . "A Pé para a Escola... em Segurança!" Lisboa, 2014.
- . "Atropelamentos em Lisboa: Relatório 2010 - 2013." Lisboa, 2015.
- . "Deslocações escolares." Lisboa, 2018.
- . *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2013.
- . "Regulamento do Plano Diretor Municipal de Lisboa ." Lisboa, 2012.
- . *Site da Câmara Municipal de Lisboa*. n.d. [http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/planeamento/pdm/1994/Manual\\_tecnico\\_PD\\_M\\_LX.pdf](http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/planeamento/pdm/1994/Manual_tecnico_PD_M_LX.pdf) (accessed abril 8, 2019).
- . *Site da Câmara Municipal de Lisboa*. n.d. <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal/enquadramento-do-pdm> (accessed abril 5, 2019).
- Civitas 21 - Comunidades Sustentáveis. *Plano de Ação 21 e Estrutura de Monitorização*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa / Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, 2012.
- Clifton, Kelly J., and Andréa D. Livi. "Gender Differences in Walking Behavior, Attitudes About Walking, and Perceptions of the Environment in Three Maryland Communities." *Research on Women's Issues in Transportation*. Chicago: Transportation Research Board Conference Proceedings, 2004. 79-88.
- Correa, Roberto L. *O Espaço Urbano*. São Paulo: Ática, 1999.
- Costa, Lourival, Beatriz Pereira, Sérgio Souza, Ana P. Matos, and Joaquim O. Cunha. *Transporte ativo entre casa-escola em Vila Nova de Famalicão: Estudo de um caso em escola urbana*. Porto: Escola Superior de Educação/Instituto Politécnico do Porto, 2015.
- Cotta, Francis A. "A crise da modernidade e a insegurança social." *Mneme: revista de humanidades*, 2005: 1-13.
- Curtis, Carey, Courtney Babb, and Doina Olaru. "Built environment and Children's travel to school." *Transport Policy*, 2014: 21-33.
- de Sousa, Marcos T. R., and Roberto Braga. "As influências do efeito barreira na dinâmica das cidades." *Revista Geografar*, 2011: 135-160.
- Duchène, Chantal. "Gender and Transport." *International Transport Forum*. Leipzig: Transport for Society, 2011.
- Easton, Sue, and Ed Ferrari. "Children's travel to school - the interaction of individual, neighbourhood and school factors." *Transport Policy*, 2014: 9-18.
- Escalante, Sara O., and Blanca G. Valdivia. "Planning from below: using feminist participatory methods to increase women's participation in urban planning." *Gender & Development*, 2015: 113-126.

- Fenster, Tovi. "El derecho a la ciudad y la vida cotidiana basada en el género." *Ciudades para tod@s: Propuestas para el derecho a la ciudad*, 2011: 65-80.
- Ferreira, Diana. *O Uso do Edifício e o Espaço Público Como Cenário Contributivo para a Integração Social e Urbana: Proposta de uma escola de artes circenses no Bairro Padre Cruz*. Dissertação de Mestrado, Lisboa: Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, 2011.
- Freitas, Fátima. *Histórias e Memórias do Bairro Padre Cruz: Construir cidade à escala humana*. Lisboa: Junta de Freguesia de Carnide, 2012.
- Fyhri, Alask, and Randi Hjorthol. "Children's independent mobility to school, friends and leisure activities." *Journal of Transport Geography*, 2009: 377-384.
- Gaspar, Lucília. "Auto-segregação sócio-espacial em Lisboa." *Estudos Regionais*, 2003: 75-93.
- George, Pedro, Ricardo S Lopes, and Filomena Gerardo. *A concepção do espaço público em bairros de realojamento como pressuposto estruturador dos processos de inserção social*. Lisboa: FCT, 2009.
- Gomide, Alexandre de A. "Mobilidade Urbana, Iniquidade e Políticas Sociais." *Políticas Sociais - Acompanhamento e Análise*, fevereiro 12, 2006: 242-250.
- Hillman, Mayer, John Adams, and John Whitelegg. *One false move... A study of children's*. Londres: PSI Publishing, 1990.
- Instituto Nacional de Estatística. "Censos Subsecção." *Site do Instituto Nacional de Estatística*. 2011. [https://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=CENSOS&xpgid=censos\\_subsecao](https://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=CENSOS&xpgid=censos_subsecao) (accessed setembro 23, 2019).
- Lipson, Jodi. *Hostile Hallways: Bullying, Teasing, and Sexual Harassment in School*. Washington DC: American Association of University Women Educational Foundation, 2001.
- Loukaitou-Sideris, Anastasia. "Is It Safe to Walk Here? Design and Policy Responses to Women's Fear of Victimization in Public Places." *Research on Women's Issues in Transportation*. Chicago, 2004. 102-112.
- Lucas, Karen, Giulio Mattioli, Ersilia Verlinghieri, and Alvaro Guzman. "Transport Poverty and Its Adverse Social Consequences." *Institution of Civil Engineers - Transport*, 2016: 353-365.
- Lynch, G., and S. Atkins. "The influence of personal security fears on women's travel patterns." *Transportation*, 1988: 257-277.
- Lynch, Kevin. *A Imagem da Cidade*. Massachusetts: Edições 70, 1960.
- Mackett, Roger L. "Children's travel behaviour and its health implications." *Transport Policy*, 2012: 66-72.
- Marcuse, Peter. "Enclaves, sim; guetos, não: a segregação e o estado." *Espaço e Debate*, 2004: 24-33.
- Mcmillan, Ross, Annette Nierobisz, and Sandy Welsh. "Experiencing the streets: Harassment and perceptions of safety among women." *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 2000: 306-322.
- Mouette, Dominique. "Os pedestres e o efeito barreira." *Tese de Doutorado*. São Paulo: POLI/USP, 1998.
- Negri, Silvio M. "Segregação Sócio-Espacial: Alguns conceitos e análises." *Coletâneas do Nosso Tempo*, 2008: 129-153.
- Noyon, Rogier, and Mieke van der Spek. "Playing the Game: Children's Freedom of Movement in the Streets." *Journal of Housing and The Built Environment*, 1995: 313-330.
- Observatório Nacional de Violência e Género. *Primeiro Inquérito Municipal à Violência Doméstica e de Género no Concelho de Lisboa*. Síntese dos resultados, Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 2017.

- Organização Mundial da Saúde. *Site do World Health Organization*. dezembro 13, 2018. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/adolescents-health-risks-and-solutions> (accessed setembro 23, 2019).
- . *Site do World Health Organization*. n.d. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/adolescents-health-risks-and-solutions> (accessed setembro 23, 2019).
- Pain, Rachel H. "Social Geographies of Women's Fear of Crime." *Transactions of the Institute of British Geographers Vol. 22*, 1997: 231-244.
- Páramo, Pablo, and Andrea M. Burbano Arroyo. "Género y espacialidad: análisis de factores que condicionan la equidad en el espacio público urbano." *Universitas Psychologica: La Revista*, 2011: 61-70.
- Portal Viva. *Operadores de Transporte da Região de Lisboa*. 2019. <https://www.portalviva.pt/lx/pt/homepage/t%C3%ADtulos-de-transporte/uso-frequente/passes-navegante.aspx> (accessed setembro 2019, 17).
- Preston, John, and Fiona Rajé. "Accessibility, mobility and transport-related social exclusion." *Journal of Transport Geography*, 2007: 151-160.
- Queirós, Margarida, and Nuno Marques da Costa. "Knowledge on Gender Dimensions of Transportation in Portugal." *Dialogue and Universalism*, 2012: 47-69.
- Rede Social Lisboa. "II Diagnóstico Social de Lisboa: 2015-2016, Sinopse." Lisboa, 2015.
- Rountree, Pamela W. "A reexamination of the crime–fear linkage." *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 1998: 341-372.
- Scott, Hannah. "Stranger Danger: Explaining Women's Fear of Crime." *Western Criminology Review*, 2003: 203-214.
- Snedker, Karen. "Neighborhood Conditions and Fear of Crime: A Reconsideration of Sex Differences." *Crime & Delinquency*, 2015: 45-70.
- Stewart, Oreon. "Findings from Research on Active Transportation to School and Implications for Safe Routes to School Programs." *Journal of Planning Literature*, 2011: 127-150.
- Tandogan, Oksan, and Bige S. Ilhan. "Procedia Engineering." *Fear of Crime in Public Spaces: From the View of Women Living Cities*, 2016: 2011-2018.
- The World Bank. *World Development Report: Making Services Work for Poor People*. Estados Unidos: World Bank/Oxford University Press, 2004.
- Titheridge, Helena, Nicola Christie, Roger Mackett, Daniel O. Hernández, and Runing Ye. *Transport and Poverty: A review of the evidence*. Londres: UCL, 2014.
- Trench, Sylvia, Taner Oc, and Steven Tiesdell. "Safer Cities for Women: Perceived Risks and Planning Measures." *The Town Planning Review vol. 63*, 1992: 279-296.
- UN-Habitat. "Gender Issue Guide: Urban Planning and Design." United Nations Human Settlements Programme 2012, Nairobi, 2012.
- Urban Development Vienna. *Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development*. Vienna: Urban Development Vienna, 2013.
- Valverde, Nacho. "URBANISMO: El feminismo que quiere cambiar nuestras ciudades." *Site Publico Espanha*. abril 01, 2018. <http://www.publico.es/sociedad/urbanismo-feminismo-quiere-cambiar-ciudades.html?platform=hootsuite> (accessed abril 04, 2018).
- van Kouwen, Sharon. *Site Cities in Transition*. junho 28, 2016. <https://citiesintransition.eu/cityreport/women-in-the-city-2> (accessed dezembro 12, 2017).
- Warr, Mark. "Dangerous Situations: Social Context and Fear of Victimization." *Social Forces* 68(3), 1990: 891-908.
- Womenability. "Solutions for gender fair cities: An international action-research report." 2017.

Woolley, Hellen, and Noor ul Amin. "Pakistani Children in Sheffield and Their Perception and Use of Public Open Spaces." *Children's Environments* 12(4), 1995: 127-143.

Yavuz, Nilay, and Eric W. Welch. "Addressing Fear of Crime in Public Space: Gender Differences in Reaction to Safety Measures in Train Transit." *Urban Studies*, 2010: 2491-2515.

## Anexos

Anexo A - Atropelamentos registados no Bairro Padre Cruz entre 2010 e 2017. Fonte: Divisão do Plano de Acessibilidade Pedonal (CML).

<b>Ano</b>	<b>Género</b>	<b>Idade</b>	<b>Lesão</b>	<b>Luminosidade</b>	<b>Condição da pista</b>
2010	Feminino	81	Leve	Em pleno dia	Húmido
2010	Feminino	84	Leve	Em pleno dia	Húmido
2010	Feminino	40	Leve	Noite, com iluminação	Molhado
2010	Feminino	13	Leve	Noite, com iluminação	Seco e limpo
2010	Masculino	11	Leve	Em pleno dia	Seco e limpo
2010	Feminino	13	Leve	Noite, com iluminação	Seco e limpo
2010	Masculino	11	Leve	Em pleno dia	Seco e limpo
2010	Feminino	76	Grave	Noite, com iluminação	Seco e limpo
2011	Feminino	15	Leve	Em pleno dia	Húmido
2011	Masculino	45	Leve	Em pleno dia	Húmido
2011	Feminino	66	Leve	Em pleno dia	Húmido
2011	Feminino	74	Leve	Em pleno dia	Húmido
2011	Feminino	15	Leve	Em pleno dia	Húmido
2011	Feminino	50	Leve	Em pleno dia	Seco e limpo
2012	Feminino	13	Leve	Em pleno dia	Húmido
2012	Feminino	13	Leve	Noite, com iluminação	Húmido
2012	Feminino	16	Leve	Noite, com iluminação	Húmido
2012	Feminino	13	Leve	Em pleno dia	Húmido
2012	Feminino	13	Leve	Noite, com iluminação	Húmido
2012	Feminino	16	Leve	Noite, com iluminação	Húmido
2012	Masculino	80	Leve	Noite, com iluminação	Húmido
2013	Feminino	50	Leve	Em pleno dia	-
2014	Feminino	7	Leve	Em pleno dia	Seco e limpo
2015	Feminino	83	Leve	Em pleno dia	Seco e limpo
2016	Feminino	14	Leve	Em pleno dia	Molhado
2016	Feminino	14	Leve	Em pleno dia	Molhado
2016	Feminino	79	Leve	Em pleno dia	Seco e limpo
2016	Masculino	36	Leve	Em pleno dia	Seco e limpo
2017	Feminino	76	Grave	Aurora ou crepúsculo	Seco e limpo



**INQUÉRITO SOBRE MOBILIDADE  
A ESTUDANTES DA EB2,3  
DO BAIRRO PADRE CRUZ**

*Caras e Caros Estudantes,*

*A Câmara Municipal de Lisboa pretende melhorar as ligações do Bairro Padre Cruz ao resto da cidade, considerando o andar a pé, de bicicleta e de Transporte Público. Para o nosso trabalho, é muito importante perceber a forma como os jovens se deslocam, os problemas que sentem nas suas deslocações e as suas preferências. Pedimos que nos ajude, respondendo a este questionário. Asseguramos que as tuas respostas serão tratadas de forma anónima. Em cada questão deves escolher a opção de resposta que se aplica a ti. Há perguntas em que podes escolher várias opções (indicaremos quais são). Há poucas questões com resposta por extenso.*

**SECÇÃO 1  
DESLOCAÇÕES CASA-ESCOLA**

**1. Como é que te deslocas, na maior parte dos dias, quando vens para a escola?**

- a) A pé
- b) De carro
- c) De bicicleta
- d) De autocarro da Carris
- e) De outro modo. Qual? \_\_\_\_\_
- f) De vários modos (ex.: autocarro + carro). Quais? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**2. Com quem é que vens, na maior parte dos dias, para a escola?**

- a) Sozinho/a
- b) Com adultos/as
- c) Com outros/as jovens
- d) Com adultos/as e jovens

**3. Se pudesses escolher, de que modo é que gostavas de vir para a escola?**

- a) A pé
- b) De carro
- c) De bicicleta
- d) De autocarro da Carris
- e) De outro modo. Qual? \_\_\_\_\_
- f) De vários modos (ex.: autocarro + carro). Quais? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**4. E com quem é que gostavas de vir para a escola?**

- a) Sozinho/a
- b) Com adultos/as
- c) Com outros/as jovens
- d) Com adultos/as e jovens

**5. Como é que te deslocas, na maior parte dos dias, quando saís da escola?**

- a) A pé
- b) De carro
- c) De bicicleta
- d) De autocarro da Carris
- e) De outro modo. Qual? \_\_\_\_\_
- f) De vários modos (ex.: autocarro + carro). Quais? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

6. Qual é a Escola que queres frequentar no 10º ano?

7. Se fores para essa escola, como é que gostarias de ir?

- a) A pé
- b) De carro
- c) De bicicleta
- d) De autocarro da Carris
- e) De outro modo. Qual? \_\_\_\_\_
- f) De vários modos (ex.: autocarro + carro). Quais? \_\_\_\_\_
- g) Não sei

## SECÇÃO 2

### SAIR DO BAIRRO ONDE MORAS

8. Quando saís do Bairro onde moras e vais com adultos, a que locais de Lisboa e arredores vais? Indica até 3 locais.

9. Quando saís do Bairro onde moras, e vais sozinho/a ou só com jovens da tua idade, a que locais de Lisboa e arredores vais? Indica até 3 locais. (Se nunca foste sozinho/a ou só com jovens da tua idade, escreve "nunca fui").

10. Quando saís do Bairro onde moras e vais sozinho/a ou só com jovens da tua idade, como é que vais, geralmente?

- a) A pé
- b) De carro
- c) De bicicleta
- d) De autocarro da Carris
- e) De outro modo. Qual? \_\_\_\_\_
- f) De vários modos (ex.: autocarro + carro). Quais? \_\_\_\_\_
- g) Não costumo sair sozinho/a ou com jovens da minha idade

11. Com que frequência é que vais sozinho/a ou só com jovens da tua idade para fora do Bairro onde moras?

- a) Quase todos os dias da semana
- b) Uma a três vezes por semana, aproximadamente
- c) Só ao fim de semana
- d) Uma ou duas vezes por mês, aproximadamente
- e) Raramente
- f) Nunca

12. Quais são os locais de Lisboa e arredores que não conheces a que gostarias de ir sozinho/a, ou só com jovens da tua idade? Indica até 3 locais.

**13. Indica os aspetos que te preocupam quando pensas em ir sozinho/a, ou só com jovens da tua idade, para fora do Bairro onde moras. Pensa nas zonas junto ao bairro. (Nesta questão podes escolher uma ou várias opções)**

- a) Ser atropelado/a
- b) As condições dos passeios (buracos, pedras soltas, largura...)
- c) Estar à espera do autocarro nas paragens de autocarro
- d) Ser agredido/a ou roubado/a
- e) Desacatos na rua
- f) Ser assediado/a (ex.: piropos, ofensas, gestos desrespeitosos)
- g) Ser abordado/a ou perseguido/a por estranhos
- h) A má iluminação de algumas zonas à noite
- i) Não ver ninguém na rua
- j) Perder-me
- k) Outras. Quais? \_\_\_\_\_
- l) Nenhum dos anteriores

**14. Qual o local mais longe do Bairro onde moras a que já foste sozinho/a, ou só com jovens da tua idade?**

### SECÇÃO 3 ANDAR A PÉ NO BAIRRO PADRE CRUZ

**15. Sentes-te seguro/a quando andas a pé sozinho/a no Bairro Padre Cruz?**

- a) Sinto-me muito seguro/a
- b) Sinto-me seguro/a
- c) Sinto-me pouco seguro/a
- d) Não me sinto nada seguro/a
- e) Não ando a pé sozinho/a no Bairro Padre Cruz

**16. Indica os aspetos que te preocupam quando pensas em andar a pé sozinho/a no Bairro Padre Cruz. (Nesta questão podes escolher uma ou várias opções)**

- a) Ser atropelado/a
- b) Atravessar nas passadeiras
- c) As condições dos passeios (buracos, pedras soltas, largura...)
- d) Ser agredido/a ou roubado/a
- e) Ser assediado/a (ex.: piropos, ofensas, gestos desrespeitosos)
- f) Desacatos na rua
- g) Ser abordado/a ou seguido por estranhos
- h) A má iluminação de algumas zonas
- i) Não ver ninguém na rua
- j) Perder-me
- k) Outras. Quais? \_\_\_\_\_
- l) Nenhum dos anteriores

**17. Há alguns sítios no Bairro Padre Cruz onde nunca vás sozinho/a, de dia, por receio?**

- a) Sim. Quais? \_\_\_\_\_
- b) Não

**18. Há alguns sítios no Bairro Padre Cruz onde nunca vás sozinho/a, à noite, por receio?**

a) Sim. Quais?

\_\_\_\_\_

b) Não

**19. Indica as tuas sugestões para poderes andar mais e melhor a pé no Bairro Padre Cruz. Indica até 3 sugestões.**

#### **SECÇÃO 4 ANDAR DE BICICLETA**

**20. Sabes andar de bicicleta?**

a) Sim

b) Não sei andar, mas gostaria de aprender

c) Não

**21. Tens uma bicicleta que possas usar?**

a) Sim

b) Não, mas conheço alguém que me pode emprestar

c) Não

**22. Indica os aspetos que te preocupam quando pensas em andar de bicicleta. (Nesta questão podes escolher uma ou várias opções)**

a) Cair

b) Andar no meio dos carros

c) Ser atropelado/a

d) Atropelar alguém

e) Ser roubado/a

f) Não ter sítio para guardar a bicicleta

g) Que os meus familiares não me deixem usar

h) Custos e despesas

i) Frio/calor ou chuva/sol

j) Ter de usar roupa especial

k) Outros. Quais? \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

l) Nenhum dos anteriores

**23. Com que frequência é que andas de bicicleta?**

a) Quase todos os dias da semana

b) Uma a três vezes por semana, aproximadamente

c) Só ao fim de semana

d) Uma ou duas vezes por mês, aproximadamente

e) Raramente

f) Nunca

**24. Gostavas de andar (ou de andar mais) de bicicleta?**

a) Sim

b) Não

**25. Já usaste algum sistema de bicicleta ou trotineta partilhada (ex.: GIRA, Jump)?**

a) Sim. Onde?

\_\_\_\_\_

b) Não

## **SECÇÃO 5 ANDAR DE TRANSPORTE PÚBLICO: AUTOCARRO**

**26. Tens passe para utilizar os Transportes Públicos?**

a) Sim. Desde que idade?

\_\_\_\_\_

b) Não

**27. Com que frequência andas de autocarro?**

a) Quase todos os dias da semana

b) Uma a três vezes por semana, aproximadamente

c) Só ao fim de semana

d) Uma ou duas vezes por mês, aproximadamente

e) Raramente

f) Nunca

**28. Qual foi a última vez que andaste de autocarro?**

Nos últimos sete dias

Há mais de uma semana, e menos de um mês

Há mais de um mês, e menos de um ano

Há mais de um ano

Nunca

**29. No Bairro Padre Cruz, já alguma vez apanhaste sozinho/a, ou só com jovens da tua idade, os autocarros da Carris?**

a) Sim

b) Não

**30. Qual foi o sítio mais longe em Lisboa e arredores, onde foste de transporte público sozinho/a, ou só com jovens da tua idade?**

**31. Indica os aspetos que te preocupam quando pensas em usar sozinho/a, ou só com jovens da tua idade, as paragens de autocarro no Bairro Padre Cruz. (Nesta questão podes escolher uma ou várias opções)**

a) O local isolado onde estão as paragens de autocarro

b) As paragens de autocarro serem longe

c) O conforto das paragens de autocarro (ter abrigo, bancos, etc.)

d) Não entender (ou não haver) informação nas paragens de autocarro (horários, carreiras, percursos)

e) Ser agredido/a ou roubado/a na paragem

f) Ser assediado/a na paragem (ex.: piropos, ofensas, gestos desrespeitosos)

g) Desacatos na paragem

h) A má iluminação das paragens de autocarro à noite

i) As paragens terem poucas pessoas à noite

j) Paragens terem poucas pessoas de dia

k) O tempo de espera na paragem

l) Outras. Quais? \_\_\_\_\_

m) Nenhum dos anteriores

**32. Indica os aspetos que te preocupam quando pensas em usar sozinho/a, ou só com jovens da tua idade, os autocarros da Carris: (Nesta questão podes escolher uma ou várias opções)**

- a) O preço
- b) O autocarro ir demasiado cheio
- c) O autocarro ir vazio
- d) O conforto dentro do autocarro (bancos, temperatura, etc.)
- e) Não entender (ou não haver) informação dentro do autocarro a indicar as saídas e as ligações
- f) Ter que fazer transbordos (sair do autocarro e apanhar outro autocarro/transporte)
- g) O tempo que demora a viagem
- h) Ser agredido/a ou roubado/a dentro do autocarro
- i) Ser assediado/a dentro do autocarro (ex.: piropos, ofensas, gestos desrespeitosos)
- j) Desacatos dentro do autocarro
- k) Não saber onde sair/Enganar-me na saída/Perder-me
- l) Outras. Quais? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
- m) Nenhum dos anteriores

**33. Evitas (ou não te deixam) usar algum transporte público ou paragem/estação?**

- a) Sim. Qual? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
- b) Não

**34. Indica as tuas sugestões para poderes usar mais e melhor os autocarros da Carris. Indica até 3 sugestões.**

## SECÇÃO 6 ATIVIDADES

**35. Que tipo de atividades fazes quando saís sozinho/a, ou só com jovens da tua idade? (Nesta questão podes escolher uma ou várias opções)**

- a) Não costumo sair sozinho/a ou só com jovens da minha idade
- b) Vou para casa de amigos ou familiares
- c) Vou praticar desporto
- d) Vou para outras atividades organizadas por instituições/associações
- e) Vou às compras
- f) Vou a cafés
- g) Vou ao cinema
- h) Fico com amigos na rua durante o dia
- i) Fico com amigos na rua depois de escurecer
- j) Outras. Quais? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**36. O que te recomendam os adultos com que vives quando saís sozinho/a? (Nesta questão podes escolher uma ou várias opções)**

- a) Não andar sozinho/a à noite
- b) Não andar sozinho/a de dia
- c) Escolher as companhias
- d) Não andar em certas ruas
- e) Não andar em certos transportes públicos
- f) Não usar determinadas paragens de transportes públicos
- g) Evitar zonas sem pessoas
- h) Não falar com estranhos
- i) Cuidado com os carros ao atravessar
- j) Outros. Quais?  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
- k) Não me dizem nada

*Estamos quase a terminar.*

*Vamos fazer-te algumas perguntas sobre características pessoais.*

*As tuas respostas são importantes, porque vão ajudar-nos a compreender melhor as diferentes necessidades.*

*Garantimos que todas as tuas respostas serão tratadas de forma anónima.*

## **SECÇÃO 7 CARACTERIZAÇÃO INDIVIDUAL**

**37. Que idade tens?**

**38. Qual é o teu género?**

- a) Feminino
- b) Masculino

**39. Qual é a tua nacionalidade?**

- a) Portuguesa (apenas)
- b) Dupla nacionalidade: Portuguesa e outra
- c) Estrangeira
- d) Outra. Qual? \_\_\_\_\_

**40. Usas algum apoio para andar? (bengala, canadianas, cadeira de rodas)?**

- a) Sim. Qual? \_\_\_\_\_
- b) Não

**41. Tens dificuldade para ver ou ouvir?**

- a) Sim. Qual? \_\_\_\_\_
- b) Não

**42. Estás abrangido/a pelo Serviço de Ação Social Escolar (SASE)?**

- a) Sim
- b) Não

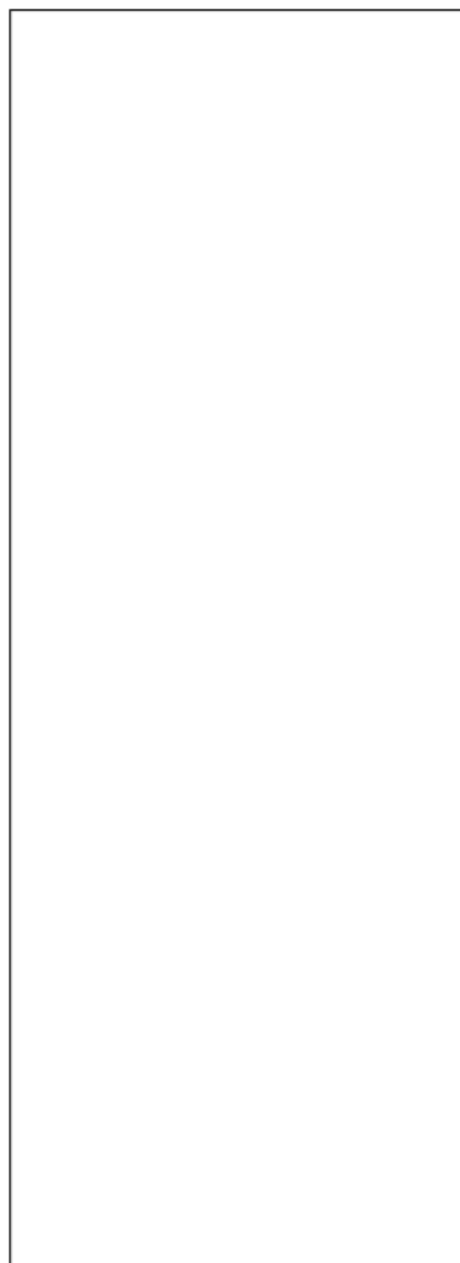
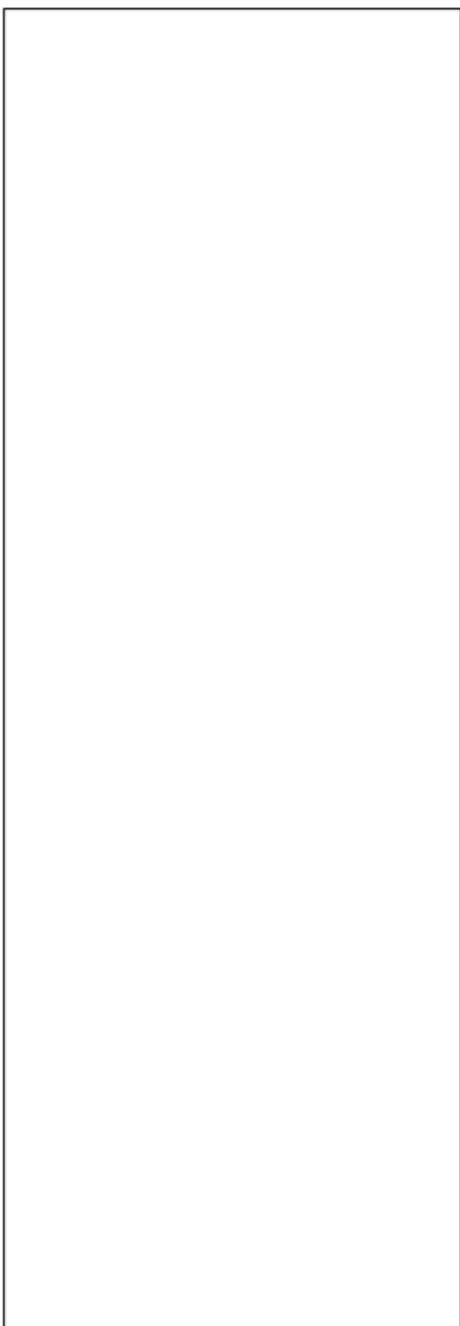
**43. Moras no Bairro Padre Cruz?**

- a) Sim
- b) Não. Em que zona moras?  
\_\_\_\_\_

**44. Coloca aqui o Código Postal da tua morada, indicando os 7 dígitos:**

					-			
--	--	--	--	--	---	--	--	--

**45. Na caixa podes deixar outras sugestões relacionadas com os temas deste questionário.**



*Terminámos.  
Verifica rapidamente se respondeste a todas as perguntas.  
Muito obrigado!*

## **FOCUS GROUPS -BAIRRO PADRE CRUZ**

### **GUIÃO DE ENTREVISTA**

#### **APRESENTAÇÃO E ENQUADRAMENTO**

**Apresentação das 3 técnicas da CML** (nome, e de onde somos).

Eu serei a facilitadora desta **N/conversa entre mulheres**. É uma entrevista de grupo. A Rita e a Taís ajudarão com o mapa e com os outros registos.

**OBRIGADA, desde já, por se terem disponibilizado para participar.**

#### **Porque é que estamos aqui?**

Os nossos estudos e trabalhos indicam que as mulheres enfrentam vários problemas para andar nas ruas da Cidade e usar os TP. E isso complica as S/ vidas. E afecta também mulheres com a V/ idade, que querem ser mais independentes. Pela primeira vez estamos a considerar estas necessidades específicas

das mulheres. Para podermos perceber os problemas e agir.

Estamos a desenvolver um projecto piloto para melhorar as ligações do Bairro Padre Cruz ao resto da cidade (considerando o andar a pé, de bicicleta e de Transporte Público).

Por isso queremos ouvir -vos sobre as V/ experiências pessoais de deslocação no Bairro e nos acessos ao Bairro.

#### **Garantimos o Anonimato.**

O que for aqui dito **entre esta quatro paredes** é anónimo. Não divulgaremos nunca a ninguém "quem é que disse o quê".

#### **Como se vai desenvolver a entrevista?**

- Vamos conversar a partir de perguntas e deste mapa.
- Serão cerca de 55 minutos. É importante que fiquem até ao final.
- Como vamos gravar, temos que ter certos **cuidados**, para se conseguir depois ouvir.

Esses cuidados são:

Tirar o som dos telemóveis

Não sobrepor as vozes (podem falar umas com as outras, desde que não sobreponham as vozes)

Evitar fazer barulhos

## **PERGUNTAS DE DESENVOLVIMENTO**

### **I. ANDAR A PÉ**

#### **MARCAR NO MAPA**

1. Ruas ou locais onde, por exemplo, estiveram quase a ser atropeladas, ou onde os carros passam muito depressa, ou onde não conseguem ver os carros a aproximar-se, ou onde os pais e as outras pessoas costumem dizer-vos para ter muito cuidado com os carros. **CASTANHO**
2. Ruas ou locais onde não se sentem bem a passar. Por exemplo, com as pessoas que lá estão, ou onde já se meteram convosco, ou onde as perseguiram, ou assaltaram, ou em que aconteceu alguma outra coisa que vos faz ter medo, no fundo. **VERMELHO**
3. Ruas ou locais onde Vocês não vão ou que os V/ pais e as outras pessoas não gostam que vocês vão. **PRETO**

#### **EXPLORAÇÃO**

4. Vamos ver quais são os motivos pelos quais marcaram estes sítios. Vamos ver primeiro esta cor. Porque é que marcaram este aqui?

### **II. PARAGENS E AUTOCARROS**

#### **MARCAR NO MAPA**

5. Paragens de autocarro que usam ou que já usaram alguma vez, em que tenham sentido algum problema. Por exemplo, em que tiveram que esperar muito, ou onde alguém se meteu convosco, ou em que têm medo, ou em que não há bancos. **AZUL**

#### **EXPLORAÇÃO**

6. Vamos ver os motivos pelos quais marcaram

#### Tópicos

- isolamento,
- pessoas que incomodam
- luz
- conforto
- informação

- ver o autocarro a chegar

1. Então e dentro dos autocarros.  
Gostam de andar de autocarro?  
Quem é que já teve algum problema?

#### Tópicos

- Carreiras
- Horários (e noite?)
- Ligações
- Destinos
- Frequência
- Segurança
- Conforto
- Informação- perderem-se

### III. BICICLETA

#### Vamos falar agora um pouco sobre bicicletas

8. Quem é que usa bicicleta?

Onde é que vão com ela? **Mostrar no Mapa**

9. Por onde é que costumam circular? (passeios, estrada, ciclovía)

#### Tópicos

Passeios  
Estradas  
Ciclovía  
Conflitos

10. Quem é que tem bicicleta e não usa.

Porquê?

11. Gostavam de andar mais?

### IV. MELHORIAS

12. Que melhorias é que gostavam que fossem feitas para poderem usar sem problemas os sítios que referiram?

Por exemplo, os que marcaram a esta cor (castanho/vermelho/azul e preto))?

#### Tópicos

Passadeiras  
Carros e ruas  
Paragens de autocarro

Autocarros

Bicicleta

13. E o que poderia melhorar para poderem ir mais facilmente a outros lados.

Por exemplo, para poderem ter um acesso melhor a outros bairros aqui à volta e ao resto da cidade?