



**CONTRIBUTO PARA A INCLUSÃO DA PERSPECTIVA DE  
GÉNERO NAS POLÍTICAS DE MOBILIDADE EM BICICLETA:  
O CASO DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA**

**INÊS SARTI PASCOAL**

**Dissertação de Mestrado em Urbanismo Sustentável e  
Ordenamento do Território**

**Maio de 2023**

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Urbanismo Sustentável e Ordenamento do Território, realizada sob a orientação científica da Professora Doutora Ana Lúcia Teixeira e co-orientação científica do Professor Doutor João Farinha.

*Para a minha mãe*

## AGRADECIMENTOS

À minha orientadora, Ana Lúcia Teixeira, que me direccionou para que este meu trabalho saísse um pouco mais científico do que eu esperaria e ao meu co-orientador, João Farinha, que leccionou as aulas mais fixes do MUSOT - Mobilidade e Transportes Sustentáveis(!)

À nossa coordenadora, Margarida Pereira, por todo o apoio ao longo dos dois-já vai em três anos-do mestrado e ao professor João Seixas pela inspiração política.

Às pessoas do MUSOT 2020-2022, em especial ao grupo que sempre ficava a testar a qualidade do espaço público e a vivenciá-lo. A quem continua por cá: o João Pratas, a Marina Rocha e a Ariana Marques.

Às minhas grandes mentoras para a igualdade, com as suas incansáveis amizades: à Cecília Delgado por me ter motivado a trabalhar o tema e à Cátia Rosas por me ter introduzido à igualdade em contexto profissional.

A toda a malta de profissionais que, de alguma forma, me ajudaram e puxaram por esta tese. Principalmente ao Pedro Homem Gouveia!! E à Rosa Félix, Rita Castel' Branco, Mário Alves, Mário Meireles, Diogo Martins, Filipa Bernardino, Joana Ivónia e outr@s.

Ao Sandro Araújo

A toda a comunidade activista pela bicicleta, das associações e colectivos com quem já trabalhei –em urbanismo táctico, massas críticas, ciclofincinas, passeios e manifestações.

À equipa da MUBi 🚲

Às mulheres incríveis que conheci na Velo-city 2022 e me fizeram perceber a importância do tema.

E também a quem lá estava quando as iniciativas nos deixavam com a tristeza de organizar vigílias pelo atropelamento mortal de ciclistas.

À comunidade dos Ciclistas dos Olivais – que foram a minha família por esses anos: Joana Ribeiro, Catarina Lopes, Rodolfo, Peres, Herculano, Bruno Barão, António Lourenço & Flor.

Às amigas Biólogas que já me acompanham desde há uma vida passada: Miau, Sara, Dani, Xana, Cocó. E à minha *bff* Catarina.

Às amigas Geo-bichólogas: Joana, Tânia e Cristina.

Às amigas Márcia Vieira, Laura González, Vanessa Santos, Tânia Vicente, Filipa Mendes, Vanda Salvador e o Rui Simão.

À equipa DIACS a trazer a sustentabilidade para Almada, que tanto precisa.

E um agradecimento muito especial à Olga Cunha.

# CONTRIBUTO PARA A INCLUSÃO DA PERSPECTIVA DE GÉNERO NAS POLÍTICAS DE MOBILIDADE EM BICICLETA: O CASO DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

INÊS SARTI PASCOAL

## Resumo

O *gender gap* na utilização da bicicleta existe por diversos factores: históricos e culturais, pela insegurança rodoviária, falta de infraestruturas cicláveis, lacuna de dados desagregados por género na mobilidade, padrões de mobilidade mais complexos das mulheres, o desenho dos sistemas de transporte e mobilidade não adequados para mulheres e o assédio sexual que vivenciam em espaço público. No entanto, pouca atenção tem sido dada às questões de género relacionadas com a mobilidade urbana e em bicicleta. Neste trabalho, tentou-se perceber de que forma podem as políticas públicas da Área Metropolitana de Lisboa promover o aumento de mulheres a usar a bicicleta. Para tal, foram utilizados diferentes métodos de recolha e análise de dados, nomeadamente, através de contagens de ciclistas, análise documental e inquéritos a agentes de mobilidade, culminando num conjunto de recomendações para aplicar em políticas de mobilidade.

De 515 ciclistas observados/as em 6 locais da AML, apenas 13,6% eram mulheres. Concluiu-se ainda que das 6 localizações analisadas, Lisboa é a mais segura para andar de bicicleta e Vila Franca de Xira a menos segura. Observou-se que a maioria das mulheres (61%) não usa capacete durante as suas deslocações.

Foi verificado que existe alguma falta de articulação entre as políticas para a igualdade e as políticas de mobilidade existentes na AML. Dos 17 planos municipais para a igualdade avaliados, apenas 1/3 incluem medidas na área do urbanismo e mobilidade. Estas encontram-se nos planos de acção dos municípios de Loures, Lisboa, Palmela, Moita, Montijo e Barreiro. Estas políticas inclusivas são recentes e foram elaboradas com o *know-how* de entidades que trabalham em igualdade de género. Da análise a 13 políticas de mobilidade na AML, concluiu-se que maioritariamente não incluem uma perspectiva de género, sendo que apenas 3 abordam directamente o assunto. Ainda assim, algumas das medidas previstas serão favoráveis para haver mais mulheres a usar a bicicleta se forem de facto implementadas. Estas referem-se a medidas no âmbito da mobilidade em bicicleta, segurança e mobilidade escolar.

Da análise a resultados do questionário feito a agentes de mobilidade, verificou-se que existe um desfasamento entre a percepção de conhecimento e a realidade, no que toca a questões de género e mobilidade, e algumas falhas de conhecimento na área da mobilidade em bicicleta. Foram consideradas mais importantes as questões ambientais do que a igualdade de género, enquanto estímulos para implementação de

medidas em prol da utilização da bicicleta; o maior obstáculo foi considerado a falta de vontade política. Percebeu-se ainda que têm sido conduzidos processos de envolvimento e participação pública pouco participativos pelas entidades com competências na área da mobilidade.

Para haver mais mulheres a andar de bicicleta em meio urbano, os factores-chave parecem ser a inclusão da perspectiva de género nas políticas de mobilidade, o envolvimento e articulação de diferentes stakeholders e a implementação de infraestruturas urbanas inclusivas. Serão necessários novos modelos de colaboração e participação, inovadores, inclusivos e transparentes. De modo a acelerar esta transição, é proposta a criação de Grupo de Trabalho Género & Mobilidade da AML - [GT GenMob-AML](#).

**PALAVRAS-CHAVE:** género; mobilidade; bicicleta; perspectiva de género, políticas públicas

## **Abstract**

The bicycle gender gap exists due to several factors: historical and cultural, road insecurity, lack of cycling infrastructure, data gap on gender-disaggregated mobility, more complex mobility patterns of women, the design of transport and mobility systems not suitable for women and the sexual harassment they experience in public space. However, little attention has been given to this subject. In this work, we tried to understand how public policies in the Lisbon Metropolitan Area (LMA) can promote an increase in the number of women using bicycles. To this end, different methods of data collection and analysis were used, namely through cyclist countings, document analysis and surveys to mobility agents, culminating in a set of recommendations to apply in mobility policies.

Of 515 cyclists observed in 6 locations in the LMA, only 13.6% were women and it was concluded that of the 6 locations analyzed, Lisbon is the safest for cycling and Vila Franca de Xira the least safe. It was observed that the majority of women (61%) do not use a helmet when traveling.

It was verified that there is some lack of articulation between the policies for equality and the existing mobility policies in the LMA. Of the 17 municipal plans for equality evaluated, only 1/3 include measures in urbanism and mobility. These can be found in the action plans of Loures, Lisboa, Palmela, Moita, Montijo and Barreiro municipalities. These inclusive policies are recent and were developed with the know-how of entities working on gender equality. From the analysis of 13 mobility policies in the LMA, it was concluded that the majority do not include a gender perspective, with only 3 directly addressing the issue. Even so, some of the planned measures would be favorable for more women cycling if they were actually implemented. These refer to measures within the scope of mobility by bicycle, safety and school mobility.

From the analysis of the results of the questionnaire given to mobility agents, it was found that there is a gap between the perception of knowledge and reality, regarding topics on gender and mobility, and some lack of knowledge in mobility by bicycle.

Environmental issues were considered more important than gender equality, as stimuli for the implementation of measures in favor of bicycle use; the biggest obstacle considered was the lack of political will. It was also noticed that processes of involvement and public participation have been carried out with little participation by entities with competences in mobility.

To have more women cycling in cities, the key factors seem to be the inclusion of a gender perspective in mobility policies, the involvement and articulation of different stakeholders and the implementation of inclusive urban infrastructures. New models of collaboration and participation that are innovative, inclusive and transparent will be needed. To accelerate this transition, in this study is suggested the the creation of the LMA Gender & Mobility Working Group - *WG GenMob-LMA*.

**KEYWORDS:** gender; mobility; bicycle; gender mainstreaming; public policies



## ÍNDICE

I.	Introdução	1
II.	Estado da arte	3
II.1.	Sustentabilidade urbana e mobilidade em bicicleta	3
	Como são as cidades e bairros sustentáveis	3
	Compromissos a nível internacional e nacional para cidades sustentáveis	7
	Panorama da mobilidade em Portugal e em bicicleta	11
II.2.	Género, mobilidade urbana e espaço público	18
	Padrões de mobilidade de acordo com o género	18
	Espaço público e segurança: do desenho e construção à vivência urbana	22
	<i>Gender gap</i> na utilização da bicicleta	24
III.	Problemática e objectivos	31
III.1.	Formulação do problema	31
III.2.	Objectivos do estudo	33
IV.	Metodologia	35
IV.1.	Observações de campo	36
IV.2.	Análise documental	44
IV.3.	Inquérito a especialistas	51
V.	Estudo de caso: resultados e discussão	55
V.1.	Observações da utilização da bicicleta na AML	55
V.2.	Articulação das políticas de mobilidade e igualdade com influência na AML	65
V.3.	As percepções de agentes da mobilidade da AML	77
VI.	Recomendações políticas para uma mobilidade em bicicleta com mais mulheres	104
VI. 1.	Incluir perspectiva de género nas políticas de mobilidade	104
VI.2.	Envolvimento e articulação de <i>stakeholders</i>	109

VI.3. Infraestruturas urbanas e cicláveis inclusivas _____	115
VII. Conclusões _____	118
Referências Bibliográficas _____	121
Índice de Figuras _____	126
Índice de Tabelas _____	129
Índice de Anexos _____	130
Lista de Siglas _____	131
Anexos _____	132

## I. INTRODUÇÃO

As cidades têm a capacidade de promover o encontro e a vivência das pessoas na sociedade. As desigualdades no acesso aos espaços urbanos são reveladas com indicadores e na mobilidade existem menos mulheres a andar de bicicleta como forma de transporte. Este *gender gap* na utilização da bicicleta é explicado por factores históricos e culturais, pelos padrões de mobilidade distintos entre mulheres e homens, por os sistemas de transportes e o tipo de soluções de mobilidade que existem, pela insegurança rodoviária e sinistralidade que existe na estrada, aliados à falta de infraestruturas cicláveis adequadas e, ainda, o assédio vivenciado em contexto urbano, que afecta mais as mulheres.

O planeamento urbano e da mobilidade tem sido feito em função do automóvel, na lógica das necessidades de deslocações casa-trabalho e num contexto de dispersão urbana, causando as diferenças no acesso e vivência das cidades. Para além dos impactos sociais, este planeamento causa tráfego rodoviário e congestionamentos, pior qualidade ambiental, de vida e saúde humana. Mas existem boas referências na área das cidades sustentáveis, que nos remetem para a possibilidade de ter um planeamento urbano com uma mobilidade mais sustentável. É possível alcançar essas cidades sustentáveis do futuro, mas terá de se atender às necessidades e especificidades das mulheres, num contexto de desigualdade social.

A elaboração desta dissertação teve por base vários argumentos que a autora, declaradamente ambientalista, ciclista e feminista, tem notado ao longo da sua actividade em movimentos e associações em prol da mobilidade em bicicleta. Haveria uma lista muito maior, mas deixam-se aqui alguns deles:

***As mulheres é que levam as crianças à escola e vão às compras!? Não, isto já não é como antigamente.***

***Os homens também sentem insegurança a andar de bicicleta no trânsito.  
Essas medidas “inclusivas” são boas tanto para homens como para mulheres...***

***Para mulheres? Não, temos é de planear cidades para crianças.***

***Uma iniciativa de bicicletas só para mulheres? Que discriminação!***

***Sistemas de quotas? As pessoas são escolhidas pelas suas competências e não pelo género.***

Não pretende esta dissertação colocar as mulheres numa posição de vulnerabilidade na sociedade ou no sector da mobilidade, mas demonstrar, através de dados concretos, que as suas necessidades e preferências não têm sido atendidas no planeamento e desenho do espaço público de forma geral, e em particular nas políticas de mobilidade. O foco deste trabalho consiste no entendimento de como as políticas de mobilidade, urbanismo, planeamento, podem contribuir para reduzir as diferenças que afectam diferentes pessoas consoante o seu género.

Este trabalho encontra-se organizado com a seguinte estrutura: neste primeiro capítulo introduz-se ao trabalho e tema. No capítulo II é feito o estado da arte relativamente a urbanismo e bicicletas, apresentam-se algumas boas práticas na área das áreas das cidades sustentáveis, com foco na mobilidade, os compromissos e metas assumidos por cidades mais sustentáveis a nível internacional e nacional, incluindo da utilização da bicicleta e apresentando-se, ainda, o panorama da mobilidade em Portugal e da mobilidade em bicicleta. Ainda no capítulo II faz-se o ponto de situação em relação à mobilidade urbana, consoante o género, aspectos relativos à segurança em espaço público, culminando nas evidências de *gender gap* na mobilidade em bicicleta.

O capítulo III apresenta a problemática, as principais questões que motivam à realização desta dissertação e os quatro objectivos específicos deste trabalho. No capítulo IV explica-se a metodologia adoptada, de modo a ir ao encontro dos objectivos, nomeadamente através de contagens de ciclistas, análise documental e realização de inquérito a agentes de mobilidade urbana. No capítulo V, são apresentados os resultados obtidos, nomeadamente a proporção de mulheres que utiliza a bicicleta na AML, de que forma estão em articulação os planos para a igualdade e de mobilidade da AML, e as percepções que têm os agentes de mobilidade relativamente a questões de mobilidade em bicicleta, incluindo abordagem ao género. Ao longo da apresentação de resultados, procede-se à discussão dos mesmos. Finalmente o capítulo VI, contém o conjunto de recomendações para criação de políticas de mobilidade em bicicleta com perspectiva de género e no capítulo VIII algumas considerações finais.

## II. ESTADO DA ARTE

### II.1. SUSTENTABILIDADE URBANA E MOBILIDADE EM BICICLETA

Neste primeiro ponto, apresentam-se algumas definições gerais que importa ter em consideração neste trabalho, assim como algumas boas práticas na área das cidades sustentáveis, com foco no urbanismo e mobilidade, que se constituem como actuais referências nos estudos urbanos. De seguida, faz-se uma viagem pelos compromissos assumidos nestas áreas, através das políticas públicas, culminando na realidade do que é a mobilidade em Portugal e em bicicleta.

#### Como são as cidades e bairros sustentáveis

Nas cidades, o **espaço público** representa um lugar de passagem e encontro para o usufruto de todas as pessoas, contemplando ruas (ruas, avenidas, praças, calçadas, passagens, ciclovias), espaços abertos (parques, jardins, parques infantis, praias públicas, margens de rios e frentes de água) ou edifícios públicos (bibliotecas, centros comunitários, mercados municipais, instalações desportivas), de acordo com Gamrani & Tribouillard (2021). O **urbanismo** toma decisões sobre a localização das actividades no espaço público e sobre as características do sistema de transportes, influenciando directamente o acesso que as pessoas têm aos locais de trabalho, equipamentos e serviços, a comodidade do seu uso e a necessidade de transporte para aceder aos mesmos (Sánchez Madariaga, 2004, cit. por CES, 2016).

Segundo Castillo (2017), a **mobilidade** é a capacidade de deslocação a pé ou outro meio de transporte, assim como a sua capacidade em transportar bens ou mercadorias. Sendo a mobilidade uma dimensão fundamental do planeamento urbano e um factor estruturante da relação das pessoas com a cidade, consiste igualmente num aspecto incontornável de resiliência urbana que deve assentar nos princípios da acessibilidade, sustentabilidade e conectividade através de design e planeamento adequados (Habitat III, 2016).

Aqui importa referir as diferentes tipologias de mobilidade. A **mobilidade activa** exige um esforço na deslocação e consiste na forma primária de deslocação, a pé, mas também de bicicleta. Já a **mobilidade suave** inclui as formas de deslocação activas, mas também através de outros velocípedes ou equipamentos, como as trotinetas eléctricas, em que o corpo não faz esforço. Na **mobilidade sustentável** constam a mobilidade activa e a suave, e também os transportes públicos, embora haja quem considere que os carros eléctricos também cabem na categoria, dependerá da perspectiva de base. Surge ainda a **mobilidade partilhada**, que consiste na partilha de veículos, sejam bicicletas, trotinetas, motas ou carros. Por ser uma forma alternativa de mobilidade, há quem considere a mobilidade partilhada como sustentável, independentemente do veículo de transporte. A mobilidade em bicicleta é considerada suave, activa, sustentável e pode ser também gerida em modo partilhado. Os sistemas de bicicletas partilhadas oferecem uma alternativa à posse de veículos particulares, através de custos reduzidos de utilização e sem taxas de manutenção e estacionamento e que garantem emissões zero (Giuffrida, Pilla & Carroll, 2023).

Mais recentemente surgiu o conceito de **mobilidade inteligente**, que se baseia em soluções tecnológicas digitais, variando desde o serviço de fornecimento de viagens a pedido do utilizador, serviços de partilha de viagens em tempo real, programas de partilha de veículos, aplicativos multimodais de planeamento de viagens, controle de tráfego inteligente, ou serviços de boleias (Singh, 2020). Assim, a mobilidade pode ser considerada como um serviço - **Mobility as a Service (MaaS)**.

A sustentabilidade é um conceito muito vasto, que pressupõe princípios ambientais, económicos e sociais, para garantir a continuidade futura de determinado bem ou serviço. A **sustentabilidade urbana** incluirá ao nível da mobilidade e urbanismo, espaços públicos atractivos, inclusivos e saudáveis. Aqui, importa realçar que quer em espaço público como na mobilidade, consideram-se que são **inclusivos** quando não apresentam obstáculos ou barreiras - físicas ou simbólicas - ao seu uso. São acessíveis a todas as pessoas, independentemente da idade, género, condição física ou cognitiva, etnia, raça, religião, orientação sexual ou outras características (Gamrani & Tribouillard 2021).

O desenvolvimento da **mobilidade sustentável** constitui um dos principais desafios, que não depende apenas das políticas de mobilidade e urbanismo, mas do planeamento integrado de transporte, habitação, questões sociais, económicas, ambiente e espaços públicos, entre outros. Nas cidades do futuro – *Cities of Tomorrow* (European Commission, 2012), os transportes não são poluentes, são acessíveis, eficientes, quer à escala urbana, metropolitana ou interurbana, de modo integrado, existindo uma boa infraestrutura para a mobilidade suave, mas também as necessidades de transporte são reduzidas pelo próprio planeamento urbano.

Segundo o Institute for Transportation and Development Policy (ITDP, 2021), existem **oito princípios para ter melhores cidades e ruas**:

- 1) Caminhar – desenvolvimento de bairros que promovam o andar a pé;
- 2) Pedalar – priorização das redes de transporte para bicicletas;
- 3) Conectar – criação de redes densas de ruas e caminhos;
- 4) Transportes públicos – localização do desenvolvimento urbano junto da rede de transportes públicos e de alta qualidade;
- 5) Misturar – planeamento para utilizações mistas dos edifícios e lugares, promovendo esquemas multifuncionais e de proximidade na cidade;
- 6) Adensar – optimização da densidade e da capacidade de trânsito;
- 7) Compactar – criação de áreas com viagens curtas;
- 8) Mudar – aumento da mobilidade, regulando o estacionamento automóvel e o uso da estrada.

No modelo de **cidades dos 15 minutos**, a configuração urbana permite às pessoas ter acesso aos serviços básicos em distâncias a 15 minutos a pé ou de bicicleta, dotando os bairros com parques, praças e locais públicos. Nestas, pretende-se cumprir as seis funções sociais urbanas essenciais - viver, trabalhar, comércio, saúde, educação e lazer, segundo quatro dimensões: esquemas de densidade, proximidade, diversidade e digitalização (Moreno *et al.*, 2021). Este conceito foi proposto pelo urbanista Carlos Moreno em 2016, tendo ganho ampla cobertura mediática e adoptado a nível político, em Paris, pela autarca Anne Hidalgo. As cidades dos 15 minutos surgem da filosofia de “crono-urbanismo” que prioriza a relação entre tempo e espaço, para promover

qualidade de vida (Seixas, 2016), havendo ainda outros conceitos semelhantes, como os bairros caminháveis em 15 minutos ou as cidades dos 20 minutos acessíveis a pé, bicicleta ou transportes públicos.

Os **Eco-bairros** consistem num conceito de urbanismo sustentável à escala local, havendo já vários exemplos a nível internacional, como Vauban (Freiburg, Alemanha), Hafencity (Hamburgo, Alemanha), Hammarby (Estocolmo, Suécia), Eco-Viikki (Helsínquia, Finlândia) ou Rieselfeld (Freiburg, Alemanha), que têm em consideração diferentes políticas e maioritariamente com forte envolvimento da comunidade no seu planeamento. Nestes estão previstos, por exemplo, equipamentos sociais, habitação acessível, eficiência energética, mobilidade sustentável, espaços públicos, corredores verdes (Silva, 2013). Em Rieselfeld, por exemplo, os aspectos sociais, económicos e ambientais foram considerados e planeados de forma coerente e articulada, desde o início do planeamento e construção do bairro. Integrada numa estratégia de mobilidade sustentável a nível da sua cidade/distrito, Freiburg, onde existem soluções de transporte do centro da cidade para os bairros, foi feito o desenvolvimento de conexões ferroviárias regionais e a qualidade da mobilidade não motorizada no centro urbano, ou seja, a mobilidade do bairro (local) está dependente e articulada a nível regional. De modo a ter formas de mobilidade sustentáveis no bairro, foi necessário proceder à implementação de medidas de desincentivo à utilização do automóvel, incluindo retirar estacionamento e taxação. Segundo Beim & Haag (2010), políticas bem construídas conseguem resultados eficazes.

Ainda que haja internacionalmente bons exemplos e conceitos de bairros e cidades sustentáveis, com aplicações práticas ao nível do urbanismo e mobilidade, durante décadas, a mobilidade foi usada para fazer o planeamento do espaço urbano com o foco nas deslocações em veículos automóveis, sobretudo individuais, na vertente casa-trabalho. Esta estratégia levou a que fossem criadas políticas de uso do solo que não têm em conta a mobilidade urbana que integre ou favoreça outros meios de transportes (European Commission, 2012), ou mesmo outros padrões de mobilidade que não tenham o foco nas deslocações casa-trabalho.

O papel de governança consiste em criar condições para a mudança de hábitos, modos de vida e comportamentos, sendo que o seu nível de actuação poderá variar do

internacional até ao local, ou mesmo adoptar uma combinação de vários níveis. Importa então perceber que instrumentos existem e que poderão apoiar a tomada de decisão para a implementação de cidades mais sustentáveis. No ponto seguinte, faz-se uma compilação de algumas estratégias e políticas de referência nas temáticas da sustentabilidade, urbanismo e mobilidade, desde a nível global até ao europeu, culminando nas políticas nacionais ao nível da promoção da utilização da bicicleta, o grande foco deste trabalho.

### **Compromissos a nível internacional e nacional para cidades sustentáveis**

A nível internacional, a **Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável** da Organização das Nações Unidas, aprovada em 2015 por 193 membros, resulta de um trabalho mundial conjunto para gerar um novo modelo global com o intuito de acabar com a pobreza, promover a prosperidade e o bem-estar de todas as pessoas, salvaguardando o ambiente, combatendo as alterações climáticas e alcançando a igualdade de género (Global Compact Network Portugal, s.d.). É constituída por 17 **Objectivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)**, sendo que se pode considerar que a mobilidade em bicicleta se articula directamente para 4 deles, nomeadamente ODS 3 – Saúde de qualidade, ODS 11 – Cidades e comunidades sustentáveis, ODS 12 – Consumo e produção responsáveis, ODS 13 – Acção climática.

O **Acordo de Paris**, também de 2015, trata-se de um tratado internacional sobre alterações climáticas. Foi adoptado por 196 Partes na Conferência das Partes (COP) 21 (UNFCCC, 2021) e visa alcançar a descarbonização global, estabelecendo como objectivos limitar o aquecimento global bem abaixo de 2°C, preferencialmente a 1,5°C, em comparação com os níveis pré-industriais, reconhecendo que assim se reduzirá significativamente os riscos e impactos das alterações climáticas. Para tal, terá de se reduzir a emissão de Gases com Efeito de Estufa (GEE).

A **Nova Agenda Urbana** da Conferência das Nações Unidas (Habitat III, 2016), constitui um conjunto de princípios e compromissos políticos, a nível internacional, de 167 governos. Ao nível da mobilidade, destaca-se o compromisso com a promoção da mobilidade urbana e sistemas de transportes seguros, com especial atenção a questões

etárias e de género, acessíveis e sustentáveis, pela integração de planos de mobilidade e de transportes em planos urbanísticos e territoriais gerais e a promoção de uma ampla gama de opções de transporte e mobilidade, através de medidas como:

- Aumentando as infraestruturas acessíveis, seguras, eficientes, viáveis e sustentáveis para o transporte público, bem como de mobilidade pedonal e ciclável, priorizando-as relativamente ao transporte motorizado privado;
- Planeamento do sistema de transportes e uso e ocupação do solo melhor e mais coordenados, de modo a reduzir as necessidades de viagens e de transporte; aumentando a conectividade entre áreas urbanas, periurbanas e rurais;
- Planeamento do transporte urbano de cargas e logística que permita um acesso eficiente a produtos e serviços, minimizando o impacto no ambiente e na habitabilidade da cidade e maximizando a sua contribuição para o crescimento económico contínuo, inclusivo e sustentável.

O **Pacto Ecológico Europeu** (*European Green Deal*) surge em 2019, tendo por base os desafios climáticos e ambientais, foi enquadrado como principal estratégia da União Europeia (UE) para implementar os ODS e cumprir os compromissos do Acordo de Paris. Abrangendo praticamente todos os sectores e áreas políticas relevantes para a transição, incluindo a mobilidade, uma das medidas é acelerar a transição para a mobilidade sustentável e inteligente, pertinente pelo facto de o sector dos transportes ser responsável por um quarto das emissões de GEE da UE, e esses valores continuarem a aumentar. Alcançar a sustentabilidade dos transportes significa colocar as pessoas em primeiro lugar e proporcionar-lhes alternativas mais baratas, acessíveis, saudáveis e limpas do que os seus actuais hábitos de mobilidade (Comissão Europeia, 2019). Esta política tem como objectivos globais:

- Reduzir as emissões de GEE em 90% até 2050, em relação a valores de 1990;
- Tornar a UE com impacto neutro no clima em 2050.

A **Estratégia para a Mobilidade Sustentável e Inteligente** foi lançada pela Comissão Europeia em 2020, tal como prevista no Pacto Ecológico Europeu. Esta

estratégia abrange todo o sector de transportes e todas as fontes de emissão de poluentes, sendo referido que se deve garantir que os sistemas de transportes sejam verdadeiramente resilientes contra futuras crises e que tornar a mobilidade mais ecológica deve constituir a nova viabilidade que permita o crescimento do sector dos transportes. Até 2030, 100 cidades europeias deverão ter impacto neutro no clima (Comissão Europeia, 2020).

Em Portugal, existe a **Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável (ENMAC) 2020-2030**, aprovada em 2019 por Resolução do Conselho de Ministros (RCM n.º 131/2019). A ENMAC propõe uma acção governamental nacional para alteração do paradigma da mobilidade, assente em três grandes pressupostos: a promoção do transporte público, a electrificação dos veículos e a transferência de utilizadores para modos de deslocação mais sustentáveis e activos, como a bicicleta, tendo como intuito maximizar os benefícios para a saúde das populações, retirar automóveis das ruas, devolver o espaço público às pessoas, aliviar o congestionamento urbano, baixar os níveis de ruído e reduzir a poluição atmosférica. Sendo coordenada pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT), tem como metas:

- Até 2025:
  - Quota modal de viagens em bicicleta no território nacional de 3% e nas cidades de 4%;
  - Extensão total de infraestruturas cicláveis de 5.000km;
  - Redução da sinistralidade rodoviária de ciclistas em 25%.
- Até 2030:
  - Quota modal de viagens em bicicleta no território nacional de 7,5% e nas cidades de 10%;
  - Extensão total de infraestruturas cicláveis de 10.000km;
  - Redução da sinistralidade rodoviária de ciclistas em 50%.

De modo a ser possível comparar as metas nacionais com as de outros contextos, apresenta-se a *Tabela 1*, que contém objectivos de quota modal para a utilização da

bicicleta em diferentes cidades, comparando com Portugal. Assim, verifica-se que as metas são inferiores aos de outros contextos europeus, também possivelmente devido à quota modal de base ser inferior.

**Tabela 1: Metas para a utilização da bicicleta em diferentes contextos europeus**

Região, País	Quota modal (base)	Quota modal (objectivo)	Incremento
Berlim, Alemanha	13% (2014)	20% (2025)	1,5x
Dublin, Irlanda	7% (2011)	25% (2020)	3,5x
Londres, Reino Unido	2% (2011)	5% (2026)	2,5x
Copenhaga, Dinamarca	41% (2013)	50% (2025)	1,2x
Bratislava, Eslováquia	2% (2021)	10% (2020)	5x
Viena, Áustria	7% (2014)	12% (2020)	1,7x
Portugal	< 1% (2021)	4% (2025) e 7,5% (2030)	

*Fonte: Adaptado de ECF (2015), in RCM n.º 131/2019*

Por último, referir que a nível nacional existe o Programa **Portugal Ciclável 2030** (Aviso n.º 10261/2019), destinado à conexão de redes cicláveis municipais, constitui um instrumento financeiro de apoio às redes cicláveis intermunicipais, prevendo um investimento de 300 milhões de €, até 2030, para construir 960 km de ciclovias. Definem-se 3 situações de ligações cicláveis a promover: 1) interconexão entre aglomerações relevantes e mais compactas em termos populacionais; 2) articulação entre redes intraurbanas de diferentes municípios; e 3) estruturação de uma ciclovia principal em aglomerações urbanas relevantes.

Conclui-se que existem diversos instrumentos políticos e estratégicos no âmbito das cidades sustentáveis e na mobilidade em bicicleta, quer a nível internacional, como a nível nacional, que permitem enquadrar intervenções ao nível da promoção da mobilidade sustentável em bicicleta nas cidades (*Tabela 2*). Importa perceber até que ponto estas políticas estarão a ser implementadas, resultando nos tais efeitos e impactos positivos nas cidades, e de que forma o panorama da mobilidade em Portugal

expressa a utilização de transportes alternativos, nomeadamente em bicicleta. Como se encontra a pedalada em Portugal, com todas estas políticas?

**Tabela 2: Algumas políticas e estratégias de referência para cidades com mais bicicletas**

Ano	Políticas públicas e Estratégias orientadoras	Âmbito
2011	Cidades do Futuro ( <i>Cities of Tomorrow</i> )	Internacional; Urbanismo
2015	Agenda 2030 e ODS	Internacional; Sustentabilidade
	Acordo de Paris	Internacional; Sustentabilidade
2016	Nova Agenda Urbana UN Habitat III	Internacional; Urbanismo
2019	Pacto Ecológico Europeu ( <i>European Green Deal</i> )	Europeu; Sustentabilidade
	Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030	Nacional; Mobilidade em Bicicleta
	Portugal Ciclável 2030	Nacional, Mobilidade em Bicicleta
2020	Estratégia para a Mobilidade Sustentável e Inteligente	Europeu; Mobilidade

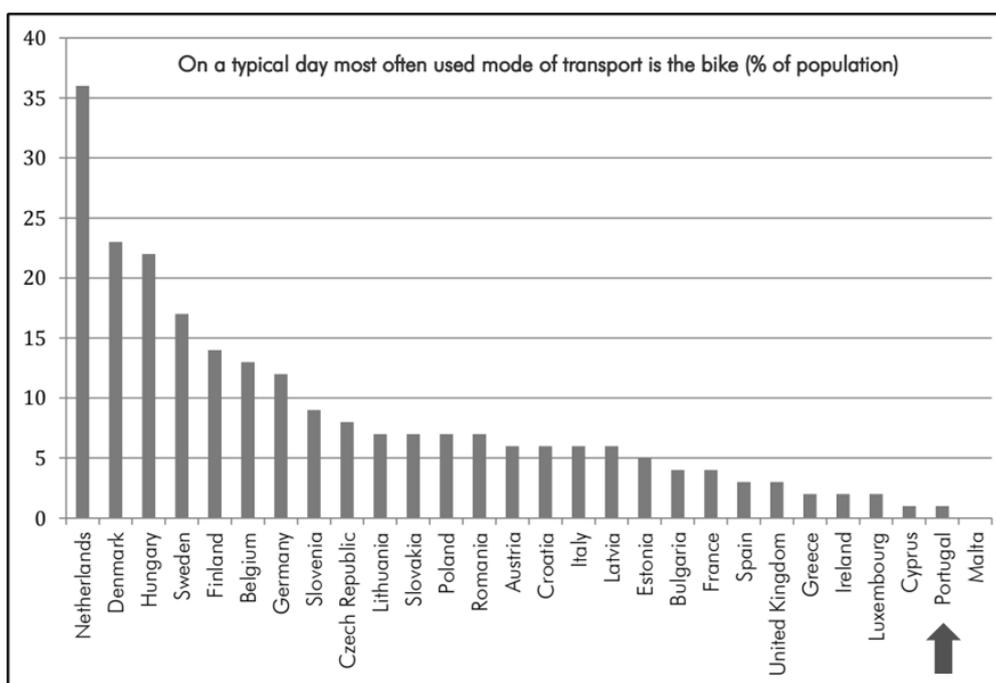
### Panorama da mobilidade em Portugal e em bicicleta

A bicicleta como meio de transporte tem várias vantagens, a nível individual e colectivo. A nível individual, confere benefícios ao nível da saúde, em comparação com formas de deslocação noutra tipo de veículos que não necessitam de actividade física, e benefícios económicos, por exemplo em comparação com o automóvel, pela redução dos custos de aquisição, manutenção e combustíveis. Também da perspectiva do tempo despendido em deslocações, a bicicleta constitui o meio de transporte mais rápido para deslocações curtas, até 5km, que são a maioria das deslocações em meio urbano (Vale, 2017). Para o colectivo, a bicicleta proporciona benefícios como a redução da emissão de GEE e melhoria ambiental, redução da poluição sonora, redução do espaço público necessário para circulação e estacionamento. Somam-se ainda os benefícios em termos de segurança rodoviária, dada as reduzidas velocidades que a bicicleta atinge, logo menor perigo para restantes utilizadores/as do espaço público.

O barómetro da European Cyclists' Federation (ECF, 2015) coloca Portugal nos piores países europeus em relação às condições para pedalar, sendo que países como

Holanda, Hungria, Dinamarca, Suíça e Finlândia, aparecem como as maiores referências de utilização da bicicleta. Em comparação, Portugal é dos que apresenta menores taxas de utilização da bicicleta como meio de transporte, com menores números de viagens em bicicleta pela sua população (*Figura 1*), ao mesmo tempo que é um dos países onde mais ciclistas sofrem fatalidades nas estradas (*Figura 2*), o que poderá contribuir para a baixa utilização. Vale (2017) refere factores como as más condições para circulação em bicicleta existentes nas cidades portuguesas, associadas a grandes volumes de tráfego automóvel que aumenta a perigosidade da circulação na via.

A nível nacional, está a ser elaborada pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2021-2030 – Visão Zero 2030, que pretende combater a sinistralidade rodoviária e, que se espera, venha a reduzir estes valores de fatalidades com bicicletas.



**Figura 1: População que usa a bicicleta como transporte maioritário nos países europeus**

*Fonte: adaptado de ECF (2015)*

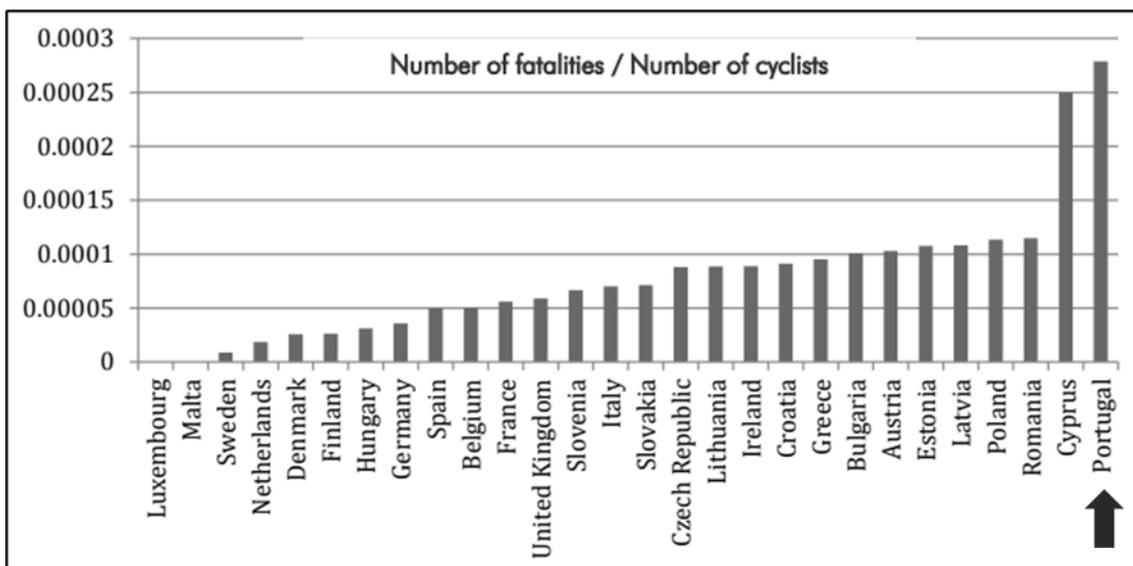


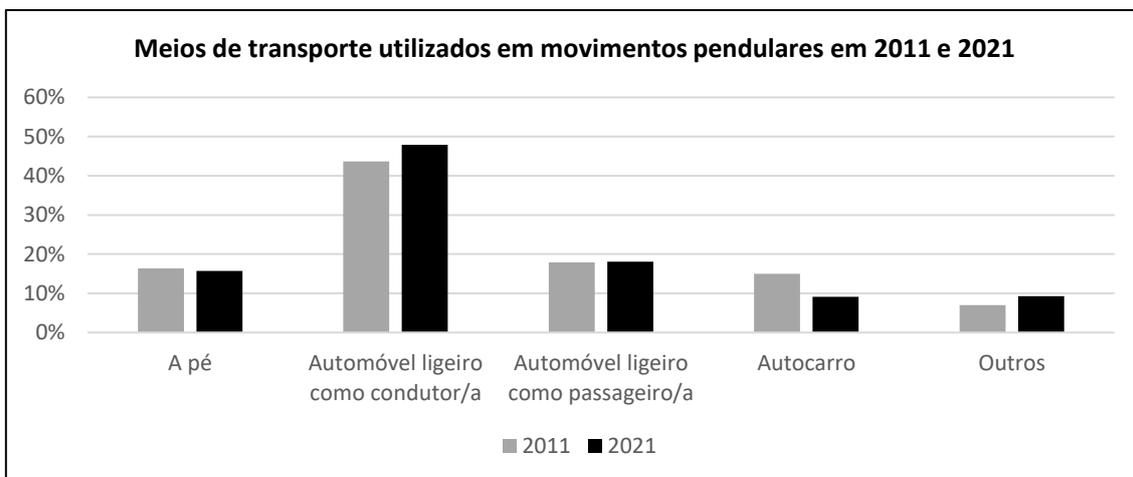
Figura 2: Número de fatalidades de ciclistas nos países europeus

Fonte: adaptado de ECF (2015)

A infraestrutura urbana tende a privilegiar as deslocações em automóvel, a par da falta de qualidade dos transportes públicos, descontinuidades da rede ciclável ou pedonal. O automóvel é o meio de transporte que tem sido privilegiado nas políticas públicas, sendo que o contexto socioeconómico e urbanístico nacional tem, de uma forma geral, despromovido a mobilidade activa e em transportes públicos, o que se reflecte na evolução das taxas de utilização de cada meio de transporte, como se pode verificar nos resultados do último Censos do Instituto Nacional de Estatística (INE, 2022) e na *Figura 3*. De acordo com os Censos 2021, a maioria da população portuguesa que se deslocava por motivos de trabalho ou estudo demorava menos de 15 minutos, sendo que a duração média dessa deslocação era de 19,9 minutos. É na Área Metropolitana de Lisboa (AML) que as pessoas demoram mais tempo nas suas deslocações pendulares, em média 25,1 minutos. O automóvel foi o meio de transporte mais usado nas deslocações pendulares, sendo que 47,9% das pessoas deslocava-se de carro enquanto condutores/as e 18,1% como passageiros/as. De notar que estes resultados são com base nas seguintes premissas e conceitos (INE, 2022):

- **Principal meio de transporte utilizado:** o que percorre a maior distância da viagem, sendo que no caso de ser diferente na ida e na volta, se opta pelo meio de transporte utilizado na ida.

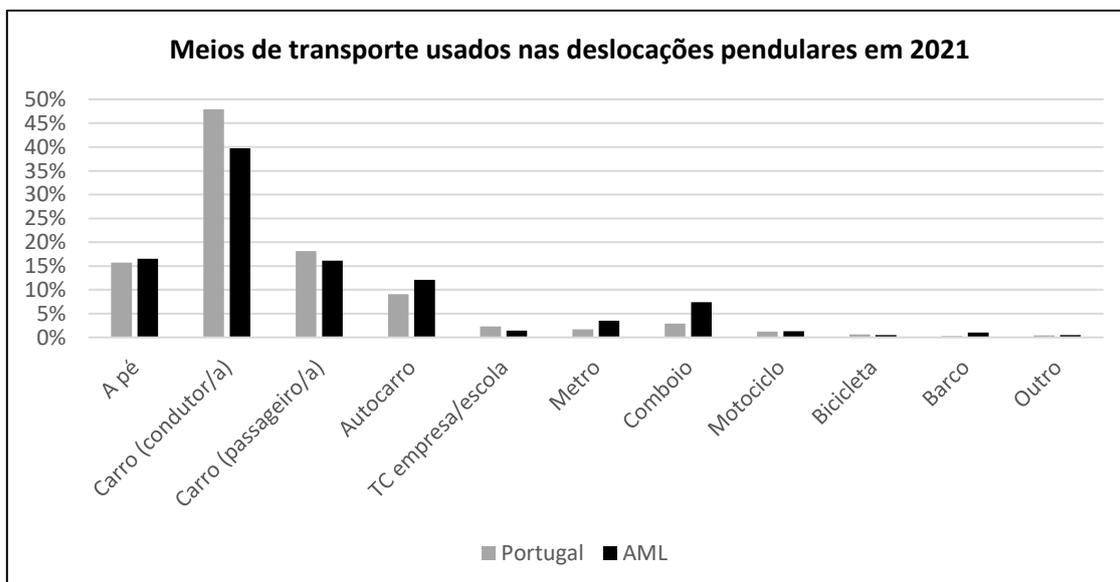
- **Movimento pendular:** deslocação diária, entre a residência e o local de trabalho/estudo, efectuada pela população residente.



**Figura 3: Comparação dos principais meios de transporte utilizados nos movimentos pendulares (casa-trabalho/estudo) em Portugal em 2011 e 2021**

Fonte: INE (2022)

A média do tipo de transporte utilizado a nível nacional é semelhante à da AML, sendo que a bicicleta representa apenas 0,58% das deslocações a nível nacional, e 0,53% a nível da AML (*Figura 4*).



**Figura 4: Principais meios de transporte utilizados nas deslocações pendulares (casa-trabalho/estudo) a nível nacional e da AML em 2021**

\*TC = Transporte colectivo. Fonte: Adaptado de INE (2022)

De acordo com Félix, Moura & Clifton (2019), para desenvolver políticas eficazes e com resultados para o modo ciclável é essencial perceber os principais factores que influenciam este modo. Assim, com base num inquérito realizado em Lisboa a ciclistas e não-ciclistas, identificaram as barreiras e motivadores para a utilização da bicicleta, ressaltando que estes variam perante o contexto e a evolução urbanística da própria cidade. As barreiras identificadas, quer por ciclistas antes de começarem a deslocar-se de bicicleta, quer por não-ciclistas, foram semelhantes: percepção de segurança, esforço, falta de uma rede ciclável segura e não ter bicicleta. O mesmo não acontece com os motivadores, ou seja, antes da mudança de comportamento as barreiras são semelhantes, e apenas um grupo (ciclistas) transitou na mudança e consegue identificar o que desencadeou a mudança. Nestes, sobressaem os interesses individuais, tais como preocupações ambientais ou necessidade de melhorar a saúde (Tabela 3).

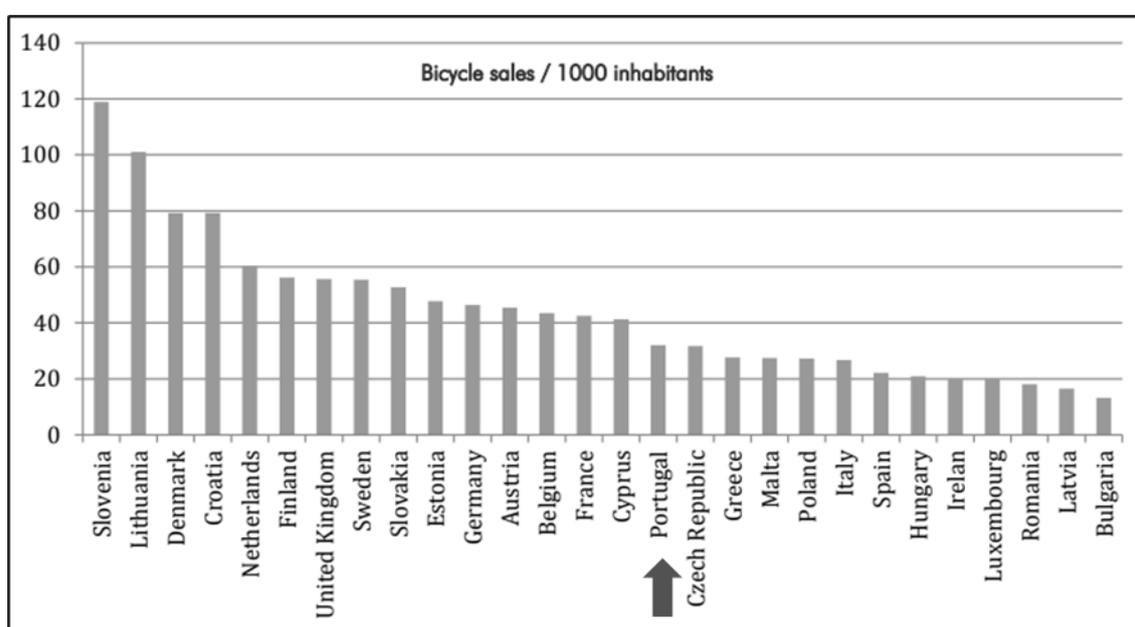
**Tabela 3: Principais barreiras e motivadores à utilização da bicicleta por ciclistas e não ciclistas em Lisboa**

	<b>Barreiras à utilização da bicicleta</b>	<b>Motivadores para utilização da bicicleta</b>
<b>Ciclistas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Não ter bicicleta;</li> <li>- Ter medo de andar de bicicleta na via;</li> <li>- Ter receio do comportamento de automobilistas e a sua falta de respeito por ciclistas;</li> <li>- Nunca ter pedalado em meio urbano;</li> <li>- Falta de uma rede ciclável;</li> <li>- Percepção de que a cidade é muito declivosa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Preocupações ambientais;</b></li> <li>- Saber que a bicicleta iria ser mais rápida que outros modos de transporte;</li> <li>- Ter bicicleta;</li> <li>- <b>Interesse em melhorar a aptidão física e de saúde pessoal;</b></li> <li>- Custo relativamente barato da bicicleta em comparação com outras formas de transporte;</li> <li>- Expansão da rede de ciclovias.</li> </ul>
<b>Não-Ciclistas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Não se sentirem confortáveis com a ideia de andar de bicicleta na via;</li> <li>- Percepção de que o percurso é muito longo ou de que a bicicleta demora mais tempo;</li> <li>- Percepção de que automobilistas não respeitam ciclistas;</li> <li>- Percepção de que a cidade é muito declivosa;</li> <li>- Relutância em chegar suado a um destino.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Expansão da rede ciclável;</li> <li>- Redução da distância casa-trabalho/escola;</li> <li>- Ter uma bicicleta eléctrica;</li> <li>- Melhor e mais fácil acomodação das bicicletas nos transportes públicos;</li> <li>- Ter espaço para armazenar a bicicleta em casa;</li> <li>- Existência de um sistema de bicicletas partilhadas.</li> </ul>

Fonte: adaptado de Félix, Moura & Clifton (2019)

Segundo Prochaska & Velicer (1997, cit. por Vale, 2017), a promoção da bicicleta deve ser orientada para determinadas pessoas e não generalizada, tendo em conta as suas especificidades e assumindo que a mudança de comportamento é um processo contínuo.

Ainda que possuir uma bicicleta seja identificado como barreira à utilização da bicicleta, importa ter em consideração que, a nível europeu, Portugal tem uma posição relativamente central em relação à venda de bicicletas para habitantes (*Figura 5*), conforme identificado no barómetro da bicicleta da ECF, pelo que se poderá depreender que mesmo possuindo bicicletas, a população continua a não usá-las como forma de deslocação, mas possivelmente como forma de lazer e/ou desportiva.



**Figura 5: Vendas de bicicletas nos países europeus**

*Fonte: adaptado de ECF (2015)*

Para Vale (2017), a maior barreira à utilização da bicicleta é a distância a percorrer, uma vez que haverá distâncias a partir das quais as pessoas já não conseguem realizar o seu percurso, mas também o relevo e declive e a velocidade da deslocação, associada ao tempo disponível. Vale identifica 5 conjuntos de razões explicativas do uso da bicicleta – características urbanísticas do território, ambiente natural e climático, factores socio-económicos, factores psicológicos e custos da utilização da bicicleta. No âmbito urbanístico, Vale identificou as características com influência na utilização da

bicicleta (*Tabela 4*), sendo considerados 3 níveis de factores, que vão desde o planeamento regional e urbano, através da conectividade ou proximidade de serviços, passando pelo planeamento de transportes e mobilidade, como a existência de vias cicláveis, até ao planeamento da mobilidade em bicicleta, com implementação de medidas como parqueamentos para bicicletas. Estes factores dependem de uma integração e articulação de diferentes políticas, quer a nível local como regional, como já abordado anteriormente, e sendo estas as premissas para os conceitos de cidades sustentáveis.

**Tabela 4: Factores, indicadores e parâmetros urbanísticos com influência na utilização da bicicleta**

<b>Factor</b>	<b>Indicador</b>	<b>Parâmetro</b>
<b>Forma urbana</b>	Proximidade	Distância / Dimensão da cidade Densidade urbanística Mistura de usos
	Conectividade	Desenho da rede viária
<b>Infraestruturas cicláveis</b>	Extensão das ciclovias	Área servida por ciclovias Equipamentos colectivos e grandes polos geradores e atractores de tráfego conectados por ciclovias
	Tipo das ciclovias	Adequação do tipo de ciclovia à velocidade de circulação rodoviária na via Controlo da velocidade de circulação
	Rede viária ciclável	Acalmia de tráfego rodoviário Zonas 30 km/h
<b>Infraestruturas de apoio nos destinos</b>	Estacionamento para bicicletas	Número de lugares por m <sup>2</sup> de área construída
	Equipamentos existentes nos edifícios	Existência de duchas, balneários e cacifos

*Fonte: Vale (2017)*

Pelo facto de a bicicleta ainda não ocupar um lugar igualitário aos outros modos de transporte no planeamento urbano e dos transportes, a rede ciclável ocupa o espaço sobranete da rede viária urbana portuguesa. De acordo com Vale (2017), a implementação das melhores soluções urbanísticas de promoção da bicicleta iria levar a um aumento significativo da utilização da bicicleta nas cidades portuguesas.

Ainda assim, pode-se referir que estas considerações são gerais e podem não contemplar as necessidades específicas de grupos distintos. De que forma as soluções de referência estão adaptadas às necessidades e preferência, por exemplo, de mulheres? Partimos então mais especificamente para o tema de pesquisa deste trabalho.

## II.2. GÉNERO, MOBILIDADE URBANA E ESPAÇO PÚBLICO

Neste segundo ponto, pretende-se abordar algumas questões relativas aos padrões de mobilidade de acordo com o género e de que forma homens e mulheres exibem padrões de mobilidade distintos. Será também dada particular atenção à questão da (in)segurança em espaço público, que afecta mais as mulheres, em espaço urbano e em diferentes meios de transportes. No final, faz-se uma abordagem ao *gender gap* na utilização da bicicleta a nível internacional.

### **Padrões de mobilidade de acordo com o género**

Os padrões de mobilidade das pessoas são distintos consoante factores como a idade, o género, as actividades de cuidado a seu cargo, a percepção de segurança no espaço público, entre outros, incluindo os económicos. Neste trabalho, é aprofundado de que forma a mobilidade varia de acordo com o género.

Vários estudos referem que, de forma geral, as mulheres e os homens têm no seu quotidiano perfis diferentes na utilização dos transportes, incluindo o meio de transporte, o tempo gasto, o número de viagens. Estas diferenças devem-se a aspectos relacionados com as actividades remuneradas (vulgo trabalho pago), mas também com as actividades de cuidado (vulgo trabalho não pago) (Gamrani & Tribouillard, 2021; Heffernan *et al.*, 2022; Queirós *et al.*, 2019). As actividades de cuidado, não remuneradas, nomeadamente ir às compras, cuidar das crianças e levá-las à escola, cuidar de familiares idosos ou doentes, estão maioritariamente a cargo das mulheres. Não sendo tarefas exclusivas de mulheres ou de género, estatisticamente são as mulheres que as realizam com maior frequência, implicando um ritmo de vida diferente. Segundo Gamrani & Tribouillard (2021), esta desigual distribuição de tarefas acaba por

gerar uma desigualdade social, afectando também a mobilidade urbana. Por exemplo, nos cuidados com a família, implica a existência ou inexistência de infraestruturas e equipamentos urbanos como centros de dia, creches, escolas, estradas, impedindo e/ou reduzindo a sua mobilidade e acesso a oportunidades no ambiente urbano (Kwan, 1999, cit. por Queirós *et al.*, 2019).

Devido à necessidade de conciliar várias viagens com diferentes propósitos, as mulheres tendem a optar por transportes que tenham flexibilidade (Singh, 2020). No entanto, devido à menor capacidade económica, as mulheres têm menor acesso a meios de transporte privados e mais eficientes, sendo que o tempo perdido em deslocações em transportes mais lentos, penaliza-as ainda mais, “a somar ao facto de que as configurações patriarcais nas quais os homens geralmente obtêm o primeiro direito ao meio de transporte mais apropriado, mais rápido ou mais caro para si” (Queirós *et al.*, 2016 cit em Singh 2020; p. 834).

As mulheres caminham mais e usam mais transportes públicos (especialmente autocarro ou metro), enquanto os homens usam mais modos privados, como carro, mota, bicicleta (Ramboll Smart Mobility, 2021; Souza, Bittencourt & Taco, 2018).

Em termos de posse automóvel, existem mais homens a possuir carta de condução e a ter acesso a um carro, enquanto as mulheres viajam mais como passageiras (Ramboll Smart Mobility, 2021; Women in Mobility, 2022). Importa aqui ressaltar os números da sinistralidade na estrada. De acordo com o Relatório da Sinistralidade da ANSR, enquanto passageiras em automóveis, as mulheres representavam 66% das vítimas em sinistros rodoviários em 2017 e 64% em 2018, sendo maioritariamente ferimentos leves, mas também graves e mortais (ANSR, 2018). Esta condução perigosa de quem conduz um automóvel afecta também quem se desloca por outros meios, nomeadamente a pé ou de bicicleta. Enquanto peões, as mulheres representavam 56% das pessoas atropeladas em 2017 e 55% em 2018 (maioritariamente ferimentos leves, mas também graves e mortais). Aparentemente, os relatórios de anos seguintes deixaram de ter desagregação por género.

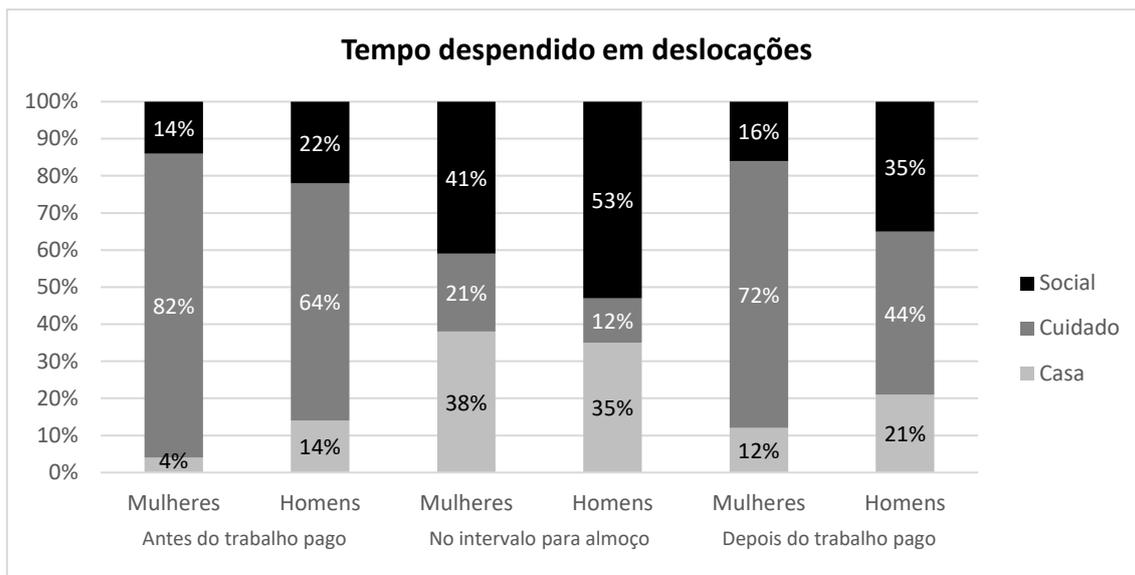
Os padrões pendulares de viagem das mulheres são normalmente mais complexos e curtos, para transportar crianças, fazer compras ou cuidar de familiares. Embora as mulheres, em média, realizem um maior número de viagens, por semana, os homens percorrem distâncias mais longas do que as mulheres, em percursos casa-trabalho (Heffernan *et al.*, 2022; Queirós *et al.*, 2019). Segundo Queirós *et al.* (2019), através de um estudo a partir de Informação Geográfica Voluntária na AML, as mulheres percorrem por semana menores distâncias que os homens, têm um número médio de viagens por dia maior, têm distâncias médias e tempos de duração de cada rota inferiores (*Tabela 5*).

**Tabela 5: Comparação das viagens entre mulheres e homens na AML**

<b>Informação sobre as viagens</b>	<b>Mulheres</b>	<b>Homens</b>
<b>Distância média por semana</b>	160 km	225 km
<b>Número médio de viagens por dia</b>	5,5 viagens	5,1 viagens
<b>Distância média por rota</b>	6 km	9 km
<b>Duração média de cada viagem</b>	12 min	18 min

*Fonte: adaptado de Queirós et al. (2019)*

Queirós *et al.* (2019) referem que as viagens de homens e mulheres são semelhantes quando se trata de se deslocarem para o trabalho e voltar para casa, no entanto, revelam uma forte assimetria nas responsabilidades relacionadas com tarefas de assistência à família/de cuidado (com familiares), trabalho comunitário e sociais (desportos, hobbies, compras e serviços). As mulheres têm mais deslocações relacionadas com tarefas domésticas e de cuidado de familiares do que os homens, enquanto os homens têm mais deslocações relacionadas com actividades sociais/lazer, desporto e outras (*Figura 6*), ilustrando os diferentes papéis de género. Estes, advêm de normas que estabelecem comportamentos e atitudes que a sociedade define para cada pessoa, baseados em estereótipos para o género feminino e masculino. Esses papéis de género colocam mais a cargo das mulheres as actividades não remuneradas relacionadas com o cuidado e da casa.



**Figura 6: Percentagem de tempo despendido em deslocações por tipo de actividade, consoante o género**

*Fonte: adaptado de GenMob (2016) cit. em Queirós et al. (2019)*

Havendo desigualdades nas responsabilidades das rotinas diárias domésticas e de cuidado e, ao mesmo tempo, havendo uma actividade profissional remunerada em contexto profissional, as mobilidades, permanências e temporalidades das mulheres são condicionadas por todas estas tarefas (Queirós *et al.*, 2019). A mobilidade das mulheres necessita, então, de uma organização maior, dado que exige maior número de viagens e de menor dimensão, que nem sempre é possível realizar nas condições de segurança e conforto, de acordo com o planeamento urbano actual, sendo um factor que deveria ser definido à partida, quando se planeia e desenha a cidade. No entanto, refere Clara Greed que as cidades têm tido um planeamento urbano que favoreceu o desenvolvimento de subúrbios de baixa densidade, baseados em sistemas de mobilidade e infraestruturas rodoviárias, contribuindo para o declínio dos transportes públicos e que foram projectadas para operar sobretudo durante horas de ponta, nos percursos entre a casa e o trabalho, pois eram as necessidades que estavam a ser atendidas (Greed, 2012, cit. por Queirós *et al.*, 2019). A somar a isso, e de acordo com Queirós *et al.* (2019), a perspectiva de género na análise das mobilidades inter ou intraurbanas, evidencia que uma viagem casa-trabalho ou uma simples caminhada podem ser experiências muito distintas para homens e mulheres.

## **Espaço público e segurança: do desenho e construção à vivência urbana**

A inclusão do género nos estudos urbanos é relativamente recente, tendo sido abordada com maior ênfase a partir da década de 1970. As necessidades específicas das mulheres em espaço público estão directamente relacionadas com a construção social do género, como se referiu no ponto anterior, e que historicamente confinou as mulheres ao espaço privado/doméstico e às funções reprodutivas. Esses padrões estão relacionados com as formas como as mulheres utilizam o espaço público, resultando em diferentes formas de circular e caminhar (Souza, Bittencourt & Taco, 2018).

A nível europeu, as mulheres representam cerca de 20% dos cargos de liderança no sector dos transportes (European Institute for Gender Equality, 2016; Ramboll Smart Mobility, 2021), o que tem sido referido como um dos factores que leva a que as necessidades das mulheres tendam a não ser contempladas no sector da mobilidade. Mesmo que as mulheres tenham cada vez mais acesso a estes espaços profissionais, as estratégias e políticas urbanas em vigor, nomeadamente os Planos Directores Municipais (PDM) ou os Planos de Mobilidade, foram elaborados maioritariamente por estes profissionais, que pensaram a cidade de acordo com uma lógica económica, que valorizam as actividades de produção, trabalho e consumo. A geografia feminista destaca as desigualdades destes espaços na cidade que, embora designados "neutros", não levam em consideração as necessidades de mulheres, pessoas LGBT, pessoas com deficiência e outros grupos específicos da sociedade, que possuem diferentes desafios e que vivenciam discriminação e violência no espaço público. Apesar de definidos como neutros e para todos, estes espaços urbanos acabam por não o ser (Gamrani & Tribouillard, 2021).

A sensação de insegurança influencia a escolha dos meios de transporte utilizados, assim como as rotas, horários, e até a escolha do vestuário, como outros aspectos (Gamrani & Tribouillard, 2021; Heffernan *et al.*, 2022; Souza, Bittencourt & Taco, 2018). Em França, 100% das mulheres refere já ter sido vítima de assédio nos transportes públicos (HCEfh, 2015, cit. por Copenhagenize, 2021). De acordo com Gamrani & Tribouillard (2021), no Brasil, 97% das mulheres já sofreram **assédio sexual**, sendo o transporte público o local em que as mulheres se sentem mais vulneráveis a

sofrer assédio (46%), seguido da rua (24%). Em Londres, quase duas vezes mais mulheres do que homens se sentem inseguras ao usar o transporte público (Heffernan *et al.*, 2022). De acordo com Gouveia, Frias & Jacinto (2020), o transporte público é, em Lisboa, o segundo local mais mencionado para a violência sexual contra mulheres – onde 36,4% das mulheres já relataram situações de assédio ou violência, enquanto homens foram 4,9%. Estes autores também referem que 4,2% das mulheres que foram por si entrevistadas, terão evitado uma ou mais viagens numa determinada semana por receio de assédio.

Desde piropos, assédio, insultos, violência física, muitas mulheres experimentam o espaço público através deste prisma. Um estudo em Brasília concluiu que as mulheres consideram a presença de homens desconhecidos como o principal factor que as leva a mudar de trajecto quando se movimentam a pé (42%), seguido de uma rua/caminho vazia, sem a presença de pessoas à volta (30%) e uma rua/caminho escura sem iluminação (28%), evidenciando o quanto as necessidades específicas das mulheres em relação à mobilidade têm sido esquecidas no planeamento da cidade (Souza, Bittencourt & Taco, 2018).

De referir também as representações simbólicas das mulheres no espaço público. Os **nomes das ruas, praças e equipamentos** públicos são normalmente atribuídos de modo a homenagear e recordar uma pessoa, por ter sido ou ser, importante para o país, para a cidade ou equipamento em questão. Em São Paulo, no Brasil, apenas 16% das ruas têm nomes de mulheres (Gamrani & Tribouillard, 2021). Em Portugal, no Porto, 44% das ruas tem nomes de homens e apenas 4% nomes de mulheres (Narciso & Lemos, 2022). No concelho de Lisboa, das ruas com nomes de pessoas, apenas 9% têm nomes de mulheres, dos jardins e parques são 17%, das escolas são 25%, e de hospitais são 18% (Banza, 2022). Este simples fenómeno urbano reflecte as desigualdades entre homens e mulheres e contribui para a sub-representação das mulheres importantes para a história e cultura dos diferentes locais.

Gouveia, Frias & Jacinto (2020) indicam que a segurança das mulheres em espaço público e nos transportes públicos é fundamental para acelerar a mudança modal rumo a uma mobilidade sustentável. Pires *et al.* (2016), numa avaliação de atitudes em relação à mobilidade em Faro, concluíram que existe uma maior consciência ambiental por parte das mulheres em relação aos homens, tendo estas uma mobilidade mais sustentável. De facto, parece que as mulheres tendem a preferir formas de mobilidade mais sustentável e, no entanto, enfrentam barreiras que podem limitar as suas escolhas de mobilidade, principalmente se não forem consideradas no planeamento urbano. De que forma estará condicionado o acesso especificamente em relação à mobilidade em bicicleta?

### **Gender gap na utilização da bicicleta**

Internacionalmente, os homens pedalam mais do que as mulheres, sendo esta sub-representação comum em países com baixo índice de ciclismo, como os Estados Unidos da América, Reino Unido, Austrália e também Portugal. Em países com densas redes de infraestrutura segura para a bicicleta, como a Holanda e a Dinamarca, as mulheres pedalam igualmente ou até mais do que os homens. A proporção de mulheres que pedala é um indicador do quão segura é uma cidade para andar de bicicleta (Betancour Arenas, 2022; Heffernan *et al.*, 2022; Ramboll Smart Mobility, 2021), sendo que as diferenças entre géneros na utilização da bicicleta podem ser mais evidentes em cidades com menor participação geral no ciclismo (Sustrans, 2018).

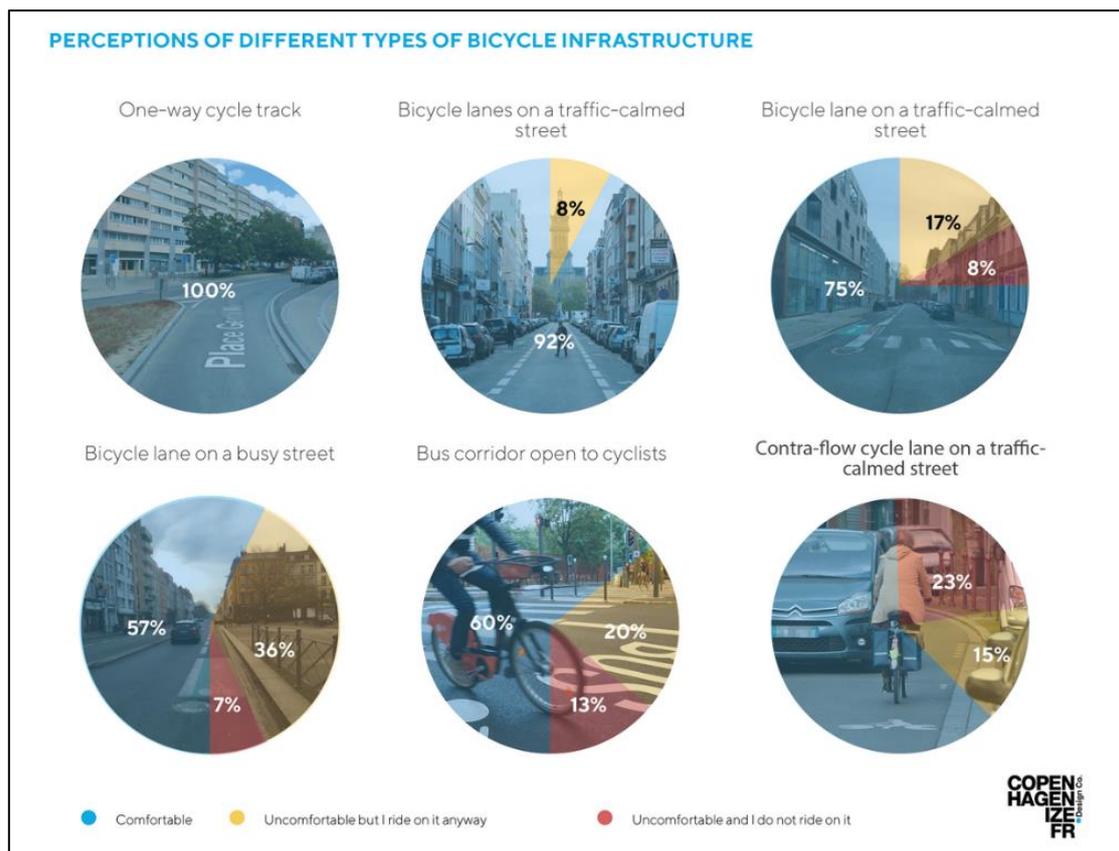
Em Bruxelas, a probabilidade de uma mulher ser ciclista é 1,61 vezes menor comparativamente a um homem (de Geus *et al.*, 2019 cit. por. Betancour Arenas, 2022). Numa publicação sobre mobilidade em bicicleta da Câmara Municipal de Lisboa (CML, 2021) é referido que na cidade de Lisboa, as mulheres representavam cerca de 18% das pessoas que utilizavam a bicicleta em 2017, tendo essa representação aumentado para 26% em 2020.

Um estudo realizado em 7 cidades do Reino Unido - Belfast, Edinburg, Newcastle, Greater Manchester, Birmingham, Bristol e Cardiff – revela que 79% das mulheres preferem ciclovias mais protegidas, mesmo que isso signifique menos espaço para outros utilizadores da via, e que 74% das mulheres gostariam que houvesse mais

investimentos no ciclismo. No mesmo estudo, chegou-se à conclusão de que 30% das mulheres que vivem nessas cidades não andam de bicicleta, mas gostariam de andar, que 76% das mulheres que pedalam ou gostariam de começar, achariam as ciclovias ao longo da rodovia e fisicamente segregadas do tráfego, muito úteis para começar a pedalar ou para pedalar mais (Sustrans, 2018).

A **(in)segurança rodoviária** parece ser uma maior prioridade para as ciclistas mulheres do que para os homens. No estudo da Ramboll que envolveu 7 países - Finlândia, Noruega, Suécia, Dinamarca, Alemanha, Índia e Singapura - chegou-se à conclusão de que 26% mais mulheres do que homens identificam este obstáculo para usar a bicicleta, com grandes diferenças por país – 85% em Helsínquia, 76% em Oslo, 59% em Copenhaga, 36% em Estocolmo, 6% em Singapura, 5% em Deli, 3% em Berlim (Ramboll Smart Mobility, 2021). Além disso, os equipamentos de infraestrutura ciclável, como estacionamentos, semáforos para bicicletas e sistemas partilhados, também são considerados mais importantes para as mulheres (Lusk *et al.*, 2014 cit. por Betancour Arenas, 2022).

Na cidade de Lille, em França, foi feito um estudo sobre a percepção de mulheres em relação à utilização da bicicleta (Copenhagense, 2021). Chegou-se à conclusão de que antes de começarem a viagem em bicicleta, 61% das mulheres refere que sempre ou quase sempre tem receio de sofrer um acidente. Em relação a diferentes infraestruturas cicláveis, a que lhes conferia maior nível de percepção de segurança é a ciclovia segregada de um sentido, sendo que quando há partilha com o trânsito rodoviário há mais mulheres a acharem a infraestrutura desconfortável e quando a via ciclável é em *contra-flow* (ou contra-sentido do trânsito rodoviário), existem cerca de 1/4 de mulheres a referir que não utilizariam essa via (*Figura 7*). Dado que a diferença na tipologia de infraestruturas pode afectar a escolha de utilização por mulheres, ressalta a importância de projectar infraestrutura ciclável apropriada e percebida como segura por mulheres, de modo a incrementar a sua utilização.



**Figura 7: Percepção de segurança de mulheres de Lille (França) sobre diferentes tipologias de infraestruturas para bicicletas**

*Fonte: Copenhagenize (2021)*

A boa iluminação parece ser outro factor-chave a ter em consideração no urbanismo e mobilidade. As mulheres do estudo de Lille identificaram a insuficiente iluminação como principal motivo para mudança num itinerário (Copenhagenize, 2021). Num estudo realizado no Reino Unido, concluiu-se que apenas 23% das mulheres se sentem seguras à noite para pedalar, subindo essa taxa para 36% nos homens (Sustrans, 2018).

A revisão de Singh (2020) sobre mobilidade inteligente, que inclui a mobilidade partilhada em bicicleta, constata que pouca atenção é dada a como a mobilidade inteligente afecta o acesso, a segurança, a facilidade ou o conforto da mobilidade para as mulheres, referindo também que o design dos serviços inteligentes e os seus modelos de negócios não os tornam tão inclusivos ou seguros como deviam. Os serviços

partilhados deveriam em teoria conferir maior acesso a grupos economicamente mais vulneráveis, incluindo as mulheres. No entanto, maioritariamente usufruem desses serviços os homens, e em particular com maior poder económico, e também as mulheres que viajam como a maioria dos homens – para fins de deslocação com emprego em tempo integral, com bons salários e sem crianças ou idosos a seu cuidado (Heffernan *et al*, 2022; Singh, 2020). De acordo com Singh (2020), os serviços partilhados podem incrementar a disparidade de género em meio urbano.

Num estudo realizado com o sistema de bicicletas partilhadas de Barcelona, observou-se que ciclistas viajam a uma velocidade semelhante, independentemente do sexo. No entanto, percebeu-se uma diferença de género à noite, dado que há mais homens a usar o sistema. Também se percebeu que as mulheres pedalam mais rápido à noite, numa possível estratégia de evitar confrontos (Cubells, Miralles-Guasch, Oriol, 2023). É de referir que metade das ciclistas refere ter sofrido uma agressão devido à sua identidade ou expressão de género, e 30% delas afirmaram que mudaram a sua escolha de rota por causa desses encontros (Col·lectiu Punt 6, 2021 cit. por Cubells, Miralles-Guasch, Oriol, 2023). A somar, existe ainda o percurso pedonal entre a doca de estacionamento da bicicleta partilhada e o destino, podendo essa caminhada tornar-se num obstáculo adicional à utilização dos sistemas de bicicleta partilhados.

O estudo da Ramboll Smart Mobility (2021) identificou algumas diferenças de percepção entre mulheres e homens em relação aos sistemas de bicicletas partilhadas: 48% mais mulheres que homens apontaram o transporte de compras e sacos como obstáculo.

Parece que aspectos como (in)segurança, infraestruturas e equipamentos (in)adequados são factores-chave importantes para a utilização da bicicleta por mais mulheres, existindo alguns obstáculos ou barreiras neste âmbito que afectam mais as mulheres. Mas também parece que os obstáculos que afectam as mulheres vão para além da infraestrutura e equipamentos. Em Sevilha, observou-se que desde a construção de uma rede segregada de ciclovias em toda a cidade, aumentou em 6x a quantidade de pessoas que utiliza a bicicleta e, no entanto, apenas 1/3 são mulheres

(Holzen, 2021), podendo constituir um exemplo de que não basta ter uma infraestrutura ciclável para ter a mesma proporção de homens e mulheres a pedalar.

De acordo com Holzen (2021), a bicicleta para muitas mulheres não é vista como conveniente ou apropriada para realizar os percursos que incluem as mobilidades domésticas e de cuidado, como transportar bens, pessoas e fazer várias paragens no seu trajecto. Por outro lado, as mulheres não confiam plenamente nos seus corpos na bicicleta, seja por falta de confiança em suas capacidades físicas e/ou por medo de sinistros. Betancour Arenas (2022) encontrou diferentes explicações para o *gender gap* na bicicleta, desde as mulheres apresentarem níveis mais altos de aversão ao risco, níveis mais baixos de confiança na condução da bicicleta ou mesmo preocupações com a aparência afectadas pelo capacete, suor e esforço físico exigido.

As **razões históricas e culturais** parecem também contribuir para a disparidade de género na utilização da bicicleta. O estudo de Sayagh & Dusong (2022) revela que quase 2/3 das mulheres francesas da sua amostra pararam de andar de bicicleta durante vários anos ou mesmo toda a sua adolescência, numa altura em que geralmente aprenderam a evitar esforços físicos, a correr riscos, a deslocarem-se sozinhas, a ocupar espaço público e a aventurar-se. Quase 1/5 das mulheres desse estudo parou de pedalar durante vários anos devido a uma queda na adolescência sem lesões graves. Também a mudança na auto-imagem, com a aquisição de roupas “femininas”, em conjugação com o facto de o ciclismo ser associado a um desporto masculino e ainda as jovens começarem a ter o período menstrual, num momento de transição do corpo que tende a ficar marcado pela não inclusão de actividade física. Mas também é o momento em que começam a vivenciar assédio sexual na rua – que leva a que os seus cuidadores as transportem, o que resulta numa perda de autonomia nas suas deslocações.

Então e não haverá motivadores para uma jovem ou mulher andar de bicicleta? Numa outra perspectiva, utilizar a bicicleta pode assumir-se como estratégia de enfrentamento, para evitar que as mulheres sejam abordadas no espaço público, ganhando liberdade, autonomia e a presença na cidade (Betancour Arenas, 2022; Copenhagenize, 2021). Importa também perceber outras motivações que levam as mulheres a andar de bicicleta. A Ramboll Smart Mobility (2021) concluiu que 13% mais

mulheres que homens consideram a utilização da bicicleta amiga do ambiente, ou seja, fazem a **associação de ciclismo com sustentabilidade**, embora haja diferenças significativas por país – 55% em Oslo, 50% em Singapura, 24% em Estocolmo e Copenhaga, 9% em Berlim e Deli e 6% em Helsínquia.

A utilização da bicicleta por parte de mulheres está dependente dos seus obstáculos e motivadores específicos, os quais não têm sido alvo da atenção necessária, nomeadamente em Portugal. Neste ponto, foram já identificados vários factores que contribuem para uma disparidade de género (*gender gap*) na utilização da bicicleta, esquematizados na *Figura 8*, tendo cada um deles maior ou menor impacto.



**Figura 8: Esquematização de alguns factores que contribuem para a disparidade de género na utilização da bicicleta**

*Fonte: autoria própria*

A recolha de dados empíricos sobre a relação entre género e a utilização da bicicleta permitiria que as políticas de mobilidade fossem mais inclusivas e fosse possível aumentar o número de mulheres a pedalar. Incluir uma perspectiva de género nos estudos, políticas e projecção da infraestrutura é essencial para que as cidades compreendam e atendam com eficácia às necessidades das mulheres. Em termos de mobilidade sustentável, desenvolver infraestruturas cicláveis para tarefas de cuidado pode ajudar a reduzir a disparidade de género na utilização da bicicleta. Reconhecendo a relevância e a necessidade de uma abordagem holística e transversal de género na mobilidade, cidades da América Latina e da Espanha desenvolveram recentemente planos e políticas de mobilidade activa com uma perspectiva de género (Betancour Arenas, 2022).

De acordo com a Copenhagenize (2021), a consideração pela sensibilidade de género no planeamento urbano é recente e as pessoas especialistas na área do planeamento e mobilidade parecem não estar totalmente conscientes desta área. É necessária uma melhor consideração das necessidades das pessoas, sendo que o espírito do planeador deve mudar, primeiro é preciso entender utilizadores/as para depois projectar de acordo com os resultados. Por exemplo, se tivesse havido estudos sobre as necessidades específicas das mulheres que utilizam a bicicleta no planeamento da mobilidade, tal teria permitido facilitar a mobilidade em bicicleta, oferecendo condições e a liberdade de movimento de que estas pessoas precisam nas suas rotinas, e não tendo havido, resulta no actual *gender gap*.

***Uma cidade projectada para a utilização da bicicleta é bem-sucedida quando a população que anda de bicicleta reflete a população de residentes que vive nessa cidade. Pessoas de todos os géneros, idades, origens, classes sociais e deficiência podem usar uma bicicleta para se locomover (Sutrans, 2018).***

### III. PROBLEMÁTICA E OBJECTIVOS

A pesquisa e reflexão de artigos científicos, teses académicas, relatórios, estudos e guias de referência na área da mobilidade e género, permitiu no capítulo anterior identificar alguns obstáculos à utilização da bicicleta por parte de mulheres, e então definir a problemática e objectivos do presente estudo, que se apresentam de seguida.

#### III.1. FORMULAÇÃO DO PROBLEMA

As boas práticas de urbanismo e mobilidade sustentável estão definidas por diversos autores e entidades, como o planeamento de eco-bairros sustentáveis (Silva, 2013), a promoção das cidades dos 15 minutos (Moreno *et al.*, 2021) que dão preferência às deslocações a pé e de bicicleta para acesso a espaços de habitação, trabalho, comércio, saúde, educação e lazer, e quais os princípios para ter melhores cidades e ruas mais sustentáveis a nível de transportes (ITDP, 2021). Estes conceitos fazem-nos acreditar que é possível implementar na prática os tais ideais das cidades do futuro (European Commission, 2012), que são sustentáveis a vários níveis, incluindo no sistema de transportes.

A nível global, estes ideais são suportados por políticas internacionais, como a Agenda 2030 e os ODS, o Acordo de Paris, a Nova Agenda Urbana, mas também por políticas europeias, como o Pacto Ecológico Europeu, a Estratégia para a Mobilidade Sustentável e Inteligente da EU. Ainda assim, o panorama da mobilidade em bicicleta em Portugal não está favorável, sendo Portugal dos países europeus com menores taxas de utilização da bicicleta e mais sinistros com ciclistas. Parece haver uma intenção a nível nacional de alcançar a tendência europeia em prol da bicicleta, tanto que foi aprovada em 2019 a Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável. No entanto, as deslocações em bicicleta nos movimentos pendulares representam apenas 0,58% das deslocações a nível nacional e 0,53% a nível da Área Metropolitana de Lisboa, de acordo com os últimos Censos (INE, 2022).

As barreiras e obstáculos que impedem uma maior utilização da bicicleta são justificadas normalmente por factores referentes à forma urbana, às infraestruturas cicláveis e de apoio à utilização da bicicleta, como indicado no estudo de Vale (2016). As

barreiras e motivadores estão também já identificadas para ciclistas ou pessoas não-ciclistas, como evidenciado no estudo de Félix, Moura & Clifton (2019).

Existe disparidade de género na utilização da bicicleta (Betancour Arenas, 2022; Heffernan *et al.*, 2022; Ramboll Smart Mobility, 2021), principalmente em países com baixos índices cicláveis, como é o caso de Portugal. Na cidade de Lisboa, mulheres representavam em 2020 apenas 26% de quem utiliza este meio de transporte (CML, 2021). A nível nacional, pouca atenção tem sido dada às questões de género relacionadas com a mobilidade urbana e em bicicleta.

Sabe-se que os padrões de mobilidade são distintos de acordo com o género, sendo que as viagens das mulheres são normalmente em maior número e mais curtas, principalmente devido a papéis de género assumidos. Este facto está identificado para a AML (Queirós *et al.*, 2019). A (in)segurança em espaço público – incluindo em termos rodoviários e de assédio, é um factor que afecta a vivência urbana, nas mulheres em maior proporção. A existência de infraestrutura ciclável numa cidade pode não ser suficiente para ter igual número de homens e mulheres a pedalar, como relatado no caso de Sevilha em que aumentou 6 vezes o número de pessoas a andar de bicicleta e as mulheres representam um terço de utilizadores (Holzen, 2021). Outros factores que se prendem com motivos históricos e culturais, como as mulheres deixarem de andar de bicicleta na adolescência (Sayagh & Dusong, 2022), são importantes também ter em conta quando se pretende alcançar igualdade de género no ciclismo urbano.

Parece, no entanto, que este tipo de questões sociais – que afectam cerca de metade da população, as mulheres – não têm sido consideradas no planeamento urbano e na mobilidade. Recordando Beim & Haag (2010), as políticas bem construídas conseguem resultados eficazes. Félix, Moura & Clifton (2019) referem ainda que no caso das políticas de mobilidade em bicicleta, é essencial perceber os principais factores que influenciam este modo. Para Prochaska & Velicer (1997, cit. por Vale, 2017), a promoção da bicicleta deve ser orientada para determinadas pessoas e não generalizada, tendo em conta as suas especificidades e assumindo que a mudança de comportamento é um processo contínuo.

Importa então perceber de que forma as políticas de mobilidade e género estão em articulação, incluindo uma perspectiva de género no desenho das estratégias de mobilidade e nas opções pelas medidas a implementar no território, sendo este o mote para o presente estudo.

Para tal, optou-se por focar no estudo nas políticas com influência na região da AML, pela existência de alguns dados obtidos pela via académica, sobre mobilidade desagregados por género, nomeadamente do tipo de viagens (distância, número de viagens mensais, distância e duração), informação que poderá ser importante para desenhar políticas de mobilidade inclusivas em termos de género. De forma geral, este trabalho pretende contribuir para responder à seguinte questão:

***Perante o cenário de disparidade de género na utilização da bicicleta, como podem as políticas públicas na Área Metropolitana de Lisboa promover o aumento da percentagem de mulheres a utilizar a bicicleta como forma de deslocação nas cidades?***

### III.2. OBJECTIVOS DO ESTUDO

Este estudo tem como grande motivação contribuir para a compreensão do *gender gap* na utilização da bicicleta, nomeadamente dos obstáculos que impedem que as mulheres adoptem este meio de transporte e das soluções que existem para reduzir a disparidade de género na utilização da bicicleta. Pretende-se então criar uma ferramenta de capacitação para agentes com responsabilidade de intervenção política e técnica nos diferentes territórios, contribuindo para um aumento da utilização da bicicleta por parte de mulheres, num futuro próximo.

Para tal, serão analisadas as políticas com influência na AML, com o intuito de perceber o que já está a ser feito neste âmbito e o que se propõe realizar adicionalmente. Definem-se como **objectivos gerais** do presente trabalho:

- Perceber em que medida a perspectiva de género está a ser contemplada no sector da mobilidade em bicicleta na Área Metropolitana de Lisboa;

- Delinear a inclusão da perspectiva de género nas políticas de mobilidade.

Para tal, esta dissertação propõe-se realizar quatro **objectivos específicos**:

- 1) Perceber a existência de *gender gap* na utilização da bicicleta na área metropolitana de Lisboa;
- 2) Perceber de que forma estão articuladas as estratégias/planos de mobilidade com os planos para a igualdade na AML;
- 3) Perceber que medidas, oportunidades e obstáculos à promoção da utilização da bicicleta, incluindo por mulheres, são identificados por especialistas de mobilidade da área da mobilidade na AML;
- 4) Conceber um método para desenhar cidades com maior igualdade de género na utilização da bicicleta, nomeadamente através de políticas públicas.

#### IV. METODOLOGIA

No sentido de desenvolver os objectivos definidos anteriormente, fez-se um desenho de investigação que contém diferentes métodos de recolha e análise de dados, nomeadamente, por observações de campo, análise documental e questionários a especialistas, com o intuito final de chegar a um conjunto de recomendações e orientações para aplicar em políticas de mobilidade em bicicleta.

As **observações de campo** em pontos estratégicos da Área Metropolitana de Lisboa foram contempladas com o intuito de obtenção de dados sobre a percentagem de utilizadores de bicicleta que são mulheres, para confirmar a existência de *gender gap* na utilização da bicicleta na AML, indo ao encontro do primeiro objectivo definido neste trabalho.

Para atingir o segundo objectivo, foram compiladas as estratégias/planos de mobilidade e estratégias/planos para a igualdade, quer a nível da AML, quer a nível dos municípios que a compõem. De seguida, procedeu-se a **análise documental** para verificação da existência de articulação das duas temáticas e em que medida.

Foi ainda realizado **um inquérito a agentes de mobilidade** que têm trabalhado na área da mobilidade urbana, para obtenção das suas percepções relativamente à importância das questões de género na mobilidade em bicicleta e as medidas específicas para alcançar igualdade. O intuito foi o de complementar a informação existente a nível das políticas públicas em vigor, dado estas pessoas terem impacto no desenho e implementação dos planos, e indo ao encontro do terceiro objectivo do presente trabalho.

Por último, culminou-se o trabalho com a criação de um **conjunto de recomendações**, das medidas prioritárias de intervenção, com a identificação de actores intervenientes, incluindo responsáveis e participantes, de modo a ir ao encontro do quarto objectivo do estudo. A criação de um conjunto de critérios de apoio à elaboração de políticas públicas de mobilidade em prol da bicicleta, mais inclusivas em termos de género, é antecedida de todo um trabalho de pesquisa bibliográfica, de recolha de dados de observações, de análise documental e dos questionários feitos, conforme se esquematiza na *Figura 9*.



Figura 9: Esquematização da metodologia adoptada no trabalho

#### IV.1. OBSERVAÇÕES DE CAMPO

A recolha de dados foi realizada por meio de observação *in situ*, com base numa simplificação da metodologia de Moura, Félix & Reis (2020), que consiste num método misto de registo de fluxos (quantitativos) e de atributos (qualitativos) de ciclistas. A observação e registo de fluxos e atributos de ciclistas é genericamente designada como “contagem”. O objectivo de utilizar esta ferramenta metodológica é a possibilidade de recolha de alguns dados sobre a repartição de género das pessoas que utilizam a bicicleta em determinados locais da AML, para perceber a desigualdade de género na utilização da bicicleta.

A recolha dos dados foi efectuada em papel, seguindo um modelo desenvolvido para o efeito. Numa fase inicial ponderou-se recolher informação relativa ao grupo etário (criança ou jovem/pessoa adulta/sénior), mas perante a dificuldade de distinção entre pessoas jovens e adultas, e entre adultos/as e séniores, acabou por se optar pela não recolha desta informação. Também se ponderou recolher informação relativa ao local de trânsito de ciclistas (ciclovias/rodovias/passeio), mas perante a variedade de infraestruturas, situações e diferentes motivos para as diferentes utilizações, optou-se pela não recolha desta informação. Assim, para cada ciclista que passou em cada local, foram registados os atributos:

- Sexo aparente (mulher/homem);
- Utilização de capacete.

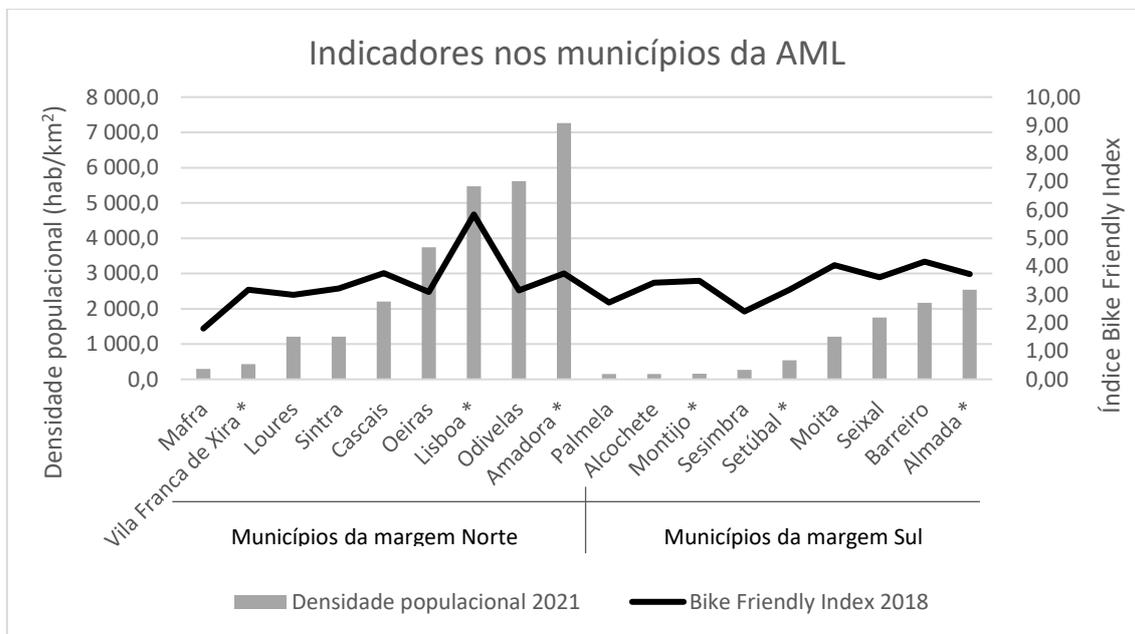
Para garantir que a recolha de dados incluía deslocações de bicicleta na vertente utilitária, definiram-se horários adequados a esta utilização. Com base na metodologia de Moura, Félix & Reis (2020), e adaptando à realidade suburbana, foram considerados três períodos de ponta de dias úteis:

- Período de ponta da manhã: compreendido entre as 7h30 e as 09h30;
- Período de ponta de almoço: compreendido entre as 12h30 e as 14h30;
- Período de ponta da tarde: compreendido entre as 17h00 e as 19h00.

Para este estudo e contagem apenas foram consideradas pessoas que se deslocavam em bicicleta. Foram excluídos transportes noutros velocípedes, como trotinetas, *skates*, patins, *segways*, monociclos eléctricos, entre outros. Também não foram contabilizadas pessoas que circulavam a pé com bicicleta ao lado em todo o percurso, pessoas em cadeira de rodas, pessoas com cadeiras de bebé. As crianças e adolescentes só foram contabilizadas como ciclistas no caso de estarem independentes/autónomas na sua bicicleta. Por exemplo, bebés ou crianças em cadeiras na bicicleta da pessoa adulta não foram incluídos como ciclistas individuais. No caso de observações de situações em que um veículo transporta mais que uma pessoa, apenas foi considerada a pessoa que ia a conduzir a bicicleta (Moura, Félix & Reis, 2020). Também não foram contabilizados ciclistas que não foi possível fazer observações relativas ao sexo aparente (usualmente, ciclistas que usavam capacete).

De modo a obter uma amostra ao nível da AML, foram definidos 6 concelhos, conjugando factores como localização ao nível da AML, densidade populacional, índice Bike Friendly Index (BFI) e a existência de infraestruturas cicláveis. O BFI conjuga 12 indicadores, relativos a declive, ambiente construído, infraestruturas, compromisso político e utilização da bicicleta (*Anexo I: Indicadores dos municípios da AML - Densidade populacional e BFI*). Assim, foram considerados 3 municípios de maior densidade populacional (Amadora, Lisboa, Almada) e 3 de menor densidade populacional (Montijo, Setúbal, Vila Franca de Xira), 3 municípios na margem Norte do rio Tejo (Amadora,

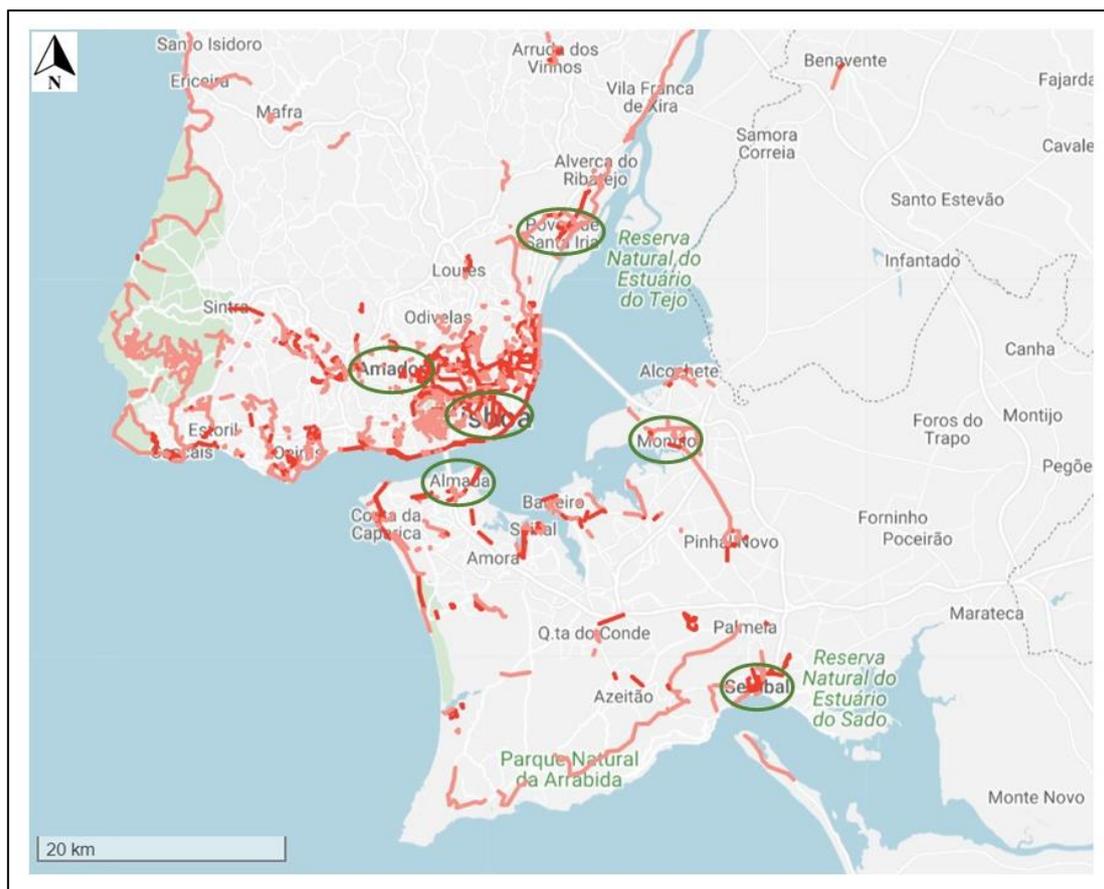
Lisboa, Vila Franca de Xira) e 3 municípios na margem Sul do rio Tejo (Almada, Montijo, Setúbal) (*Figura 10*). Foi ainda analisada a existência de infraestrutura ciclável de modo a garantir a existência de passagem de ciclistas em modo urbano/utilitário, através da aplicação comunitária *Ciclovias.pt*, um site onde qualquer pessoa pode identificar as infraestruturas cicláveis existentes a nível nacional (*Figura 11*).



**Figura 10: Indicadores dos municípios da AML: densidade populacional e índice Bike Friendly Index**

*Nota: Os municípios marcados com \* foi onde se realizaram as contagens*

A nível local, foi analisada não apenas a infraestrutura ciclável, como a quantidade de ciclistas que utilizam as ruas em modo maioritariamente desportivo, através da aplicação *Strava Heatmap*, como se poderá observar nos mapas seguintes. Ainda que o foco desta investigação não seja a utilização da bicicleta em modo desportivo, esta aplicação poderá dar alguma informação em relação às dinâmicas locais de ciclistas, podendo até consistir numa ferramenta gratuita de apoio a políticas de mobilidade. A selecção das ruas onde realizar as observações foi efectuada de acordo com zonas com infraestrutura ciclável, proximidade a interfaces de transportes públicos ou serviços e afluência de pessoas.



**Figura 11: Mapa das ciclovias na AML com indicação dos concelhos onde se realizaram as contagens de ciclistas**

*Fonte: ciclovias.pt*

## **Almada**

No concelho de Almada optou-se por definir a Av. Aliança do Povo M.F.A. como ponto de observação de utilizadores/as de bicicleta, no final da ciclovias que faz a ligação entre a Cova da Piedade e Cacilhas. Ainda que esta ciclovias não faça a ligação directa à interface de transportes fluvial de Cacilhas (termina a uma distância 400m), neste local foi também possível observar as bicicletas que vinham do eixo central de Almada/centro urbano, pela Av. 25 de Abril de 1974, pese embora não haja via ciclável definida, como se pode observar na *Figura 12*.



**Figura 12: Local de observação de utilizadores/as de bicicleta no concelho de Almada**

## Amadora

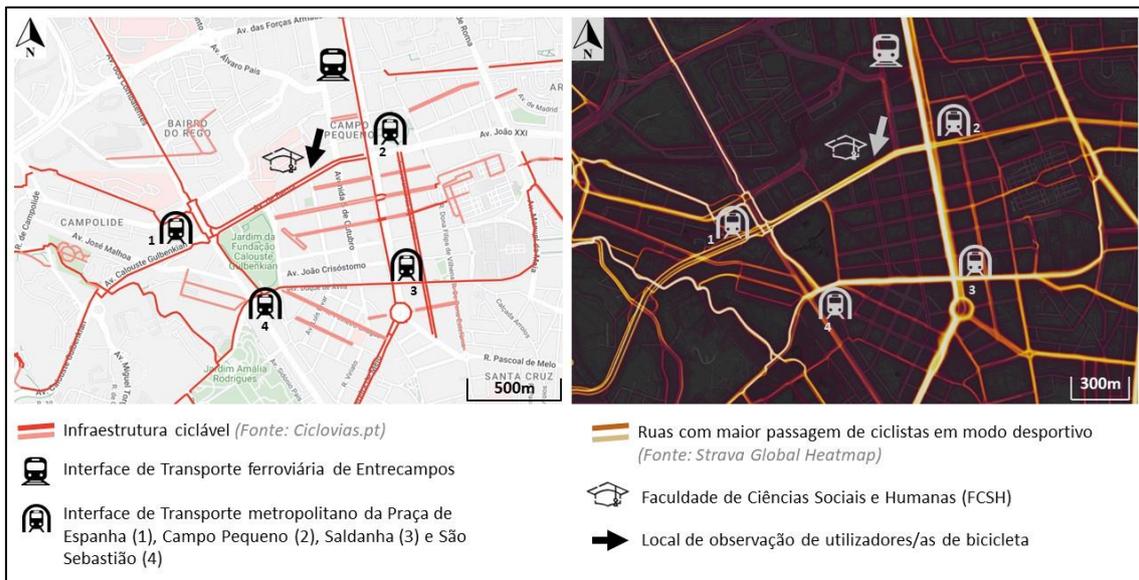
Ainda que seja o concelho com maior densidade populacional da AML, a infraestrutura ciclável não está bem distribuída pelo território da Amadora, pelo que houve alguma dificuldade na selecção do local para observar ciclistas. Junto à interface de transportes ferroviária principal, da Amadora, não existe infraestrutura ciclável. Assim, optou-se por um primeiro ponto de observação perto da estação ferroviária da Reboleira, no cruzamento entre a Av. D José I e a Av. Dr. José Pontes, conforme demonstrado na *Figura 13*. Após a primeira contagem, em que não foi possível observar mulheres em bicicleta, optou-se por um segundo ponto de observação, na intersecção da R. Manuel Ribeiro de Pavia com a R. Elias Garcia, perto da estação de metropolitano da Amadora Este.



**Figura 13: Locais de observação de utilizadores/as de bicicleta no concelho da Amadora**

## Lisboa

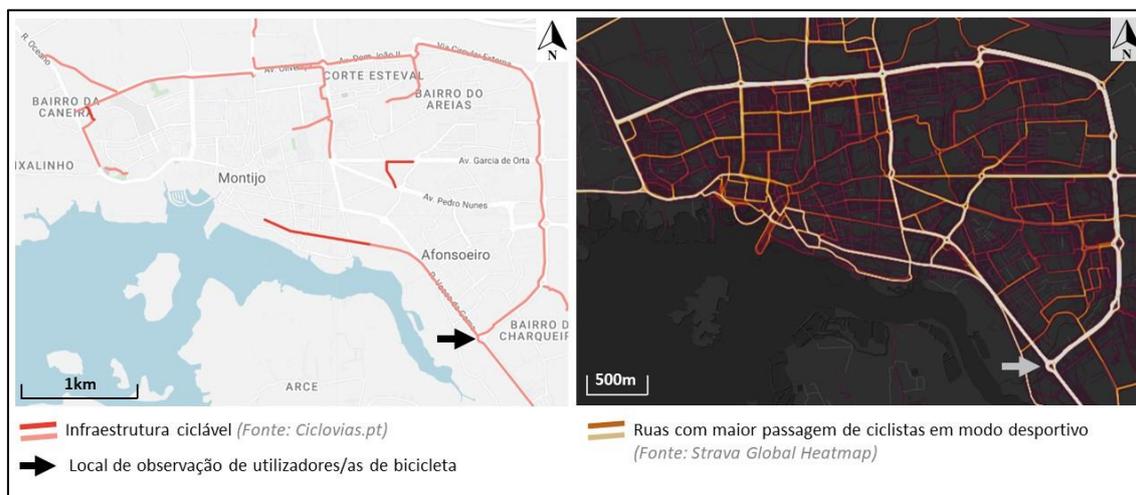
Em Lisboa, dado existirem várias ruas com infraestrutura ciclável, optou-se por fazer as contagens na Av. de Berna, junto à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas (FCSH), estando num local próximo de interfaces de transportes quer ferroviária, quer metropolitana, como se pode verificar na *Figura 14*.



**Figura 14: Local de observação de utilizadores/as de bicicleta no concelho de Lisboa**

## Montijo

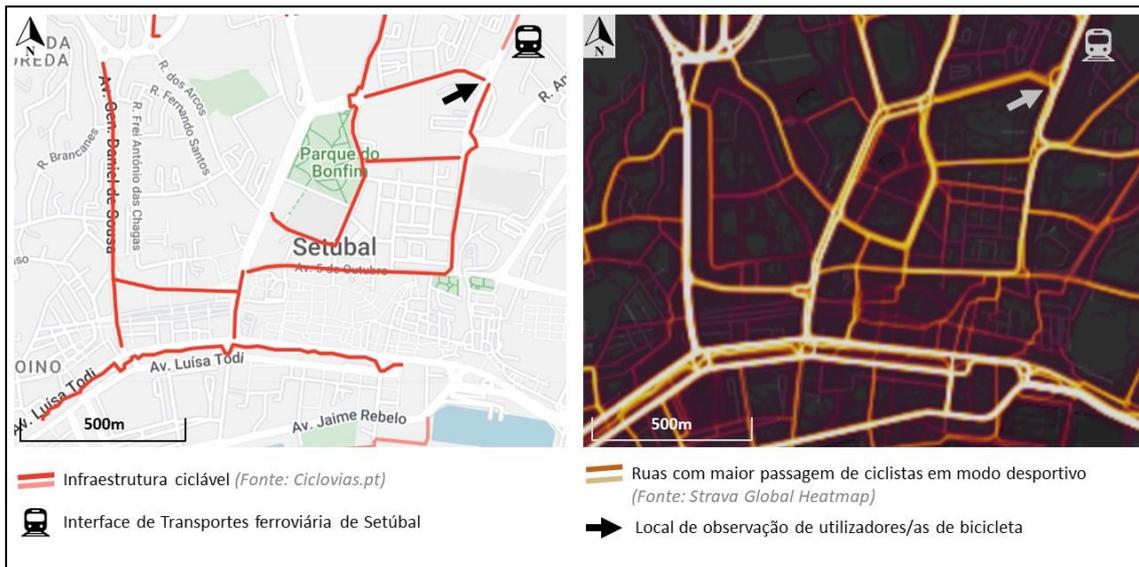
Não havendo proximidade da infraestrutura ciclável com a interface de transportes fluvial do Montijo (fica a uma distância de 2,4km), optou-se por definir como ponto de observação de utilizadores/as de bicicletas o cruzamento da via mista pedonal/ciclável que circunda o centro urbano do Montijo, com a vista mista pedonal/ciclável que faz a ligação à localidade mais próxima, o Pinhal Novo (*Figura 15*).



**Figura 15: Local de observação de utilizadores/as de bicicleta no concelho do Montijo**

## Setúbal

Em Setúbal optou-se por um local de observação junto à interface de transportes ferroviária de Setúbal. Neste foi possível observar bicicletas que vinham quer da Av. dos Ciprestes, quer da Av. República da Guiné-Bissau (*Figura 16*).



**Figura 16: Local de observação de utilizadores/as de bicicleta no concelho de Setúbal**

### Vila Franca de Xira

No concelho de Vila Franca de Xira foi definida a localidade da Póvoa de Santa Iria, dada a existência de infraestrutura ciclável na Estrada Nacional N10, e pela proximidade à interface de transportes da Póvoa. Após uma primeira contagem na intersecção da N10 com a Rua Afonso de Albuquerque, em que não foi possível observar mulheres em bicicleta, foi incluído um segundo ponto de observação, na intersecção da N10 com o Caminho do Marquês (*Figura 17*).



**Figura 17: Locais de observação de utilizadores/as de bicicleta no concelho de Vila Franca de Xira**

A campanha de observação decorreu de 13 a 20 de Abril de 2023 (*Tabela 6*), sendo que na primeira semana decorria período de férias escolares. As contagens foram realizadas pela autora, com um planeamento para que as condições climatéricas fossem favoráveis, para aumentar a amostragem de ciclistas. Todas as deslocações entre localidades foram realizadas por meio de transportes públicos e bicicleta.

Tabela 6: Calendário da campanha de contagens realizadas

Período	1ª semana		2ª semana		
	13/04/2023	14/04/2023	17/04/2023	19/04/2023	20/04/2023
<b>Manhã</b>	Setúbal	Vila Franca de Xira	Almada	/	Montijo
<b>Almoço</b>	Almada	Amadora	/	Lisboa	Setúbal
<b>Tarde</b>	Lisboa	Montijo	/	Amadora	Vila Franca de Xira

## IV.2. ANÁLISE DOCUMENTAL

Para atingir o segundo objectivo, foram identificadas e compiladas as estratégias/planos de mobilidade sustentável e estratégias/planos para a igualdade, a nível da AML, seguida de **análise documental** para verificação da existência de articulação das duas temáticas, segundo indicadores definidos, tendo alguns deles sido estabelecidos de acordo com a “*Checklist para auditoria de género no sistema de transportes*” do Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra (CES, 2016).

Esta recolha de informação tinha como duplo objectivo de, por um lado, fazer a relação das políticas locais de igualdade que incluem questões de mobilidade e urbanismo e, por outro, fazer a relação das políticas locais e medidas de promoção da mobilidade sustentável que incluem perspectiva de género. Esta técnica de análise documental permitiu também contribuir para a compilação das recomendações e estabelecimento de um conjunto de medidas para reduzir o *gender gap* na utilização da bicicleta.

Iniciou-se este trabalho com uma pesquisa online dos documentos existentes relativos a estratégias ou planos para a igualdade municipais da AML. Para a área da mobilidade em bicicleta, a pesquisa incluiu a procura por estratégias ou planos de

movilidade em bicicleta, posteriormente por estratégias ou planos de mobilidade sustentável, e finalmente, mobilidade e transportes no geral.

De modo a complementar a pesquisa, dado que nem todas as políticas se encontram online nos sites das autarquias, foi feita a identificação dos serviços municipais com responsabilidades em cada matéria e foram solicitados os referidos documentos. Para tal, procedeu-se à identificação das Divisões e/ou Departamentos com a competência das diferentes áreas, foram listados os contactos de e-mail, e enviados os pedidos de documentação, conforme consta no *Anexo II: Pedidos feitos sobre políticas de igualdade e mobilidade*. Mais de 69 emails foram enviados entre os dias 10 de Março e 3 de Maio de 2023 a solicitar os planos de igualdade e de mobilidade.

### **Planos para a igualdade**

Dos 18 municípios da AML, foi possível obter 17 políticas municipais para a igualdade (*Tabela 7*). Não foi possível obter resposta a tempo de um município, não havendo informação se têm a política ou se estará em elaboração (Sesimbra). Foi ainda possível verificar a política de igualdade da entidade Área Metropolitana de Lisboa, mas que se revelou ser exclusivamente interna/organizacional, pelo que não tendo abrangência territorial, não foi considerada neste estudo.

Definiu-se um conjunto de indicadores para realização da análise documental. Na **caracterização geral da política** constam como indicadores o ano de publicação e o número de páginas do documento.

Na **dimensão da igualdade**, se a igualdade de género é um objectivo declarado, com metas e indicadores definidos na política e se está prevista a formação de *staff* para questões relacionadas com igualdade de género.

Na **dimensão do envolvimento externo**, foram identificadas as entidades responsáveis pela elaboração da política de igualdade ou que se encontram como executoras ou parceiras nas medidas relacionadas com mobilidade/urbanismo.

Na **dimensão do urbanismo e mobilidade**, foram contabilizadas o número de medidas ou acções previstas relacionadas com urbanismo, mobilidade e transportes,

assim como agrupadas em categorias. Foram ainda calculados os índices que se apresentam de seguida.

$$\text{Índice mobilidade} = \frac{\text{n}^{\circ} \text{ vezes que aparece a palavra "mobilidade"}}{\text{n}^{\circ} \text{ páginas do documento}}$$

$$\text{Índice transportes} = \frac{\text{n}^{\circ} \text{ vezes que aparece a palavra "transportes"}}{\text{n}^{\circ} \text{ páginas do documento}}$$

$$\text{Índice urbanismo} = \frac{\text{n}^{\circ} \text{ vezes "urbanismo", "urbanístico" ou "urbanísticos"}}{\text{n}^{\circ} \text{ páginas do documento}}$$

A contagem de palavras relacionadas com urbanismo não foi considerada quando aparecia no contexto da divisão orgânica municipal, nas competências dos serviços municipais, ou quando em referências na bibliografia. Não foi considerado quando “mobilidade” era relativa à transferência de recursos humanos para outros serviços autárquicos, quando apareceu no contexto da divisão orgânica municipal ou competências dos serviços municipais, nem quando em referências na bibliografia.

Tabela 7: Identificação das políticas para a igualdade dos municípios da AML

Município	Política de Igualdade	Política em elaboração e/ou discussão
Alcochete	Plano Municipal para a Igualdade de Género (PMIG)- Igualar em Alcochete	
Almada	Plano Municipal para a Igualdade de Género (PMIG) 2018-2021	
Amadora	Plano Municipal para a Igualdade (PMI) 2021/2022	Plano Municipal para a Igualdade 2023/2025
Barreiro	Plano Municipal para a Igualdade e Não Discriminação (PMIND) do Barreiro 2023/2026: Agir para a Igualdade	
Cascais	Plano de Ação para a Igualdade de Género (PAIG) <i>no âmbito da</i> Estratégia Municipal para a Igualdade de Género (EMIG) 2012-2022	
Lisboa	I Plano Municipal para a Igualdade de Género (PMIG)	II Plano Municipal para a Igualdade 2023-2026
Loures	Loures + Igual: Plano Municipal para a Igualdade e Não Discriminação (PMIND)	
Mafra	Plano Municipal para a Igualdade (PMI) 2021-2022	
Moita	Plano Municipal para a Igualdade e a Não Discriminação (PMIND) “Moita – Percursos de Igualdade”	
Montijo	Plano de Ação Local para a Igualdade, Cidadania e Não-Discriminação (PALPI) 2020–2022	
Odivelas	Projeto IGOS - Igualdade de Género - Odivelas e Seixal	
Oeiras	Plano Municipal para a Igualdade de Género (PMIG) 2014-2017	Novo plano em elaboração
Palmela	Plano Municipal para a Igualdade e Não Discriminação (PMIND) 2021-2024	
Seixal	3º Plano Municipal para a Igualdade de Género e Oportunidades do Seixal (PMIGO) 2018-2020	Nova versão em discussão
Sesimbra	/	/
Setúbal	Plano para a Igualdade do Género (PIG) 2013/2014	
Sintra	Plano Municipal para a Igualdade, Cidadania e Promoção da Dignidade Humana (PMICPDH) 2017-2018	
Vila Franca de Xira	Plano de Ação (PA) 2016 <i>no âmbito do</i> Plano Municipal para a Igualdade do Concelho (PMIC) de Vila Franca de Xira 2015-2020	

### Políticas de mobilidade sustentável

Na temática da mobilidade verificou-se grande diversidade de políticas na AML. A nível de abrangência territorial, algumas das políticas têm abrangência regional, outras intermunicipal, outras municipal. A nível de conteúdo, algumas das políticas são relativas a mobilidade e transportes no geral, outras relativas a meios de transportes

específicos, outras ainda surgem com a mobilidade integrada com outras áreas de gestão territorial. A maioria das políticas consiste em planos, no entanto foi possível verificar a existência de uma estratégia municipal e de dois instrumentos de apoio à elaboração de políticas. Alguns municípios encontram-se a elaborar planos ou estratégias de transportes (6 municípios). Não foi possível obter resposta por parte de 1 município (Sintra), a tempo deste estudo, e existe 1 município sem política (Alcochete), ou pelo menos a resposta não chegou de forma a ser possível ter a informação.

Foi realizada análise a 13 políticas de mobilidade, tal como indicadas na *Tabela 8*, de acordo com um conjunto de indicadores definidos neste trabalho para análise documental destas políticas. Na **caracterização geral**, constam o ano de publicação, o número de páginas do documento, se a política tem objectivos, metas e indicadores, e qual a entidade responsável pela elaboração da política de mobilidade.

Na **dimensão da igualdade**, foi pesquisada a existência de dados desagregados por sexo e foi calculado o índice género, de acordo com a fórmula seguinte.

$$\text{Índice género} = \frac{\text{n}^{\circ} \text{ vezes que aparecem as palavras "género", "feminino", "sexo" ou "mulher"}}{\text{n}^{\circ} \text{ páginas do documento}}$$

Na **dimensão da segurança**, constituindo um dos factores-chave na adopção da bicicleta como meio de transporte por mulheres, foi pesquisada a existência de medidas específicas, quer em relação a segurança rodoviária, quer em relação a questões de iluminação em espaço público, dado esta ser essencial, nomeadamente nas deslocações nocturnas. Foram ainda calculados os índices segurança e iluminação.

$$\text{Índice segurança} = \frac{\text{n}^{\circ} \text{ vezes que aparece a palavra "segurança" ou "insegurança"}}{\text{n}^{\circ} \text{ páginas do documento}}$$

$$\text{Índice iluminação} = \frac{\text{n}^{\circ} \text{ vezes que aparece "iluminação", "iluminado(s)", "iluminada(s)"}{\text{n}^{\circ} \text{ páginas do documento}}$$

Na **dimensão da mobilidade escolar**, tentou-se identificar a preocupação existente nas políticas em resolver problemas relacionados com as deslocações para a escola, um dos factores relevantes nas tarefas de cuidado (as quais estão mais a cargo de mulheres), assim como se existe uma intenção em desenvolver rotas mais seguras

para as escolas, quer através de medidas físicas urbanísticas ou de projectos com a comunidade. Foram identificadas as medidas previstas neste âmbito e calculados os índices criança e mobilidade escolar.

$$\text{Índice criança} = \frac{\text{n}^{\circ} \text{ vezes que aparecem as palavras "criança" ou "crianças"}}{\text{n}^{\circ} \text{ páginas do documento}}$$

$$\text{Índice mobilidade escolar} = \frac{\text{n}^{\circ} \text{ vezes "escola", "escolas", "escolar", "escolares" ou "pré - escola"}}{\text{n}^{\circ} \text{ páginas do documento}}$$

Na **dimensão da mobilidade em bicicleta**, foi analisada de que forma estão organizados e são apresentados os diferentes meios de transportes, foi verificada a existência de medidas relacionadas com a promoção da bicicleta, organizando-as por tipologias, e calculado o índice bicicleta, como se apresenta.

$$\text{Índice bicicleta} = \frac{\text{n}^{\circ} \text{ vezes que aparecem palavras "bicicleta", "bicicletas", "cyclável" ou "cycláveis"}}{\text{n}^{\circ} \text{ páginas do documento}}$$

Tabela 8: Políticas de mobilidade sustentável na AML e identificação das que foram analisadas no presente estudo

Municípios abrangentes	Estado	Plano de mobilidade sustentável	Análise?
Área Metropolitana de Lisboa	Elaborado	Plano de Acção de Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS) da Área Metropolitana de Lisboa - Volume I – Relatório	✓
		Proposta de instrumentos de planeamento e de monitorização da mobilidade ativa ciclável - Rede ciclável metropolitana (RCMetropolitana) – Relatório Novembro 2021	✓
Barreiro, Loures, Moita		Manual de Metodologia e Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável (PMS) (2008)	✓
Barreiro, Moita, Palmela, Seixal e Sesimbra		Plano de Mobilidade e Transportes Intermunicipal (PMTI) da Área de Influência da TTT (Margem Sul) - Fase 3 - Plano de Acção	✓
Palmela, Sesimbra, Setúbal		Plano de Mobilidade Eléctrica (PME) da Arrábida	✓
Almada		Plano Almada Ciclável (PACicla) (2005)	✓
Cascais		Plano de Deslocações Urbanas (PDU) de Cascais - Fase I: Método e Plano de Trabalhos, Agenda, Comissões e Regras	✓
Lisboa		MOVE Lisboa - Visão Estratégica para a Mobilidade 2030	✓
Mafra		Plano Estratégico de Mobilidade (PEM) da Vila de Mafra (2008)	✓
Moita		Programa Municipal de Percursos Pedonais e Cicláveis (PMPPC)	✓
		Plano de Acção para a Energia Sustentável (PAES)	✗
Montijo		Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano PEDU do Montijo, inserido no PAMUS-AML	✓
Odivelas		Plano de Mobilidade e Transportes (PMT) de Odivelas - Fase III - Planos de Acção - Volume I	✓
Setúbal		Plano de Mobilidade Sustentável e Transportes (PMST) de Setúbal - Plano de Acção	✓
Amadora		Em preparação	✗
Lisboa		Em elaboração	Plano de Mobilidade Urbana Sustentável <i>previsto para 2024</i>
	Plano de Mobilidade e Transportes do Concelho de Loures		✗
	Plano de Mobilidade e Transportes		✗
	Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) da Quinta do Conde		✗
	Plano de Mobilidade e Transportes de Vila Franca de Xira		✗
Sintra	Não disponível	Plano de Mobilidade e Transportes de Sintra (2017)	✗
Alcochete	disponível	/	✗

### IV.3. INQUÉRITO A ESPECIALISTAS

A aplicação de um questionário foi outra das ferramentas de recolha de informação do presente estudo. O público-alvo eram pessoas que estão ou estiveram envolvidas na elaboração ou implementação de estratégias, políticas ou medidas relativas a mobilidade urbana, com influência em território da Área Metropolitana de Lisboa (AML), incluindo técnicos/as, chefias, em cargos políticos ou outros agentes da área da mobilidade, que se designam neste estudo por “agentes da mobilidade”.

Tendo recebido contributos do trabalho de Alm & Koglin (2022), o grande intuito do questionário foi obter a percepção de especialistas na área da mobilidade em relação a diferentes temas relacionados com mobilidade em bicicleta e género. Ainda assim, para não afastar possíveis respondentes, o título do questionário ficou apenas como “Mobilidade em bicicleta na AML”.

O questionário foi organizado de modo a ir ao encontro de diferentes objectivos. Primeiro, para perceber a **percepção individual sobre a utilização da bicicleta como meio de transporte**. Assim, questionou-se aspectos em relação à segurança para pedalar em Portugal e nas cidades, a existência de metas para o aumento da utilização da bicicleta, mas também questões relacionadas específicas sobre diferença ou semelhança entre homens e mulheres na mobilidade. Segundo, para perceber a **percepção individual sobre as medidas mais importantes para promover a utilização da bicicleta**. O intuito era perceber se vão ao encontro das medidas sugeridas pela literatura para aumentar a quantidade de mulheres a andar de bicicleta. Para tal, foi listado um conjunto de medidas, das quais se poderia escolher as mais importantes. Terceiro, perceber a **percepção da importância dada pela organização à utilização da bicicleta**. Para tal, foi questionada a capacitação quer individual, quer da restante equipa, assim como das pessoas com cargos de decisão, em relação à mobilidade em bicicleta e para a área da mobilidade urbana e género. Ainda, foram listados obstáculos, estímulos e modalidades de integração da população local para selecção dos mais importantes. No final, garantir que o questionário era respondido pelo **público-alvo que se pretendia alcançar**. Para isso, foram realizadas perguntas como o tipo de organização onde a pessoa trabalha, há quanto tempo nela trabalha e na área da mobilidade, qual o cargo que tem associado neste âmbito, se esteve envolvido/a no desenvolvimento de

algum plano ou estratégia para a mobilidade em bicicleta e qual e com que frequência utiliza a bicicleta.

Não foi possível, por razões logísticas e técnicas, aplicar o inquérito a uma amostra definida de modo a ser representativa. Ainda assim, optou-se por realizar o inquérito, apostando-se numa divulgação ampla junto do público-alvo (os agentes de mobilidade). Os resultados apresentados têm por isso as limitações inerentes a uma amostra de conveniência. Investigação futura neste âmbito poderá recorrer a diferente método de amostragem.

A maioria das questões estava definida com carácter obrigatório, para se poder caracterizar a amostra e obter as percepções pessoais. Ainda que a descrição do questionário referisse que a participação no estudo era voluntária, confidencial e anónima, foi dado *feedback* por uma pessoa a dizer que não iria preencher os seus dados pessoais de caracterização porque seria facilmente identificável (cruzando informações como género, idade, cargo, tipo de entidade onde trabalha), pelo que não poderia submeter as respostas. Poderá ter acontecido com mais pessoas enquanto preenchiam o questionário, com receio de serem identificadas.

### **Divulgação do questionário**

Após estabelecimento das questões a realizar, foi criado um formulário na aplicação *Google Forms* e testado com três pessoas especialistas na área. O inquérito esteve online para recepção de respostas de 4 a 29 de Abril de 2023, através de link público (<https://forms.gle/iY2C7bNvzVkwMJTY7>), sendo que o modelo se apresenta no *Anexo III: Inquérito realizado a agentes de mobilidade urbana*.

Foram utilizadas três estratégias de divulgação do questionário: 1) por email, 2) através do LinkedIn e 3) através de acção presencial.

Na divulgação **através de email**, foram enviados cerca de 34 emails entre os dias 4 e 11 de Abril de 2023, a solicitar resposta da parte das pessoas que trabalham na área da mobilidade das diferentes entidades. Assim, o email foi enviado para as **18 câmaras municipais da AML**, cujos contactos foram os que já tinham sido utilizados na recolha das políticas de mobilidade. Tendo-se verificado que várias políticas locais de

mobilidade, ou medidas específicas, são realizadas ou executadas por **empresas de mobilidade, energia ou estacionamento** local, foram também essas entidades incluídas no pedido de divulgação, nomeadamente a AGENEAL - Agência Municipal de Energia de Almada, DATAREDE - concessionária das zonas de estacionamento tarifadas em Setúbal, ENA - Energia e Ambiente da Arrábida, EMEL - Empresa de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, EMES - Empresa Municipal de Estacionamento de Sintra, Empresa Municipal de Estacionamento – Parques Tejo, Lisboa E-Nova - Agência de Energia e Ambiente de Lisboa, Loures Parque - Empresa Municipal de Estacionamento, Wemob - Mobilidade de Almada, S.Energia - Agência Regional de Energia. Foram ainda incluídas as **entidades com responsabilidades ao nível da mobilidade**, quer a nível regional na AML, a Transportes Metropolitanos de Lisboa (TML), quer a nível nacional – IMT e ANSR. Foram também incluídas **empresas consultoras na área da mobilidade** urbana, como a BICIWAY - Bicycle Solutions, a Mobilidade e Planeamento do Território (mpt), a TISpt - Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, S.A. e a VTM - Consultores em Engenharia e Planeamento. A lista completa encontra-se no *Anexo IV: Entidades às quais foi divulgado o* .

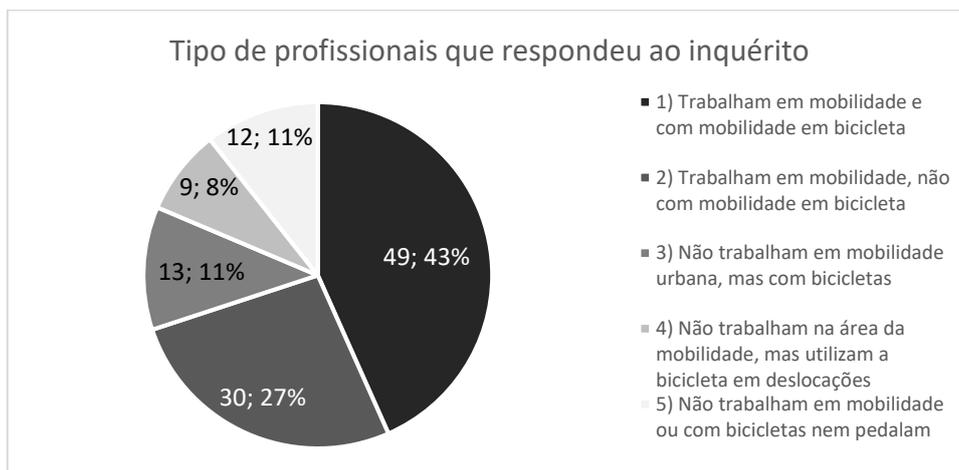
Na divulgação pela **rede social profissional LinkedIn**, foi feita a procura por pessoas que trabalham nas entidades acima identificadas e com tarefas a seu cargo na área da mobilidade na descrição do seu perfil. De 5 a 26 de Abril de 2023, foram enviadas cerca de 88 mensagens.

Foi ainda **partilhado em acção presencial**, junto de técnicos/as que participavam no “ThinkBike Workshop”, iniciativa sobre mobilidade em bicicleta que se realizou em Telheiras nos dias 18 e 19 de Abril de 2023, organizado pela Lisboa e-Nova, e na qual a autora participava também. Aqui, a ferramenta para divulgação consistiu numa folha com o qr-code para o link do questionário.

### **Caracterização de respondentes**

Das pessoas que participaram no inquérito online (113 pessoas), verificou-se que responderam **cinco tipos de profissionais** (*Figura 18*):

- 1) Pessoas que trabalham na área da mobilidade urbana e estão envolvidas na área da mobilidade em bicicleta (43%);
- 2) Pessoas que trabalham na área da mobilidade urbana, não estando envolvidas na área da mobilidade em bicicleta (27%);
- 3) Pessoas que actualmente não trabalham na área da mobilidade urbana, mas referem estar ou já ter estado envolvidas com a área da mobilidade em bicicleta (11%);
- 4) Pessoas que não trabalham na área da mobilidade urbana ou da mobilidade em bicicleta, mas que referem utilizar a bicicleta como meio de transporte pelo menos uma vez por mês (8%);
- 5) Pessoas que não trabalham na área da mobilidade urbana ou da mobilidade em bicicleta, nem utilizam a bicicleta como meio de transporte (11%).



**Figura 18: Perfil de profissionais que respondeu ao inquérito**

Destes cinco tipos de profissionais, os tipos 1), 2), 3) e 4) foram considerados como “agentes da mobilidade”, sendo que os três primeiros trabalham na área da mobilidade e/ou com mobilidade em bicicleta. O quarto tipo integra os profissionais que utilizam a bicicleta como meio de transporte e, embora não trabalhem em mobilidade, foram também aqui considerados agentes de mobilidade dado que experienciam, pelo menos em parte, as dificuldades e obstáculos para a mobilidade em bicicleta, mas também as motivações, que lhes permitem utilizar este meio de transporte. No fundo, são os utilizadores e avaliadores regulares das infraestruturas urbanas cicláveis. Assim, foram consideradas 101 respostas válidas ao questionário, cujas respostas foram apreciadas na análise de resultados que se apresenta no capítulo seguinte.

## V. ESTUDO DE CASO: RESULTADOS E DISCUSSÃO

Neste capítulo, apresentam-se os resultados para cada uma das metodologias de trabalho adoptadas neste estudo - observações de campo, análise documental e questionários a agentes de mobilidade, com discussões de resultados no seguimento da abordagem das mesmas.

### V.1. OBSERVAÇÕES DA UTILIZAÇÃO DA BICICLETA NA AML

Apresenta-se neste sub-capítulo uma descrição das observações efectuadas nos 6 locais da AML e as suas dinâmicas locais, seguindo-se a apresentação dos resultados de forma resumida e gráfica.

#### **Observações em Almada**

Nas observações efectuadas em horário de almoço, observaram-se algumas pessoas a fazer desporto e algumas em modo de viagem, com alforques (malas presas na bicicleta) carregados, nomeadamente um grupo de 5 pessoas, 2 pessoas sozinhas e um casal de ciclo-viajantes que se perdeu no passeio, à procura da ciclovía (*Figura 19*), reflectindo a falha de comunicação ao nível da sinalização existente. Neste horário, passaram poucas pessoas de bicicleta em modo utilitário. Pelo contrário, em horário de ponta matinal, a maioria das pessoas estava a usar a bicicleta de forma utilitária, principalmente em direcção à estação fluvial para apanhar o barco para Lisboa. Para além das bicicletas, foi possível constatar a presença de algumas trotinetes.

Das 46 pessoas observadas em Almada a andar de bicicleta, apenas 17,4% eram mulheres, sendo que a maioria das pessoas (61%) usava capacete.



Figura 19: Fotografias de utilizadores/as de bicicleta das observações em Almada

### Observações na Amadora

Na contagem em horário de almoço, a maioria das pessoas (67%) que passou em bicicleta estava a trabalhar como estafeta que entrega comida, sendo que vários passaram mais do que uma vez. Observou-se um grupo de viajantes em bicicleta composto por 5 pessoas. Foi ainda observado um homem numa bicicleta de carga (para transporte de crianças ou carga). Passou uma mulher de trotinete, que não foi contabilizada. Quase todos os ciclistas circulavam pela rodovia (Figura 20), possivelmente pelo facto de que a infraestrutura mista pedonal/ciclável não ser conveniente para a utilização da bicicleta, uma vez que é utilizada por pessoas a andar a pé. Neste local não se observou nenhuma mulher em bicicleta. Na contagem em horário de ponta da tarde, noutra local com ciclovias implementadas mais recentemente, observou-se uma utilização da bicicleta mais quotidiana, com menos estafetas de bicicleta, e outra bicicleta de carga para transporte de crianças. Ainda que seja uma infraestrutura ciclável recente, observou-se uma mulher a desmontar da

bicicleta para passar a rodovia na passagem de velocípedes, o que revela falta de segurança na infraestrutura ciclável.

Das 60 pessoas observadas a utilizar a bicicleta na Amadora, apenas 5% eram mulheres e 55% das pessoas usava capacete.

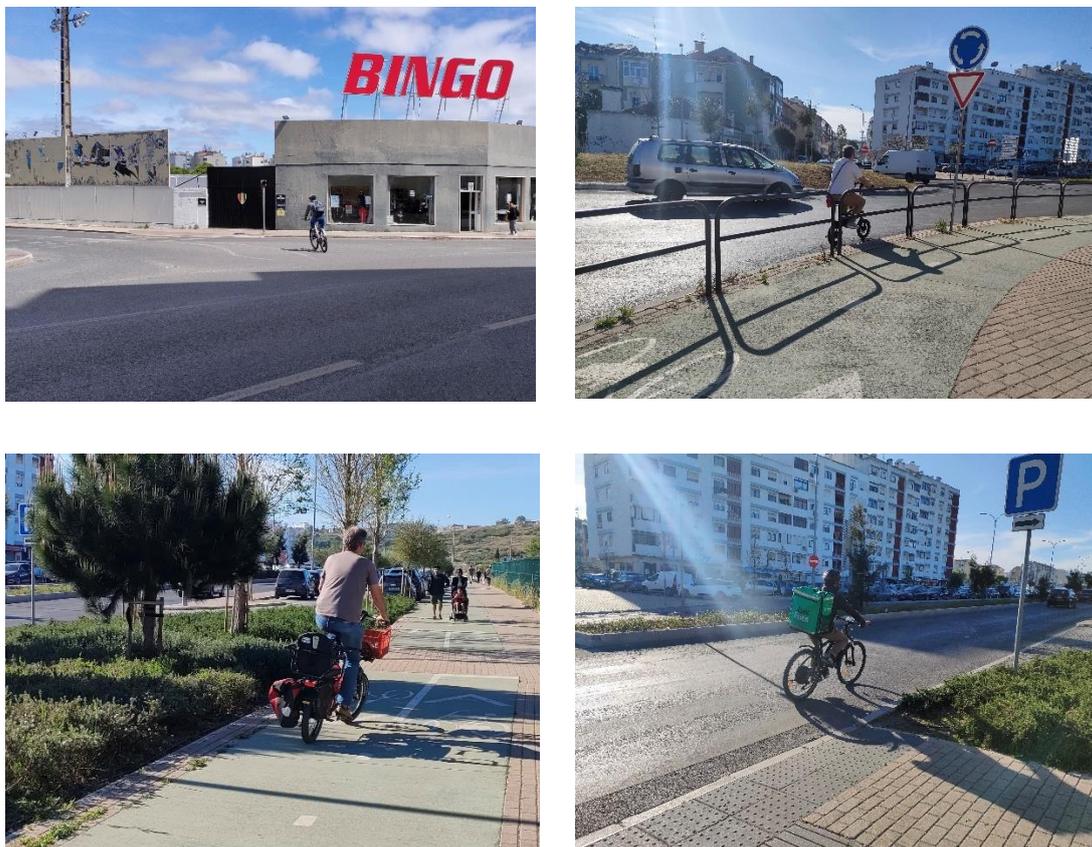


Figura 20: Fotografias de utilizadores/as de bicicleta das observações na Amadora

### Observações em Lisboa

Na Av. de Berna, em Lisboa, quer em hora de almoço, quer em hora de ponta da tarde, foi observada uma grande diversidade de ciclistas e bicicletas, inclusivamente uma mulher com uma bicicleta de carga, um casal de ciclistas com um cão num atrelado da bicicleta, outros velocípedes de carga e também trotinetas. A maioria das pessoas tinha uma roupa de dia-a-dia. No horário de almoço, cerca de 1/4 de ciclistas estava a trabalhar como estafeta de entrega de comida. Sendo o concelho com maior proporção de infraestrutura ciclável da AML, mas também dos que tem maior densidade populacional, Lisboa foi onde se observou a maior quantidade de pessoas em bicicleta.

Ainda que a ciclovia da Av. de Berna tenha falhas graves ao nível da segurança de peões e bicicletas, dado que as bicicletas têm de circular pelo passeio em alguns troços (*Figura 21*), foi dos locais onde foi possível observar a maior proporção de mulheres em bicicleta, ainda que seja um valor que revele uma desigualdade na utilização deste meio de transporte.

Das 180 pessoas observadas a utilizar a bicicleta em Lisboa, 19% eram mulheres e apenas 29% das pessoas usava capacete. Observou-se maior proporção de mulheres em hora de ponta da tarde do que em horário de almoço.



**Figura 21: Fotografias da contagem de utilizadores/as de bicicleta em Lisboa**

### **Observações no Montijo**

Na contagem em horário de ponta matinal, a maioria das pessoas que passou de bicicleta na via mista peões/bicicletas aparentava estar numa utilização quotidiana, com roupas do dia-a-dia, algumas até com fardas de trabalho. Nas observações em horário de ponta da tarde, foi perceptível uma utilização mista, de lazer, desportiva e utilitária. Foram observados vários homens em modo desportivo, alguns até na rodovia, outros passaram mais do que uma vez. À tarde observou-se duas famílias a pedalar com crianças em modo de lazer, uma das crianças transportada numa cadeirinha e um grupo de jovens que vinha com sacos de compras de lojas do tipo centro comercial.

Quer no horário matinal como da tarde, foram observadas duas pessoas a desmontar a bicicleta para passar a ciclovia para o outro lado da rodovia, numa travessia

em que ciclistas perdem prioridade (*Figura 22*), por um rapaz e por um idoso. Estas observações constataam a falta de segurança rodoviária que existe na infraestrutura.

Das 123 pessoas observadas a utilizar a bicicleta no Montijo, 13% eram mulheres e 45% das pessoas usava capacete.



**Figura 22: Fotografias de utilizadores/as de bicicleta no Montijo**

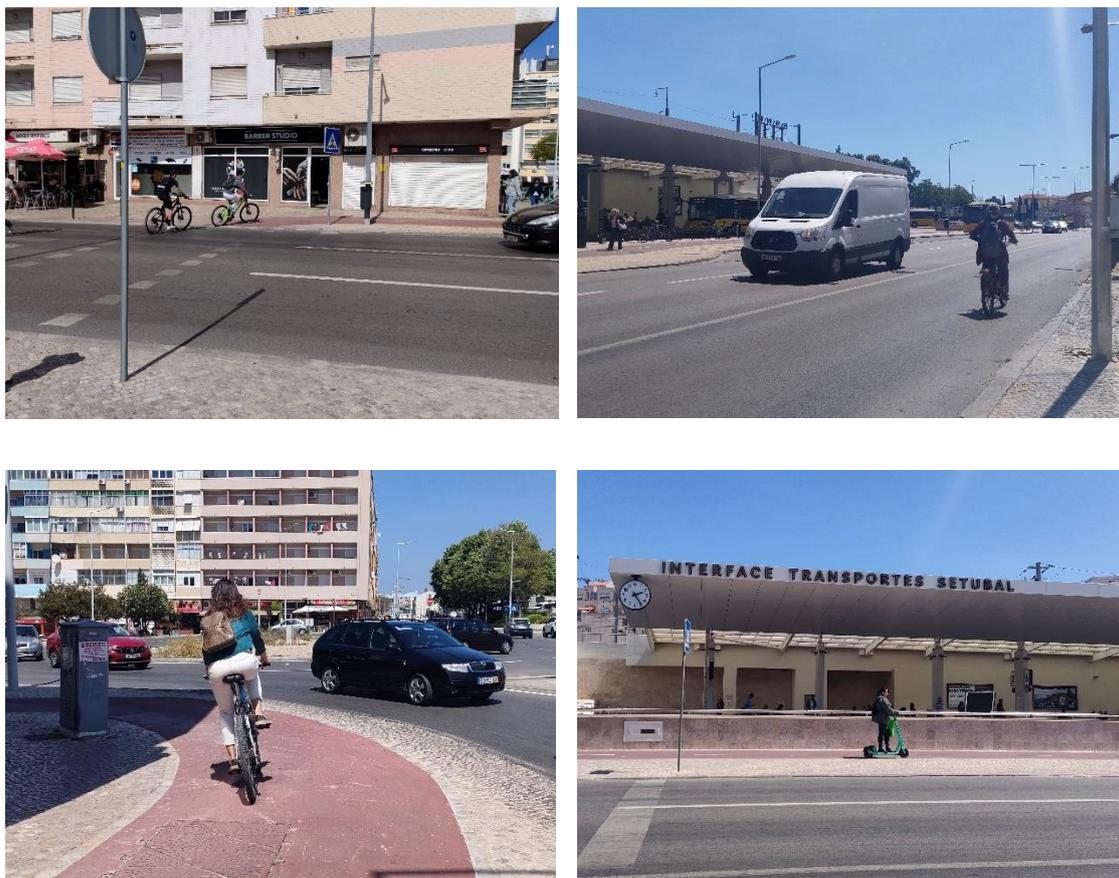
### **Observações em Setúbal**

Em Setúbal observou-se três pessoas a desmontar da bicicleta para fazer a travessia da rodovia de um lado para o outro da ciclovia: duas mulheres e um homem sénior, o que poderá revelar a falta de confiança na infraestrutura ciclável, que inclusivamente não tem sinalização vertical da passagem (*Figura 23*). Nas observações da manhã, constatou-se que a maioria das pessoas que passavam em bicicleta vestiam roupas de dia-a-dia, aparentando estar em deslocações utilitárias. A maioria das pessoas circulava de bicicleta pelas ciclovias existentes e poucas pela rodovia ou passeio, sendo

várias das que iam na rodovia viraram à direita logo na intersecção seguinte, onde não havia ligação ciclável.

Embora não incluídas nos resultados deste estudo, verificou-se uma grande afluência de trotinetas. No horário de almoço, foram inclusivamente observadas mais mulheres em trotinetes (10) do que em bicicleta (5).

Das 65 pessoas observadas a utilizar a bicicleta em Setúbal, 11% eram mulheres e apenas 28% das pessoas usava capacete.

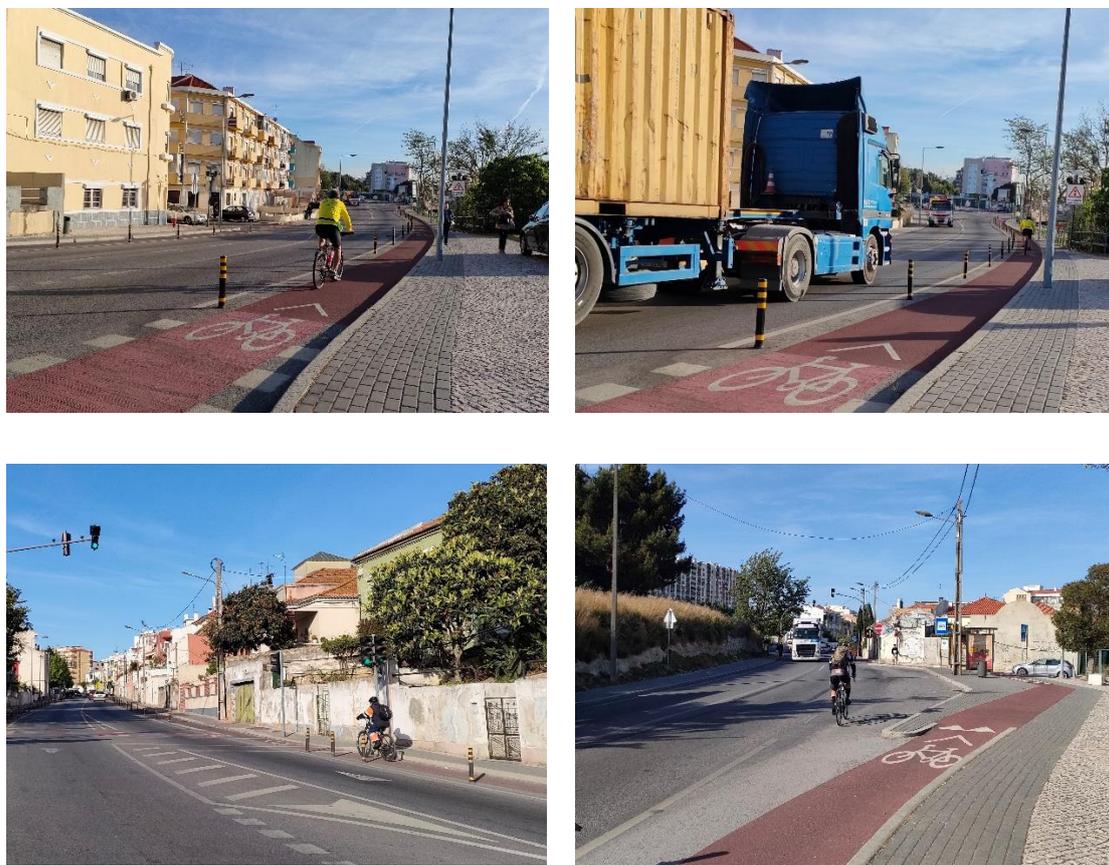


**Figura 23: Fotografias da observação de utilizadores/as de velocípedes em Setúbal**

### **Observações em Vila Franca de Xira**

Na localidade da Póvoa de Santa Iria foram contabilizados ciclistas que passaram na ciclovia existente na Nacional 10, que revelou que muitas das deslocações que eram feitas naquele local eram em modo utilitário, alguns com farda de trabalho. No período da tarde, cerca de 1/3 das pessoas e bicicleta circulavam em modo desportivo. Observou-se muito tráfego rodoviário, inclusivamente por veículos pesados, junto à

ciclovia (*Figura 24*). Na observação do período matinal, não foram observadas mulheres em bicicleta, a única mulher avistada em bicicleta foi no período da tarde, que pedalava com outro ciclista.

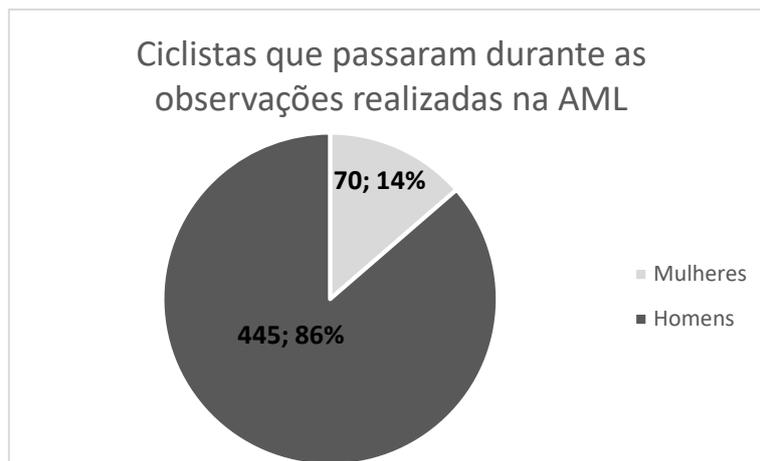


**Figura 24: Fotografias das observações de ciclistas em Vila Franca de Xira**

Os resultados compilados das contagens podem ser consultados no *Anexo V: Resultados globais das contagens de ciclistas* e detalhadamente no *Anexo VI: Folhas de registo das observações de ciclistas*.

### **Gender gap na utilização da bicicleta na AML**

Como expectável, confirmou-se a existência de *gender gap* na utilização da bicicleta na Área Metropolitana de Lisboa. Nas observações realizadas durante a campanha de 13 a 20 de Abril de 2023, em 6 locais da AML, do total de 21h40min observadas, foram contabilizadas 515 bicicletas a passar, sendo que apenas 13,6% de utilizadores/as de bicicleta eram mulheres (*Figura 25*).



**Figura 25: Desagregação por sexo de ciclistas observados/as na AML**

*Fonte: Observações realizadas na campanha de observação de ciclistas -Abril 2023*

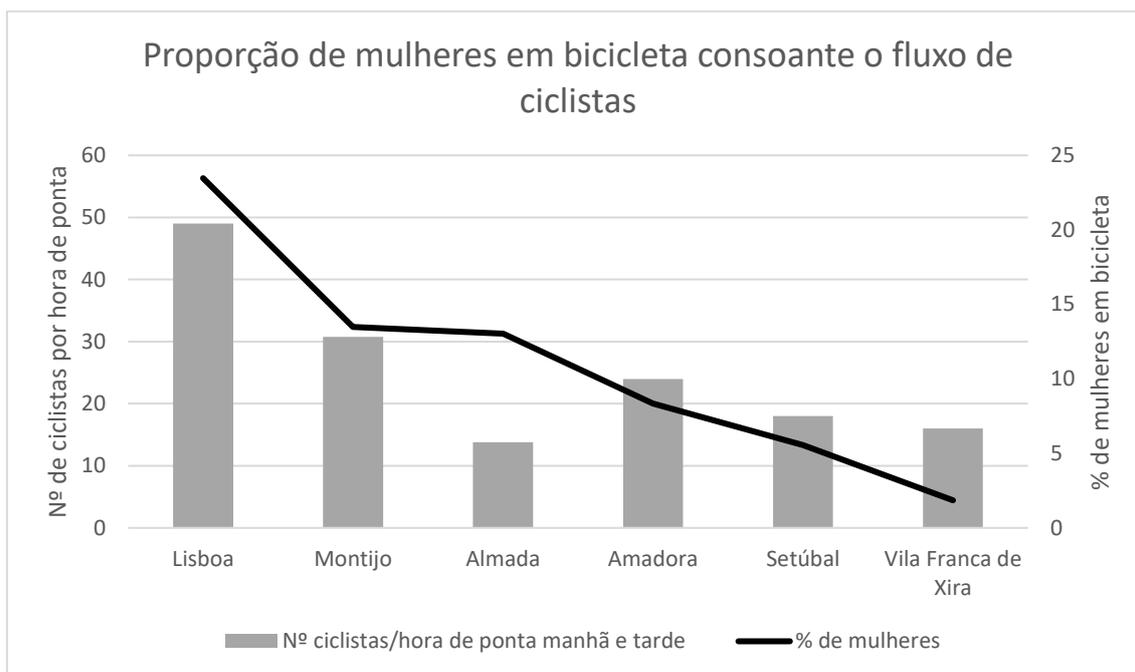
É ainda possível notar diferenças significativas na proporção de mulheres em bicicleta, consoante os diferentes locais da AML, conforme se resume na *Tabela 9*. Lisboa foi o local com maior proporção de mulheres em bicicleta, seguido de Almada, Montijo, Setúbal, e finalmente Amadora e Vila Franca de Xira. Sendo a proporção de mulheres a pedalar considerada um indicador de segurança da cidade para andar de bicicleta (Heffernan *et al.*, 2022; Ramboll Smart Mobility, 2021; Sustrans, 2018), como analisado no capítulo II.2, pode afirmar-se que das 6 localizações analisadas, Lisboa é a mais segura e Vila Franca de Xira a menos segura para andar de bicicleta.

**Tabela 9: Proporção de ciclistas mulheres em diferentes locais da AML**

Local	Nº total de ciclistas observados/as	Proporção de mulheres
Lisboa	180	19,4 %
Almada	46	17,4 %
Montijo	123	13,0 %
Setúbal	65	10,8 %
Amadora	60	5,0 %
Vila Franca de Xira	41	2,4 %
<b>Total</b>	<b>515</b>	<b>13,6 %</b>

*Fonte: Observações realizadas na campanha de observação de ciclistas -Abril 2023*

Fazendo uma análise apenas com os resultados das horas de ponta de manhã e de tarde, fez-se a relação do fluxo de bicicletas por hora e a proporção de mulheres (Figura 26). Parece que a proporção de mulheres a usar a bicicleta está de alguma forma relacionada com o fluxo de ciclistas numa cidade, indo ao encontro do referido pela Sustrans (2018), de que as diferenças entre géneros na utilização da bicicleta podem ser mais evidentes em cidades com menores taxas de utilização da bicicleta.



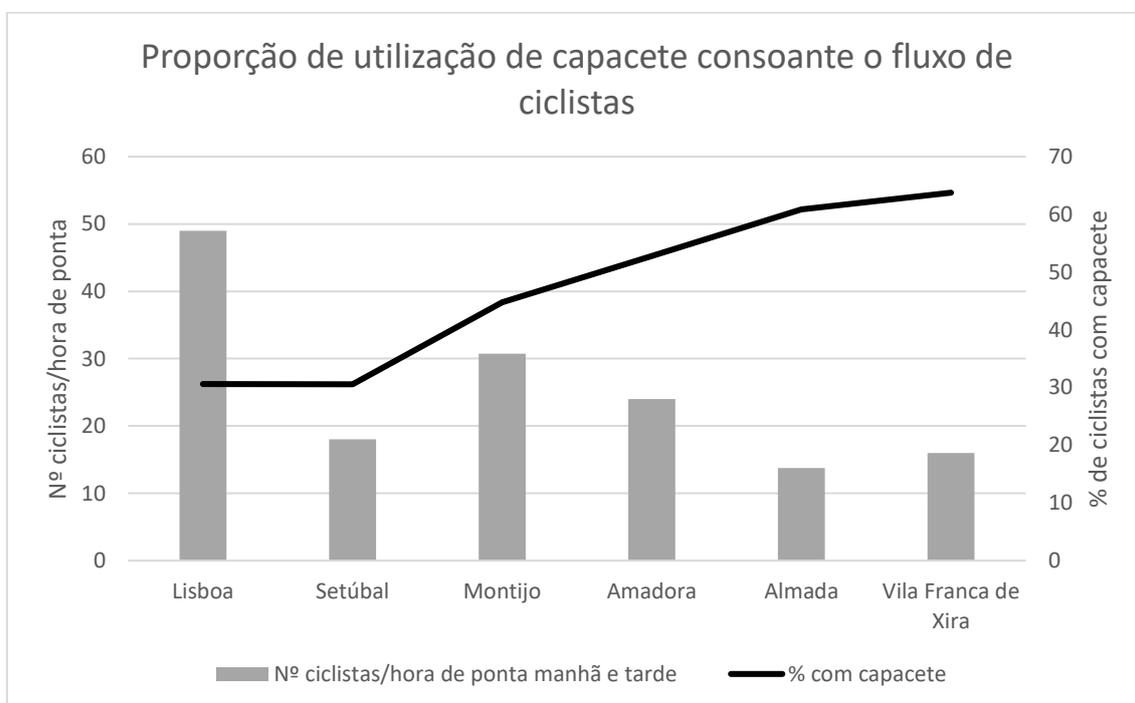
**Figura 26: Proporção de mulheres em bicicleta consoante o nº ciclistas/hora de ponta, em 6 locais da AML**

*Fonte: Observações realizadas na campanha de observação de ciclistas -Abril 2023*

Das observações efectuadas a ciclistas foi também registado o uso de capacete. Assim, foi possível notar que existe maior proporção de homens a usar capacete (42,0%) do que mulheres (38,6%). Betancour Arenas (2022) refere as preocupações com a aparência afectadas pelo uso de capacete, como fazendo parte do conjunto de motivos que dão origem ao *gender gap* da utilização da bicicleta. E, de facto, a maioria das mulheres que utiliza a bicicleta na AML (61%) não utiliza capacete. Se a maioria das mulheres prefere não utilizar capacete enquanto pedala, fará sentido promover a obrigatoriedade na sua utilização e campanhas de fomento à utilização do capacete, ou esse tipo de medidas poderá promover uma desigualdade ainda maior neste meio de

transporte? Considera-se pertinente que haja uma perspectiva de género no delineamento e planeamento de políticas e campanhas em relação a este factor.

A relação entre a utilização do capacete consoante os fluxos de ciclistas nas horas de ponta de manhã e de tarde foi estabelecida (*Figura 27*). Poderá haver uma relação entre o fluxo de ciclistas com a utilização do capacete, sendo menos utilizado quando há mais utilizadores/as de bicicleta. Ou seja, com uma maior utilização da bicicleta, devido a melhores infraestruturas e equipamentos, o uso do capacete poderá deixar de ser visto como prioridade.



**Figura 27: Proporção da utilização de capacete consoante o nº ciclistas/hora**

*Fonte: Observações realizadas na campanha de observação de ciclistas -Abril 2023*

Das observações, notou-se que crianças, mulheres e idosos desmontam, por vezes, da bicicleta para passar em infraestruturas cicláveis que cruzam a rodovia. Esta observação revela falta de confiança na infraestrutura existente, possivelmente por não seguir as melhores práticas de infraestruturas, que iriam promover uma maior segurança. Sugere-se então trabalhar noutras direcções para aumentar a percepção de segurança, nomeadamente em termos rodoviários.

## V.2. ARTICULAÇÃO DAS POLÍTICAS DE MOBILIDADE E IGUALDADE COM INFLUÊNCIA NA AML

Após arrumadas as políticas de igualdade e mobilidade existentes na AML, e tendo um conjunto de indicadores definidos, partiu-se para a análise dos planos. No total, foram analisadas **17 políticas para a igualdade e 13 políticas de mobilidade**. Neste ponto apresentam-se os resultados.

### Políticas para a igualdade

De forma geral, os planos municipais para a igualdade incluem uma caracterização e diagnóstico municipal, incluindo dados desagregados por sexo, estabelecendo a visão que o município pretende alcançar em termos de igualdade de género. Alguns planos indicam se tiveram participação pública e em que moldes. As acções e medidas estabelecidas assumem um carácter interno, a implementar dentro da organização, ou externo, a implementar no território. Das acções destacam-se a monitorização da proporção de mulheres em diferentes cargos e funções, acções de sensibilização para a população no âmbito de diversas temáticas sobre igualdade de género, violência de género ou assédio, identificação de direitos e deveres na parentalidade/maternidade, elaboração de guias de referência para linguagem inclusiva, entre outros, cada plano com as suas especificidades.

Na *Tabela 10* identificam-se os planos e os indicadores que permitiram fazer uma análise à inclusão das matérias de urbanismo e mobilidade. Dos 18 municípios da AML, foi possível compilar 17 políticas locais para a igualdade, sendo que 16 constituem planos para a igualdade e 1 consiste num relatório de projecto (município de Odivelas).

A maioria (12 planos) tem definidos objectivos, metas e indicadores, 2 planos têm apenas de forma parcial e 2 planos não os têm definidos. A maioria (14 planos) prevê a formação de *staff* para questões de género, alguns inclusivamente para pessoas com cargos de decisão/chefia. Quase metade (7 políticas) foi elaborada ou realizada em parceria com uma entidade externa na área da igualdade.

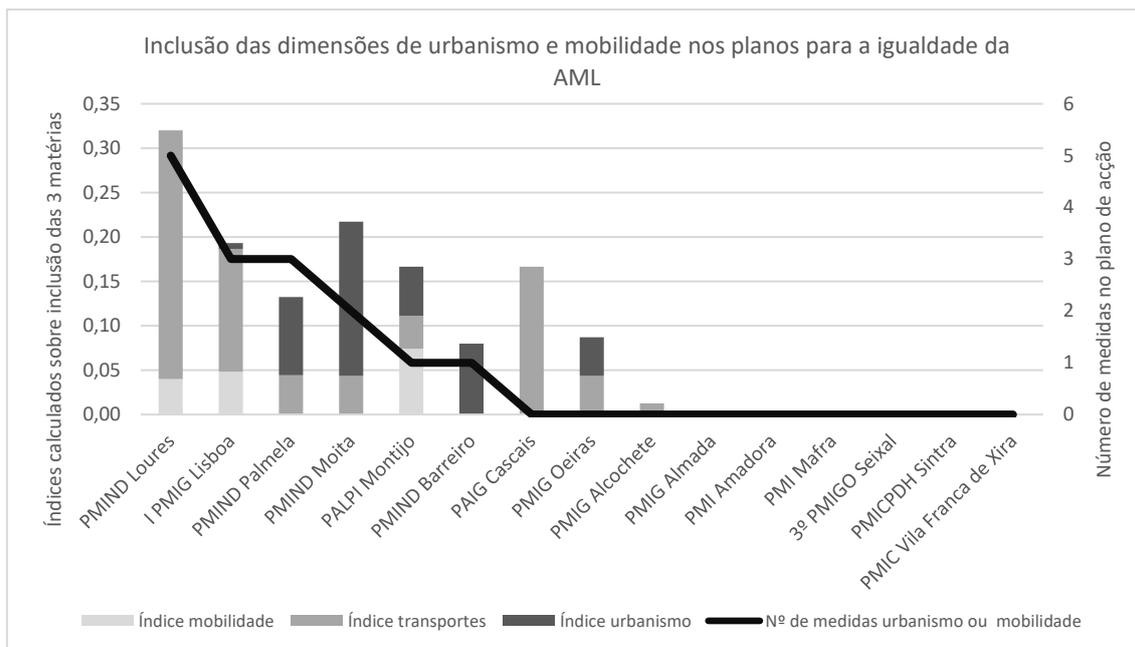
Foi analisada a dimensão do urbanismo e mobilidade, através do cálculo dos 3 índices – urbanismo, mobilidade e transportes e contabilizadas as medidas do plano de acção que contém acções neste âmbito. Para melhor percepção dos resultados, foi feita uma representação gráfica com o número de medidas constantes no plano de acção e com o somatório dos 3 índices, sendo que o resultado se expressa na *Figura 28*. Pode referir-se que Loures é o município cujo plano para a igualdade apresenta uma maior proporção de inclusão das dimensões de mobilidade, transportes e urbanismo, seguido dos municípios de Lisboa, Palmela, Moita, Montijo e Barreiro. Os municípios de Cascais, Oeiras e Alcochete abordam, de alguma forma, questões no âmbito destas temáticas, mas não propõem medidas concretas de melhoria. Existem 6 municípios que não incluem qualquer dimensão de urbanismo ou mobilidade nos seus planos para a igualdade: Almada, Amadora, Mafra, Seixal, Sintra e Vila Franca de Xira.

Da análise dos 6 planos para a igualdade que integram uma dimensão relacionada com a mobilidade e/ou urbanismo, com medidas específicas no plano de acção em relação a estes temas, sobressaem dois aspectos fundamentais. Relativamente à antiguidade, estes 6 planos foram elaborados após 2019, ou seja, são relativamente recentes. Mas também, todos foram elaborados em colaboração/por entidades externas ou contêm medidas do plano de acção no âmbito das temáticas de urbanismo/mobilidade previstas serem realizadas por entidades externas. Estas entidades externas assumem para este estudo uma grande relevância e são associações, centros de investigação, consultoras. Identificaram-se a Associação Mulheres Sem Fronteiras (AMUSEF), Associação Portuguesa Mulheres na Arquitetura, Comissão para a Cidadania e Igualdade de Género (CIG), Centro de Estudos para a Intervenção Social (CESIS), Centro Interdisciplinar de Estudos de Género (CIEG), Feministas em Movimento Associação (FEM), Qualitividade consultoria, Ida (embora esteja num plano sem inclusão dos temas urbanismo/mobilidade) e a investigadora Margarida Queirós, do Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa (IGOT).

Tabela 10: Análise às políticas de igualdade através de indicadores para verificação da inclusão da dimensão de urbanismo e mobilidade

Política de igualdade em vigor	Ano de publicação	Nº páginas	Objectivos, metas, indicadores?	Formação de <i>staff</i> ?	Entidade na elaboração do plano?	Índice mobilidade	Índice transportes	Índice urbanismo	Nº de medidas urbanismo/mobilidade	Entidade externa envolvida nas medidas
PMIG Alcochete	2013	79	✗	✓	Qualitidade consultoria	0,00	0,01	0,00	0	/
PMIG Almada	2018	3	✓	✓		0,00	0,00	0,00	0	/
PMI Amadora	2021	44	✓	✓		0,00	0,00	0,00	0	/
PMIND Barreiro	2023	25	✓	✓	FEM; CIG (organismo intermédio)	0,00	0,00	0,08	1	/
PAIG Cascais	2016	12	✓	✗		0,00	0,17	0,00	0	/
I PMIG Lisboa	2019	145	✓	✓	CESIS	0,05	0,14	0,01	3	/
PMIND Loures	2023	50	✓	✓	CIG (organismo intermédio)	0,04	0,28	0,00	5	/
PMI Mafra	2021	12	✓	✓		0,00	0,00	0,00	0	/
PMIND Moita	2022	23	✓	✓	AMUSEF	0,00	0,04	0,17	2	AMUSEF
PALPI Montijo	2020	54	✓	✓		0,07	0,04	0,06	1	Especialista do IGOT
Projeto IGOS Odiveelas	2016	/	/	/	CIEG	/	/	/	/	/
PMIG Oeiras	2014	23	✓	✓		0,00	0,04	0,04	0	/
PMIND Palmela	2021	68	✓	✓		0,00	0,04	0,09	3	Mulheres na Arquitetura
3º PMIGO Seixal	2018	22	Parcial	✓		0,00	0,00	0,00	0	/
PIG Setúbal	2013	35	Parcial	✓	CIG (organismo intermédio)	/	/	/	0	/
PMICPDH Sintra	2017	109	✓	✓		0,00	0,00	0,00	0	/
PA do PMIC Vila Franca de Xira	2016	4	✗	✗		0,00	0,00	0,00	0	/

✓ = sim | ✗ = Não | / = Não foi possível realizar a análise



**Figura 28: Índices calculados sobre inclusão de mobilidade, transportes e urbanismo e o nº de medidas destas matérias nos planos para a igualdade da AML**

As medidas relacionadas com urbanismo e/ou mobilidade que foram possíveis identificar, que se encontram nos planos de acção para a igualdade dos municípios de Loures, Lisboa, Palmela, Moita, Montijo e Barreiro, foram tipificadas em medidas para capacitação e sensibilização ou medidas com foco no diagnóstico de problemas para propostas de melhorias ao nível das infraestruturas urbanas (*Tabela 11*). Estas acções estão detalhadas com a identificação do plano, objectivos, indicadores e metas no *Anexo VII: Medidas no âmbito do urbanismo ou mobilidade incluídas nos planos para a igualdade*.

Não se poderia abandonar este tópico sem identificar algumas **limitações da análise** às políticas para a igualdade. De referir que não foram analisados outros documentos existentes que alguns municípios possuem, como os relativos ao diagnóstico local, por vezes realizado antes da elaboração dos planos, nem outros relatórios, como os de monitorização ou anuais. Não foi feita a análise à monitorização do plano, ou seja, se está de facto a ser implementado ou qual o grau de realização. Também não foi feita uma pesquisa por medidas ou projectos implementados que não constem dos planos existentes. A análise baseou-se, portanto, apenas na informação do próprio plano identificado na *Tabela 7*.

**Tabela 11: Medidas previstas no âmbito de urbanismo e/ou mobilidade inseridas nos planos para a igualdade**

<b>Âmbito</b>	<b>Objectivos</b>	<b>Medidas a realizar no âmbito de urbanismo/mobilidade inclusivas</b>
<b>Capacitação e sensibilização</b>	Desenvolver acções de sensibilização e de formação dirigidas a equipas multidisciplinares	Acção de sensibilização sobre as políticas de mobilidade e segurança, na perspectiva de género.
	Promover a integração da dimensão de igualdade entre mulheres e homens e não discriminação, nas decisões urbanísticas do concelho, nomeadamente quanto a acessibilidades, usos equilibrados de espaços comuns e segurança	Promover acções de formação para a integração da perspectiva de género (igualdade entre mulheres e homens) no urbanismo dirigida a decisores e técnicos/as da área do urbanismo
	Integrar a perspetiva da igualdade e não discriminação nas áreas do planeamento, intervenção e avaliação nas áreas do urbanismo e do ambiente.	Promover ações de sensibilização e formação no âmbito da igualdade de género e não discriminação, com foco nos impactos da gestão territorial Promover ações de sensibilização e capacitação para a promoção da segurança das mulheres em espaços públicos.
<b>Diagnóstico de problemas e propostas de melhoria para as infraestruturas urbanas</b>	Identificar desigualdades no acesso, dificuldades na utilização e fruição do espaço público em diferentes zonas do concelho, em especial pelas mulheres, e elaborar recomendações	Sessões de auscultação de Juntas de Freguesia, nomeadamente com base em inquérito municipal à violência doméstica e de género
		Mapear zonas que carecem de intervenção, tanto ao nível da mobilidade (adequação dos passeios; barreiras arquitectónicas) como da segurança (iluminação deficiente; falta de vigilância) e propor intervenções de melhoria para e consequente elaboração de recomendações de política municipal
		Mapear zonas que carecem de resposta adequada ao nível da rede de transportes - tanto ao nível da cobertura geográfica como dos horários - e propor alterações
		Mapear zonas que carecem de espaços verdes e parques de recreio e propor a criação de novos ou intervenções de melhoria
	Promover a segura fruição do espaço público por mulheres e por homens	Realização do mapeamento de percursos pedonais seguros para utilização por mulheres e homens (acesso a escolas, acesso a transportes públicos, entre outros)
Dar visibilidade ao papel das mulheres na vida da cidade e reforçar sentimentos de pertença	Propor novos topónimos femininos, atribuindo nomes de mulheres a ruas, praças, parques e edifícios representativos	

## **Políticas de mobilidade sustentável**

Após o trabalho de pesquisa documental, foi possível compilar 13 políticas de mobilidade com influência na AML, com diferentes características: 1 plano regional de mobilidade sustentável, 2 instrumentos de apoio à elaboração de políticas – um ciclável e outro de mobilidade sustentável, 2 planos intermunicipais de mobilidade – um exclusivamente de mobilidade eléctrica, 5 planos municipais que incluem mobilidade, 2 planos municipais exclusivamente cicláveis e 1 estratégia municipal para a mobilidade. Após obtenção destas políticas, foram definidos os indicadores para análise da inclusão de aspectos relacionados com perspectiva de género, incluindo mobilidade escolar, segurança e utilização da bicicleta, e partiu-se para a análise documental.

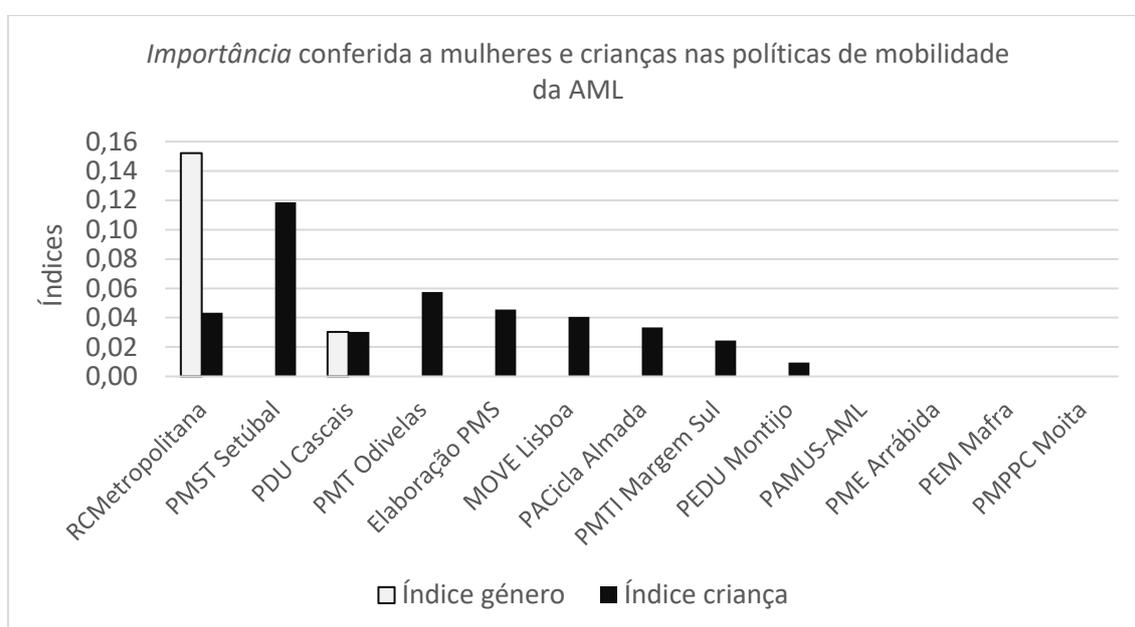
Em termos organizacionais, pode referir-se que os planos de mobilidade contêm a caracterização geral e diagnóstico de aspectos relativos à mobilidade, seguidos da identificação da visão ou cenários possíveis e culminando num conjunto de medidas propostas. Ainda assim, apenas uma minoria (4 planos) contém objectivos, metas e indicadores definidos para o seu território. Muitos dos planos consistem em estudos de boas práticas que poderão ser aplicadas na cidade, não se entendendo quais as medidas concretas que os municípios pretendem implementar.

A maioria (11 políticas) foi elaborada por ou em colaboração com entidades externas, consultoras na área da mobilidade e transportes - Bruno Soares Arquitectos; Figueira de Sousa – Planeamento de Transportes e Mobilidade; mpt - Mobilidade e Planeamento do Território; TISpt - Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas; Transitec Portugal - Engenheiros Consultores; por agências de energia - AGENEAL e ENA - Agência de Energia e Ambiente da Arrábida; ou por centros de investigação - Instituto Técnico de Lisboa/CERIS - Civil Engineering Research and Innovation for Sustainability e Instituto Superior de Agronomia.

Pode afirmar-se que, de forma generalizada, os planos de mobilidade da AML não contêm perspectiva de género. Uma primeira evidência disso é não terem dados desagregados por sexo. Das 13 políticas para a mobilidade da AML, apenas 3 têm dados desagregados por sexo nos diagnósticos, o que é uma minoria. São o PMTI (Barreiro,

Moita, Palmela, Seixal, Sesimbra) e o plano de Odivelas, embora seja nos documentos de caracterização e diagnóstico, e a Rede Ciclável Metropolitana, que contêm dados desagregados por sexo.

Também fruto da análise efectuada, aparentemente, nos planos de mobilidade tem sido dada mais importância a questões que se prendem com características como a idade, do que com o género. Tal pode concluir-se através da observação da representação esquemática dos índices “género” e “criança”, na *Figura 29*. Ainda assim, é de salientar a inclusão da perspectiva de género na recente política de apoio à elaboração de planos de mobilidade em bicicleta – Rede Ciclável Metropolitana, de 2021 e que irá, possivelmente, ser utilizada pelos municípios.

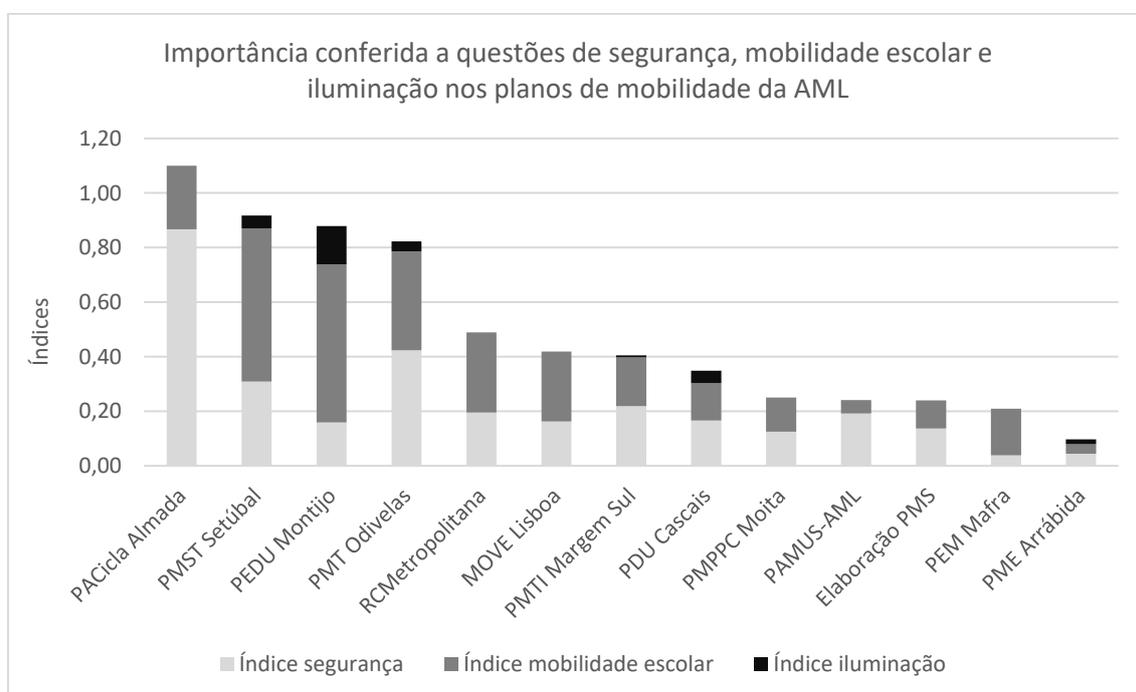


**Figura 29: Valores dos índices "género" e "criança" obtidos na análise de políticas de mobilidade na AML**

Trabalhar a dimensão das crianças e mobilidade escolar é muito importante, na medida em que promove que crianças e jovens possam ser agentes urbanos mais independentes, indo a pé ou de bicicleta para a escola, e libertando dessa forma “mais mulheres” das tarefas de cuidado ou trazendo-as também desta forma para a mobilidade activa. No entanto, as crianças e jovens são dependentes das suas famílias para as suas deslocações, tendo estas de serem feitas com as suas famílias ou com a sua permissão. Assim, remete-nos para a necessidade de que as suas famílias tenham

confiança na infraestrutura urbana, nomeadamente as mães ou mulheres que têm menores percepções de segurança em espaço público, pelo que seria essencial a abordagem à característica género ser mais contemplada do que a característica idade.

De facto, as questões de segurança no ambiente rodoviário são cruciais para a adopção da bicicleta por mulheres. Em relação especificamente à iluminação, verificou-se que pouca atenção é dada a esse factor, sendo que não é abordado em conjunto com as medidas de infraestrutura ciclável. Como identificado pela Copenhagense (2021), a iluminação é um factor-chave na escolha de rota por parte de mulheres, pelo que seria pertinente endereçar este aspecto nos planos de mobilidade da AML, com o intuito de promover a utilização da bicicleta por mais mulheres. Foi produzida uma representação gráfica com os índices segurança, mobilidade escolar e iluminação. A política de mobilidade que obteve uma maior classificação neste indicador foi um plano exclusivamente ciclável que, ainda assim, não tem qualquer consideração pelo factor iluminação. Os três planos seguintes no ranking são o plano de mobilidade sustentável de Setúbal, o plano de desenvolvimento urbano do Montijo e o plano de mobilidade de Odivelas (Figura 30).



**Figura 30: Valores dos índices "segurança", "mobilidade escolar" e "iluminação" obtidos na análise de políticas de mobilidade na AML**

De notar novamente algumas **limitações a este tipo de análise documental** e que impossibilitam uma comparação fidedigna. De referir que não foram analisados planos semelhantes, tanto a nível de abrangência territorial – uns regionais, outros intermunicipais, outros municipais, quer a nível de abrangência de modos de transporte – uns que integram os vários meios de transportes, outro só de mobilidade eléctrica, outros só de mobilidade ciclável. No caso de Lisboa, foi analisada uma estratégia e não um plano, logo não seria de esperar ter metas ou indicadores, assim como os dois instrumentos de apoio à elaboração de políticas. Tal como na análise anterior, também não foram analisados relatórios anuais de execução ou de monitorização, análise do grau de implementação nem de medidas que estão a ser executadas e que se encontrariam numa pesquisa online. A análise baseou-se na informação do plano de acção, com excepção para a análise de relatórios de diagnóstico na procura por dados desagregados por sexo.

Na *Tabela 12* identificam-se os planos e outros indicadores analisados.

**Tabela 12: Análise às políticas de mobilidade sustentável através de indicadores para verificação da perspectiva de género**

Plano	Ano de publicação	Nº páginas documento	A política tem objectivos, metas e indicadores?	Entidade externa na elaboração do plano? Qual?	Existem dados desagregados por sexo?	Tem integração de meios de transportes? Qual organização?	Medidas pró-segurança?	Medidas pró-mobilidade escolar?	Medidas pró-bicicleta?	Índice bicicleta
PAMUS-AML	2019	261	✓	Figueira de Sousa	✗	transporte individual, transportes públicos, intermodalidade, modos suaves, estacionamento, logística, segurança, ambiente	✓	✓	✓	1,53
RCMetropolitana	2021	92	Não, é um instrumento de apoio à elaboração	Instituto Técnico de Lisboa; CERIS	✓	Ciclável	N/A	N/A	✓	4,86
Elaboração PMS	2008	242	Não, é um instrumento de apoio à elaboração	Transitec Portugal - Engenheiros Consultores	✗	ocupação do território, transporte individual, transporte colectivo, deslocação pedonal e ciclável, espaço público e ambiente, logística	N/A	N/A	✓	0,34
PMTI Margem Sul	2017	452	Sim, no documento da Fase 4 - execução e monitorização	Bruno Soares Arquitectos; Figueira de Sousa	Existe no documento da Fase 1 – diagnóstico	acessibilidade rodoviária, intermodalidade, logística, transportes colectivos, gestão da mobilidade, rede ciclável, deslocações pedonais, mobilidade sustentável	✓	✓	✓	0,98
PME Arrábida	2021	114	Não	ENA	✗	pontos de carregamento, transporte público eléctrico, bicicletas partilhadas, micromobilidade, zonas de baixas emissões, estacionamento, logística, comunicação	✗	✗	✓	0,40
PACicla Almada	2005	30	Não	Instituto Superior de Agronomia; AGENEAL	✗	Ciclável	✓	✗	✓	9,37
PDU Cascais	/	66	Não, é proposta de metodologia para elaboração de plano	TISpt	✗	modos suaves, transportes públicos, transporte individual	✓	✓	✓	0,59
MOVE Lisboa	2020	74	Não	Não	✗	pedonal, transportes públicos, rodoviária, ciclável, interfaces, estacionamento, <i>sharing</i> , logística, mobilidade complementar, turísticos	✓	✓	✓	0,73
PEM Mafra	2008	105	Parcial (sem metas ou indicadores)	Mpt	✗	rede viária, tráfego, transportes colectivos, estacionamento, rede pedonal e ciclável	✗	✗	✓	0,28
PMPPC Moita	/	8 (+ plantas)	Não	Não	✗	percursos pedonais e cicláveis	✗	✓	✓	1,25
PEDU Montijo	2015	107	✓	Mpt	✗	mobilidade urbana, regeneração urbana, comunidades desfavorecidas	✓	✗	✓	0,76
PMT Odívetas	2019	243	✓	Mpt	Existe no documento da Fase I - diagnóstico	cidade caminhável, cidade ciclável, transportes públicos, circulação rodoviária, gestão de estacionamento	✓	✓	✓	1,33
PMST Setúbal	2017	194	Não, é um conjunto de recomendações	TISpt	✗	pedonal, ciclável, transportes públicos, rede rodoviária, estacionamento, logística, transportes & usos do solo, inovação, sensibilização, acessos às praias	✓	✓	✓	1,09

✓ = sim | ✗ = Não | / = Não foi possível realizar a análise

A maioria (10 planos) tem integração de vários modos de transporte, ainda que lhes sejam atribuídas diferentes prioridades. Esta integração parece ser essencial, no sentido em que não é possível projectar diferentes formas de mobilidade, num mesmo local, de forma desarticulada.

Todos os planos incluem uma dimensão pró-mobilidade em bicicleta, sendo que nem todos a têm em relação à segurança ou mobilidade escolar. Como seria expectável, foram obtidos maiores índices bicicleta nos planos especificamente desta matéria – Almada, Rede Ciclável Metropolitana, Moita. Mas também de forma elevada em planos articulados com outras formas de mobilidade, como o Plano de Acção de Mobilidade Urbana Sustentável da AML (PAMUS-AML) ou o Plano de Mobilidade de Odivelas.

Após consulta das políticas, foram compiladas várias das medidas encontradas no âmbito da mobilidade em bicicleta, segurança e mobilidade escolar. Destas, notou-se uma necessária actuação a diferentes níveis: através de (mais) políticas públicas, instalação de infraestruturas e equipamentos, dinamização de campanhas e iniciativas. Pouca atenção parece ser dada às questões de género e mobilidade, também nas medidas. Ainda assim, poderão ser uma boa fonte de informação de medidas a incluir numa política de mobilidade em bicicleta. É possível consultá-las em detalhe no *Anexo VIII: Medidas no âmbito da mobilidade em bicicleta, segurança e mobilidade escolar incluídas nos planos de mobilidade da AML*.

### **(des)Articulação entre as políticas para a igualdade e de mobilidade**

Em jeito de conclusão da análise documental, pode referir-se que as políticas para a igualdade a nível local são já uma regra, amplamente implementadas em quase todos os municípios. No entanto, apenas cerca de 1/3 destes planos incluem uma dimensão de urbanismo ou mobilidade, onde é revelada alguma articulação das matérias de espaço público e género, através das medidas que constam neste âmbito. Esta inclusão de medidas, principalmente da área do urbanismo, surge em planos realizados após 2019, e foram produzidas por, ou em parceria, entidades com competências e *know-how* em igualdade de género.

Em relação às políticas de mobilidade, apesar de todos os municípios estarem abrangidos pelo PAMUS-AML, desde 2019, cerca de 1/3 dos municípios não possui uma política a nível local. Da análise a 13 políticas de mobilidade existentes na AML, verificou-se que quase todas foram elaboradas por consultoras de mobilidade ou centros de investigação.

De forma generalizada, os planos de mobilidade da AML não contêm de forma directa uma perspectiva de género, sendo que apenas 3 das políticas abordam directamente as questões de género, principalmente em fase de diagnóstico, tendo sido verificado através do indicador “género”. Ainda assim, e de acordo com a pesquisa das referências de boas práticas na bibliografia para se promover mais mulheres a pedalar nas cidades, estes planos parecem conter, de forma indirecta, várias medidas que poderão ser favoráveis para a deslocação em bicicleta por parte de mulheres. Foram agrupadas em 3 categorias, relativamente a mobilidade em bicicleta, segurança e mobilidade escolar. Ainda que estejam previstas nos planos, o que se verifica no terreno é que muitas das medidas não chegam a ser totalmente implementadas, o que leva a que as mulheres continuem a não conseguir vivenciar a cidade em bicicleta.

Da análise efectuada, chegou-se à conclusão de que, ainda que a maioria das políticas para a igualdade preveja a formação de *staff* em matérias de igualdade e género, nomeadamente a decisores de urbanismo e planeamento, dificilmente esta informação chegará a quem de facto elabora os planos de mobilidade, que são as consultoras externas e centros de investigação da área da mobilidade. Neste sentido, considera-se pertinente a criação de um mecanismo adicional que promova a articulação e colaboração entre diversos *stakeholders*, de modo a garantir que as políticas de mobilidade e urbanismo incluam a dimensão de género. Deverão ser *stakeholders* diversos, das áreas da mobilidade/urbanismo e igualdade de género, incluindo as entidades com responsabilidades nas áreas da mobilidade e igualdade, consultoras e centros de investigação da área da mobilidade, associações e consultoras de igualdade, entre outros que se venham a considerar pertinentes. Este mecanismo poderá levar a que as políticas de mobilidade incluam a dimensão de género, beneficiando dessa forma as mobilidades sustentáveis, incluindo a mobilidade em bicicleta, e por mais mulheres.

### V.3. AS PERCEPÇÕES DE AGENTES DA MOBILIDADE DA AML

Neste sub-capítulo é feita uma análise aos resultados obtidos relativos ao inquérito online cujo público-alvo eram agentes da mobilidade que trabalham na AML (4 a 29 de Abril de 2023). Das 113 respostas obtidas, foram analisadas 101 respostas relativas a agentes de mobilidade (que trabalham na área da mobilidade e/ou com a área da mobilidade em bicicleta e/ou utilizam a bicicleta de forma utilitária).

#### Caracterização da amostra

Os agentes de mobilidade que responderam ao questionário têm **idades** entre os 25 e os 63 anos, sendo que a maioria (62%) tem 45 anos ou mais. Mais de metade das pessoas são do **género** masculino (55%), 43% do género feminino e 1% identifica-se com outro género.

Metade das pessoas (50%) **trabalha** em câmaras municipais, 18% numa agência ou empresa de mobilidade, 10% em empresa privada ou consultora, 7% em entidade de transportes de âmbito nacional, 7% em entidade de transportes de âmbito regional e 8% noutros sectores.

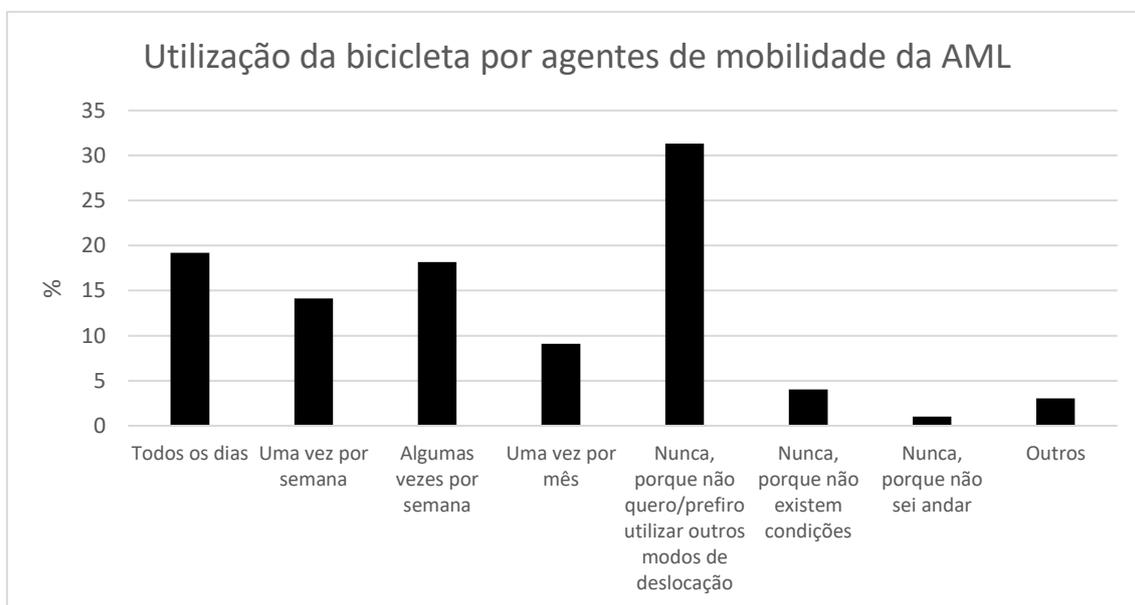
Em relação à antiguidade **na organização** referida, 13% das pessoas refere menos de 1 ano, 37% refere entre 1 a 5 anos, 12% das pessoas entre 6 a 10 anos, 15% entre 11 a 20 anos e 23% trabalha há mais de 20 anos nessa entidade.

Os **cargos actuais** que estes profissionais ocupam nas entidades referidas são diversos, embora a maioria seja técnico/a superior (51%), 14% são chefes de divisão, 9% assumem a direcção de departamento, 8% integram o conselho de administração, 4% são consultores/as, 4% assistentes técnicos/as, 3% fazem assessoria e 7% têm outros cargos. Assim, cerca de 1/3 das pessoas refere ter um cargo de chefia ou de decisão.

A maioria das pessoas (61%) refere estar ou já ter estado **envolvida no planeamento ou implementação de políticas de promoção da bicicleta em contexto urbano**, sendo algumas das medidas e políticas referidas: projectos de desenho ou implementação de rede ciclável local/metropolitana, de ciclovias, de estacionamento para velocípedes e biciparques, sistemas de bicicletas públicas partilhadas; projectos de bicicletas de carga, comboios de bicicletas para as escolas, bancos de trocas de

bicicletas, ciclofincinas/oficinas comunitárias para bicicletas; passeios de bicicleta ou campanhas como a Semana Europeia da Mobilidade; programas de apoio à aquisição de bicicletas, estudos diversos de mobilidade, incluindo de acessibilidade e pedonais; implementação de zonas de velocidade máxima 30km/h; elaboração de políticas como os Planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS), Plano de Mobilidade e Transportes, Estratégia Municipal de Mobilidade ou a Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável (ENMAC).

Existe uma grande diferença na regularidade com que estes agentes de mobilidade **utilizam a bicicleta em deslocações utilitárias**, nomeadamente para ir para o trabalho, ir às compras, levar as crianças à escola ou tratar de serviços. A maioria (61%) reporta utilizar a bicicleta como meio de transporte pelo menos uma vez por mês. Ainda assim, mais de 1/3 refere que não utiliza porque não quer ou porque prefere utilizar outros meios (*Figura 31*). Houve agentes de mobilidade a referir que não andam de bicicleta por não existirem condições de segurança, devido ao local de trabalho ser muito longe de casa, pela inexistência de bicicletas partilhadas no local de residência ou por não terem bicicleta própria.



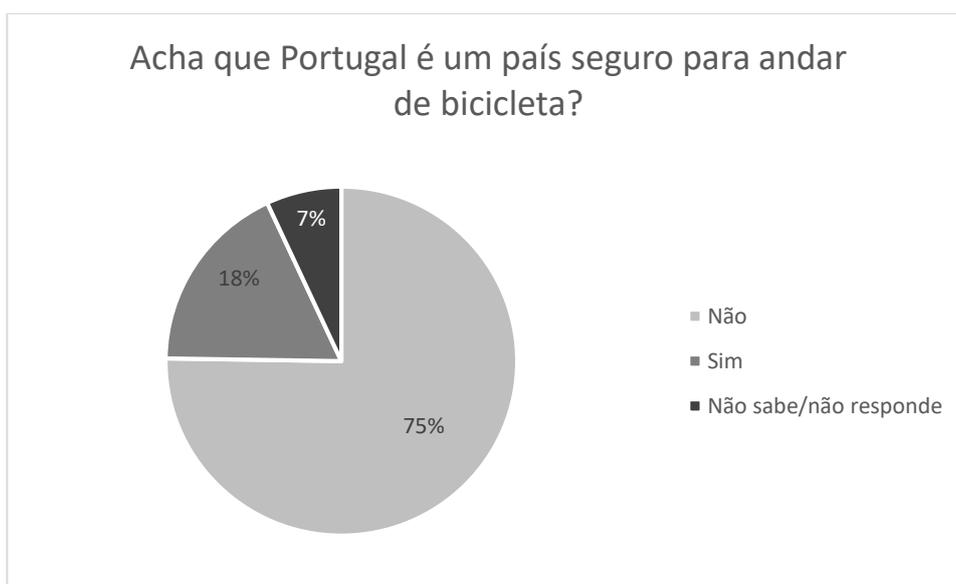
**Figura 31: Regularidade da utilização da bicicleta como meio de transporte por agentes de mobilidade que responderam ao inquérito**

*Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023*

Os dados detalhados da caracterização de agentes de mobilidade estão disponibilizados no *Anexo IX: Resultados relativos à caracterização da amostra de especialistas que respondeu ao inquérito*.

### Percepções sobre a utilização da bicicleta como meio de transporte

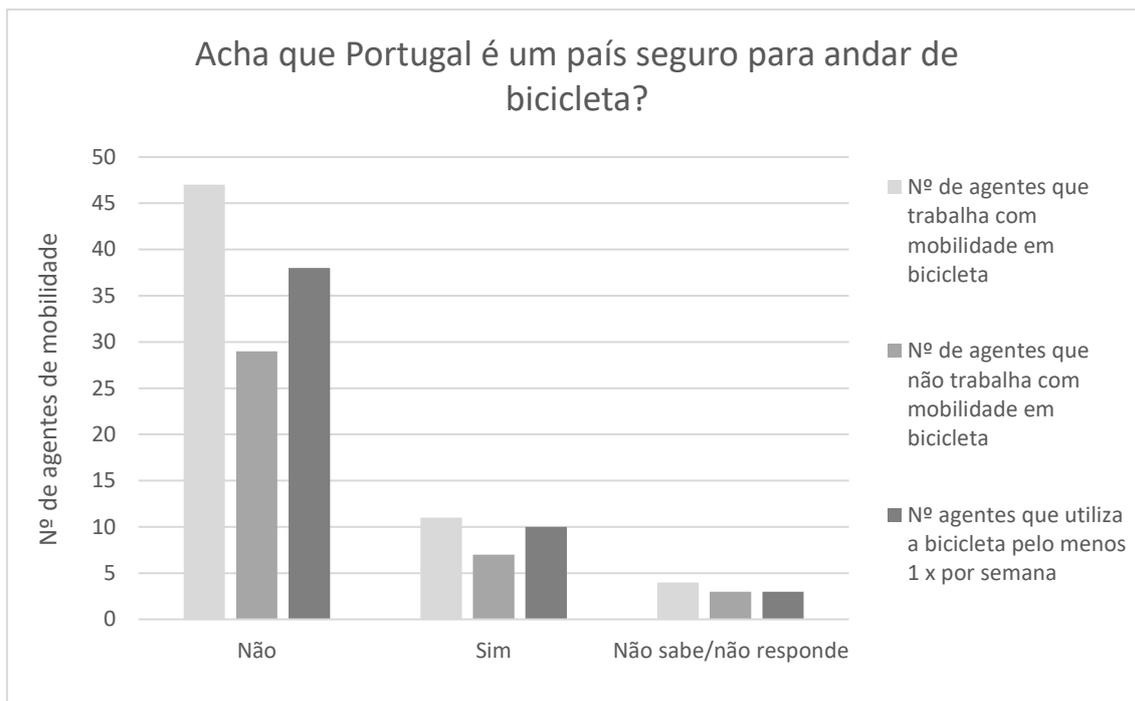
Relativamente à percepção de segurança, cerca de 3/4 dos agentes de mobilidade (75%) considera que **Portugal não é um país seguro para andar de bicicleta**, em comparação com outros países da Europa, em termos de sinistros com ciclistas. Esta percepção maioritária vai ao encontro das estatísticas referentes a sinistros com ciclistas em Portugal e noutros países da Europa, de acordo com a ECF (2015), onde Portugal aparece como um dos países com mais fatalidades com ciclistas. Ainda assim, é de referir que cerca de 1/4 destes especialistas aparenta desconhecer a situação portuguesa em relação às restantes europeias.



**Figura 32: Percepções de agentes da mobilidade sobre segurança para utilizar a bicicleta em Portugal**

*Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023*

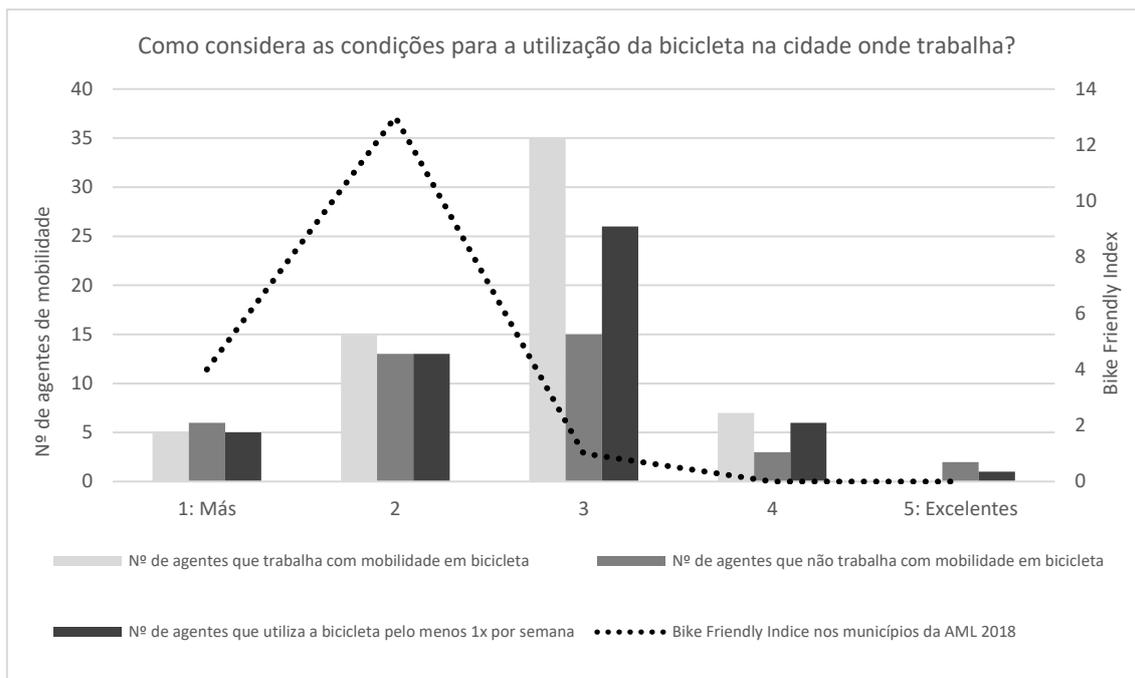
Não parece haver uma diferença quando se compara a percepção de agentes que trabalham em mobilidade em bicicleta, para os que não trabalham em mobilidade em bicicleta, ou para agentes que utilizam a bicicleta pelo menos 1 vez por semana, conforme expresso na *Figura 33*.



**Figura 33: Percepções de agentes da mobilidade sobre segurança para utilizar a bicicleta em Portugal**

*Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023*

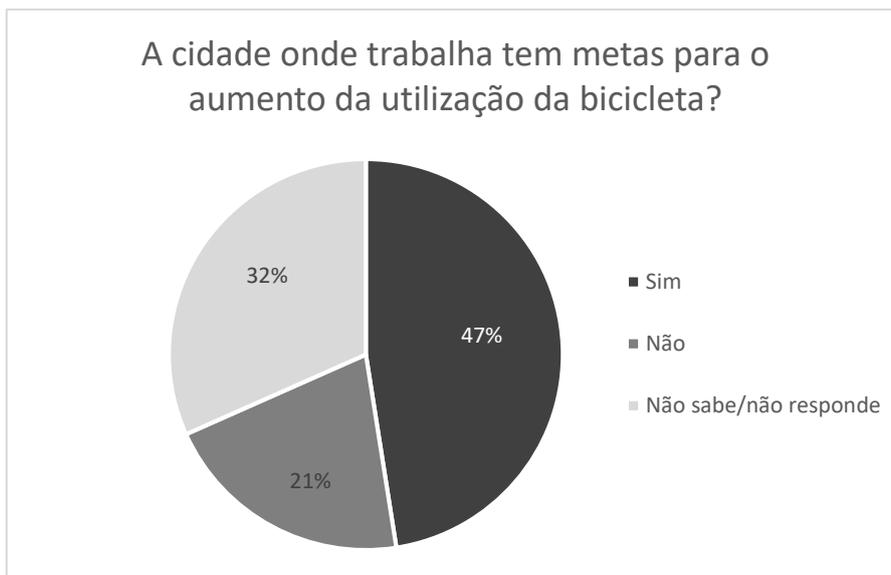
No âmbito da segurança para pedalar em Portugal, foi também questionado como apreciam as condições para **utilização da bicicleta na cidade onde trabalham**. Numa escala de 1 (más) a 5 (excelentes), a maioria das pessoas (88%) classifica as condições de más a medianas. Ainda que tenha havido agentes a considerar as condições “excelentes”, nenhum trabalha na área da mobilidade em bicicleta. Parece haver uma ligeira tendência de agentes que não trabalham com mobilidade em bicicleta em avaliar como piores as condições para usar a bicicleta. Ainda assim, a percepção geral destas pessoas em relação às condições para usar a bicicleta na cidade onde trabalham é superior à da média calculada relativa à classificação do Bike Friendly Index (BFI, 2018), como representado na *Figura 34*.



**Figura 34: Percepções de agentes de mobilidade relativamente às condições para utilizar a bicicleta, consoante a sua área de trabalho e comparação com o *Bike Friendly Index***

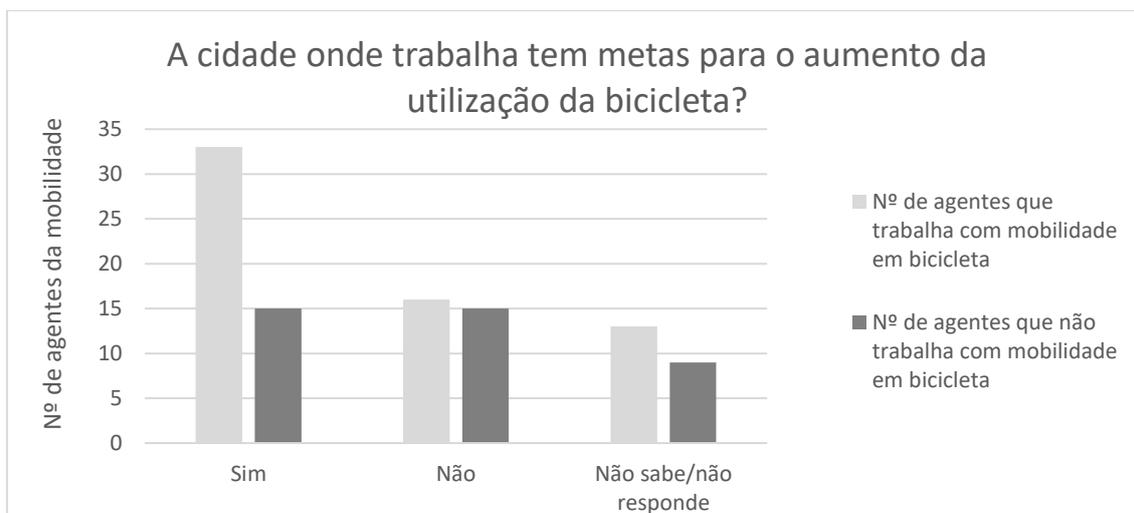
*Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023*

Mais de metade dos agentes de mobilidade (52,5%) refere que a cidade onde trabalha não tem ou não sabe quais são as metas para aumento da utilização da bicicleta (Figura 35). De notar a diferença na percepção por agentes que trabalham na área da mobilidade em bicicleta, com maior proporção a considerar que existem metas (Figura 36). As respostas positivas que identificam quais são as metas para o aumento da utilização da bicicleta passam por referirem que vão ser implementadas ciclovias, ampliada a rede ciclável, aumento dos parqueamentos, estações de bicicletas partilhadas, incentivos à aquisição de bicicletas e as metas da Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável (ENMAC 2020-2030). De facto, a ENMAC define metas para a quota modal de viagens em bicicleta para todas as cidades portuguesas, incluindo as cidades da AML, nomeadamente que a bicicleta deverá representar 4% da quota modal até 2025 e 10% até 2030. A nível local, cada cidade pode também estabelecer as suas próprias metas. Assim, permanece a dúvida se estes agentes acham que na sua cidade não se está a trabalhar para alcançar as metas da ENMAC ou se de facto as desconhecem.



**Figura 35: Percepção da existência de metas para o aumento da utilização da bicicleta por agentes de mobilidade**

Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023



**Figura 36: Percepção da existência de metas para o aumento da utilização da bicicleta por agentes de mobilidade consoante a sua área de trabalho**

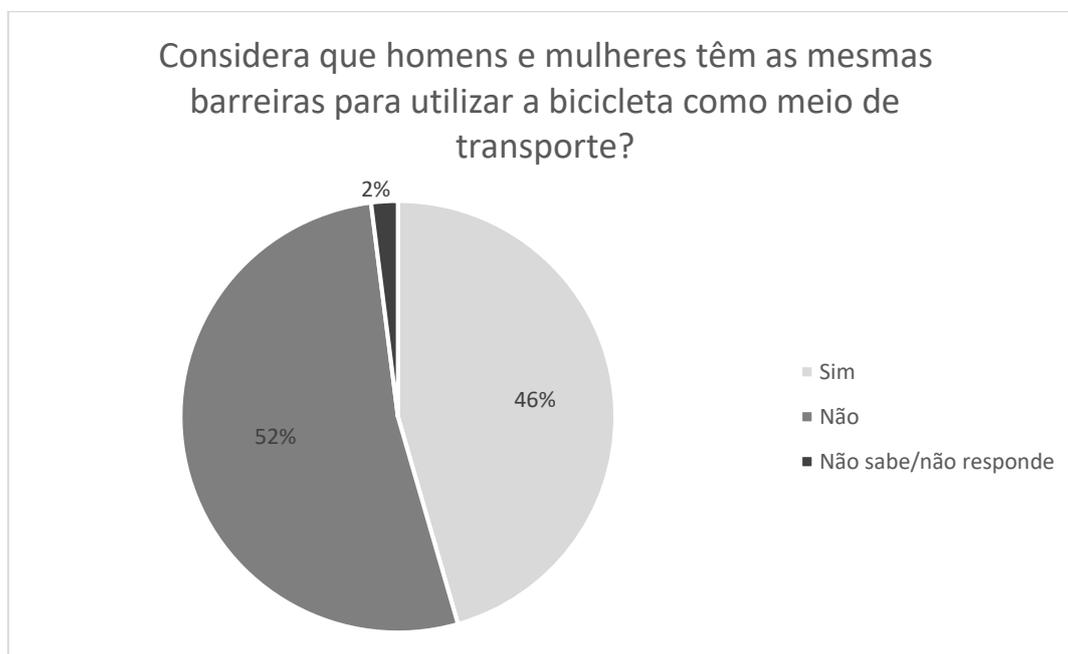
Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023

Os resultados detalhados desta matéria estão em anexo (*Anexo X: Resultados sobre percepções de especialistas que responderam ao inquérito relativamente a segurança, condições e metas para utilizar a bicicleta*).

## Perspectiva de género na mobilidade urbana

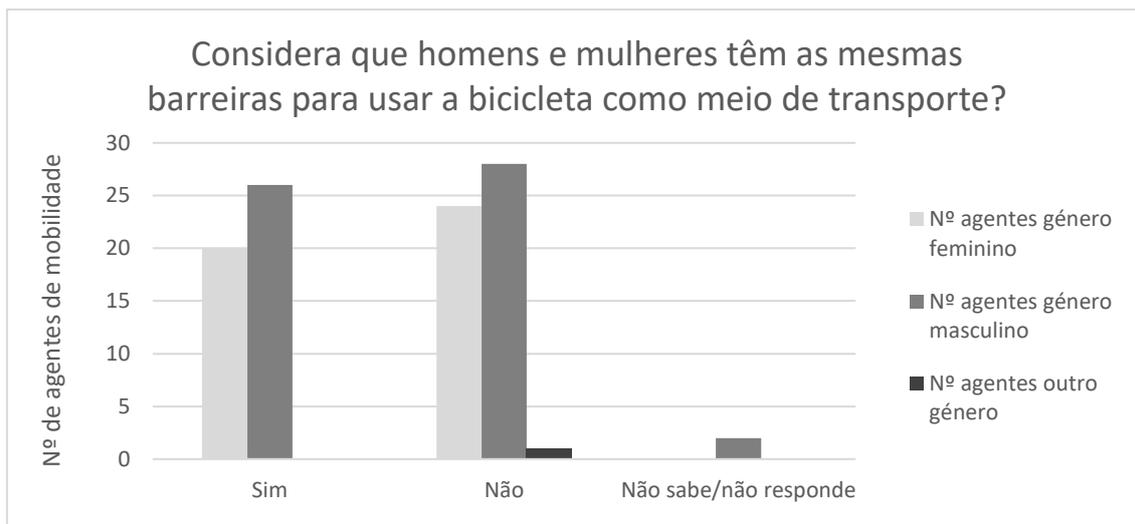
A maioria dos agentes de mobilidade (52%) considera que **homens e mulheres não têm as mesmas barreiras para usar a bicicleta** como meio de transporte (Figura 37). Desta percepção, parece não haver uma diferença consoante o género de quem respondeu à questão (Figura 38).

Assim, quase metade destes agentes de mobilidade (46%) considera que homens e mulheres têm as mesmas barreiras para usar a bicicleta, o que não vai ao encontro de algumas estatísticas sobre a temática. Citando dois exemplos do estudo da Ramboll Smart Mobility (2021) realizado em 7 países, a (in)segurança rodoviária surge como uma maior prioridade para as ciclistas mulheres do que para os homens (26% mais mulheres que homens identificam este obstáculo para usar a bicicleta), e o transporte de compras e sacos em sistemas de bicicletas partilhadas surge como maior obstáculo para mulheres que homens (48% mais mulheres que homens identificam este obstáculo para usar a bicicleta). No Reino Unido, verificou-se que apenas 23% das mulheres se sentem seguras para pedalar à noite, enquanto os homens representam 36% (Sustrans, 2018).



**Figura 37: Percepção de agentes de mobilidade sobre a semelhança de barreiras para usar a bicicleta entre mulheres e homens**

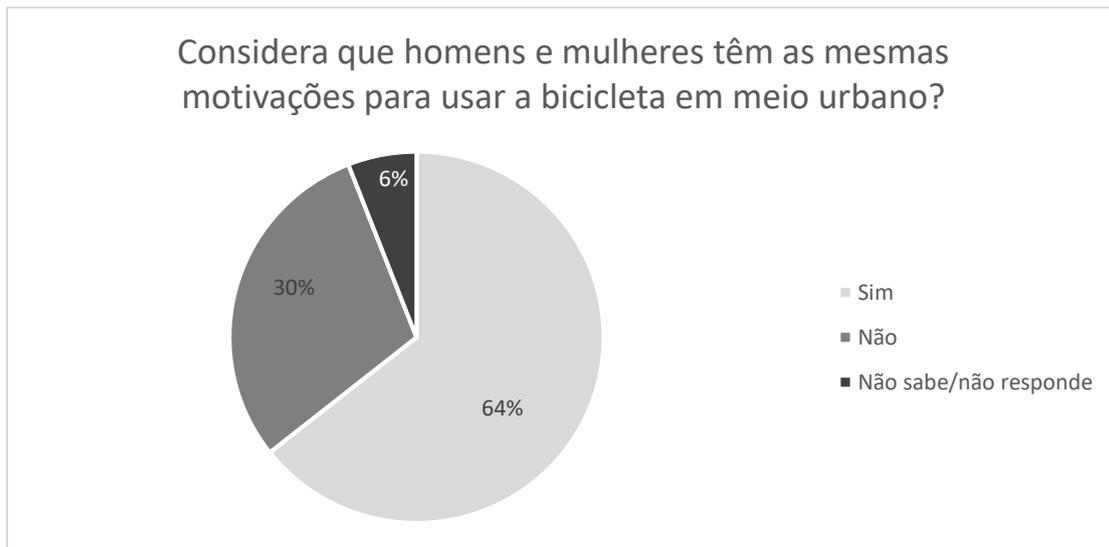
Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023



**Figura 38: Percepção de agentes de mobilidade sobre a semelhança de barreiras para usar a bicicleta entre mulheres e homens, consoante o género da pessoa que responde**

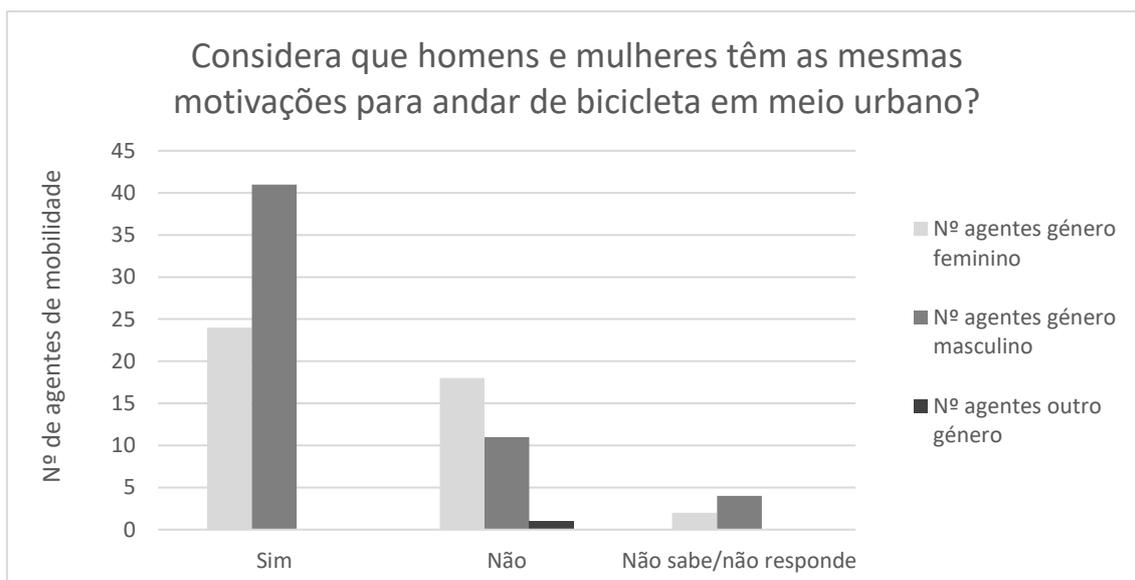
*Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023*

A maioria dos agentes de mobilidade (64,4%) considera que **homens e mulheres têm as mesmas motivações para utilizar a bicicleta** como meio de transporte (*Figura 39*). Destes profissionais, existe maior proporção de agentes do género masculino a considerá-lo do que agentes do género feminino (*Figura 40*). Citando novamente o estudo da Ramboll Smart Mobility (2021), foi identificado que mais mulheres associam a bicicleta com sustentabilidade (13% mais mulheres que homens considera a utilização da bicicleta amiga do ambiente), ou seja, poderá haver motivações diferentes para usar este meio de transporte consoante o género.



**Figura 39: Percepção de agentes de mobilidade sobre a semelhança de motivações para usar a bicicleta entre mulheres e homens**

Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023

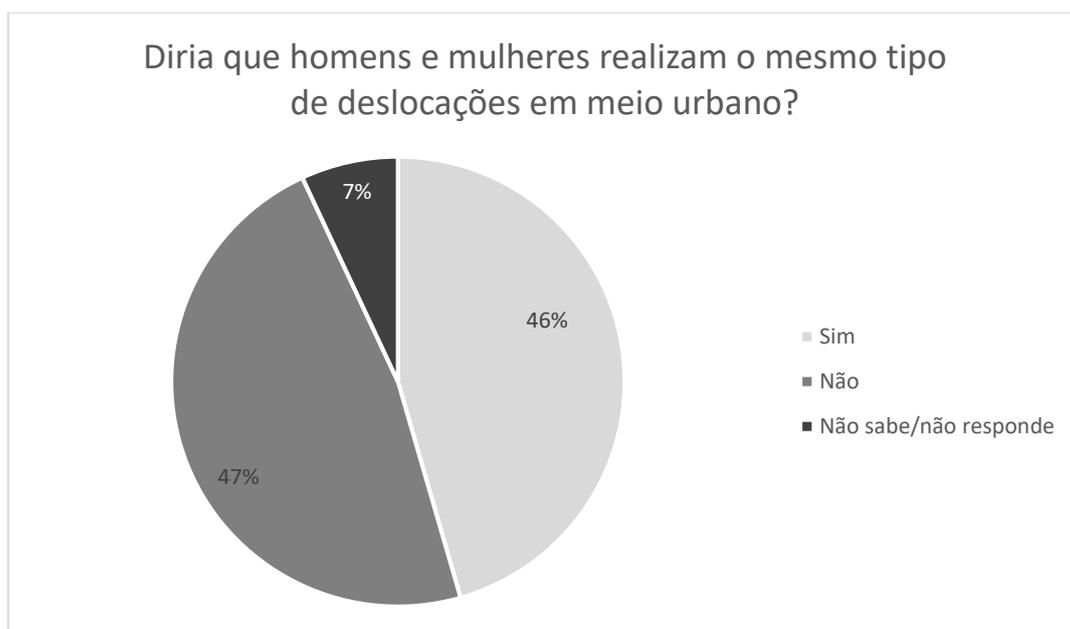


**Figura 40: Percepção de agentes de mobilidade sobre a semelhança de motivações para usar a bicicleta entre mulheres e homens, consoante o género da pessoa que responde**

Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023

Cerca de metade dos agentes de mobilidade (47,4%) considera que **homens e mulheres realizam o mesmo tipo de deslocações em meio urbano**. Destes, existe maior proporção de agentes do género masculino a considerá-lo, do que agentes do género

feminino (Figura 42). Ou seja, a percepção de cerca de metade dos agentes de mobilidade que trabalham na AML não vai ao encontro do que já foi identificado, relativamente às diferenças no tipo de deslocações em meio urbano entre mulheres e homens. Estas diferenças nas deslocações resultam de vários aspectos, nomeadamente contexto social, como o facto de as mulheres terem a seu cargo mais tarefas de cuidado e da casa do que os homens, conforme abordado no capítulo II.2. Sendo um problema com carácter global, em vários contextos, para a AML também existem dados que exprimem essa diferença. Queirós *et al.* (2019) identificaram que as mulheres percorrem por semana menores distâncias que os homens, têm um número médio de viagens por dia maior, têm distâncias médias e tempos de duração de cada rota inferiores às dos homens. Ainda assim, estes dados não estão a ser utilizados nas políticas de mobilidade, como se verificou na análise dos planos da AML. Conclui-se que há uma falha de conhecimento nesta matéria.



**Figura 41: Percepção de agentes de mobilidade sobre a semelhança do tipo de deslocações urbanas entre mulheres e homens**

*Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023*



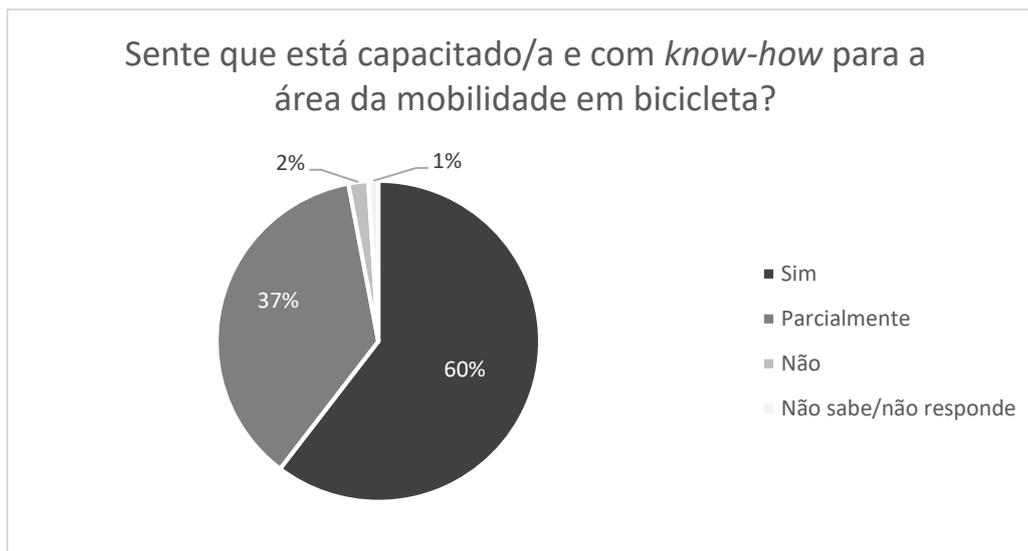
**Figura 42: Percepção de agentes de mobilidade sobre a semelhança do tipo de deslocamentos urbanos entre mulheres e homens, consoante o género da pessoa que responde**

*Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023*

Em anexo, encontram-se os resultados discriminados (*Anexo XI: Resultados sobre percepções de agentes de mobilidade que responderam ao inquérito relativamente a questões de género na mobilidade urbana*).

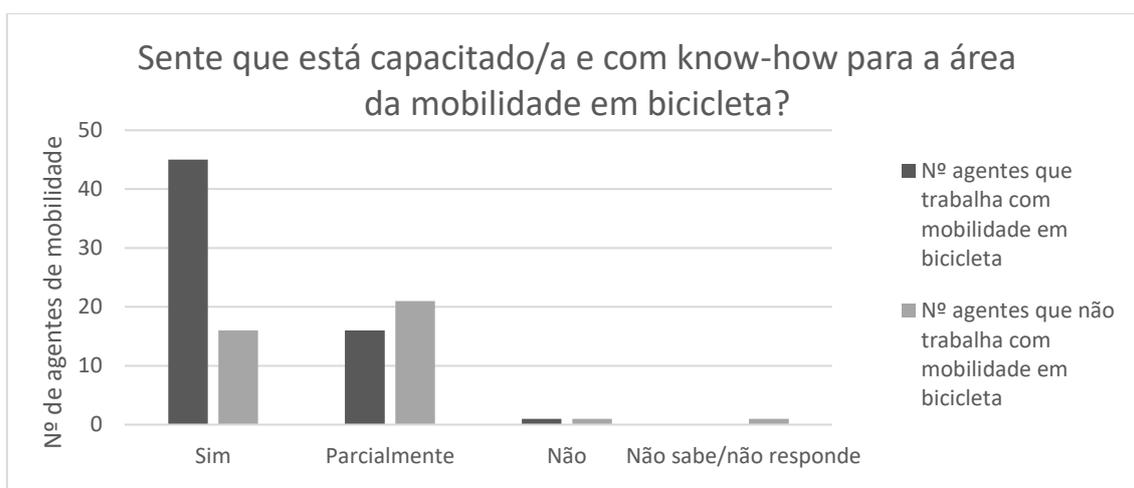
### Capacitação sobre mobilidade em bicicleta e questões de género

Quase todas as pessoas que responderam ao questionário (97%) sentem que estão, pelo menos de forma parcial, **capacitadas e com know-how para a área da mobilidade em bicicleta** (*Figura 43*). Tal poderá ser explicado pelo próprio título do inquérito “Mobilidade em bicicleta na AML”, que levou a que quase só respondessem as pessoas que sentem que têm conhecimentos na matéria. Notou-se, ainda assim, uma diferença na percepção de conhecimento total para parcial em relação a agentes que trabalham com mobilidade em bicicleta, para os que não trabalham, como seria expectável (*Figura 44*).



**Figura 43: Percepção de agentes de mobilidade em relação às suas competências e *know-how* para a mobilidade em bicicleta**

Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023

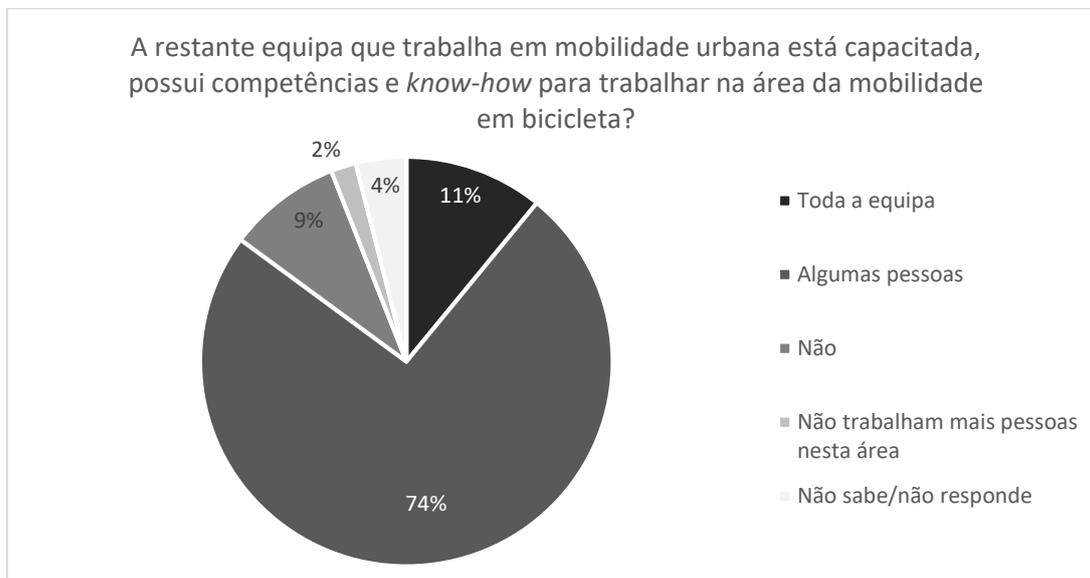


**Figura 44: Percepção de agentes de mobilidade em relação às suas competências e *know-how* para a mobilidade em bicicleta, consoante a área de trabalho da pessoa que responde**

Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023

Em relação à **capacitação da restante equipa** que trabalha na área da mobilidade urbana, a maioria dos agentes de mobilidade (74,3%) considera que algumas pessoas estão capacitadas para a área da mobilidade em bicicleta, sendo que apenas 11% considera que toda a equipa tem competências e *know-how* (Figura 45). Não foram

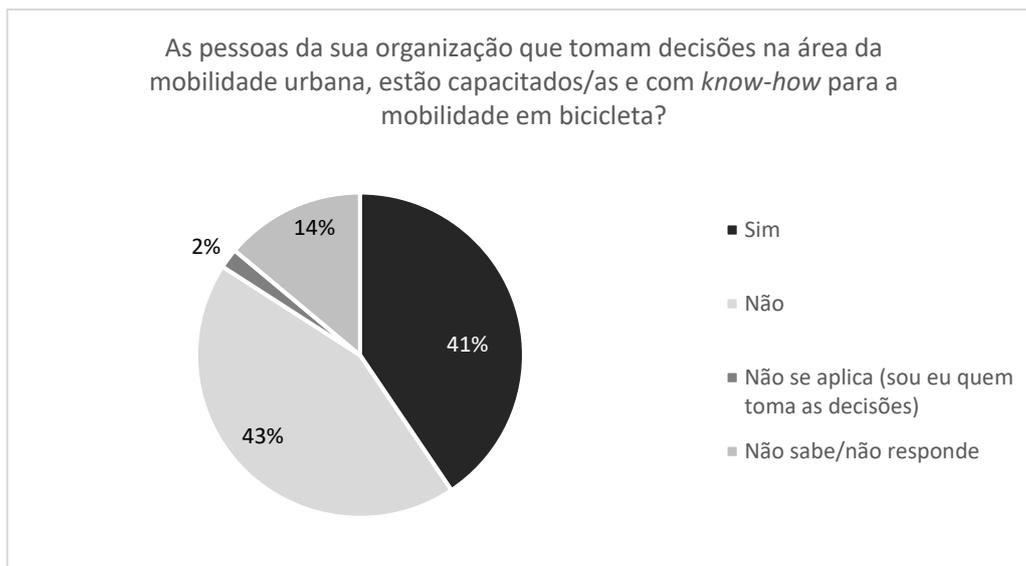
notadas diferenças de percepção, consoante a área de trabalho da pessoa que respondeu.



**Figura 45: Percepção de agentes de mobilidade em relação às competências e *know-how* para a mobilidade em bicicleta da equipa de trabalho da sua organização**

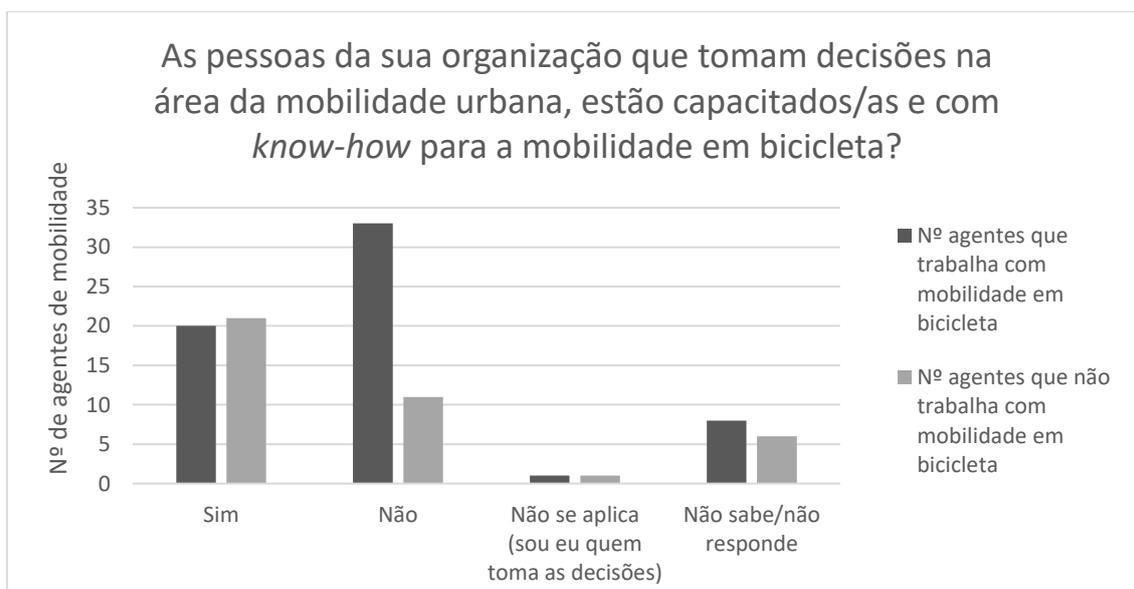
*Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023*

Já em relação à capacitação das **peças que tomam as decisões** nas organizações onde trabalham, existe um decréscimo na percepção por agentes de mobilidade, sendo que 43,6% considera que os decisores não têm conhecimentos ou *know-how* para a mobilidade em bicicleta (*Figura 46*). Existe, no entanto, uma maior proporção de agentes que trabalham na área da mobilidade em bicicleta, que percebem que os decisores não têm conhecimentos na área da mobilidade em bicicleta, relativamente aos que não trabalham directamente nela, possivelmente explicado pelo *know-how* que possuem (*Figura 47*).



**Figura 46: Percepção de agentes de mobilidade em relação às competências e *know-how* para a mobilidade em bicicleta de decisores da sua organização**

Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023

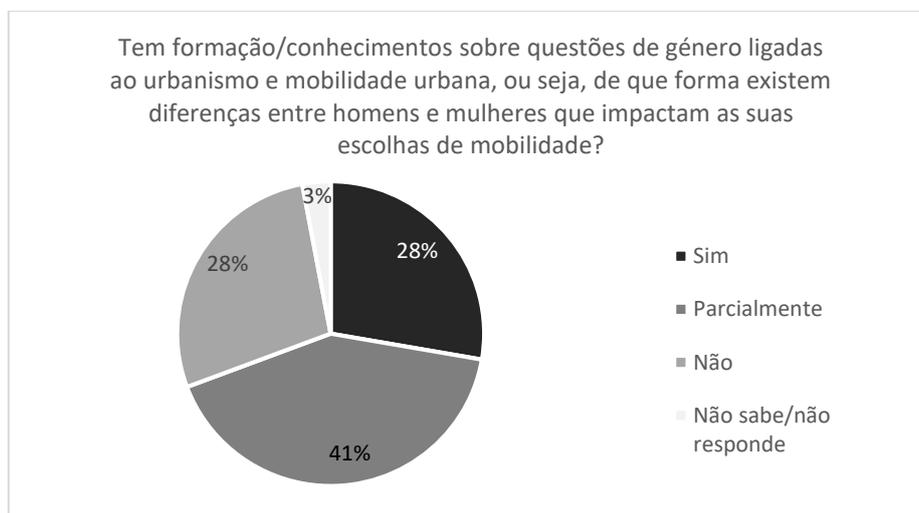


**Figura 47: Percepção de agentes de mobilidade em relação às competências e *know-how* para a mobilidade em bicicleta de decisores da sua organização, consoante a área de trabalho da pessoa que responde**

Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023

No que respeita a **formação e conhecimentos sobre questões de género ligadas ao urbanismo e mobilidade urbana**, nomeadamente, de que forma existem diferenças

entre homens e mulheres que impactam as suas escolhas de mobilidade, a maioria dos agentes de mobilidade (69%) considera que sabe, pelo menos de forma parcial, sobre estes assuntos (*Figura 48*). Em relação à **capacitação da restante equipa**, a maioria dos agentes de mobilidade (60%) considera que algumas pessoas têm *know-how*, sendo que 5% considera que toda a equipa tem *know-how*.



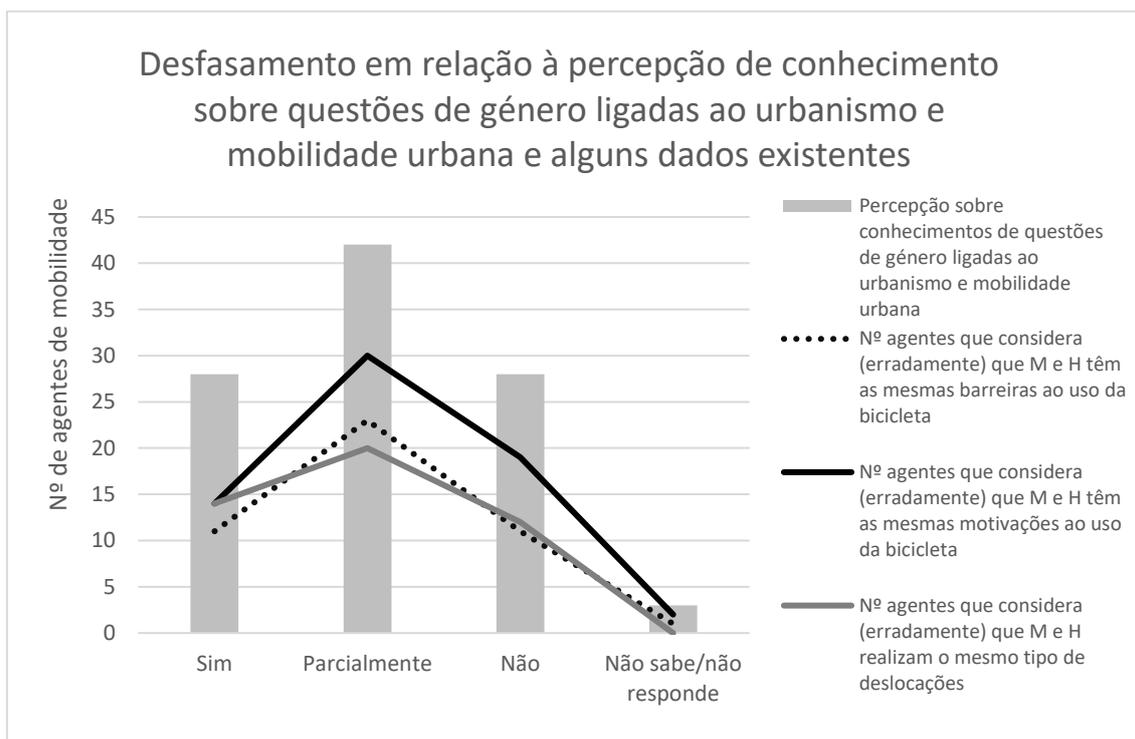
**Figura 48: Percepção de agentes de mobilidade em relação às suas competências e know-how para as questões de género no urbanismo e mobilidade**

*Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023*

Sendo que a maioria dos agentes identificou ter conhecimento destas matérias, foi analisada a relação entre percepção de conhecimento com a percepção sobre as diferenças entre géneros que impactam as escolhas de mobilidade - barreiras, motivadores e tipo de deslocações (*Figura 49*). Assim, verifica-se que há agentes de mobilidade que consideram saber sobre questões de género e, no entanto, referem semelhança de barreiras e motivadores para mulheres e homens no uso da bicicleta e igualdade no tipo de deslocações de mulheres e homens, o que está em desacordo com alguns dados que existem, como referido anteriormente

Este desfazamento de percepção com a realidade é mais evidente quando a pessoa afirma ter conhecimentos e *know-how* sobre questões de género, mas apenas de forma parcial. Não parece haver diferenças sobre o conhecimento da realidade, consoante a pessoa considere que sabe sobre questões de género, para quando acha que não sabe sobre questões de género na mobilidade.

Este resultado parece estar, de alguma forma, em concordância com o efeito de *Dunning-Kruger*, identificado pela psicologia, no qual “indivíduos com uma menor capacidade intelectual tendem a sobrestimar a sua competência, enviesando a sua capacidade crítica. (...) Contrariamente, pessoas com mais competência tendem a subestimar as suas próprias capacidades, uma vez que reconhecem a contínua possibilidade de aprendizagem e melhoria” (Cruz, 2023, p. 6).



**Figura 49: Desfasamento na percepção de agentes de mobilidade em relação às suas competências e *know-how* para as questões de género no urbanismo e mobilidade, com as barreiras, motivadores e tipo de deslocamentos de mulheres (M) e homens (H)**

*Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023*

Disponibilizam-se em anexo os dados detalhados (*Anexo XI: Resultados sobre percepções de agentes de mobilidade que responderam ao inquérito relativamente a questões de género na mobilidade urbana*).

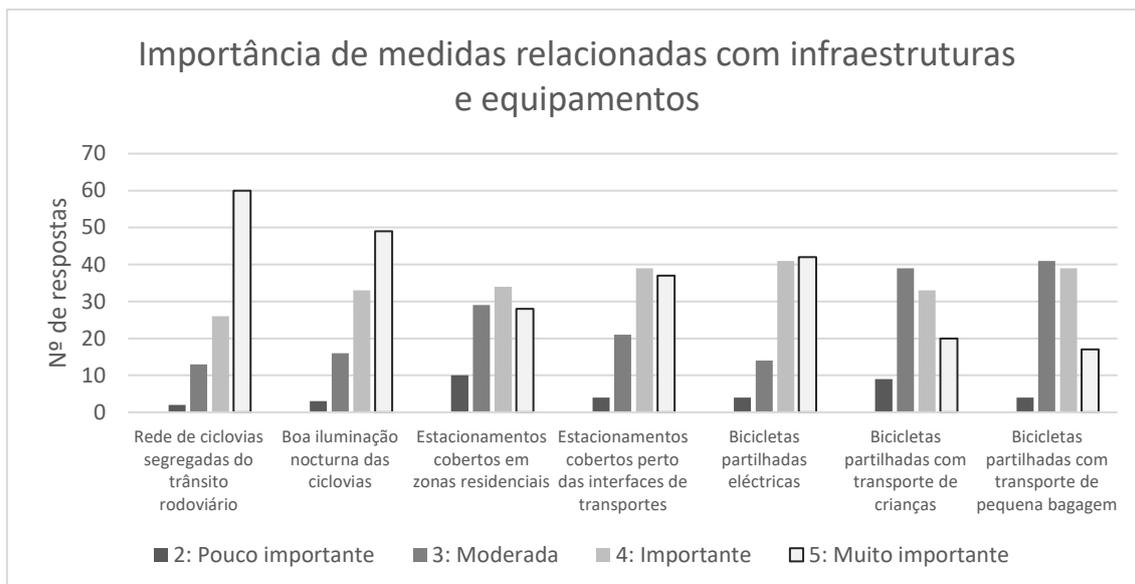
### Medidas de estímulo para aumento da utilização da bicicleta

Em relação a **infraestruturas e equipamentos**, das opções referidas no questionário e que constam no gráfico (*Figura 50*), a existência de uma **rede de ciclovias**

**segregadas do trânsito rodoviário** foi considerada pela maioria dos agentes de mobilidade das mais importantes para aumentar a utilização da bicicleta. Este resultado vai ao encontro das preferências de mulheres em relação a infraestrutura ciclável segregada (Copenhagenize, 2021), como analisado no capítulo II.2. De seguida, surgiu a **boa iluminação nocturna das ciclovias**, sendo que quase metade dos agentes de mobilidade a considerou como muito importante, indo de novo ao encontro do referido no estudo da Copenhagenize, da relevância desta medida, na escolha de rota por parte de mulheres. Ainda assim, este aspecto não tem sido contemplado nos planos de mobilidade, como se verificou no sub-capítulo anterior.

Não tendo sido atribuída tanta relevância, a **existência de estacionamentos cobertos**, quer junto às interfaces de transportes, quer em zonas residenciais, foi também valorizada. Ainda assim, mais profissionais consideraram a necessidade junto a interfaces de transportes. Também nos planos de mobilidade, parece haver um maior trabalho planeado nesse sentido, de promover a intermodalidade e incluir parqueamentos junto às interfaces.

Em relação às **bicicletas partilhadas**, foi feita a distinção entre bicicletas eléctricas, bicicletas para transporte de crianças ou de pequena bagagem para perceber as diferentes sensibilidades. Ainda que quase metade das pessoas tenha referido que o transporte de crianças ou de pequena bagagem tem importância moderada ou pouca importância, o estudo da DIAMOND (2022) refere estes aspectos como factores-chave para ter mais mulheres a usar os sistemas partilhados. Em nenhum plano de mobilidade se verificou a existência de medidas de bicicletas partilhas com possibilidade de transporte de crianças ou compras, embora alguns tenham previsto que seriam eléctricas.



**Figura 50: Percepção de agentes de mobilidade em relação à importância de medidas pró-bicicleta relacionadas com infraestruturas e equipamentos**

*Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023*

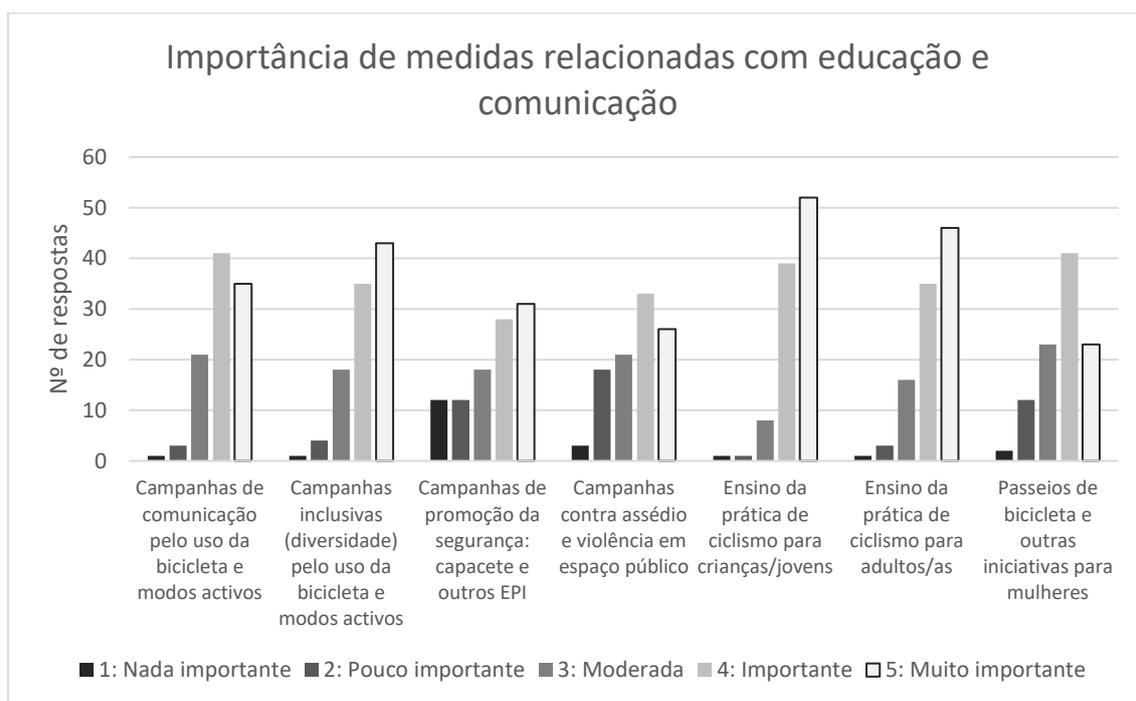
Em relação a **questões de educação e comunicação**, com impacto o aumento generalizado da bicicleta, e entre as opções colocadas (*Figura 51*), as campanhas de promoção da segurança de ciclistas para **utilização do capacete** e outros equipamentos de protecção individual (EPI), foi das medidas menos consensuais, tendo havido vários agentes de mobilidade a considerar nada ou pouco importante. Como refere Betancour Arenas (2022), as mulheres preocupam-se mais com a aparência afectada pelo capacete. Também das observações de ciclistas realizada neste estudo, observou-se que a maioria das mulheres na AML (61%) não utiliza capacete quando anda de bicicleta, pelo que promover a sua utilização pode afastar ainda mais mulheres deste meio de transporte.

Logo a seguir identificada como menos importante, surgem as campanhas contra **assédio e violência em espaço público**. Neste caso, o assédio é um obstáculo para mulheres, sendo um problema mais evidente nos transportes colectivos, mas também em espaço público (Gamrani & Tribouillard, 2021; Heffernan *et al.*, 2022; Sayagh & Dusong, 2022). Assim sendo, poderá trazer benefícios realizar campanhas contra assédio em ambiente urbano.

Os **passeios de bicicleta e iniciativas para mulheres** foi outra medida menos consensualizada. No entanto, não consistindo nas medidas com resultados mais

eficazes, as iniciativas para mulheres poderão resultar em benefícios de trazer mais mulheres a pedalar, dado que garantem a existência de espaços seguros e confiáveis de aprendizagem e/ou partilha.

O **ensino da prática de ciclismo** foi das medidas consideradas mais importantes por agentes de mobilidade, tendo tido uma maior importância para crianças e jovens do que para pessoas adultas. Nesta matéria, existe a nível nacional o programa “O Ciclismo vai à Escola”, promovido pela Federação Portuguesa de Ciclismo (FPC), que pretende capacitar crianças para a prática da utilização da bicicleta. No entanto, não parece existir ainda para pessoas adultas, o que poderia ter interesse para capacitar mais mulheres a andar de bicicleta. Algumas medidas de capacitação para a prática do ciclismo, em conjunto com as “típicas” campanhas de comunicação dos modos activos, estão incluídas em alguns planos de mobilidade da AML.



**Figura 51: Percepção de agentes de mobilidade em relação à importância de medidas pró-bicicleta relacionadas com educação e comunicação**

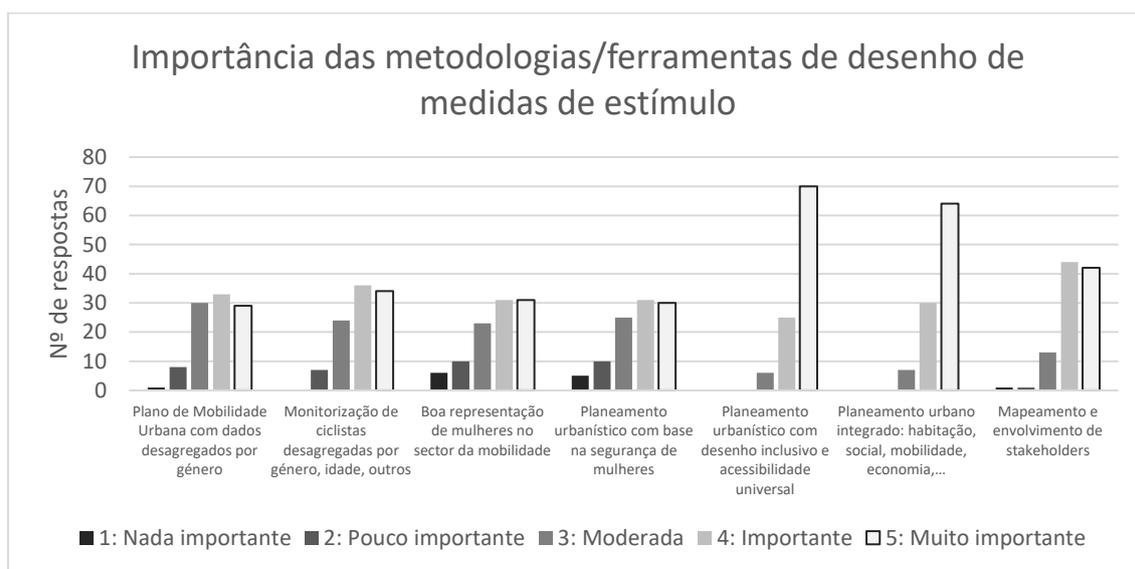
*Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023*

Em relação a **metodologias/ferramentas de desenho de medidas de estímulo**, das opções colocadas (*Figura 52*), ressaltam 3 medidas consideradas mais importantes por agentes de mobilidade: o planeamento urbanístico com desenho inclusivo do

espaço público/acessibilidade universal, o planeamento urbano integrado (habitação, social, mobilidade, economia,...) e o mapeamento e envolvimento de *stakeholders*.

As metodologias menos consensuais foram as que incluem uma perspectiva de género, nomeadamente os planos de mobilidade urbana com dados desagregados por género, monitorização de ciclistas desagregados por factores como género, haver uma boa representação de mulheres no sector da mobilidade e o planeamento urbanístico com base na segurança das mulheres.

Ora, se em Lisboa, o transporte público é o segundo local mais mencionado para a violência sexual contra mulheres, e que 36,4% de mulheres relatam situações destas, contra 4,9% de homens, e sendo que as mulheres evitam viagens na sua rotina após esses acontecimentos (Gouveia, Frias & Jacinto, 2020), seria de esperar que as políticas públicas de mobilidade integrassem estes aspectos, considerados direitos básicos.

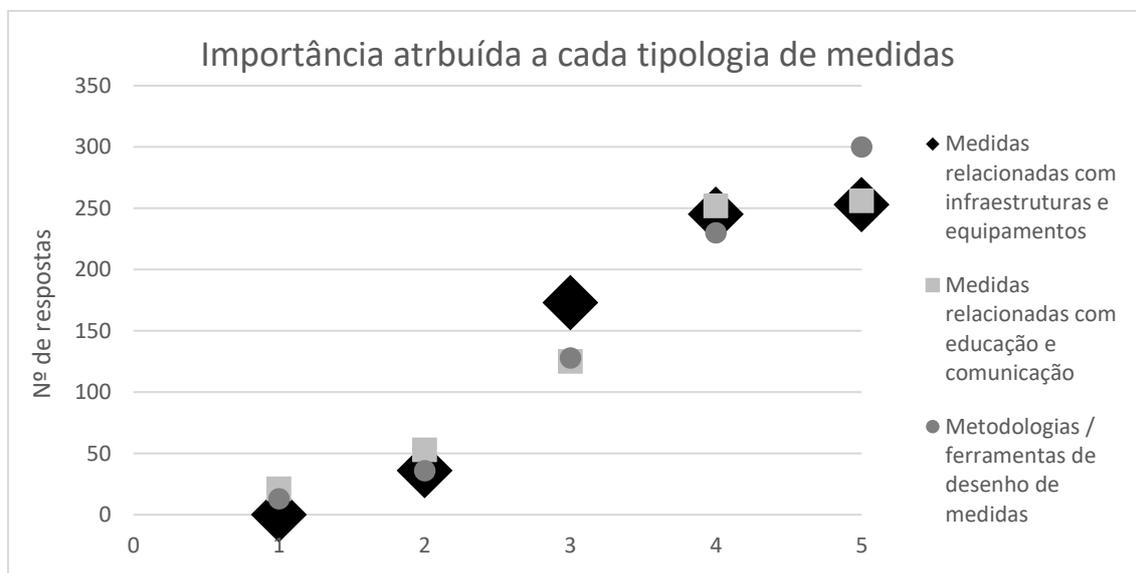


**Figura 52: Percepção de agentes de mobilidade em relação à importância de diferentes metodologias/ferramentas de desenho de medidas de estímulo medidas pró-bicicleta**

*Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023*

Conclui-se esta análise com uma representação gráfica da importância atribuída pelos agentes de mobilidade, em relação às 3 tipologias de medidas. Assim, parece que as metodologias/ferramentas de desenho das medidas são as consideradas mais importantes – com excepção das ferramentas que incluem uma perspectiva de género, seguida das infraestruturas e equipamentos, e das campanhas de comunicação e

educação. Pode-se aferir, de forma global, a importância atribuída a estas medidas referidas.



**Figura 53: Comparação da percepção de agentes de mobilidade em relação à importância de diferentes medidas nas três categorias definidas**

*Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023*

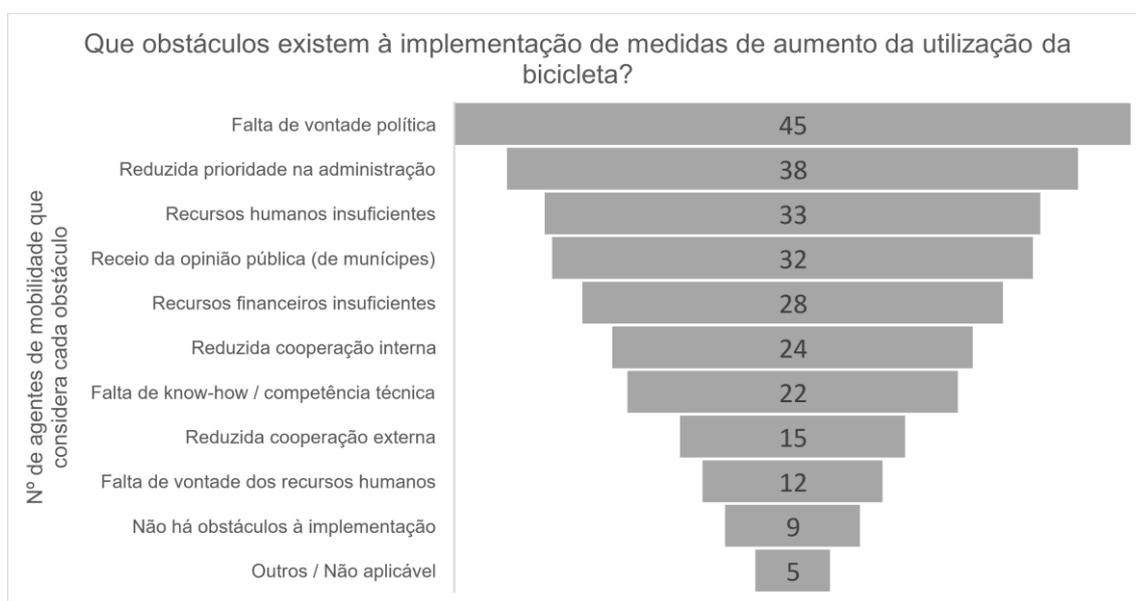
Em anexo, encontram-se os resultados obtidos detalhadamente (*Anexo XIII: Resultados sobre percepções de agentes de mobilidade que responderam ao inquérito sobre importância de diferentes medidas de estímulo pro-bicicleta*).

### **Obstáculos, estímulos e envolvimento da comunidade**

Para análise dos resultados relativos a obstáculos, estímulos e acções de envolvimento da comunidade pelas entidades com responsabilidades na matéria de mobilidade, apenas foram consideradas as respostas de agentes que trabalham em câmaras municipais, agências ou empresas de mobilidade, entidades de transportes de âmbito regional ou nacional (82%). Foram excluídas as repostas de agentes que trabalham em empresas privadas/consultoras ou noutros locais (17%), por se considerar que estas entidades não decidem a implementação das medidas, logo não poderiam

comentar sobre obstáculos e estímulos para implementar medidas, relativamente à sua organização.

Na opinião de mais de metade dos agentes de mobilidade, o maior **obstáculo à implementação de medidas para aumento da utilização da bicicleta** é a “falta de vontade política para tomada de decisão em prol da mobilidade em bicicleta”. Seguem-se a “reduzida prioridade dentro da administração”, dos “recursos humanos insuficientes” e do “receio da opinião pública, de munícipes que não querem estas medidas”. A “reduzida cooperação e colaboração dentro da organização” é apontado como um maior obstáculo do que a externa, pelo que revela também alguns problemas organizacionais. Poucas pessoas (1/10) consideram que “não existem obstáculos, todas as medidas em prol da mobilidade em bicicleta são implementadas” pela organização onde trabalham. Para além dos obstáculos que constam na *Figura 54*, foram ainda referidos a “falta de uma visão para a cidade” e “demasiado facilitismo em relação a outras opções de mobilidade, nomeadamente o automóvel”.



**Figura 54: Percepção de agentes de mobilidade em relação aos obstáculos existentes na entidade onde trabalham para implementação de medidas para aumento da utilização da bicicleta**

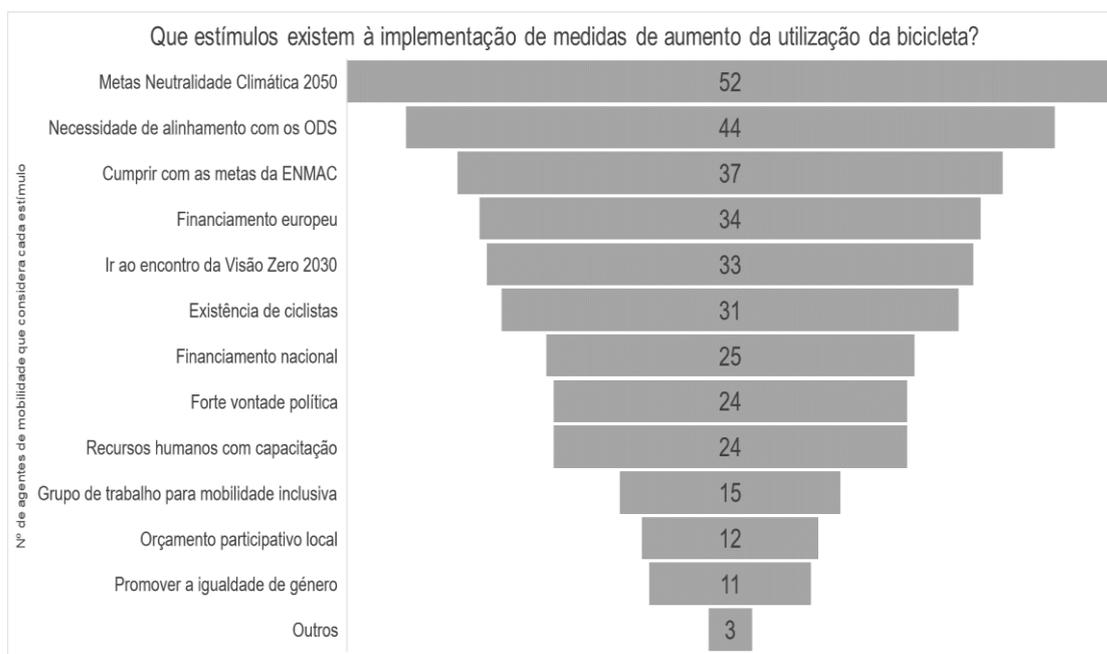
*Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023*

Em relação a **estímulos para a implementação de medidas de aumento da utilização da bicicleta**, “ir ao encontro das metas para a Neutralidade Climática 2050” foi o estímulo mais referido por agentes de mobilidade. Como visto anteriormente, o

Pacto Ecológico Europeu tem como objectivo tornar a União Europeia com impacto neutro no clima em 2050. Sendo uma política europeia em vigor, deverá ser cumprida por todos os membros, e assim concorda a maioria dos agentes de mobilidade. Logo de seguida foi considerada a “necessidade de alinhamento com os ODS”, sendo que a mobilidade em bicicleta contribui de forma directa para 4 ODS, como analisado no capítulo II.1.

Foram também considerados como importantes “cumprir com as metas da ENMAC”, aproveitamento de “financiamento europeu” e “ir ao encontro da Visão Zero 2030, reduzindo a sinistralidade rodoviária” (Figura 55). Foram ainda sugeridos estímulos não disponíveis para selecção no questionário, como haver “Direcções e Administrações que acreditem na mobilidade activa e que dêem o exemplo utilizando esse mesmo modo para as suas deslocações”, haver uma “Estratégia para a mobilidade”, e um comentário referindo que “nenhum dos estímulos indicados é suficiente para a tomada de medidas concretas para a redistribuição do espaço público, massivamente afecto ao automóvel”.

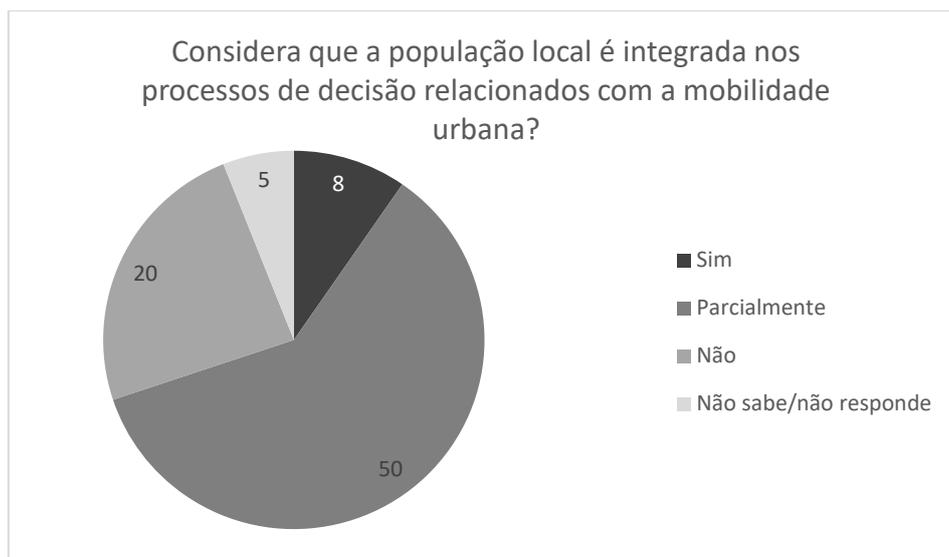
Ao mesmo tempo que se atribuiu maior relevo às questões ambientais, esta análise revela que é dada menor importância ao estímulo “promover a igualdade de género”, dado que foi um dos considerados menos importantes, revelando um maior foco nas questões de sustentabilidade do que para a igualdade de género.



**Figura 55: Percepção de agentes de mobilidade em relação a estímulos existentes na entidade onde trabalham para implementação de medidas para aumento da utilização da bicicleta**

*Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023*

A maioria dos agentes da mobilidade refere que a **população local é integrada nos processos de decisão relacionados com a mobilidade urbana**, sendo que a maioria das pessoas considera que é apenas de forma parcial (*Figura 56*).



**Figura 56: Percepção de agentes de mobilidade em relação à integração da população local nos processos de decisão relacionados com mobilidade urbana**

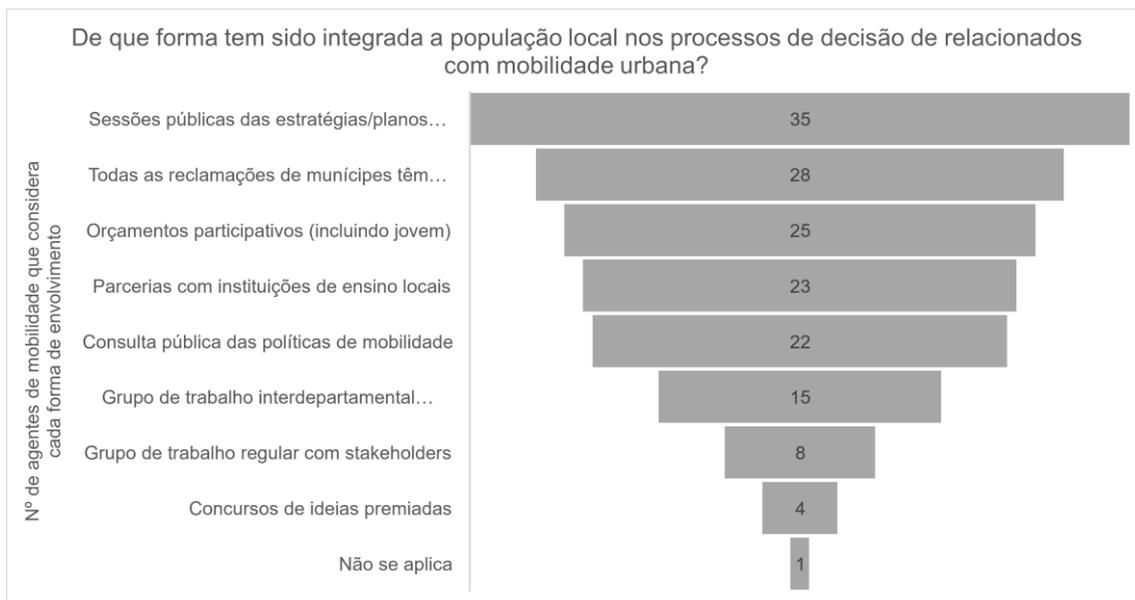
*Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023*

Na referência às **modalidades que tem assumido esse envolvimento da população local** (*Figura 57*), a medida mais referida é a existência de “sessões públicas/apresentações das estratégias ou planos de mobilidade”. Ora, uma apresentação pública de um plano pressupõe que todo o trabalho já terá sido realizado, pelo que se for apenas essa acção que a entidade realiza, não se pode considerar um envolvimento pleno, mas uma sessão de divulgação e informação. Num recente guia da United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat) & Global Utmaning, sobre participação inclusiva, é possível verificar que as apresentações dos planos constam como parte de uma fase final do modelo de envolvimento (UN-Habitat & Global Utmaning, 2021).

Nos mesmos moldes, o facto de “**todas as reclamações de munícipes terem resposta**” não significa que as pessoas estão a ser envolvidas ou a sua opinião considerada, dependerá de como for feita a gestão dessas comunicações.

Os **orçamentos participativos** foram a terceira modalidade de envolvimento mais considerada como realizada pelas entidades. De notar dois exemplos de como os orçamentos participativos (OP) podem não ter os resultados esperados pela população, em relação à mobilidade em bicicleta. A ciclovia na marginal de Oeiras foi a proposta mais votada no OP de Oeiras de 2014, e rejeitada pelo município de seguida. Passados 9 anos, continua a não haver alternativa ciclável segura nesta zona de Oeiras (Ciclovia na marginal, s.d.). Também a ciclovia da Avenida Almirante Reis, em Lisboa, foi uma proposta que venceu no OP 2014. No entanto, após haver alterações ao Executivo municipal em 2021, foi necessário haver manifestações, uma carta aberta subscrita por mais de 40 colectivos e associações, e outras acções cidadãs, para que a ciclovia não fosse removida pela CML (MUBi, 2022). Seria pertinente melhorar a articulação entre os OP e as políticas de mobilidade.

As modalidades que poderiam ter um maior contributo da população local, nomeadamente “consulta pública das estratégias e/ou planos de mobilidade elaborados”, ou a existência de um “grupo de trabalho regular envolvendo as pessoas da comunidade e entidades, incluindo *stakeholders* previamente identificados”, parece não serem tão implementadas pelas entidades, e, no entanto, teria mais interesse para obter informação, gerir expectativas e gerar consensos. Este assunto sobre envolvimento da comunidade será melhor abordado no sub-capítulo seguinte, onde se sugerem mais recomendações para elaboração de políticas de mobilidade género-inclusivas.



**Figura 57: Percepção de agentes de mobilidade em relação à forma de integração da população local nos processos de decisão relacionados com mobilidade urbana**

*Fonte: inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML - Abril 2023*

Em anexo, encontram-se os resultados discriminados (*Anexo XIV: Resultados sobre percepções de agentes de mobilidade que responderam ao inquérito sobre obstáculos, estímulos e envolvimento da comunidade na entidade onde trabalham*).

### **Principais conclusões do inquérito realizado a agentes de mobilidade da AML**

A análise feita remete-nos para a pertinência de mais formação nestas matérias, incluindo não apenas a técnicos/as, mas também pessoas com cargos de decisão, nas áreas de género na mobilidade, na mobilidade em bicicleta, e também na participação pública, dado que:

- Cerca de 1/4 destes agentes aparenta desconhecer a **perigosidade rodoviária** portuguesa para com as bicicletas, em relação à restante europeia;
- Mais de metade dos agentes de mobilidade (52,5%) refere que a cidade onde trabalha não tem ou não sabe quais são as **metas para aumento** da utilização da bicicleta;
- A maioria das pessoas (88%) considera como **más ou medianas as condições** para andar de bicicleta na cidade onde trabalha;

- Apenas cerca de metade dos agentes de mobilidade (52%) tem percepção de que **homens e mulheres não têm as mesmas barreiras** para usar a bicicleta como transporte;
- Apenas 30% dos agentes de mobilidade considera que homens e mulheres poderão **não ter as mesmas motivações** para utilizar a bicicleta;
- Apenas 47% de agentes tem noção de que **homens e mulheres não realizam o mesmo tipo de deslocações** em meio urbano;
- Parece haver um **desfasamento em relação à percepção de conhecimento** sobre questões de género ligadas ao urbanismo/mobilidade urbana e a realidade;
- Parece haver um **desconhecimento dos factores-chave e de algumas medidas** que poderiam impulsionar a utilização da bicicleta por mais mulheres;
- Mais de metade dos agentes de mobilidade considera que o maior obstáculo à implementação de medidas para aumento da utilização da bicicleta é a **falta de vontade política**;
- Quase metade destes profissionais (43,6%) considera que os **decisores não têm conhecimentos** ou *know-how* sobre a temática da mobilidade em bicicleta;
- A maioria de agentes de mobilidade (63%), considera as **metas para a Neutralidade Climática 2050** como estímulo importante para implementar medidas de aumento da utilização da bicicleta, enquanto a promoção da **igualdade de género** foi considerada como estímulo de menor importância;
- A maioria dos agentes da mobilidade considera que a comunidade é **integrada apenas de forma parcial** nos processos de decisão sobre mobilidade urbana.

## VI. RECOMENDAÇÕES POLÍTICAS PARA UMA MOBILIDADE EM BICICLETA COM MAIS MULHERES

De modo a ir ao encontro do quarto objectivo deste estudo, nomeadamente conceber um método para desenhar cidades com maior igualdade de género na utilização da bicicleta através de políticas públicas, foi feita pesquisa de informação para agregar num conjunto de recomendações, e também com base nos resultados obtidos no presente estudo. Os factores-chave parecem ser incluir a perspectiva de género nas políticas de mobilidade e transportes passando pela questão fulcral da formação de pessoas e envolvimento de *stakeholders*, para o qual se requer uma mudança nos modelos de participação que têm vindo a ser implementados pelas entidades competentes. No final do capítulo estão também identificadas algumas infraestruturas urbanas inclusivas.

### VI.1. INCLUIR PERSPECTIVA DE GÉNERO NAS POLÍTICAS DE MOBILIDADE

Chegando a este ponto, pode afirmar-se que **não existe mobilidade neutra**, incluindo na mobilidade em bicicleta, dado que as necessidades, utilizações, experiências e percepções das mulheres são diferentes das dos homens, e porque as estruturas, soluções e serviços condicionam de forma diferente pessoas de diferentes sexos (CES, 2016). O desequilíbrio de género que emerge de padrões e tendências actuais de mobilidade revela a existência de diferenças no acesso aos diferentes sistemas de transporte (Queirós *et al.*, 2019).

As políticas, entidades e serviços de transportes com responsabilidades e competências em mobilidade devem **integrar uma perspectiva de género**, desde o diagnóstico, planeamento, execução e avaliação dos projectos de mobilidade, incluindo os de mobilidade activa e sustentável (Betancour Arenas, 2022; CES, 2016). Incluir uma perspectiva de género nas políticas de mobilidade é importante, para além das questões ambientais e de sustentabilidade (CES, 2016). As questões ambientais foram de facto consideradas pelos agentes de mobilidade que responderam ao questionário deste

estudo, como estímulos mais importantes do que a igualdade de género, para promover a mobilidade em bicicleta.

Coloca-se a questão de como começar a incluir este trabalho internamente nas instituições. O CES (2016) recomenda que as entidades com competências na área dos transportes integrem pessoas com conhecimentos e *know-how* em género e transportes. Paralelamente, promover a **formação do staff** para questões de género, não apenas de agentes de mobilidade, mas também das pessoas que trabalham no atendimento a clientes, no desenvolvimento de tecnologias, na comunicação, não esquecendo as áreas do planeamento urbano, mobilidade e acessibilidade (Queirós *et al.*, 2019). Também da análise às políticas existentes na área da igualdade e mobilidade da AML e das percepções de agentes de mobilidade da AML, foi possível concluir esta necessidade.

No âmbito da inclusão da perspectiva de género nas políticas, surge a necessidade da existência de **dados desagregados por sexo** (Betancour Arenas, 2022; CES, 2016; Lam, 2022; Queirós *et al.*, 2019). Este trabalho deve ser produzido de forma contínua com produção de estatísticas periódicas de mobilidade, a incluir por exemplo nos relatórios de monitorização. Devem ser incluídos dados como duração e número de viagens, motivos das viagens, se condutoras/es ou conduzidas/os, deslocações e caminhadas a pé ou de bicicleta, horários típicos de viagens, origem e destinos das deslocações, percepções de segurança. Considerar os padrões de deslocação de mulheres pode refletir melhores estatísticas sobre mulheres e, portanto, medidas a serem tomadas (Betancour Arenas, 2022).

A disponibilização de serviços de transportes deve ser adaptada às diferenças encontradas pelos dados desagregados por sexo (Queirós *et al.*, 2019). Na visão de Heffernan *et al.* (2022), deve então ser dada atenção especial às considerações de género e inclusão nos **novos serviços de mobilidade**, como aplicações e GPS. As entidades e agentes da área da mobilidade e transportes devem ainda promover soluções ao nível das tecnologias de comunicação, para melhoria dos serviços, empoderamento dos públicos e prevenção da violência (CES, 2016). O assédio que existe na rua e outros tipos de violência de género precisam ser trabalhados com recurso a

uma abordagem holística e social, de modo a serem combatidos na origem, evitando o desenvolvimento de estratégias para lidar com os acontecimentos (Betancour Arenas, 2022).

Em Lisboa, no âmbito de um projecto europeu de investigação - TInnGO, que pretende promover a inclusão da perspectiva de género e diversidade no desenvolvimento de políticas e medidas de mobilidade, a EMEL desenvolveu em 2021, um estudo com mulheres voluntárias com o objectivo de perceber as principais barreiras à utilização do sistema de bicicletas partilhadas GIRA. O estudo contou com a participação de mulheres voluntárias, com o intuito de encontrar soluções adequadas (EMEL, 2021). Este tipo de dados seria fundamental para o planeamento deste e outros sistemas semelhantes na AML. No entanto, os resultados não foram ainda divulgados. Neste âmbito, é também de referir a plataforma que a MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta se encontra a desenvolver, “+map”, ou mais mulheres a pedalar, que tem como objectivos criar um sistema de pesquisa e ajuda personalizada para mulheres e crianças (MUBi, s.d.)

Em relação à **comunicação da mobilidade em bicicleta**, a sua utilização deve ser aprimorada e facilitada para se promover o seu uso como uma ferramenta para recuperar o espaço das mulheres em espaço urbano (Betancour Arenas, 2022). De acordo com a investigadora, reconhecer a diversidade das mulheres, incluindo características como idade, origem e cultura, deve ser levado em consideração para desenvolver campanhas de comunicação para normalizar a utilização da bicicleta como uma actividade inclusiva e democrática. Nas recomendações da DIAMOND (2022), as campanhas promocionais inclusivas devem ser dirigidas a todos os públicos, mas com especial enfoque em grupos sociais específicos. Uma forma de criar uma campanha inclusiva poderia ser usar imagens de mulheres de diferentes idades, profissões, tipos de bicicletas, percursos diários, com mais ou menos crianças, para mostrar que é possível usar esse meio de transporte em várias situações.

A consideração de **motivadores para mulheres**, como o empoderamento e a liberdade, salienta a importância de primeiro fortalecer e promover o aumento da rede local de agentes e associações que ensinam a utilizar a bicicleta a mulheres,

especialmente de comunidades mais vulneráveis, numa perspectiva de coesão social inclusiva e potenciando o seu sentimento de pertença. As partes interessadas devem considerar nas campanhas de promoção da utilização da bicicleta esses benefícios, para além dos de saúde e ambientais (Betancour Arenas, 2022).

Na AML, foram identificadas algumas iniciativas para promover a utilização da bicicleta por parte de mulheres. A FEMINA é uma oficina comunitária, realizada por mulheres voluntárias cujo público-alvo são mulheres e pessoas não binárias, de modo a empoderá-las para a utilização da bicicleta, num espaço seguro para a aprendizagem de mecânica da bicicleta (Cicloda, 2021a). A Tia Bina é um outro projecto promovido pela mesma associação, Cicloda – Associação Oficina da Ciclomobilidade, para ensinar pessoas adultas a pedalar em meio urbano (Cicloda, 2021b). O Fancy Women Bike Ride (*Figura 58*) é uma iniciativa que existe internacionalmente, que consiste num passeio de bicicleta para mulheres no Dia Europeu Sem Carros. Na AML tem sido realizado em Lisboa, desde 2020, e em Azeitão, desde 2022 e o intuito, para além de reivindicar por cidades mais seguras para pedalar, é criar redes de contacto e apoio entre mulheres ciclistas (Lisboa para Pessoas, 2022).



**Figura 58: Mulheres em bicicleta pelo direito à cidade - Lisboa Fancy Women Bike Ride 2022**

*Fonte: Lisboa para Pessoas (2022)*

As crianças podem ser motivadoras significativas para as mulheres aprenderem ou escolherem a bicicleta como meio de transporte e/ou lazer. Pode-se então trabalhar no sentido de promover uma **mobilidade escolar activa**, projectando ruas mais seguras

para as crianças, considerando os seus caminhos diários no desenho urbano e apoiando e promovendo iniciativas com impacto na mobilidade escolar, como a Kidical Mass (Betancour Arenas, 2022). Em Portugal, o movimento de massa crítica de crianças (Kidical Mass Portugal, 2023) teve início em 2022 pela acção de um colectivo de pessoas voluntárias, maioritariamente mães e pais com crianças com a preocupação pela falta de condições para o uso dos modos activos nas deslocações. Consiste numa manifestação em bicicleta de famílias, que reivindicam por cidades mais seguras para pedalar, e que tem sido realizada em várias cidades de Portugal, tendo tido presença na AML em Alfragide, Almada, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Oeiras, Setúbal e Sintra.

Considera-se de ainda maior impacto a iniciativa CicloExpressos, que consiste na organização de viagens em grupo para a escola de bicicleta, de carácter regular e organizado, que na AML tem sido promovida pela Cooperativa Bicicultura (CicloExpresso, s.d.). As crianças vão a pedalar para a escola, acompanhadas por cuidadores ou adultos monitores. No seu cerne, estes comboios de bicicleta apoiam as actividades de cuidado, nomeadamente o transporte de crianças para a escola, um tipo de deslocação que está maioritariamente a cargo de mulheres.



**Figura 59: Crianças vão para a escola em bicicleta no CicloExpresso Olivais, em Lisboa**

*Fonte: Catarina Lopes*

O incentivo à existência destas políticas de mobilidade com perspectiva de género poderia ser enquadrado a nível legislativo e financiamento público. Heffernan *et al.* (2022) sugerem tornar obrigatórios os Planos de Mobilidade Urbana Sustentável

(PMUS) para cidades com mais de 10.000 habitantes, vinculando o financiamento apenas a PMUS inclusivos.

## VI.2. ENVOLVIMENTO E ARTICULAÇÃO DE *STAKEHOLDERS*

A integração de diferentes perspectivas, como a de género, nos processos de planeamento, desenho e implementação urbanos têm sido ferramentas subutilizadas nas políticas de planeamento urbano. Requerendo uma abordagem multidisciplinar para a prática de governança e planeamento, permitem o engajamento e reflexão crítica de diversos actores, sectores e níveis de abordagem, sendo, portanto, fundamental em projectos de desenvolvimento urbano (UN-Habitat & Global Utmaning, 2021).

**Incluir a participação de mulheres** é fundamental para um planeamento e desenvolvimento urbano mais inclusivo (Betancour Arenas, 2022). As entidades com responsabilidades nas áreas do planeamento e mobilidade devem introduzir metodologias participativas, transparentes e abertas à sociedade civil e organizações, incluindo diálogo social na elaboração e desenvolvimento dos planos de transportes e de mobilidade (CES, 2016; Heffernan *et al.*, 2022).

A iniciativa “Her City” (UN-Habitat & Global Utmaning, 2021) pretende envolver jovens mulheres no desenho urbano, propondo o **modelo de participação** esquematizado na *Figura 60*. Este modelo consiste numa ferramenta que pode ser utilizada entre diferentes grupos da sociedade, bem como entre grupos de munícipes ou utentes, profissionais e decisores, sendo uma forma de praticar a democracia e trabalhar potenciais conflitos de forma visível e empoderadora. O modelo divide-se numa fase inicial de avaliação, passando pelo design e culminando na implementação. A conclusão que se retira da percepção de agentes de mobilidade em relação aos moldes de integração da população local nas políticas de mobilidade, é que na AML tem-se maioritariamente anulado o processo de participação nas fases de avaliação e *design*, tratando-se maioritariamente de apresentação de estratégias, planos ou medidas já planeados e elaborados. A somar, parece haver alguma desarticulação entre os objectivos para a igualdade e para a mobilidade sustentável.

O engajamento de partes interessadas é importante não apenas durante os processos de consulta, mas também no processo de implementação (UN-Habitat & Global Utmaning, 2021). Este tipo de envolvimento é fundamental para garantir o sucesso e acarinamento dos projectos de urbanismo e mobilidade. Por outro lado, a igualdade de género como ponto de partida compartilhado para a sustentabilidade e a prosperidade de todas as pessoas é necessário ser contemplada na visão adoptada para as políticas, e isso exige o alinhamento com as estratégias existentes na área da igualdade (UN-Habitat & Global Utmaning, 2021), logo, através do envolvimento com as entidades que trabalham na área da igualdade.



**Figura 60: Esquema de participação pública para inclusão de jovens mulheres no desenho urbano.**

*Adaptado de: UN-Habitat & Global Utmaning (2021)*

De acordo com o CES (2016), devem ainda realizar-se estudos de melhoria da mobilidade, usando metodologias diversas, como **consulta a stakeholders**, inquéritos, entrevistas, *focus group* para análise das realidades diárias e necessidades de mulheres. Deverão ser promovidas redes de trabalho sobre género e mobilidade, para desenvolver e disseminar estratégias concretas para a integração da sustentabilidade, equidade de género, segurança e combate à violência contra as mulheres nos sistemas de

transportes e espaço público. Com base nas indicações do CES, nos resultados obtidos neste estudo que revelam desarticulação de políticas e necessidades de formação específicas, é feita de seguida uma proposta para a abordagem à problemática do *gender gap* na mobilidade em bicicleta na AML (*Figura 61*).

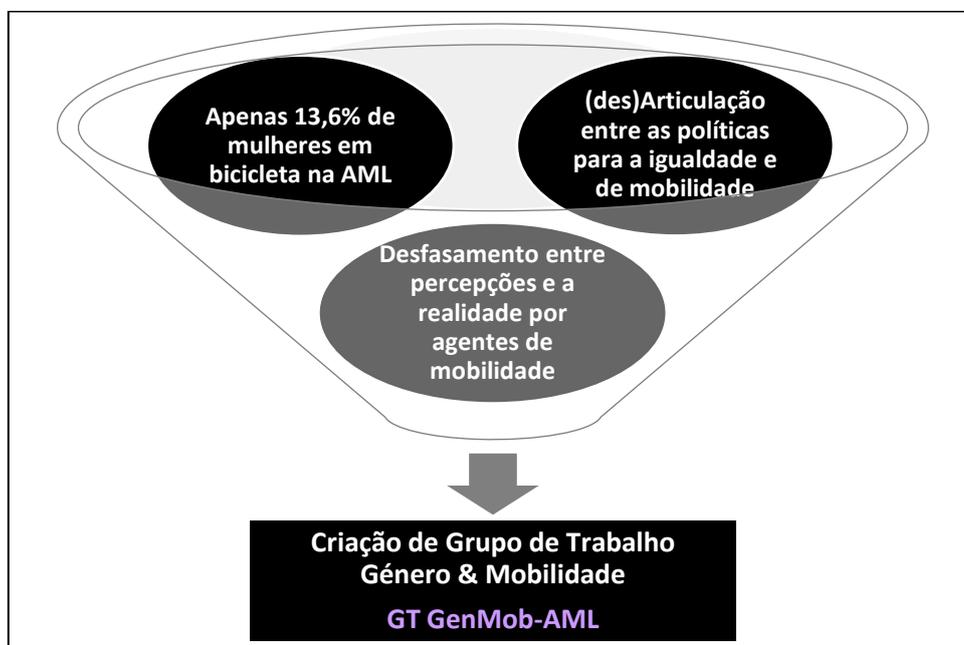


Figura 61: Esquematização da proposta para a abordagem ao *gender gap* na mobilidade em bicicleta na AML

Propõe-se então a criação de um grupo de trabalho para a abordagem a estas matérias, que permita capacitar todos os agentes envolvidos para uma melhor integração da perspectiva de género na elaboração das políticas de mobilidade na AML.

Da análise de revisão de literatura, pesquisa por políticas públicas e por contactos das organizações, análise aos planos de mobilidade e igualdade, foi possível fazer um primeiro levantamento e identificação de potenciais *stakeholders* a incluir no Grupo de Trabalho Género & Mobilidade (*GT-GenMob-AML*) (*Tabela 13*), sendo que o nome é inspirado no projecto de inquérito à mobilidade realizado pela equipa do IGOT (GenMob), de modo a dar seguimento ao trabalho que já foi iniciado neste âmbito. Propõe-se a criação desta plataforma de trabalho, sob uma alçada conjunta das organizações de âmbito nacional e regional, nomeadamente IMT/ANSR/CIG, com coordenação ao nível da TML. O intuito da rede é possuir uma plataforma de trabalho

para questões de género e mobilidade, sugerindo-se a dinamização das seguintes actividades:

- Organização de **reuniões regulares** do **GT-GenMob**, para fomento da coesão do grupo e promover uma maior articulação entre as entidades por poderes de decisão na mobilidade, sociedade civil, academia, agentes económicos e outros agentes da área da mobilidade e género;

- Criação de uma **rede de divulgação de boas práticas**, sobretudo ao nível da mobilidade, cujo público-alvo são profissionais e pessoas com cargos de decisão a nível das entidades com responsabilidades na área da mobilidade, de forma a empoderar e motivar para as áreas da mobilidade e urbanismo sustentável. Esta poderá ser através de uma App;

- Estabelecimento de **mecanismos para recolha de dados de mobilidade desagregados por género**, desde o inquérito dos Censos que não está adaptado aos padrões de deslocação de mulheres, recolhendo apenas dados casa-trabalho, passando pelos relatórios de sinistralidade rodoviária da ANSR que deixaram de divulgar os dados desagregados, até aos planos de mobilidade;

- Criação de um **“gabinete de apoio”**, que poderá ser virtual, para a elaboração de políticas públicas de mobilidade na AML com perspectiva de género;

- Organização e promoção de **acções de formação certificadas**, nas temáticas da mobilidade em bicicleta e género, envolvimento e participação pública, destinadas ao *staff* das organizações pertencentes à rede e para outros agentes com potencial interesse na temática;

- Promoção e **desenho de estudos de mobilidade**, para obtenção de dados relativos a percepções, motivadores e obstáculos para utilização da bicicleta por parte das mulheres na AML. A incluir as percepções em relação aos diferentes serviços de mobilidade, incluindo o uso de bicicletas próprias ou partilhadas, mas também em relação à percepção de segurança consoante as diferentes tipologias de infraestrutura ciclável até questões de assédio;

- Organização e promoção de **acções de sensibilização e informação**, abertas ao público, em formato de debates, encontros, conferências ou seminários, para

abordagem a temas não apenas relacionados com mobilidade e gênero, mas também espaço público, ordenamento do território, habitação, e outros temas pertinentes no âmbito das cidades sustentáveis.

Tabela 13: Mapeamento de *stakeholders* a integrar no Grupo de Trabalho Género & Mobilidade da AML, *GT GenMob-AML*

Âmbito organização	Entidades	Participa no GTGM da AML	Formação género e mobilidade		Formação mobilidade em bicicleta		Metodologias participativas		Políticas de mobilidade		Colocação de infraestruturas urbanas inclusivas
			Dá	Recebe	Dá	Recebe			Participa	Elabora e gere	
Responsabilidades em mobilidade	IMT; ANSR (nacional)	✓		✓		✓					
	TML (regional)	✓		✓							
Responsabilidades em igualdade	CIG (nacional)	✓	✓								
Autarquias	Câmaras municipais da AML + juntas de freguesia (local)	✓		✓		✓				✓	✓
Agências ou empresas de mobilidade, energia, estacionamento	AGENEAL, DATAREDE, ENA, EMEL, EMES, Parques Tejo, Lisboa E-Nova, Loures Parque, S.Energia, Wemob. (local)	✓		✓		✓				✓	
Consultoras de mobilidade	BICIWAY; Bruno Soares Arquitectos; Figueira de Sousa; mpt; TISpt; Transitec Portugal; VTM	✓		✓		✓				✓	✓
Associações ou iniciativas inclusivas	Bicicultura; FEMINA; FPC, Lisboa e Azeitão Fancy Women Bike Ride; MUBi; Kidical Mass Portugal	✓		✓	✓				✓		
	Mulheres na Arquitectura;	✓	✓						✓		
	AMUSEF; Feministas em Movimento	✓	✓						✓		
Inst. Académicas: mobilidade	CERIS, CICS.NOVA	✓		✓	✓					✓	
Inst. Académicas: igualdade	CIEG; CESIS; Margarida Queirós/IGOT; CES	✓	✓						✓		
Operadores de transporte	(por identificar)	✓		✓					✓		
Operadores de sistemas partilhados	(por identificar)	✓		✓		✓			✓		

### VI.3. INFRAESTRUTURAS URBANAS E CICLÁVEIS INCLUSIVAS

Neste último ponto do trabalho de investigação, faz-se uma listagem de boas práticas ao nível de infraestruturas urbanas e cicláveis inclusivas, reconhecidas de estudos e projectos e que poderão ser incluídas nas políticas públicas de mobilidade e urbanismo. Faz-se a ressalva de que, dada a escassez de dados sobre as preferências e necessidades das mulheres da AML, seria indispensável proceder a mais estudos para identificação das infraestruturas certas, colmatando as deficiências.

#### **Algumas medidas para incluir nas políticas de urbanismo**

No que toca a perspectiva de género, sabe-se que os espaços públicos deverão ser **bem iluminados**, principalmente para quem se desloca a pé e de bicicleta pela cidade (Copenhagense, 2021; Gamrani & Tribouillard, 2021).

Harkot, *et. al.* (2017, cit. por Souza, Bittencourt e Taco, 2018) referem a importância das **fachadas activas** nos trajectos diários das mulheres, e que para além da oferta de comércio local que podem usar nestes ambientes, as mulheres sentem-se mais seguras ao passar por espaços com maior actividade e com mais pessoas.

Planear o espaço público com perspectiva de género implica também facilitar o acesso a **casas de banho públicas**, como por exemplo, nas interfaces de transportes, para corresponder às necessidades fisiológicas, incluindo menstruais, e a tarefas de cuidado, sendo uma questão de higiene, elemento indispensável no planeamento urbano (Gamrani & Tribouillard, 2021).

Entender os padrões de mobilidade das mulheres ajuda a considerar a relevância da existência de espaços sociais, verdes, atraentes ao longo do desenho de ruas e espaços públicos, incluindo locais para interagir. Prevendo ainda ritmos de deslocação distintos, deve ser prevista a instalação de **bancos e pontos de descanso** (Gamrani & Tribouillard, 2021).

Para caminhar de forma segura, as **calçadas deverão ser largas e confortáveis**, livres de obstáculos. As **paragens de transportes públicos** devem ser projectadas como

lugares seguros, confortáveis e iluminados, evitando “lugares de esconderijo”, para aumentar a segurança.

É ainda recomendado haver mais **ruas e espaços com nomes de mulheres** (A Mensagem, 2021), de modo a criar identidade e sentimento de pertença e contornando o problema identificado de haver mais infraestruturas urbanas com nomes de homens, sendo também medida prevista nos planos para a igualdade da AML.

### **Algumas medidas para incluir nas políticas de mobilidade em bicicleta**

O aumento da percepção de segurança e o fornecimento de **infraestrutura de qualidade para utilizadores/as de bicicleta**, é fundamental para ir ao encontro das necessidades de mulheres, e logo, atrair mulheres para este meio de transporte. Assim, as infraestruturas para bicicletas devem mais protegidas e segregadas do trânsito rodoviário (Copenhagense, 2021; DIAMOND, 2022).

Paralelamente, deve-se trabalhar em **medidas físicas de acalmia de tráfego**, com redução das velocidades de circulação rodoviária (Copenhagense, 2021). Betancour Arenas (2022) faz notar que restringir e eliminar comportamentos agressivos dos outros meios de transporte pode ser mais relevante do que apenas separar fluxos automóveis/velocípedes. Diagnósticos e desenhos inclusivos, participativos e multidisciplinares devem ser realizados para entender as melhores estratégias e medidas infraestruturais a serem tomadas dependendo do contexto.

Na infraestrutura, para além das vias, incluir **estacionamentos com design seguro** e inclusivo (Betancour Arenas (2022)).

A Copenhagense (2021), consultora holandesa de mobilidade em bicicleta, faz ainda mais algumas recomendações para ter cidades mais inclusivas: percursos cicláveis bem iluminados ou prevendo rotas alternativas para passeios noturnos, aulas de aprendizagem e manutenção de bicicletas, grupos organizados de “bicicleta para o trabalho”, comunicação sobre pontos de arranjo ou conserto de bicicletas; prever um **serviço de aluguer de bicicletas de carga para famílias**.

Para aumentar o número de mulheres a utilizar os sistemas de bicicletas partilhados, a DIAMOND (2022) sugere: o fornecimento de **bicicletas especiais com**

**cadeirinhas ou cestos** para facilitar a viagem com crianças ou após as compras; vestiários junto às estações; disponibilização de bicicletas eléctricas em todas as docas; garantir a disponibilidade de bicicletas em todas as estações e pontos de encaixe de bicicletas em número suficiente; garantir que as bicicletas estão em bom estado de manutenção.

## VII. CONCLUSÕES

A realização deste trabalho teve como motivação gerar um contributo no sentido da inclusão da perspectiva de género nas políticas de mobilidade em bicicleta. O intuito será, a longo prazo, reduzir o *gender gap* de ciclistas nas cidades, promovendo igualdade de género e inclusão. Só assim parece ser possível alcançar as cidades e bairros sustentáveis, em que todas as pessoas poderão escolher, por sua vontade, diferentes formas de deslocação sustentáveis, nomeadamente a bicicleta.

Relativamente ao **primeiro objectivo deste trabalho**, foi proposto perceber **qual o *gender gap* na utilização da bicicleta** na Área Metropolitana de Lisboa. Para tal, foi contabilizada a proporção de mulheres em bicicleta na AML, através de observações de campo. Ainda que a amostra não seja representativa de cada cidade, permite identificar tendências. De 515 ciclistas observados/as em 6 pontos estratégicos, **apenas 13,6% eram mulheres**. Estes resultados vêm, por um lado, confirmar a existência de *gender gap* na bicicleta na AML e, por outro, permitem concluir que dos locais analisados em 6 cidades, Lisboa é o mais seguro para andar de bicicleta e Vila Franca de Xira o menos seguro.

Dos registos efectuados foi ainda possível verificar que a maioria das mulheres que utiliza a bicicleta na AML não usa capacete (61%). Neste sentido, não se recomenda que as políticas de mobilidade contenham obrigatoriedade de utilização do capacete ou que as campanhas realizadas façam o apelo à sua utilização.

De modo a ir ao encontro do **segundo objectivo deste trabalho**, nomeadamente perceber de que forma estão **articuladas as estratégias e planos de mobilidade com os planos para a igualdade** existentes na AML, foi feita uma análise documental a estas políticas, recorrendo a um conjunto de indicadores que foram definidos. Com base na pesquisa realizada, conclui-se que existe **alguma falta de articulação entre as políticas**.

Dos **17 planos municipais para a igualdade** da AML avaliados, **apenas 1/3 incluem uma dimensão relativamente às matérias de urbanismo e mobilidade**, e maioritariamente ao nível do urbanismo. Estas medidas em matéria de espaço público com perspectiva de género encontram-se nos planos de acção para a igualdade dos municípios de Loures, Lisboa, Palmela, Moita, Montijo e Barreiro. Decorrente da análise,

foi possível observar que têm em comum serem políticas relativamente recentes e terem sido produzidas com o *know-how* de entidades que trabalham na área da igualdade de género.

Da análise efectuada a **13 políticas de mobilidade existentes na AML**, concluiu-se que **maioritariamente não incluem uma perspectiva de género e igualdade**. Apenas 3 das políticas abordam directamente questões de género, verificado através do indicador “género”, que incluía a contagem de palavras “mulher”, “género”, “sexo” ou “feminino”. Ainda assim, e fruto da pesquisa das referências de boas práticas que existem na bibliografia para se promover mais mulheres a pedalar nas cidades, pode-se também referir que algumas das medidas incluídas nos planos de mobilidade poderão ser favoráveis para mais mulheres usarem a bicicleta se forem de facto implementadas nas cidades. Estas referem-se a medidas no âmbito da mobilidade em bicicleta, segurança e mobilidade escolar. Ainda que estejam previstas nos planos, o que se verifica no terreno é que muitas das medidas não chegam a ser totalmente implementadas, o que também leva a que as mulheres continuem a não conseguir vivenciar a cidade em bicicleta.

Foi ainda percebido, no âmbito da análise à articulação entre as políticas de igualdade e de mobilidade, que mesmo estando prevista a **formação de staff** (incluindo para decisores de urbanismo e planeamento), sobre igualdade nas políticas de igualdade, dificilmente esta (in)formação chegará a quem de facto elabora os planos de mobilidade, que são as consultoras externas e centros de investigação.

Relativamente ao **terceiro objectivo deste estudo**, que pretendia perceber que **medidas, oportunidades e obstáculos à promoção da utilização da bicicleta, incluindo por mulheres, são identificados por especialistas**, foi feito um inquérito a agentes de mobilidade da AML, com funções em entidades com responsabilidades em matérias de mobilidade, sendo pessoas que trabalham directamente com a área da mobilidade, na mobilidade em bicicleta ou que utilizam a bicicleta de forma utilitária. Da análise de resultados, constatou-se que existe um **desfasamento entre a percepção de conhecimento e a realidade**, no que toca a questões de género e mobilidade. Também foi percebido algum desconhecimento em relação a aspectos relacionados com mobilidade em bicicleta. Na opinião de quem trabalha na área da bicicleta, este

desconhecimento é mais evidente em pessoas com poder de decisão na área da mobilidade.

Da análise feita, a maioria dos agentes de mobilidade considerou as questões ambientais como estímulos importantes para aumentar a utilização da bicicleta, enquanto a igualdade de género apareceu como das menos valorizadas. Na sua perspectiva, o maior obstáculo à implementação de medidas pró-bicicleta é a **falta de vontade política**. Ressalta ainda à vista que têm sido conduzidos **processos de envolvimento e participação pública pouco participativos** pelas entidades com competências na área da mobilidade.

Estes resultados remetem-nos para a pertinência de mais formação nestas matérias, incluindo não apenas a técnicos/as, mas também a decisores, nas áreas de género na mobilidade, mobilidade em bicicleta, e participação pública.

Para ir ao encontro do **quarto objectivo desta dissertação**, que era conceber um **método para desenhar cidades com maior igualdade de género na utilização da bicicleta**, nomeadamente através de políticas públicas, foi feito um conjunto de recomendações enumeradas no capítulo IV. Destacam-se a inclusão da perspectiva de género nas políticas de mobilidade, o envolvimento e articulação de *stakeholders*, e a implementação de infraestruturas urbanas inclusivas.

O envolvimento e articulação de *stakeholders*, em modelos de participação inovadores, inclusivos e transparentes, irá permitir, por um lado, a participação de mais mulheres na elaboração de políticas de mobilidade e, por outro, a articulação das entidades que estão na elaboração das políticas de mobilidade, com as entidades que promovem a igualdade de género. Estas recomendações podem ser adaptadas para qualquer região ou localidade, sendo que para a AML, foi proposto neste estudo a criação de Grupo de Trabalho Género & Mobilidade – **GT GenMob-AML**.

Muito ficou por fazer e está ainda por descobrir. Como estudos futuros, sugere-se a realização das actividades que foram previstas no âmbito do **GT GenMob-AML**.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alm, J. & Koglin, T. (2022). (In)capacity to implement measures for increased cycling? Experiences and perspectives from cycling planners in Sweden. *Journal of Urban Mobility*. 2(100029).  
<https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2022.100029>
- ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (2018). *Sinistralidade rodoviária: vítimas no local*. Consultado a 10 Fev. 2023. Disponível em  
[www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Pages/default.aspx](http://www.ansr.pt/Estatisticas/RelatoriosDeSinistralidade/Pages/default.aspx)
- Aviso n.º 10261/2019 de 19 de Junho. *Diário da República n.º 116/2019, Série II*. Lisboa: Ambiente e Transição Energética - Fundo Ambiental.
- Betancur Arenas, J. (2022). *Women's Participation in Urban Cycling beyond the Brussels Canal: A study on Motivators and Deterrents*. (Dissertação de Mestrado em Estudos Urbanos). Université Libre de Bruxelles e Vrije Universiteit Brussel. Bruxelas.
- Beim, M. & Haag, M. (2010). Freiburg's way to sustainability: the role of integrated urban and transport planning. In *Real CORP - Competence Center of Urban and Regional Planning. Cities for everyone. Liveable, Healthy, Prosperous* (pp. 285-294). Viena: REAL CORP 2010 Proceedings/Tagungsband.
- Castillo, R. A. (2017). Mobilidade geográfica e acessibilidade: uma proposição teórica. *Geosp – Espaço e Tempo*, vol. 21(3), 644-649. Consultado a 8 Mar. 2023. Disponível em  
[www.revistas.usp.br/geosp/article/view/140561](http://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/140561)
- CES – Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra. (2016). *Guia para a Integração a Nível Local da Perspetiva de Género no Urbanismo, Habitação e Ambiente*. Consultado a 10 Jan. 2023. Disponível em <http://hdl.handle.net/10316/42423>
- CML - Câmara Municipal de Lisboa. (2021). *Como Pedala Lisboa? Rumo a uma cidade mais sustentável, inclusiva e segura*. Consultado a 30 Mai. 2022. Disponível em  
[www.lisboa.pt/fileadmin/cidade\\_temas/mobilidade/documentos/Como\\_Pedala\\_Lisboa.pdf](http://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/mobilidade/documentos/Como_Pedala_Lisboa.pdf)
- Comissão Europeia. (2019). *Comunicação da Comissão: Pacto Ecológico Europeu*. Bruxelas. Consultado a 20 Jan. 2023.
- Comissão Europeia. (2020). *Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro* (Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões). Bruxelas.
- Cruz, L. (2023). A (Ir)racionalidade de Decidir: Vieses Cognitivos na Tomada de Decisão.
- Cubells, J.; Miralles-Guasch, C. & Marquet, Oriol. (2023). Gendered travel behaviour in micromobility? Travel speed and route choice through the lens of intersecting identities. *Journal of Transport Geography*, 106(103502).

- DIAMOND. (2022). *White paper: Addressing gender-specific needs in Europe's current and future transport systems: Actionable knowledge from the findings of the EU project DIAMOND*. Disponível via Diamond project em <https://diamond-project.eu/download/white-paper-addressing-gender-specific-needs-in-europes-current-and-future-transport-systems/>
- ECF - European Cyclists' Federation. (2015). *Presentation of ECF cycling barometer 2015 edition*. Disponível via ECF em <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures/ecf-cycling-barometer>
- European Institute for Gender Equality. (2016). *Gender in transport. (Gender Mainstreaming Platform)*. Consultado a 3 Jan. 2023. Disponível em <https://eige.europa.eu/publications/gender-transport>
- European Commission, Directorate-General for Regional and Urban Policy. (2012). *Cities of tomorrow: challenges, visions, ways forward*. (Publications Office). Consultado a 3 Jan. 2023. Disponível em <https://data.europa.eu/doi/10.2776/41803>
- Félix, R.; Moura, F.; Clifton, K. J. (2019). Maturing urban cycling: Comparing barriers and motivators to bicycle of cyclists and non-cyclists in Lisbon, Portugal. *Journal of Transport & Health*, 15(100628)
- Gamrani, S. & Tribouillard, C. (2021). *Guia prático e interseccional para cidades mais inclusivas*. Consultado a 3 Jan. 2023 em <https://publications.iadb.org/publications/portuguese/document/Genero-e-cidades-Guia-pratico-e-interseccional-para-cidades-mais-inclusivas.pdf>
- Giuffrida, N.; Pilla, F. & Carroll, P. (2023). The social sustainability of cycling: Assessing equity in the accessibility of bike-sharing services. *Journal of Transport Geography* 106(2023), 103490
- Gouveia, P. H.; Frias, M. J. & Jacinto, R. (2020). Lisbon, Portugal In Ceccato, V & Loukaitou-Sideris, A. (Eds.), *Transit Crime and Sexual Violence in Cities* (pp. 176-184). New York: Routledge.
- Habitat III. (2016). *New Urban Agenda*. United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development.
- Heffernan, R; Heidegger, P.; Köhler, G.; Stock, A. & Wiese, K. (2022). *A Feminist European Green Deal: Towards an Ecological and Gender Just Transition*. Friedrich-Ebert-Stiftung. Politics for Europe.
- Holzen, I. (2021). *Seville's Cycling Gender GAP: The utilitarian use of bicycles analyzed from a feminist perspective*. (Erasmus Mundus Master Course in Urban Studies). 4Cities, Sevilha.
- INE - Instituto Nacional de Estatística. (2022). Censos 2021. XVI Recenseamento Geral da População. VI Recenseamento Geral da Habitação: Resultados definitivos. Disponível via INE em [www.ine.pt/xurl/pub/65586079](http://www.ine.pt/xurl/pub/65586079)
- Lam, T. 2022. Towards an Intersectional Perspective in Cycling. *Active Travel Studies: An Interdisciplinary Journal*, 1(1): 4, 1–11.

- Moreno, C.; Allam, Z.; Chabaud, D.; Gall, C. & Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities* 2021, 4(1), 93-111.
- Moura, F.; Felix, R. & Reis, A. (2020). *CML-Ativos - Análise dos dados das contagens de bicicletas 2020* (2º Relatório). Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.
- Pires Rosa, M.; Gameiro, C.; Rodrigues, J., & Alves, R. (2016). *Padrões de mobilidade e percepções ambientais da mulher em Faro*. In Atas do IX Congresso Português de Sociologia. Portugal, território de territórios.
- Queirós, M.; Morgado, P.; Marques da Costa, N.; Mileu, N.; Almeida, A.; Vale, M. (2019). Igualdade de Género nas Geografias Espaço-Temporais: Uma Análise a partir de Dispositivos Móveis. *Revista Latino Americana de Geografia e Género*, 10(1), 0325
- Ramboll Smart Mobility. (2021). *Gender and (smart) mobility: green paper 2021*. Consultado a 5. Dez. 2022. Disponível em [https://womenmobilize.org/wp-content/uploads/2021/07/Gender-and-mobility\\_report-komprimiert.pdf](https://womenmobilize.org/wp-content/uploads/2021/07/Gender-and-mobility_report-komprimiert.pdf)
- RCM - Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019. *Diário da República*, 1.ª série. N.º 147. 46-81. Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030.
- Sayagh, D. & Dusong, C. (2022). What forms of socialization lead women to stop cycling during adolescence?. *International Review for the Sociology of Sport*. 57(5), 777–797.
- Seixas, J. (2016). Cronourbanismo. In J. A. Rio Fernandes, L. López Trigal, & E. S. Sposito (Eds.). *Dicionário de Geografia Aplicada: terminologia da análise, do planeamento e da gestão do território* (pp. 0-1). Porto Editora.
- Silva, M. (2013). *Eco-bairros: Análise de Casos Internacionais e Recomendações para o Contexto Nacional* (Dissertação de mestrado em Engenharia do Ambiente). Faculdade de Ciências e Tecnologias da Universidade Nova de Lisboa, Almada.
- Singh, Y. J. (2020) Is smart mobility also gender-smart?. *Journal of Gender Studies*, 29(7), 832-846
- Souza, A.C.S.; Bittencourt, I.; Taco, P.W.G. (2018). Women’s perspective in pedestrian mobility planning: the case of Brasília. *Transportation Research Procedia*, 33(2018), 131-138.
- Sustrans. (2018). *Women: reducing the gender gap*. Consultado a 10 Jan. 2023. Disponível em <https://www.sustrans.org.uk/media/2930/2930.pdf>
- UN-Habitat - United Nations Human Settlements Programme & Global Utmaning. (2021). *Her City: A guide for cities to sustainable and inclusive urban planning and design together with girls*. Consultado a 3 Jan. 2023 Disponível em <https://unhabitat.org/her-city-a-guide-for-cities-to-sustainable-and-inclusive-urban-planning-and-design-together-with>
- Vale, D. S. (2017). A cidade e a bicicleta: uma leitura analítica. *Finisterra*, 51(103), 45-66.

## Webgrafia

- A Mensagem. (2021). Lisboa para mulheres: passeios maiores, ciclovias, luzes... e corrimãos. Como seria uma cidade mais inclusiva. Consultado a 3 Jan. 2023. Disponível em <https://amensagem.pt/2022/03/08/lisboa-mulheres-passeios-ciclovias-luzes-corrirmaos-mobilidade-urbanismo-cidade-mais-inclusiva/>
- Banza, M. (2022). *Desigualdade de Género na Toponímia de Lisboa*. Consultado a 3 Jan. 2023. Disponível em <https://manuelbanza.github.io/desigualdade-genero-toponomia-lisboa/>
- BFI - Bike Friendly Index. (s.d.). *Bike Friendly Index 2018*. Consultado a 3 Abr. 2023. Disponível em [www.bikefriendlyindex.com/](http://www.bikefriendlyindex.com/)
- Cicloda – Associação Oficina da Ciclomobilidade (2021a). *FEMINA*. Consultado a 4 de Mai. 2023. Disponível em <https://cicloda.cicloficina.pt/femina/>
- Cicloda – Associação Oficina da Ciclomobilidade. (2021b). *Tia Bina - Capacitar para a mobilidade em bicicleta*. Consultado a 4 de Maio 2023. <https://tiabina.cicloficina.pt/>
- CicloExpresso. (s.d.). *Comboio de bicicletas para a escola*. Consultado a 3 Abr. 2023. Disponível em <https://cicloexpresso.pt/>
- Ciclovía na marginal. (s.d.). *Ciclovía na marginal – Por uma mobilidade mais sustentável*. Consultado a 20 Abr. 2023. Disponível em <https://cicloviamarginal.wordpress.com/>
- Copenhagense. (2021). *Women & Cycling: Lille study case (France)*. Consultado a 3 Jan. 2023. Disponível em <https://copenhagense.eu/news-archive/2021/2/8/women-amp-cycling-lille-study-case-france>
- EMEL - Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa. (2021). *No âmbito do projeto TinnGO - EMEL promove experiência imersiva na GIRA*. Consultado a 13 Mai. 2023. Disponível em [www.emel.pt/pt/noticias/experiencia-imersiva-gira/](http://www.emel.pt/pt/noticias/experiencia-imersiva-gira/)
- FPC – Federação Portuguesa de Ciclismo. (2019). *O ciclismo vai à escola*. Consultado a 13 Mai. 2023. Disponível em [www.fpciclismo.pt/pagina/o-ciclismo-vai-a-escola-2](http://www.fpciclismo.pt/pagina/o-ciclismo-vai-a-escola-2)
- Global Compact Network Portugal. (s.d.). *Objectivos de Desenvolvimento Sustentável*. Consultado a 15 Jan. 2023. Disponível em <https://globalcompact.pt/index.php/pt/agenda-2030>
- ITDP - Institute for Transportation and Development Policy. (2021). *Eight Principles*. Consultado a 5 Jan. 2023. Disponível em [www.itdp.org/what-we-do/eight-principles/](http://www.itdp.org/what-we-do/eight-principles/)
- Kidical Mass Portugal (2023). *Kidical Mass Portugal – Espaço para a próxima geração*. Consultado a 13 Mai. 2023. Disponível em <https://kidicalmass.pt/>
- Lisboa para Pessoas. (2022). *Fancy Women Bike Ride volta a juntar dezenas de mulheres em Lisboa pelo direito à cidade*. Consultado a 10 Mai. 2023. Disponível em <https://lisboaparapessoas.pt/2022/09/19/fancy-women-bike-ride-lisboa-2022/>

MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta. (2022). *Processo participativo sobre a Av. Almirante Reis*. Consultado a 20 Abr. 2023. Disponível em <https://mubi.pt/en/2022/03/11/processo-participativo-almirante-reis/>

MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta. (s.d.). *Mais mulheres a pedalar*. Consultado a 20 Abr. 2023. Disponível em <https://maismap.mubi.pt/cidade-ciclavel>

Narciso, J. & Lemos, C. (2022). *Ruas do género - Porto*. Consultado a 7 Jan. 2023. Disponível em <https://ruasdogenero.pt/pt>

Women in Mobility. (2022). *Female mobility*. Consultado a 5 Jan. 2023. Disponível em [www.womeninmobility.org/femalemobility-en](http://www.womeninmobility.org/femalemobility-en)

UNFCCC – United Nations Climate Change. (2021). *The Paris Agreement*. Consultado a 19 Jan. 2023. Disponível em <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/the-paris-agreement>

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: População que usa a bicicleta como transporte maioritário nos países europeus _____	12
Figura 2: Número de fatalidades de ciclistas nos países europeus _____	13
Figura 3: Comparação dos principais meios de transporte utilizados nos movimentos pendulares (casa-trabalho/estudo) em Portugal em 2011 e 2021 _____	14
Figura 4: Principais meios de transporte utilizados nas deslocações pendulares (casa-trabalho/estudo) a nível nacional e da AML em 2021 _____	14
Figura 5: Vendas de bicicletas nos países europeus _____	16
Figura 6: Percentagem de tempo despendido em deslocações por tipo de actividade, consoante o género _____	21
Figura 7: Percepção de segurança de mulheres de Lille (França) sobre diferentes tipologias de infraestruturas para bicicletas _____	26
Figura 8: Esquematização de alguns factores que contribuem para a disparidade de género na utilização da bicicleta _____	29
Figura 9: Esquematização da metodologia adoptada no trabalho _____	36
Figura 10: Indicadores dos municípios da AML: densidade populacional e índice Bike Friendly Index ____	38
Figura 11: Mapa das ciclovias na AML com indicação dos concelhos onde se realizaram as contagens de ciclistas _____	39
Figura 12: Local de observação de utilizadores/as de bicicleta no concelho de Almada _____	40
Figura 13: Locais de observação de utilizadores/as de bicicleta no concelho da Amadora _____	41
Figura 14: Local de observação de utilizadores/as de bicicleta no concelho de Lisboa _____	41
Figura 15: Local de observação de utilizadores/as de bicicleta no concelho do Montijo _____	42
Figura 16: Local de observação de utilizadores/as de bicicleta no concelho de Setúbal _____	43
Figura 17: Locais de observação de utilizadores/as de bicicleta no concelho de Vila Franca de Xira ____	43
Figura 18: Perfil de profissionais que respondeu ao inquérito _____	54
Figura 19: Fotografias de utilizadores/as de bicicleta das observações em Almada _____	56
Figura 20: Fotografias de utilizadores/as de bicicleta das observações na Amadora _____	57
Figura 21: Fotografias da contagem de utilizadores/as de bicicleta em Lisboa _____	58
Figura 22: Fotografias de utilizadores/as de bicicleta no Montijo _____	59
Figura 23: Fotografias da observação de utilizadores/as de velocípedes em Setúbal _____	60
Figura 24: Fotografias das observações de ciclistas em Vila Franca de Xira _____	61
Figura 25: Desagregação por sexo de ciclistas observados/as na AML _____	62
Figura 26: Proporção de mulheres em bicicleta consoante o nº ciclistas/hora de ponta, em 6 locais da AML _____	63
Figura 27: Proporção da utilização de capacete consoante o nº ciclistas/hora _____	64
Figura 28: Índices calculados sobre inclusão de mobilidade, transportes e urbanismo e o nº de medidas destas matérias nos planos para a igualdade da AML _____	68

Figura 29: Valores dos índices "género" e "criança" obtidos na análise de políticas de mobilidade na AML	71
Figura 30: Valores dos índices "segurança", "mobilidade escolar" e "iluminação" obtidos na análise de políticas de mobilidade na AML	72
Figura 31: Regularidade da utilização da bicicleta como meio de transporte por agentes de mobilidade que responderam ao inquérito	78
Figura 32: Percepções de agentes da mobilidade sobre segurança para utilizar a bicicleta em Portugal	79
Figura 33: Percepções de agentes da mobilidade sobre segurança para utilizar a bicicleta em Portugal	80
Figura 34: Percepções de agentes de mobilidade relativamente às condições para utilizar a bicicleta, consoante a sua área de trabalho e comparação com o Bike Friendly Index	81
Figura 35: Percepção da existência de metas para o aumento da utilização da bicicleta por agentes de mobilidade	82
Figura 36: Percepção da existência de metas para o aumento da utilização da bicicleta por agentes de mobilidade consoante a sua área de trabalho	82
Figura 37: Percepção de agentes de mobilidade sobre a semelhança de barreiras para usar a bicicleta entre mulheres e homens	83
Figura 38: Percepção de agentes de mobilidade sobre a semelhança de barreiras para usar a bicicleta entre mulheres e homens, consoante o género da pessoa que responde	84
Figura 39: Percepção de agentes de mobilidade sobre a semelhança de motivações para usar a bicicleta entre mulheres e homens	85
Figura 40: Percepção de agentes de mobilidade sobre a semelhança de motivações para usar a bicicleta entre mulheres e homens, consoante o género da pessoa que responde	85
Figura 41: Percepção de agentes de mobilidade sobre a semelhança do tipo de deslocações urbanas entre mulheres e homens	86
Figura 42: Percepção de agentes de mobilidade sobre a semelhança do tipo de deslocações urbanas entre mulheres e homens, consoante o género da pessoa que responde	87
Figura 43: Percepção de agentes de mobilidade em relação às suas competências e know-how para a mobilidade em bicicleta	88
Figura 44: Percepção de agentes de mobilidade em relação às suas competências e know-how para a mobilidade em bicicleta, consoante a área de trabalho da pessoa que responde	88
Figura 45: Percepção de agentes de mobilidade em relação às competências e know-how para a mobilidade em bicicleta da equipa de trabalho da sua organização	89
Figura 46: Percepção de agentes de mobilidade em relação às competências e know-how para a mobilidade em bicicleta de decisores da sua organização	90
Figura 47: Percepção de agentes de mobilidade em relação às competências e know-how para a mobilidade em bicicleta de decisores da sua organização, consoante a área de trabalho da pessoa que responde	90

Figura 48: Percepção de agentes de mobilidade em relação às suas competências e know-how para as questões de género no urbanismo e mobilidade _____	91
Figura 49: Desfasamento na percepção de agentes de mobilidade em relação às suas competências e know-how para as questões de género no urbanismo e mobilidade, com as barreiras, motivadores e tipo de deslocações de mulheres (M) e homens (H) _____	92
Figura 50: Percepção de agentes de mobilidade em relação à importância de medidas pró-bicicleta relacionadas com infraestruturas e equipamentos _____	94
Figura 51: Percepção de agentes de mobilidade em relação à importância de medidas pró-bicicleta relacionadas com educação e comunicação _____	95
Figura 52: Percepção de agentes de mobilidade em relação à importância de diferentes metodologias/ ferramentas de desenho de medidas de estímulo medidas pró-bicicleta _____	96
Figura 53: Comparação da percepção de agentes de mobilidade em relação à importância de diferentes medidas nas três categorias definidas _____	97
Figura 54: Percepção de agentes de mobilidade em relação aos obstáculos existentes na entidade onde trabalham para implementação de medidas para aumento da utilização da bicicleta _____	98
Figura 55: Percepção de agentes de mobilidade em relação a estímulos existentes na entidade onde trabalham para implementação de medidas para aumento da utilização da bicicleta _____	100
Figura 56: Percepção de agentes de mobilidade em relação à integração da população local nos processos de decisão relacionados com mobilidade urbana _____	100
Figura 57: Percepção de agentes de mobilidade em relação à forma de integração da população local nos processos de decisão relacionados com mobilidade urbana _____	102
Figura 58: Mulheres em bicicleta pelo direito à cidade - Lisboa Fancy Women Bike Ride 2022 _____	107
Figura 59: Crianças vão para a escola em bicicleta no CicloExpresso Olivais, em Lisboa _____	108
Figura 60: Esquema de participação pública para inclusão de jovens mulheres no desenho urbano. _	110
Figura 61: Esquematização da proposta para a abordagem ao gender gap na mobilidade em bicicleta na AML _____	111

## ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1: Metas para a utilização da bicicleta em diferentes contextos europeus_____	10
Tabela 2: Algumas políticas e estratégias de referência para cidades com mais bicicletas _____	11
Tabela 3: Principais barreiras e motivadores à utilização da bicicleta por ciclistas e não ciclistas em Lisboa _____	15
Tabela 4: Factores, indicadores e parâmetros urbanísticos com influência na utilização da bicicleta____	17
Tabela 5: Comparação das viagens entre mulheres e homens na AML _____	20
Tabela 6: Calendário da campanha de contagens realizadas_____	44
Tabela 7: Identificação das políticas para a igualdade dos municípios da AML _____	47
Tabela 8: Políticas de mobilidade sustentável na AML e identificação das que foram analisadas no presente estudo_____	50
Tabela 9: Proporção de ciclistas mulheres em diferentes locais da AML _____	62
Tabela 10: Análise às políticas de igualdade através de indicadores para verificação da inclusão da dimensão de urbanismo e mobilidade _____	67
Tabela 11: Medidas previstas no âmbito de urbanismo e/ou mobilidade inseridas nos planos para a igualdade _____	69
Tabela 12: Análise às políticas de mobilidade sustentável através de indicadores para verificação da perspectiva de género _____	74
Tabela 13: Mapeamento de stakeholders a integrar no Grupo de Trabalho Género & Mobilidade da AML, GT GenMob-AML_____	114

## ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo I: Indicadores dos municípios da AML - Densidade populacional e BFI _____	133
Anexo II: Pedidos feitos sobre políticas de igualdade e mobilidade _____	134
Anexo III: Inquérito realizado a agentes de mobilidade urbana _____	137
Anexo IV: Entidades às quais foi divulgado o inquérito _____	143
Anexo V: Resultados globais das contagens de ciclistas _____	144
Anexo VI: Folhas de registo das observações de ciclistas _____	145
Anexo VII: Medidas no âmbito do urbanismo ou mobilidade incluídas nos planos para a igualdade da AML _____	148
Anexo VIII: Medidas no âmbito da mobilidade em bicicleta, segurança e mobilidade escolar incluídas nos planos de mobilidade da AML _____	152
Anexo IX: Resultados relativos à caracterização da amostra de especialistas que respondeu ao inquérito _____	157
Anexo X: Resultados sobre percepções de especialistas que responderam ao inquérito relativamente a segurança, condições e metas para utilizar a bicicleta _____	160
Anexo XI: Resultados sobre percepções de agentes de mobilidade que responderam ao inquérito relativamente a questões de género na mobilidade urbana _____	162
Anexo XII: Resultados sobre percepções de agentes de mobilidade que responderam ao inquérito sobre capacitação para a mobilidade em bicicleta e questões de género na mobilidade _____	163
Anexo XIII: Resultados sobre percepções de agentes de mobilidade que responderam ao inquérito sobre importância de diferentes medidas de estímulo pro-bicicleta _____	165
Anexo XIV: Resultados sobre percepções de agentes de mobilidade que responderam ao inquérito sobre obstáculos, estímulos e envolvimento da comunidade na entidade onde trabalham _____	167

## LISTA DE SIGLAS

AML - Área Metropolitana de Lisboa  
AMUSEF - Associação Mulheres Sem Fronteiras  
ANSR - Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária  
BFI - Bike Friendly Index  
CES - Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra  
CESIS - Centro de Estudos para a Intervenção Social  
CIEG - Centro Interdisciplinar de Estudos de Género  
CIG - Comissão para a Cidadania e Igualdade de Género  
CML - Câmara Municipal de Lisboa  
ECF - European Cyclists' Federation  
EMEL - Empresa de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa  
ENMAC - Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável  
FEM - Feministas em Movimento Associação  
GEE - Gases com Efeito de Estufa  
IGOT - Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa  
IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.  
INE - Instituto Nacional de Estatística  
mpt - Mobilidade e Planeamento do Território  
MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta  
PAMUS-AML - Plano de Acção de Mobilidade Urbana Sustentável da AML  
PMUS - Plano de Mobilidade Urbana Sustentável  
ODS - Objectivos de Desenvolvimento Sustentável  
TISpt - Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas  
TML - Transportes Metropolitanos de Lisboa

## ANEXOS

**ANEXO I: INDICADORES DOS MUNICÍPIOS DA AML - DENSIDADE  
POPULACIONAL E BFI**

<b>Localização na AML</b>	<b>Município</b>	<b>Densidade populacional 2021</b>	<b>Bike Friendly Index (BFI) 2018</b>
Norte do rio Tejo	Mafra	300,2	1,80
	<b>Vila Franca de Xira *</b>	433,5	3,17
	Loures	1 211,8	2,99
	Sintra	1 212,9	3,22
	Cascais	2 201,9	3,76
	Oeiras	3 744,5	3,10
	<b>Lisboa *</b>	5 467,4	5,84
	Odivelas	5 612,4	3,15
	<b>Amadora *</b>	7 262,0	3,75
Sul do rio Tejo	Palmela	150,2	2,72
	Alcochete	150,9	3,42
	<b>Montijo *</b>	162,2	3,49
	Sesimbra	271,0	2,41
	<b>Setúbal *</b>	537,1	3,18
	Moita	1 209,9	4,05
	Seixal	1 756,9	3,62
	Barreiro	2 164,4	4,17
	<b>Almada *</b>	2 543,1	3,73

\* onde se realizaram contagens de ciclistas

Fonte: INE, 2023.

## ANEXO II: PEDIDOS FEITOS SOBRE POLÍTICAS DE IGUALDADE E MOBILIDADE

**De:** Inês Sarti Pascoal

**Enviado:** 10 de março de 2023 22:23

**Para:** desenvolvimento.social@cm-alcochete.pt <desenvolvimento.social@cm-alcochete.pt>

**Assunto:** Pedido de colaboração | Plano para a Igualdade de Alcochete

A/C Divisão de Intervenção Social da Câmara Municipal de Alcochete

Exmos/as,

**Venho por este meio solicitar a vossa colaboração e envio da estratégia e/ou plano para a Igualdade do município de Alcochete.**

Este pedido é realizado no âmbito do meu estudo de mestrado de Urbanismo Sustentável e Ordenamento do Território, da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas (FCSH) e Faculdade de Ciências e Tecnologias (FCT), sobre perspectiva de género nas políticas de mobilidade em bicicleta, e é realizado sob orientação da Doutora Ana Lúcia Teixeira (FCSH) e co-orientação do Doutor João Farinha (FCT).

Do que pesquisei online, encontrei uma notícia de 2013, que referia que teriam um plano para a igualdade (<https://www.cm-alcochete.pt/municipio/noticias/arquivo-de-noticias/2013/noticia/plano-municipal-para-a-igualdade-foi-apresentado-aos-trabalhadores>). Não tendo encontrado o referido plano na página do município, questiono se é possível ser-me enviado este ou outros planos e/ou estratégias que tenham relativas a esta matéria.

Encontrando-me disponível para qualquer esclarecimento que considerem necessário, e agradecendo desde já a Vossa disponibilidade para colaboração.

Com os melhores cumprimentos,

---

Inês Sarti Pascoal

Município	Departamento responsável pela área da Igualdade	Endereço de e-mail	Data do pedido	Data da resposta do município
Alcochete	Divisão de Educação e Intervenção Social	<a href="mailto:deis@cm-alcochete.pt">deis@cm-alcochete.pt</a> ; <a href="mailto:picaetano@cm-alcochete.pt">picaetano@cm-alcochete.pt</a> ; <a href="mailto:desenvolvimento.social@cm-alcochete.pt">desenvolvimento.social@cm-alcochete.pt</a>	10/03/2023	17/03/2023
Almada	Divisão de Intervenção e Ação Social	<a href="mailto:almadainforma@cm-almada.pt">almadainforma@cm-almada.pt</a> ; <a href="mailto:tpereira@cma.m-almada.pt">tpereira@cma.m-almada.pt</a>	12/03/2023 e 23/04/2023	/
Amadora	Departamento de Educação e Desenvolvimento Socio Cultural Divisão de Intervenção Social	<a href="mailto:educa@cm-amadora.pt">educa@cm-amadora.pt</a> ; <a href="mailto:dimot@mun-setubal.pt">dimot@mun-setubal.pt</a>	11/03/2023	14/03/2023
Barreiro	Divisão de Intervenção Social, Igualdade e Saúde	<a href="mailto:geral@cm-barreiro.pt">geral@cm-barreiro.pt</a> ; <a href="mailto:margarida.assuncao@cm-barreiro.pt">margarida.assuncao@cm-barreiro.pt</a>	12/03/2023	13/03/2023
Cascais	Departamento de Habitação e Desenvolvimento Social	<a href="mailto:igualdade.genero@cm-cascais.pt">igualdade.genero@cm-cascais.pt</a>	11/03/2023 e 26/03/2023 e 23/04/2023	/
Lisboa	Departamento dos Direitos Sociais	<a href="mailto:ver.sofia.athayde@cm-lisboa.pt">ver.sofia.athayde@cm-lisboa.pt</a> ; <a href="mailto:ines.monteiro@cm-lisboa.pt">ines.monteiro@cm-lisboa.pt</a> ; <a href="mailto:miguel.soares@cm-lisboa.pt">miguel.soares@cm-lisboa.pt</a> ; <a href="mailto:dds.igualdade@cm-lisboa.pt">dds.igualdade@cm-lisboa.pt</a>	12/03/2023	09/05/2023
Loures	Vice-presidente Sónia Lopes Departamento de Igualdade e Desenvolvimento Social	<a href="mailto:geral@cm-loures.pt">geral@cm-loures.pt</a> ; <a href="mailto:ana_psgsrego@cm-loures.pt">ana_psgsrego@cm-loures.pt</a>	12/03/2023 e 26/03/2023 e 03/04/2023 e 03/05/2023	04/05/2023
Mafra	Divisão de Intervenção Social, Saúde, Emprego e Habitação	<a href="mailto:geral@cm-mafra.pt">geral@cm-mafra.pt</a> ; <a href="mailto:pedroteixeira@cm-mafra.pt">pedroteixeira@cm-mafra.pt</a>	12/03/2023 e 26/03/2023	12/05/2023
Moita	Gabinete de Intervenção Social, Saúde e Habitação	<a href="mailto:gab.issh@cm-moita.pt">gab.issh@cm-moita.pt</a> ; <a href="mailto:sofia.matos@mail.cm-moita.pt">sofia.matos@mail.cm-moita.pt</a> ; <a href="mailto:mcordeiro@mail.cm-moita.pt">mcordeiro@mail.cm-moita.pt</a> ; <a href="mailto:dep.edsc@cm-moita.pt">dep.edsc@cm-moita.pt</a> ; <a href="mailto:cmmoita@mail.cm-moita.pt">cmmoita@mail.cm-moita.pt</a>	12/03/2023	04/04/2023
Montijo	Divisão de Desenvolvimento Social e Promoção da Saúde	<a href="mailto:geral@mun-montijo.pt">geral@mun-montijo.pt</a> ; <a href="mailto:ddsps@mun-montijo.pt">ddsps@mun-montijo.pt</a> ; <a href="mailto:mbirrento@mun-montijo.pt">mbirrento@mun-montijo.pt</a>	12/03/2023 e 26/03/2023 e 23/04/2023	03/05/2023
Odivelas	Divisão de Projetos Educativos, Igualdade e Cidadania	<a href="mailto:geral@cm-odivelas.pt">geral@cm-odivelas.pt</a> ; <a href="mailto:apoio.municipal@cm-odivelas.pt">apoio.municipal@cm-odivelas.pt</a>	12/03/2023 e 26/03/2023	31/03/2023
Oeiras	Divisão de Coesão Social	<a href="mailto:dcs@oeiras.pt">dcs@oeiras.pt</a> ; <a href="mailto:carla.martingo@oeiras.pt">carla.martingo@oeiras.pt</a> ; <a href="mailto:ana.coelho@oeiras.pt">ana.coelho@oeiras.pt</a>	12/03/2023	13/03/2023
Palmela	Departamento de Educação e Coesão Social	<a href="mailto:geral@cm-palmela.pt">geral@cm-palmela.pt</a>	12/03/2023	/
Seixal	Divisão de Desenvolvimento Social e Cidadania	<a href="mailto:ddsc@cm-seixal.pt">ddsc@cm-seixal.pt</a>	12/03/2023	15/03/2023
Sesimbra	Divisão de Habitação, Acção Social e Saúde	<a href="mailto:acao_social@cm-sesimbra.pt">acao_social@cm-sesimbra.pt</a> ; <a href="mailto:dinora.sa@cm-sesimbra.pt">dinora.sa@cm-sesimbra.pt</a> ; <a href="mailto:balcao.unico@cm-sesimbra.pt">balcao.unico@cm-sesimbra.pt</a>	12/03/2023 e 26/03/2023 e 24/04/2023	/
Setúbal	Divisão dos Direitos Sociais	<a href="mailto:atendimento@mun-setubal.pt">atendimento@mun-setubal.pt</a> ; <a href="mailto:drh@mun-setubal.pt">drh@mun-setubal.pt</a> ; <a href="mailto:disoc@mun-setubal.pt">disoc@mun-setubal.pt</a>	12/03/2023 e 26/03/2023 e 23/04/2023	/
Sintra	Divisão de Saúde e Ação Social	<a href="mailto:dsas@cm-sintra.pt">dsas@cm-sintra.pt</a> ; <a href="mailto:dsi.redesocial@cm-sintra.pt">dsi.redesocial@cm-sintra.pt</a> ; <a href="mailto:cristina.rosa.correia@cm-sintra.pt">cristina.rosa.correia@cm-sintra.pt</a>	12/03/2023 e 26/03/2023	28/03/2023
Vila Franca de Xira	Departamento de Direitos Sociais e Parque Habitacional Público	<a href="mailto:lojadomunicipal@cm-vfxira.pt">lojadomunicipal@cm-vfxira.pt</a> ; <a href="mailto:conselheira.igualdade@cm-vfxira.pt">conselheira.igualdade@cm-vfxira.pt</a>	12/03/2023 e 26/03/2023 e 23/04/2023	/

Município	Departamento responsável pela área da Mobilidade sustentável	Endereço de e-mail	Data do pedido	Data da resposta do município
Alcochete	Divisão de Infraestruturas e Serviços Urbanos Setor de Logística e Transportes	<a href="mailto:geral@cm-alcochete.pt">geral@cm-alcochete.pt</a>	10/03/2023 e 27/03/2023 e 24/04/2023	/
Almada	Direcção Municipal de Obras, Mobilidade e Infraestruturas	<a href="mailto:almadainforma@cm-almada.pt">almadainforma@cm-almada.pt</a>	15/03/2023	/
Amadora	Departamento de Obras Municipais / Departamento de Administração Urbanística	<a href="mailto:obras.municipais@cm-amadora.pt">obras.municipais@cm-amadora.pt</a> ; <a href="mailto:urbanismo@cm-amadora.pt">urbanismo@cm-amadora.pt</a>	11/03/2023 e 27/03/2023	14/04/2023
Barreiro	Departamento de Planeamento, Gestão Territorial e Equipamentos / Divisão de Planeamento, Ordenamento do Território e Informação Geográfica	<a href="mailto:dpotig@cm-barreiro.pt">dpotig@cm-barreiro.pt</a> ; <a href="mailto:milton.gomes@cm-barreiro.pt">milton.gomes@cm-barreiro.pt</a>	11/03/2023 e 27/03/2023	28/03/2023
Cascais	Direcção Municipal de Gestão e Intervenção Territorial	<a href="mailto:atendimento.municipal@cm-cascais.pt">atendimento.municipal@cm-cascais.pt</a>	11/03/2023 e 27/03/2023	/
Lisboa	Direção Municipal de Mobilidade	<a href="mailto:gab.vice.presidente@cm-lisboa.pt">gab.vice.presidente@cm-lisboa.pt</a>	15/03/2023 e 27/03/2023	/
Loures	Divisão de Gestão da Mobilidade	<a href="mailto:geral@cm-loures.pt">geral@cm-loures.pt</a> ; <a href="mailto:paula_pereira@cm-loures.pt">paula_pereira@cm-loures.pt</a>	12/03/2023 e 27/03/2023	28/03/2022
Mafra	Divisão de Obras Municipais e Ambiente	<a href="mailto:geral@cm-mafra.pt">geral@cm-mafra.pt</a> ; <a href="mailto:dulcemachado@cm-mafra.pt">dulcemachado@cm-mafra.pt</a>	12/03/2023 e 27/03/2023	28/03/2022
Moita	Departamento de Gestão e Valorização Territorial	<a href="mailto:cmmoita@mail.cm-moita.pt">cmmoita@mail.cm-moita.pt</a> ; <a href="mailto:ampsguerreiro@mail.cm-moita.pt">ampsguerreiro@mail.cm-moita.pt</a>	12/03/2023 e 27/03/2023	06/04/2023
Montijo	Divisão de Obras, Serviços Urbanos, Ambiente e Qualidade de Vida / Divisão de Planeamento do Território e Urbanismo	<a href="mailto:dptu_sa@mun-montijo.pt">dptu_sa@mun-montijo.pt</a> ; <a href="mailto:dosua_sa@mun-montijo.pt">dosua_sa@mun-montijo.pt</a> ; <a href="mailto:agingeira@mun-montijo.pt">agingeira@mun-montijo.pt</a> ; <a href="mailto:ngarrete@mun-montijo.pt">ngarrete@mun-montijo.pt</a>	12/03/2023	14/03/2023
Odivelas	Gabinete de Planeamento Estratégico e Projetos Especiais	<a href="mailto:geral@cm-odivelas.pt">geral@cm-odivelas.pt</a>	12/03/2023 e 27/03/2023	31/03/2023
Oeiras	Divisão de Mobilidade e Transportes	<a href="mailto:geral@oeiras.pt">geral@oeiras.pt</a>	13/03/2023	14/03/2023
Palmela	Divisão de Infraestruturas Viárias e Espaço Público / Gabinete de Ambiente e Eficiência Energética	<a href="mailto:geral@cm-palmela.pt">geral@cm-palmela.pt</a> ; <a href="mailto:gaae@cm-palmela.pt">gaae@cm-palmela.pt</a>	13/03/2023 e 27/03/2023	04/04/2023
Seixal	Departamento de Urbanismo e Mobilidade Gabinete de Mobilidade e Transportes	<a href="mailto:gmt@cm-seixal.pt">gmt@cm-seixal.pt</a> ; <a href="mailto:participacao@cm-seixal.pt">participacao@cm-seixal.pt</a> ; <a href="mailto:jose.charneira@cm-seixal.pt">jose.charneira@cm-seixal.pt</a> ; <a href="mailto:alberto.poco@cm-seixal.pt">alberto.poco@cm-seixal.pt</a>	13/03/2023 e 27/03/2023 e 03/04/2023	/
Sesimbra	Planeamento e Estratégia Urbanística / Departamento de Ordenamento do Território e Urbanismo / Gabinete do PDM	<a href="mailto:balcao.unico@cm-sesimbra.pt">balcao.unico@cm-sesimbra.pt</a> ; <a href="mailto:pdm@cm-sesimbra.pt">pdm@cm-sesimbra.pt</a>	13/03/2023 e 27/03/2023	03/04/2023
Setúbal	Divisão de Mobilidade e Transportes	<a href="mailto:dimot@mun-setubal.pt">dimot@mun-setubal.pt</a> ; <a href="mailto:jose.madeira@mun-setubal.pt">jose.madeira@mun-setubal.pt</a>	13/03/2023 e 27/03/2023	27/03/2023
Sintra	Gabinete de Mobilidade e Transportes	<a href="mailto:municipe@cm-sintra.pt">municipe@cm-sintra.pt</a>	13/03/2023 e 27/03/2023	/
Vila Franca de Xira	Direção Municipal de Desenvolvimento do Território Gabinete de Planeamento e Inteligência Territorial	<a href="mailto:lojadomunicepe@cm-vfxira.pt">lojadomunicepe@cm-vfxira.pt</a> ; <a href="mailto:concelho.acessivel@cm-vfxira.pt">concelho.acessivel@cm-vfxira.pt</a> ; <a href="mailto:pmt@cm-vfxira.pt">pmt@cm-vfxira.pt</a> ; <a href="mailto:rvpdm@cm-vfxira.pt">rvpdm@cm-vfxira.pt</a> ; <a href="mailto:planeamento.urbano@cm-vfxira.pt">planeamento.urbano@cm-vfxira.pt</a> ; <a href="mailto:ricardo.ramalho@cm-vfxira.pt">ricardo.ramalho@cm-vfxira.pt</a>	13/03/2023	20/03/2023

## ANEXO III: INQUÉRITO REALIZADO A AGENTES DE MOBILIDADE URBANA

### Mobilidade em bicicleta na AML

Este questionário destina-se a pessoas que estão envolvidas na elaboração ou implementação de estratégias, políticas ou medidas relativas a mobilidade urbana, com influência em território da Área Metropolitana de Lisboa (AML), incluindo técnicos/as, chefias, em cargos políticos ou outros agentes da área da mobilidade.

Este estudo realiza-se no âmbito de uma dissertação de mestrado em Urbanismo Sustentável e Ordenamento do Território, da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas (NOVA FCSH) e Faculdade de Ciências e Tecnologias (FCT), sobre perspectiva de género nas políticas de mobilidade em bicicleta, e é realizado sob orientação de Ana Lúcia Teixeira (NOVA FCSH) e co-orientação de João Farinha (FCT).

A participação neste estudo é voluntária, confidencial e anónima. Ao continuar está a dar o seu consentimento informado para que as suas respostas sejam recolhidas e agregadas a outros dados para efeitos de tratamento estatístico dos objectivos deste estudo.

A duração estimada de respostas é de 10 minutos e estará online até 29 de Abril de 2023.

A sua colaboração é muito importante e agradeço desde já a sua disponibilidade!

Em caso de dúvidas ou se quiser saber mais, agradeço contacto para: [insapa@hotmail.com](mailto:insapa@hotmail.com)

Inês Sarti Pascoal

### 1. PERCEPÇÕES SOBRE UTILIZAÇÃO DA BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE

Acha que **Portugal é um país seguro para andar de bicicleta**, em comparação com outros países da Europa, em termos de sinistros com ciclistas?\*

Sim  Não  Não sabe/não responde

Como considera que são as **condições para a utilização da bicicleta na cidade onde trabalha**?\* (1= *más*; 5 = *excelentes*)

1  2  3  4  5

A cidade onde trabalha tem **metas para aumento da utilização da bicicleta**?\*

Sim  Não  Não sabe/não responde

Se sim, quais?

---

Na sua opinião, considera que **homens e mulheres têm as mesmas barreiras** para utilizar a bicicleta como meio de transporte?\*

Sim  Não  Não sabe/não responde

Na sua opinião, considera que **homens e mulheres têm as mesmas motivações** para andar de bicicleta em meio urbano? \*

Sim  Não  Não sabe/não responde

Na sua opinião, diria que **homens e mulheres realizam o mesmo tipo de deslocações** em meio urbano?

\*

Sim  Não  Não sabe/não responde



### 3. A MOBILIDADE EM BICICLETA INSERIDA NA ORGANIZAÇÃO ONDE TRABALHA

Na sua opinião, **sente que está capacitado/a** e com *know-how* para a área da mobilidade em bicicleta?\*

Sim  Não  Parcialmente  Não sabe/não responde

Na sua opinião, **a restante equipa** que trabalha em mobilidade urbana está capacitada, possui competências e *know-how* para trabalhar na área da mobilidade em bicicleta?\*

Toda a equipa  Algumas pessoas  Não  Não trabalham mais pessoas nesta área

Não sabe/não responde

Na sua opinião, as pessoas da sua organização **que tomam decisões** na área da mobilidade urbana, estão capacitados/as e com *know-how* para a mobilidade em bicicleta?\*

Sim  Não  Não se aplica (sou eu quem toma as decisões)  Não sabe/não responde

Tem formação/conhecimentos sobre **questões de género ligadas ao urbanismo e mobilidade urbana**, ou seja, de que forma existem diferenças entre homens e mulheres que impactam as suas escolhas de mobilidade?\*

Sim  Não  Parcialmente  Não sabe/não responde

As **outras pessoas que trabalham na sua entidade na área da mobilidade**, têm formação/conhecimentos sobre questões de género ligadas ao urbanismo e mobilidade urbana, ou seja, de que forma existem diferenças entre homens e mulheres que impactam as suas escolhas de mobilidade?\*

Toda a equipa  Algumas pessoas  Não  Não trabalham mais pessoas nesta área

Não sabe/não responde

Na sua opinião, que **obstáculos existem na entidade onde trabalha** para implementar medidas de aumento da utilização da bicicleta?\* (*assinale todas as que se apliquem*)

Não existem obstáculos, todas as medidas em prol da mobilidade em bicicleta são implementadas

Recursos humanos insuficientes

Recursos financeiros insuficientes

Falta de *know-how* / competência técnica

Falta de vontade política para tomada de decisão em prol da mobilidade em bicicleta

Falta de vontade dos recursos humanos afectos às tarefas

Reduzida prioridade dentro da administração

Reduzida cooperação e colaboração dentro da organização

Reduzida cooperação e colaboração fora da organização

Receio da opinião pública, de munícipes que não querem estas medidas

Outra(s): \_\_\_\_\_

Na sua opinião, que **estímulos existem na entidade onde trabalha** para implementar medidas de aumento da utilização da bicicleta? \* *(assinale todas as que se apliquem)*

- Necessidade de alinhamento com os Objectivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)
- Ir ao encontro das metas para a Neutralidade Climática 2050
- Financiamento nacional
- Financiamento europeu
- Forte vontade política para tomada de decisão em prol da mobilidade em bicicleta
- Importância de promover a igualdade de género
- Existência de ciclistas na cidade/região
- Orçamento participativo local
- Cumprir com as metas da Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa em Bicicleta
- Ir ao encontro da Visão Zero 2030, reduzindo a sinistralidade rodoviária
- Possibilidade de criação de grupo de trabalho para mobilidade inclusiva
- Recursos humanos com capacitação para mobilidade urbana sustentável
- Outra(s): \_\_\_\_\_

Considera que a **população local é integrada nos processos de decisão** relacionados com a mobilidade urbana? \*

- Sim  Não  Parcialmente  Não sabe/não responde

Se sim ou parcialmente, que modalidades tem assumido esse envolvimento da população local na mobilidade urbana, nos últimos 2 anos? *(assinale todas as que se apliquem)*

- Todas as reclamações de munícipes têm resposta
- Grupo de trabalho interdepartamental / com diferentes serviços da organização
- Grupo de trabalho regular envolvendo as pessoas da comunidade e entidades, com *stakeholders* previamente identificados
- Consulta pública das estratégias/planos de mobilidade elaborados
- Sessões públicas/apresentações das estratégias ou planos de mobilidade
- Parcerias com instituições de ensino locais (desenvolvimento de projectos, iniciativas, outros)
- Orçamento participativo
- Orçamento participativo jovem
- Concursos de ideias premiadas
- Outra(s): \_\_\_\_\_

#### 4. Caracterização pessoal e profissional

Idade:\*

---

Género:\*

Feminino  Masculino  Outro

Em que tipo de organização trabalha:\*

Câmara municipal

Agência ou empresa de mobilidade

Entidade de transportes de âmbito regional

Entidade de transportes de âmbito nacional

Outra: \_\_\_\_\_

Há quanto tempo trabalha na organização?\*

Menos de 1 ano

Entre 1 a 5 anos

Entre 6 a 10 anos

Entre 11 a 20 anos

Mais de 20 anos

Trabalha com a área da mobilidade urbana dentro da sua organização?\*

Sim  Não

Se sim, há quanto tempo?

Menos de 1 ano

Entre 1 a 5 anos

Entre 6 a 10 anos

Entre 11 a 20 anos

Mais de 20 anos

Qual o seu cargo actual na organização onde trabalha?\*

- Executivo municipal
- Conselho de administração
- Direcção de departamento
- Chefe de divisão
- Técnico/a superior/a
- Assistente técnico/a
- Consultoria externa
- Outra: \_\_\_\_\_

Esteve envolvida/o no planeamento ou implementação de políticas de promoção da bicicleta em contexto urbano?\*

- Sim  Não

Se sim, qual ou quais? \_\_\_\_\_

Com que frequência costuma utilizar a bicicleta em deslocações utilitárias (ir para o trabalho, ir às compras, levar as crianças à escola, tratar de serviços,...)?

- Nunca, porque não sei andar
- Nunca, porque não quero/prefiro utilizar outros modos de deslocação
- Uma vez por mês
- Uma vez por semana
- Algumas vezes por semana
- Todos os dias
- Outra: \_\_\_\_\_

**Nota final de Agradecimento**

Agradeço a disponibilidade e o tempo que dedicou a este estudo. Obrigada!

Caso tenha interesse, poderei partilhar os resultados deste trabalho de investigação, podendo, para tal, deixar aqui o seu endereço de email.

\_\_\_\_\_

## ANEXO IV: ENTIDADES ÀS QUAIS FOI DIVULGADO O INQUÉRITO

Território	Agência/empresa de energia ou estacionamento	Email	Data de divulgação
Alcochete, Barreiro, Moita, Montijo	S.Energia - Agência Regional de Energia	<a href="mailto:geral@senergia.pt">geral@senergia.pt</a>	07/04/2023
Almada	Wemob - Mobilidade de Almada	<a href="mailto:geral@wemob.pt">geral@wemob.pt</a>	04/04/2023
	AGENEAL - Agência Municipal de Energia de Almada	<a href="mailto:ageneal@ageneal.pt">ageneal@ageneal.pt</a>	07/04/2023
Cascais	MobiCascais - Sistema integrado de gestão da mobilidade sustentável	<a href="mailto:atendimento.municipal@cm-cascais.pt">atendimento.municipal@cm-cascais.pt</a>	04/04/2023
Lisboa	EMEL - Empresa de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa	<a href="mailto:info@emel.pt">info@emel.pt</a>	04/04/2023
	Lisboa E-Nova - Agência de Energia e Ambiente de Lisboa	<a href="mailto:info@lisboaenova.org">info@lisboaenova.org</a>	07/04/2023
Loures	Loures Parque - Empresa Municipal de Estacionamento	<a href="mailto:louresparque@louresparque.pt">louresparque@louresparque.pt</a>	04/04/2023
Oeiras	Empresa Municipal de Estacionamento – Parques Tejo	<a href="mailto:geral@parquestejo.pt">geral@parquestejo.pt</a>	04/04/2023
Palmela, Sesimbra, Setúbal	ENA - Energia e Ambiente da Arrábida	<a href="mailto:geral@ena.com.pt">geral@ena.com.pt</a>	04/04/2023
Setúbal	DATAREDE - concessionária das zonas de estacionamento tarifadas em Setúbal	<a href="mailto:infosetubal@datarede.pt">infosetubal@datarede.pt</a>	04/04/2023
Sintra	EMES - Empresa Municipal de Estacionamento de Sintra	<a href="mailto:geral@emes.pt">geral@emes.pt</a>	04/04/2023

Âmbito	Entidade	Email	Data de divulgação
Mobilidade nacional	IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.	<a href="mailto:imt@imt-ip.pt">imt@imt-ip.pt</a>	05/04/2023
	ANSR - Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária	<a href="mailto:mail@ansr.pt">mail@ansr.pt</a>	05/04/2023
Mobilidade regional	Transportes Metropolitanos de Lisboa	<a href="mailto:transportes@tmlmobilidade.pt">transportes@tmlmobilidade.pt</a>	04/04/2023
Consultoria mobilidade	Mobilidade e Planeamento do Território (MPT)	<a href="mailto:portugal@mobilidadept.com">portugal@mobilidadept.com</a>	04/04/2023
	TISPT - Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, S.A.	<a href="mailto:global@tis.pt">global@tis.pt</a>	05/04/2023
	VTM - Consultores em Engenharia e Planeamento	<a href="mailto:geral@vtm-global.com">geral@vtm-global.com</a>	23/04/2023

## ANEXO V: RESULTADOS GLOBAIS DAS CONTAGENS DE CICLISTAS

Sexo (nº/%)	Características	Setúbal	Almada	Lisboa	V.F.Xira	Amadora	Montijo	Almada	Montijo	Setúbal	Amadora	Lisboa	V. F. Xira	TOTAL
		13/4/23 M	13/4/23 A	13/4/23 T	14/4/23 M	14/4/23 A	14/4/23 T	17/4/23 M	20/4/23 M	20/4/23 A	19/4/23 T	20/4/23 A	20/4/23 T	
Nº Mulheres	Sem capacete	2	1	16	0	0	5	1	5	4	2	6	1	43
	Com capacete	0	4	7	0	0	2	2	4	1	1	6	0	27
	Nº Mulheres total	2	5	23	0	0	7	3	9	5	3	12	1	70
% Mulheres	Sem capacete	100,0	20,0	69,6	N/A	N/A	71,4	33,3	55,6	80,0	66,7	50,0	100,0	61,4
	Com capacete	0,0	80,0	30,4	N/A	N/A	28,6	66,7	44,4	20,0	33,3	50,0	0,0	38,6
	% Mulheres total	5,6	21,7	23,5	0,0	0,0	10,0	13,0	17,0	17,2	8,3	14,6	3,7	13,6
Nº Homens	Sem capacete	23	8	52	6	10	34	8	24	18	15	53	7	258
	Com capacete	11	10	23	8	14	29	12	20	6	18	17	19	187
	Nº Homens total	34	18	75	14	24	63	20	44	24	33	70	26	445
% Homens	Homens sem capacete	67,6	44,4	69,3	42,9	41,7	54,0	40,0	54,5	75,0	45,5	75,7	26,9	58,0
	Homens com capacete	32,4	55,6	30,7	57,1	58,3	46,0	60,0	45,5	25,0	54,5	24,3	73,1	42,0
	% Homens total	94,4	78,3	76,5	100,0	100,0	90,0	87,0	83,0	82,8	91,7	85,4	96,3	86,4
Nº ciclistas total		36	23	98	14	24	70	23	53	29	36	82	27	515
Nº total Sem capacete		25	9	68	6	10	39	9	29	22	17	59	8	301
Nº total Com capacete		11	14	30	8	14	31	14	24	7	19	23	19	214
% ciclistas Sem capacete		69,4	39,1	69,4	42,9	41,7	55,7	39,1	54,7	75,9	47,2	72,0	29,6	58,4
% ciclistas Com capacete		30,6	60,9	30,6	57,1	58,3	44,3	60,9	45,3	24,1	52,8	28,0	70,4	41,6
Nº horas observadas		2	2	2	1	2	2	1,67	2	2	1,5	2	1,5	21,67
Nº ciclistas/hora		18	11,5	49	14	12	35	13,8	26,5	14,5	24	41	18	/





Local: Amadora (Estação Amadora - Est. Remo 8mp. 004) ✓  
 Data: 19/04/2023 Hora início: 17h30 Hora fim: 19h07  
 Estado do tempo: Sol Vento: Moderado/forte

Sexo	Caract.	Contagens	total	%	
Mulheres	SEM CAPACETE	①	2	5,6%	
	COM CAPACETE	0	1	2,8%	
Homens	SEM CAPACETE	 U	15	41,7%	
	COM CAPACETE	●●●●●●●● ●●●●●● U U U U U	18	50%	
			total	36	100%
			Mulheres	3	8,3%
			Homens	33	91,7%
			U Capacete	19	52,8%
			vidistas por hora	158	2478

Observações:  
 Grande movimento de carros e algumas pessoas a andar a pé  
 1 campo base (Misericórdias)  
 1 mulher em telemóvel  
 ① - repetido  
 Algumas mulheres  
 Mulheres desmontam o bilhete e passam o ecrã do monitor do bilhete e passar U = Uber-jobs feita, a parte do 18h  
 Visto: visto de 18h  
 36-15  
 7-7

Local: Selval (Travessa Zimafu transportes Selval) ✓  
 Data: 20/04/2023 Hora início: 12h30 Hora fim: 14h30  
 Estado do tempo: Sol Vento: Moderado

Sexo	Caract.	Contagens	total	%	
Mulheres	SEM CAPACETE		4		
	COM CAPACETE	0	1		
Homens	SEM CAPACETE	U       U	18		
	COM CAPACETE	●●●●●●	6		
			total	29	100%
			Mulheres	5	
			Homens	24	
			COM CAPACETE	7	24%
			vidistas/h		

Observações:  
 Mulher desmonta o passir p/ outro lado  
 U = estafetas + idoso  
 2 mulheres no telemóvel + 1 + 1 + 1 + 1 + 1 + 1  
 Sicitos  
 Mulher montou 12h30-13h  
 Vistos frequentes

Local: Montijo ✓  
 Data: 20/04/2023 Hora início: 7h30 Hora fim: 9h30  
 Estado do tempo: Sol Vento: Pouco

Sexo	Caract.	Contagens	total	%	
Mulheres	SEM CAPACETE		5		
	COM CAPACETE	●● VV X	4		
Homens	SEM CAPACETE	 D	24		
	COM CAPACETE	●●●●●●●●●● D D D D D D D D	20		
?	COM CAPACETE	1 (não visto)	1		
			total	53	100%
			Mulheres	9	
			Homens	24	
			U Capacete	24	
			vidistas/h	26,5/h	

Observações:  
 Grande fluxo de 7h30 às 8h00  
 Homem desmonta o passir e passa  
 Mulher tira o passir antes de tirar  
 Um senhor, idoso em telemóvel  
 V: vizinhos (?)  
 1 mulher: uma telemóvel e o outro  
 Menos movimento de veículos

Local: Povoação de Santa Inês (MIO) ✓  
 Data: 20/04/2023 Hora início: 17h30 Hora fim: 19h00  
 Estado do tempo: Sol Vento: Fresco

Sexo	Caract.	Contagens	total	%	
Mulheres	SEM CAPACETE	D	1		
	COM CAPACETE		0		
Homens	SEM CAPACETE	X   L L       D	7		
	COM CAPACETE	●●●●●●●●●● D D D D D D D D	19		
			total	27	
			Mulheres		
			Homens		
			COM CAPACETE		
			vidistas por hora	15h	

Observações:  
 D = desportista / voador  
 L = lazer  
 Homem e mulher do telemóvel ao estado  
 não se vê bilhete e a parte  
 1 mulher em telemóvel  
 Algumas telemóvels, 1 de assento  
 Mulher aferra-se entre as 17h00-18h10  
 A única mulher em bicicleta estava a andar  
 que também

## ANEXO VII: MEDIDAS NO ÂMBITO DO URBANISMO OU MOBILIDADE INCLUÍDAS NOS PLANOS PARA A IGUALDADE DA AML

Política de Igualdade	Áreas de intervenção / Objectivos estratégicos	Objectivos / objectivos específicos	Medias urbanismo ou mobilidade	Indicadores	Metas
<b>Plano Municipal para a Igualdade e Não Discriminação do Barreiro 2023/2026</b>	Reforçar a capacidade do município para pensar e agir na promoção da Igualdade entre Mulheres e Homens e prevenção e combate à discriminação em razão do sexo, bem como à discriminação que resulta da intersecção de outros fatores de discriminação.	Promover a integração da dimensão de igualdade entre mulheres e homens e Não Discriminação por outros fatores, nas decisões urbanísticas do concelho, nomeadamente quanto a acessibilidades, usos equilibrados de espaços comuns e segurança	Promover ações de formação para a integração da perspetiva de género (Igualdade entre mulheres e homens) no urbanismo dirigida a decisores e técnicos da área do urbanismo	N.º de ações de formação N.º de participantes nas ações de formação	2023: 1 acção; 10 participantes 2024: 1 acção; 2 participantes 2025: 1 acção; 2 participantes 2026: 1 acção; 2 participantes

Política de Igualdade	Áreas de intervenção / Objectivos estratégicos	Objectivos / objectivos específicos	Medias urbanismo ou mobilidade	Indicadores	Metas
<b>I Plano Municipal para a Igualdade de Género (PMIG) 2019 de Lisboa</b>	Promover a cidadania urbana de mulheres e de homens	Identificar as dificuldades de fruição do espaço público e de acesso à cidadania urbana, em especial pelas mulheres, e elaborar recomendações	Sessões de auscultação de Juntas de Freguesia, nomeadamente com base no 1º inquérito municipal à violência doméstica e de género de Lisboa	Nº de sessões realizadas Nº de freguesias envolvidas Nº de participantes, por sexo	13 freguesias 50 mulheres e 15 mulheres
			Mapeamento das zonas do território municipal que carecem de intervenções de melhoria ao nível da iluminação e de outras condições de segurança e respeito pela privacidade, e consequente elaboração de recomendações de política municipal	Mapeamento realizado Recomendações elaboradas	1 estudo de mapeamento
		Dar visibilidade ao papel das mulheres na vida da cidade e reforçar sentimentos de pertença	Atribuição de nomes femininos a ruas, praças, parques e edifícios representativos	Nº de nomes femininos atribuídos	2 nomes femininos atribuídos

Política de Igualdade	Áreas de intervenção / Objectivos estratégicos	Objectivos / objectivos específicos	Medias urbanismo ou mobilidade	Indicadores	Metas
<b>Loures + Igual: Plano Municipal para a Igualdade e Não Discriminação (2023)</b>	Espaço público, Transportes, Segurança e Habitação Promover a participação, o acesso e a fruição do espaço público a todos os cidadãos	Identificar desigualdades no acesso, utilização e fruição do espaço público em diferentes zonas do concelho	Mapear zonas que carecem de intervenção, tanto ao nível da mobilidade (adequação dos passeios; barreiras arquitetónicas) como da segurança (iluminação deficiente; falta de vigilância) e propor intervenções de melhoria Mapear zonas que carecem de resposta adequada ao nível da rede de transportes - tanto ao nível da cobertura geográfica como dos horários - e propor alterações Mapear zonas que carecem de espaços verdes e parques de recreio e propor a criação de novos ou intervenções de melhoria	N.º de zonas e situações sinalizadas	Realizar o mapeamento até final de 2024
		Integrar a perspetiva da Igualdade e Não Discriminação nas áreas do planeamento e gestão territorial do município	Promover ações de sensibilização e formação no âmbito da IG e ND, com foco nos impactos da gestão territorial	N.º de ações realizadas	Realizar pelo menos uma ação de sensibilização e uma ação de formação até final de 2025
			Promover o conhecimento do património natural do Município, através do contacto e observação da natureza, junto das populações com menor facilidade de acesso a essa fruição.	N.º de programas e visitas realizados	Realizar pelo menos um programa anual

<b>Política de Igualdade</b>	<b>Áreas de intervenção / Objectivos estratégicos</b>	<b>Objectivos / objectivos específicos</b>	<b>Medias urbanismo ou mobilidade</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Metas</b>
<b>Plano Municipal para a Igualdade e a Não Discriminação (PMIND) “Moita – Percursos de Igualdade” 2022</b>	Integrar a perspectiva de género no planeamento urbanístico e na organização do espaço	Promover a segura fruição do espaço público por mulheres e por homens	Realização do mapeamento de percursos pedonais seguros para utilização por mulheres e homens (acesso a escolas, acesso a transportes públicos, entre outros)	N.º de percursos pedonais seguros mapeados	2 percursos pedonais seguros mapeados
		Incrementar a visibilidade das mulheres e raparigas na toponímia do concelho	Propor novos topónimos femininos	N.º propostas de novos topónimos	1 proposta de topónimos apresentada

<b>Política de Igualdade</b>	<b>Áreas de intervenção / Objectivos estratégicos</b>	<b>Objectivos / objectivos específicos</b>	<b>Medias urbanismo ou mobilidade</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Metas</b>
<b>Plano de Ação Local para a Igualdade, Cidadania e Não-Discriminação (PALPI) 2020–2022 do Montijo</b>	Desenvolver ações de sensibilização e de formação dirigidas a equipas multidisciplinares	Desenvolver ações de sensibilização e de formação dirigidas a equipas multidisciplinares	Ação de Sensibilização sobre as políticas de mobilidade e segurança, na perspectiva de género.	Realização da Ação de Conscientização - sobre a temática	Diminuição dos crimes contra mulheres, e pessoas idosas dentro do espaço urbano

<b>Política de Igualdade</b>	<b>Áreas de intervenção / Objectivos estratégicos</b>	<b>Objectivos / objectivos específicos</b>	<b>Medias urbanismo ou mobilidade</b>	<b>Indicadores</b>
<b>Plano Municipal para a Igualdade e Não Discriminação (PMIND) 2021-2024 de Palmela</b>	Urbanismo e Ambiente	Identificar a existência de desigualdades de género na fruição do espaço público.	Mapear as zonas do território municipal que carecem de intervenções/melhorias ao nível das condições de segurança.	Nº de zonas mapeadas Nº de necessidades de intervenção identificadas Nº de intervenções implementadas
		Integrar uma perspetiva sensível ao género no planeamento, intervenção e avaliação nas áreas do urbanismo e do ambiente.	Promover ações de sensibilização e capacitação para a promoção da segurança das mulheres em espaços públicos. Garantir que nas comissões de toponímia do município seja dada visibilidade ao papel das mulheres, no que respeita à atribuição de nomes a ruas, praças, equipamentos, etc.	Nº de ações realizadas Nº de medidas introduzidas

## ANEXO VIII: MEDIDAS NO ÂMBITO DA MOBILIDADE EM BICICLETA, SEGURANÇA E MOBILIDADE ESCOLAR INCLUÍDAS NOS PLANOS DE MOBILIDADE DA AML

Plano	Medidas pró-bicicleta	Medidas pró-segurança	Medidas pró-mobilidade escolar
<b>PAMUS-AML</b>	<p><b>Infraestruturas e equipamentos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Expansão/requalificação das redes ciclável e pedonal – a rede ciclável intermunicipal deve ser articulada com redes municipais, devendo estas ser complementadas por equipamentos de apoio que tornem os percursos mais atractivos, cómodos e seguros, facilitando e promovendo as deslocações em bicicleta.</li> <li>- Criação de uma rede de equipamentos complementares, incluindo parqueamentos fechados para bicicletas nas interfaces</li> <li>- Implementação de sistemas de bicicletas de utilização partilhada</li> </ul> <p><b>Campanhas e iniciativas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Criação do espaço da mobilidade e cicloficina</li> </ul> <p><b>Políticas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaboração de Planos de Mobilidade Sustentável</li> </ul>	<p><b>Infraestruturas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Implementação de sistemas inteligentes de controlo de tráfego</li> <li>- Criação de “Zonas 30”</li> </ul>	<p><b>Infraestrutura:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Criar rede de percursos escolares no interior do concelho integrando as valências pedonais e ciclável (Almada)</li> <li>- Rede de percursos de mobilidade suave destinados aos modos pedonal e ciclável + parqueamentos para bicicletas (Amadora)</li> </ul>
<b>PMTI Margem Sul</b>	<p><b>Políticas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes Municipais (PMT)</li> <li>- Criação de Conselhos Municipais de Mobilidade</li> <li>- Elaborar uma carta ciclável intermunicipal</li> </ul> <p><b>Infraestruturas e equipamentos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Implementação de redes cicláveis de suporte às deslocações, incluindo rede ciclável intermunicipal</li> <li>- Instalação de equipamentos de apoio (nomeadamente suportes para parqueamento de bicicletas) junto a polos atractores de deslocações (e.g. interfaces de transporte, equipamentos coletivos, superfícies comerciais)</li> <li>- Promoção do transporte de bicicletas em transportes públicos (e.g. isenção de pagamento de valor acrescido pelo transporte da bicicleta, adaptação do material circulante ao transporte de bicicleta em condições de segurança e comodidade para os passageiros), promovendo a comodidade</li> <li>- Criar uma rede de equipamentos de apoio</li> <li>- Garantir a legibilidade da rede</li> <li>- Fomentar o transporte de bicicletas nos transportes públicos, nomeadamente através do aumento da lotação de bicicletas nos serviços de transporte fluvial operadas pela Transtejo e Soflusa; aumentar a lotação de bicicletas nos comboios da Fertagus, fora dos períodos de ponta; equipar os autocarros da Sulfertagus com dispositivos para o transporte de bicicletas.- Implementar um sistema de utilização partilhada</li> </ul> <p><b>Campanhas e iniciativas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realização de campanhas de sensibilização para a importância da utilização dos modos suaves</li> </ul>	<p><b>Políticas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaborar um Plano Intermunicipal de Segurança Rodoviária</li> <li>- Reforçar a fiscalização do estacionamento ilegal</li> <li>- Condicionamento da circulação e estacionamento a residentes</li> </ul> <p><b>Infraestruturas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Providenciar bons sistemas de iluminação dos percursos, aspecto essencial no combate à criminalidade</li> <li>- Criação de zona de coexistência</li> <li>- Garantir condições de conforto e segurança nas praças de táxis</li> </ul>	<p><b>Políticas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Promover a elaboração de planos de mobilidade para escola</li> </ul> <p><b>Infraestrutura:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Qualificar e expandir a rede pedonal estruturante</li> <li>- Instalação de sistema de controlo de velocidade com semáforos junto ao acesso à Escola</li> </ul> <p><b>Campanhas e projectos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Divulgar as redes pedonais estruturantes</li> <li>- Implementar campanhas de sensibilização nas escolas</li> <li>- Implementar serviços bikebus e pedibus</li> </ul>

Plano	Medidas pró-bicicleta	Medidas pró-segurança	Medidas pró-mobilidade escolar
<b>MOVE Lisboa</b>	<p><b>Infraestruturas e equipamentos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Consolidar uma rede ciclável estruturante, contínua, segura e funcional, que relacione interfaces, zonas residenciais, grandes equipamentos, centros de emprego, zonas verdes e de lazer e aponte ligações aos concelhos vizinhos com pelo menos 200 km de novos percursos cicláveis;</li> <li>- Promover a utilização segura da bicicleta nas áreas residenciais, através da acalmia de tráfego no interior dos bairros e da melhoria das ligações cicláveis entre estes;</li> <li>- Promover a complementaridade entre bicicleta e transportes públicos;</li> <li>- Promover e facilitar o acesso à bicicleta através de apoios à compra das mesmas;</li> <li>- Disseminar uma rede de suportes para estacionamento de bicicletas de curta duração e criando parqueamentos seguros de longa duração nas interfaces e parques de estacionamento;</li> <li>- Implementar um serviço de bicicletas públicas partilhadas, denso e abrangente, cobrindo toda a cidade, recorrendo também a bicicletas electricamente assistidas;</li> <li>- Promover a acalmia de tráfego e a partilha de espaço entre veículos a baixa velocidade, através de uma rede global de Vias 30 + Bicicleta;</li> </ul> <p><b>Campanhas e iniciativas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponibilizar informação ao público, sensibilizando-o para as vantagens da utilização da bicicleta e promovendo a sua utilização nas deslocações diárias;</li> <li>- Reforçar a criação e utilização de ferramentas digitais para escolha de percursos em bicicleta e outros modos activos.</li> </ul>	<p><b>Políticas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Política de Visão Zero baseada no Plano Municipal de Segurança Rodoviária, garantindo zero mortes nas ruas de Lisboa até 2030</li> <li>- Definir uma estratégia para implementação de Zonas 30, superblocks e de Zonas de Coexistência, que incentive o comércio local, a vivência da rua e o sentido de comunidade no interior dos bairros</li> </ul> <p><b>Infraestruturas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Introduzir medidas de acalmia que garantam a redução generalizada de volumes e velocidades de tráfego</li> </ul>	<p><b>Políticas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desenvolver planos de deslocação para grandes equipamentos, como escolas, centros empresariais ou zonas comerciais, que favoreçam a sustentabilidade das deslocações de funcionários, utentes e/ou visitantes</li> <li>- Implementar redes de creches, jardins-de-infância e outros equipamentos escolares nas interfaces ou perto das mesmas</li> </ul> <p><b>Infraestrutura:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Implementar medidas de acalmia de tráfego e de prioridade ao peão, especialmente nas zonas envolventes às escolas, no acesso aos bairros e em todos os locais onde ocorra maior concentração de atropelamentos</li> <li>- Proporcionando um ambiente seguro e adaptado aos modos activos no entorno de espaços que atraem utilizadores vulneráveis, como sejam escolas, equipamentos de saúde ou de apoio à terceira idade, por via de iniciativas como o Bairro 100% Seguro.</li> </ul> <p><b>Transportes públicos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Estender a rede de transporte escolar às escolas do 1.º ciclo mais necessitadas (e sem carreira de bairro), para garantir uma boa articulação com as linhas de transporte público e a ligação às interfaces</li> <li>- Promover programas de mobilidade escolar, e em particular o Navegante Escola, a partir do qual todos os alunos, do 1.º ciclo ao 12.º ano, podem ter acesso à rede pública de transporte, gratuita até aos 12 anos para toda a AML, associando-se ainda programas de capacitação para a utilização de transporte público e modos activos, nomeadamente a bicicleta.</li> </ul> <p><b>Campanhas e iniciativas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Incentivar as deslocações para a escola em grupos organizados, disseminando soluções de utilização dos modos a pé e de bicicleta.</li> </ul>
<b>PDU Cascais</b>	<p><b>Políticas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inquérito sobre a utilização das bicicletas</li> </ul>	<p><b>Infraestruturas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Actividades de suporte à mobilidade, como iluminação pública</li> </ul>	<p><b>Políticas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizar inquéritos à população escolar</li> </ul>

Plano	Medidas pró-bicicleta	Medidas pró-segurança	Medidas pró-mobilidade escolar
PMT Odivelas	<p><b>Infraestruturas e equipamentos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Implementar gradualmente a rede ciclável da cidade</li> <li>- Complementar a rede ciclável da cidade na sua ligação aos aglomerados urbanos periféricos</li> <li>- Concretizar medidas promotoras das áreas amigáveis ao modo ciclável</li> <li>- Implementar eixos cicláveis de ligação aos concelhos vizinhos</li> <li>- Implementação de sistema de bicicletas públicas, promovendo multioperacionalidade com os concelhos vizinhos</li> <li>- Implementar um centro de controlo e atendimento ao utilizador</li> <li>- Implementar um centro de manutenção e redistribuição</li> <li>- Prever o sistema de trotinetes eléctricas partilhadas e a sua regulamentação</li> <li>- Disponibilizar mobiliário urbano de apoio ao modo ciclável</li> <li>- Introduzir sinalética direccional e de informação vocacionada para o utilizador da bicicleta</li> <li>- Aplicar calhas metálicas nas escalas localizadas em espaço urbano</li> <li>- Desenvolver os corredores ecológicos urbanos de apoio ao modo ciclável</li> </ul> <p><b>Campanhas e iniciativas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Criar e difundir o mapa da rede ciclável em diversos suportes</li> </ul>	<p><b>Políticas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaborar um Plano Municipal de Segurança Rodoviária</li> </ul> <p><b>Infraestruturas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aplicar medidas de segurança no entorno dos estabelecimentos de educação e ensino</li> <li>- Aplicar medidas de acalmia de tráfego</li> <li>- Introduzir medidas gerais de segurança pedonal</li> </ul>	<p><b>Infraestruturas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- O desenho no entorno das escolas e equipamentos desportivos</li> <li>- Implementar o caminho das escolas</li> </ul> <p><b>Transportes públicos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Implementar um sistema de transporte escolar para last mile</li> </ul> <p><b>Campanhas e iniciativas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desenvolver acções de sensibilização e educação como o "Escola-Bike"</li> </ul>
PACicla Almada	<p><b>Infraestruturas e equipamentos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Implementar uma Rede Cicável</li> <li>- Parques de estacionamento instalados em locais úteis (à porta dos equipamentos, por exemplo), preferencialmente vigiados ou pelo menos bastante frequentados, de forma a garantir a segurança das bicicletas, e se possível oferecendo protecção contra as intempéries</li> <li>- Balneários com duchas nos principais equipamentos e nos locais de trabalho</li> <li>- Pontos de cultura temática nos eixos cicláveis (estátuas e instalações alusivas à bicicleta)</li> <li>- Oficinas de manutenção e reparação em pontos estratégicos da rede ciclável</li> <li>- Bebedouros e bombas de ar espalhados pela rede</li> <li>- Pontos de repouso e lazer</li> </ul> <p><b>Campanhas e iniciativas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Informação, Sensibilização e Promoção</li> </ul>	<p><b>Infraestruturas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Criação de Zonas 30, onde se incentiva a integração da bicicleta no tráfego e a partilha de espaço entre os vários actores - peão, bicicleta, outros modos suaves, transportes públicos e automóveis</li> </ul>	

Plano	Medidas pró-bicicleta	Medidas pró-segurança	Medidas pró-mobilidade escolar
<b>PMST Setúbal</b>	<p><b>Infraestruturas e equipamentos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desenvolver as redes cicláveis, criando condições de conforto e segurança que favoreçam a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas. Garantir a qualidade das redes pedonais e cicláveis de forma permanente</li> <li>- Desenvolver uma rede de estacionamento de bicicletas e disponibilizar outros equipamentos que auxiliem a utilização quotidiana da bicicleta (cacifos, postos para pequenas reparações)</li> <li>- Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas</li> </ul> <p><b>Campanhas e iniciativas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fomentar o transporte das bicicletas nos transportes públicos</li> <li>- Divulgar a possibilidade de embarque da bicicleta nos comboios da Fertagus e da CP e alargar esta possibilidade à restante oferta de transporte colectivo</li> <li>- Realização de campanhas de sensibilização dirigidas a grupos-alvo - condutores, crianças e adolescentes, comunidade académica, entre outros - sobre as vantagens das deslocações em bicicleta.</li> </ul>	<p><b>Políticas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desenvolver uma estratégia que contribua para a redução da sinistralidade rodoviária</li> <li>- Melhorar a eficácia da fiscalização do estacionamento ilegal no espaço público</li> </ul> <p><b>Infraestruturas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Criação de espaços visualmente permeáveis, desencorajando comportamentos antissociais (violência, crime) e permitindo a segurança de pessoas e bens, no período diurno e nocturno.</li> <li>- Iluminação adequada</li> <li>- Eliminação de barreiras, com especial atenção à colocação de mobiliário urbano, elementos paisagísticos e iluminação e à eliminação do estacionamento ilegal.</li> <li>- Minimização dos potenciais conflitos com o tráfego (motorizado e não motorizado).</li> <li>- Formalização das zonas de coexistência (vias partilhadas), de modo a salvaguardar a segurança e evidenciar a prioridade dos peões</li> <li>- Implementação de Zonas 30 que conduzam ao abrandamento da velocidade de circulação, nas zonas residenciais ou com elevada concentração de comércio e serviços</li> <li>- Reduzir os volumes de tráfego e/ou as velocidades de circulação, de modo a contribuir para a requalificação do espaço público e a aumentar a segurança rodoviária.</li> </ul>	<p><b>Políticas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desenvolver Planos de Mobilidade Escolares</li> </ul> <p><b>Campanhas e iniciativas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realização de campanhas de sensibilização sobre segurança rodoviária, os direitos dos peões e os benefícios de andar a pé, as quais poderão ser dirigidas a grupos-alvo (e.g., condutores, crianças e adolescentes)</li> <li>- Promoção, em contexto escolar, de aulas de formação sobre a segurança nas deslocações pedonais, junto às crianças que estudam no concelho, promovendo deste modo uma maior autonomia nas deslocações para a escola deste grupo etário.</li> <li>- Promoção de aulas de condução segura (e.g. atribuição da "carta" do ciclista)</li> <li>- Envolvimento da autarquia na implementação de iniciativas de Pedibus</li> <li>- Divulgação junto das escolas do 3º ciclo do ensino básico ou do ensino secundário de iniciativas do tipo Bikebus</li> </ul>
<b>PEDU Montijo</b>	<p><b>Infraestruturas e equipamentos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Montijo Ciclável e Interfaces de Transporte: as pistas cicláveis a construir no âmbito desta acção articularão o terminal rodoviário TST, bem como o Terminal Fluvial do Montijo</li> <li>- Montijo Ciclável e a Reconversão da Linha de Caminho-de-ferro: fomento das relações com o Pinhal Novo, no concelho de Palmela, que corresponde a uma das mais importantes Estações de Caminho-de-Ferro da AML</li> <li>- Montijo Ciclável e o Arco Oeste: paralelamente implementação de cicloparques</li> </ul>	<p><b>Infraestruturas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ao nível das áreas verdes e de lazer degradadas bem como o espaço público envolvente ao parque habitacional estão contemplados trabalhos de arranjos exteriores incluindo execução de reparação de passeios, espaços verdes, melhoramento no pavimento, iluminação, equipamentos de lazer, entre outros.</li> </ul>	

Plano	Medidas pró-bicicleta	Medidas pró-mobilidade escolar
<b>PMPPC Moita</b>	<p><b>Infraestruturas e equipamentos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Definição da rede de percursos pedonais e cicláveis (prioridades, caracterização e perspectivas)</li> <li>- Instalação de equipamentos de informação em toda a rede, direccionado a peões e utilizadores de bicicletas (totens informativos)</li> <li>- Articulação com os transportes públicos rodoviários (TST e TCB) que servem o concelho da Moita para possibilitar o transporte de bicicleta nos mesmos</li> <li>- Instalação de guias em escadarias públicas</li> <li>- Instalação de parques de estacionamento para bicicletas (sistema simples – geral; sistema fechado – estações ferroviárias)</li> <li>- Sistema de bicicletas municipais de uso partilhado</li> </ul> <p><b>Manutenção e monitorização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Equipa municipal para a deslocação em modos suaves</li> <li>- Endereço electrónico ou linha informativa para esclarecimentos</li> </ul> <p><b>Campanhas e iniciativas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Articulação com as forças de segurança (PSP e GNR) para que adoptem a deslocação em modos suaves para curtas distâncias (patrulhamento, etc)</li> <li>- Instalação de equipamentos de informação em vias rodoviárias anexas a canais da rede, dirigidas a automobilistas</li> <li>- Projecto-piloto de incentivo ao uso de bicicleta para deslocações pendulares, direccionado aos funcionários da autarquia</li> <li>- Cursos de aprendizagem e condução de bicicletas em meio urbano direccionado para a população</li> <li>- Acções promocionais nas várias localidades a par com eventos (stands por ocasião de festas, eventos em festivais, etc)</li> <li>- Articulação com o programa NaturalMoita (passeios pedestres, pedalada nocturna, etc)</li> <li>- Divulgação e informação através de folhetos, painéis para mupis com a rede, desdobráveis, boletim municipal, etc</li> <li>- Colocação de toda a informação na página electrónica da Câmara Municipal</li> </ul>	<p><b>Campanhas e iniciativas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Acções e projectos-piloto sobre deslocação a pé e de bicicleta para movimentos pendulares, direccionados em primeiro lugar para escolas, depois para organismos públicos e grandes empregadores do concelho.</li> </ul>
<b>RCM Metropolitana</b>	<p><b>Políticas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaboração de Planos de Mobilidade Activa Ciclável</li> </ul>	/
<b>Elaboração PMS</b>	<p><b>Políticas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável</li> </ul>	/
<b>PME Arrábida</b>	<p><b>Infraestruturas e equipamentos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Implementação de serviços de Partilha de Bicicletas Eléctricas (assim como convencionais) nas suas capitais de forma concertada ou em separado. A expansão destes serviços nos municípios de Setúbal, Palmela e Sesimbra com o intuito de servir a área de captação das estações de comboio.</li> </ul>	/
<b>PEM Mafra</b>	<p><b>Infraestruturas e equipamentos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Considerar a possibilidade de uma futura ligação em ecovia entre Mafra e a Ericeira</li> <li>- Criação de alguns parques de estacionamento de bicicletas em alguns pontos estratégicos</li> </ul>	/

**ANEXO IX: RESULTADOS RELATIVOS À CARACTERIZAÇÃO DA AMOSTRA  
DE ESPECIALISTAS QUE RESPONDEU AO INQUÉRITO**

<b>Idades</b>	<b>Nº pessoas</b>	<b>%</b>	<b>%</b>
25 - 29	5	5,0	38,0
30 - 34	7	7,0	
35 - 39	6	6,0	
40 - 44	20	20,0	
45 - 49	29	29,0	62,0
50 - 54	20	20,0	
55 - 59	12	12,0	
60 - 63	1	1,0	
<i>total</i>	<i>100</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

<b>Género</b>	<b>Nº pessoas</b>	<b>%</b>
Feminino	44	43,6
Masculino	56	55,4
Outro	1	1,0
<i>total</i>	<i>101</i>	<i>100</i>

<b>Em que tipo de organização trabalha</b>	<b>Nº pessoas</b>	<b>%</b>
Câmara municipal	51	50,5
Agência ou empresa de mobilidade	18	17,8
Empresa privada ou consultora	10	9,9
Entidade de transportes de âmbito nacional	7	6,9
Entidade de transportes de âmbito regional	7	6,9
Outras	8	7,9
<i>total</i>	<i>101</i>	<i>100</i>

<b>Em que tipo de organização trabalha</b>	<b>Nº pessoas</b>	<b>%</b>
Câmara municipal	51	50,5
Agência ou empresa de mobilidade	18	17,8
Empresa privada ou consultora	10	9,9
Entidade de transportes de âmbito nacional	7	6,9
Entidade de transportes de âmbito regional	7	6,9
Outras	8	7,9
<i>total</i>	<i>101</i>	<i>100</i>

Há quanto tempo trabalha na organização	Nº pessoas	%
Menos de 1 ano	13	12,9
Entre 1 a 5 anos	38	37,6
Entre 6 a 10 anos	12	11,9
Entre 11 a 20 anos	15	14,9
Mais de 20 anos	23	22,8
<i>total</i>	<i>101</i>	<i>100</i>

Cargo ocupado na organização	Nº pessoas	%	%
Técnico/a superior/a	52	51,5	69,3
Consultor/a	4	4,0	
Assistente técnico/a	4	4,0	
Assessor/a	3	3,0	
Outro	7	6,9	
Chefe de Divisão	14	13,9	30,7
Direcção de Departamento	9	8,9	
Conselho de Administração	8	7,9	
<i>total</i>	<i>101</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Com que frequência costuma utilizar a bicicleta em deslocações utilitárias	Nº pessoas	%	%
Todos os dias	19	19,2	60,6
Uma vez por semana	14	14,1	
Algumas vezes por semana	18	18,2	
Uma vez por mês	9	9,1	
Nunca, porque não quero/prefiro utilizar outros modos de deslocação	31	31,3	36,4
Nunca, porque não existem condições	4	4,0	
Nunca, porque não sei andar	1	1,0	
Outros	3	3,0	3,0
<i>total</i>	<i>99</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Esteve envolvida/o no planeamento ou implementação de políticas de promoção da bicicleta em contexto urbano	Nº pessoas	%
Sim	62	61,4
Não	39	38,6
<i>total</i>	<i>101</i>	<i>100</i>

<b>Se esteve envolvida/o no planeamento ou implementação de políticas de promoção da bicicleta em contexto urbano, indicar qual ou quais</b>
Cargo bikes, comboios de bicicletas, bancos de bicicletas, rede GIRA, estacionamento de superfície, biciparques, ciclofincas, etc.
Ciclovias e bicicletas partilhadas GIRA
Ciclovias e Bikesharing
City Changer Cargo Bike (CCCB), Planeamento do estacionamento velocípedes de curta duração, Programa de Apoio à Aquisição de Bicicletas (PAAB), Comboios de bicicleta.
Criação de ciclovias; elaboração do plano de mobilidade e transportes.
Definição de estratégia para o modo ciclável; design de vias cicláveis; definição de medidas complementares de infraestrutura de apoio à utilização da bicicleta; desenho e implementação de medidas de capacitação e sensibilização para o uso da bicicleta.
Definição de modelos de procura.
Desenho de vias cicláveis
Dois Planos de Mobilidade Urbana Sustentável em que o foco foi a promoção bicicleta e na construção de infraestruturas que facilitem a sua utilização em contexto urbano
Elaboração da Rede Ciclável do município e implementação/concretização dos diferentes percursos cicláveis programados
Elaboração de planos municipais de ordenamento do território
ENMAC, Projeto U-Bike
Estratégia Municipal de Mobilidade
Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável (ENMAC)
Estudos de implementação de ciclovias; elaboração do plano de expansão da rede GIRA na cidade de Lisboa; estudo dos dados das viagens GIRA na cidade.
Estudos de mobilidade, estudos de ciclovias popup, estudos de circulação e acessibilidade.
Fornecimento e instalação do Sistema GIRA em Lisboa
Implantação de ciclovias
Implementação da rede de ciclovias na cidade; Implementação da rede de parques para bicicletas; Zonas 30.
Implementação de ciclovias no âmbito de projectos de espaço público
Kidcal Mass 2022, Vários passeios de Bicicletas, CicloExpresso, Criação do Estacionamento de Bicicletas em Escola, presença em diversos eventos nacionais e internacional, elaboração de artigos em congressos e eventos relacionados com bicicleta em contexto urbano
Pedonalizações e rede Ciclável
PENSE2020; U-Bike
Planeamento da rede ciclável, apoio à implementação da rede ciclável, planeamento e apoio à implementação da GIRA, MOVE2030, entre outras.
Planeamento das GIRA, Programa de Apoio à Aquisição de Bicicletas, PMUS, projeto Mãos ao Ar, ...
Planeamento de rede ciclável, estacionamento seguro, combate à desigualdade de género, alternativas partilhadas de modalidade suave
Planeamento de via ciclável
Planeamento e implementação da Rede ciclável
Planeamento e projeto de rede
Planos de Mobilidade Sustentável, projetos de promoção de bicicleta em universidades
Políticas locais, com promoção de passeios de bicicleta, partilha de testemunhos, conferências, envolvendo autarquia, escolas e/ou organizações locais.
Programa Municipal de Comboios de Bicicletas (PMCB), escolas de condução em meio urbano
Programas, planos, estudos, projetos, campanhas...
Projecto de pistas cicláveis
Projeto de ciclovias e segurança do peão
Projeto e obra de ciclovias
Projetos para implementação de meios de mobilidade suaves partilhados no Concelho de Almada.
Promoção de iniciativas no âmbito da Semana Europeia da Mobilidade
Propus e cordenei o projeto e obra dos primeiros 130 km em Lisboa
Rede Ciclável de Almada, Rede Ciclável de Lisboa, Ecopistas, I&D.
Rede ciclável metropolitana – Estudo, modelação e ferramenta de apoio ao planeamento e decisão
Sistema de Bicicletas Partilhadas Públicas
Vários Planos de Mobilidade Urbana Sustentáveis (PMUS)

**ANEXO X: RESULTADOS SOBRE PERCEPÇÕES DE ESPECIALISTAS QUE RESPONDERAM AO INQUÉRITO RELATIVAMENTE A SEGURANÇA, CONDIÇÕES E METAS PARA UTILIZAR A BICICLETA**

Acha que Portugal é um país seguro para andar de bicicleta, em comparação com outros países da Europa, em termos de sinistros com ciclistas?	Nº do total de agentes de mobilidade	% do total de agentes de mobilidade	Nº de agentes que trabalha com mobilidade em bicicleta	% de agentes que trabalha com mobilidade em bicicleta	Nº de agentes que não trabalha com mobilidade em bicicleta	% de agentes que não trabalha com mobilidade em bicicleta	Nº agentes que utiliza a bicicleta pelo menos 1 x por semana	% agentes que utiliza a bicicleta pelo menos 1 x por semana
Não	76	75,2	47	75,8	29	74,4	38	74,5
Sim	18	17,8	11	17,7	7	17,9	10	19,6
Não sabe/não responde	7	6,9	4	6,5	3	7,7	3	5,9
<i>total</i>	<i>101</i>	<i>100</i>	<i>62</i>	<i>100</i>	<i>39</i>	<i>100</i>	<i>51</i>	<i>100,0</i>

Como considera que são as condições para a utilização da bicicleta na cidade onde trabalha?	Nº do total de agentes de mobilidade	% do total de agentes de mobilidade	%	Nº de agentes que trabalha com mobilidade em bicicleta	% de agentes que trabalha com mobilidade em bicicleta	Nº de agentes que não trabalha com mobilidade em bicicleta	% de agentes que não trabalha com mobilidade em bicicleta	Nº de agentes que utiliza a bicicleta pelo menos 1x por semana	% de agentes que utiliza a bicicleta pelo menos 1x por semana
1: Más	11	10,9	88,1	5	8,1	6	15,4	5	9,8
2	28	27,7		15	24,2	13	33,3	13	25,5
3	50	49,5		35	56,5	15	38,5	26	51,0
4	10	9,9	11,9	7	11,3	3	7,7	6	11,8
5: Excelentes	2	2,0		0	0,0	2	5,1	1	2,0
<i>total</i>	<i>101</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>62</i>	<i>100</i>	<i>39</i>	<i>100</i>	<i>51</i>	<i>100</i>

	Nº do total de agentes de mobilidade	% do total de agentes de mobilidade	Nº de agentes que trabalha com mobilidade em bicicleta	% de agentes que trabalham com bicicletas	Nº de agentes que não trabalha com mobilidade em bicicleta	% de agentes que não trabalha com bicicletas
Sim	48	47,5	33	53,2	15	38,5
Não	21	20,8	16	25,8	15	38,5
Não sabe/não responde	32	31,7	13	21,0	9	23,1
<i>total</i>	<i>101</i>	<i>100</i>	<i>62</i>	<i>100</i>	<i>39</i>	<i>100</i>

<b>A cidade onde trabalha tem metas para aumento da utilização da bicicleta? Se sim, quais são?</b>
10% até 2030
10% aumento quota até 2030
200Km
200km ciclovía segregada
Ampliação da Rede de Percursos Cicláveis e de parqueamentos para bicicletas
As metas na Cidade de Lisboa estão muito baseadas na disponibilidade de infra-estruturas (ciclovias e estações Gira) e pouco numa meta de número de utilizadores. Isto representa um crescimento da rede um pouco desligado da necessidade dos utilizadores.
As metas nacionais (ENMAC) para as cidades são 10%.
Atualmente menos do que no passado. No entanto existem ainda planos de expansão da rede ciclável, incentivos em reparções ou compras, estacionamento acessível.
Aumentar a rede ciclável
Aumentar a rede de pistas cicláveis; aumentar o número de bicicletas partilhadas; aumentar o número de lugares de estacionamento seguros para acondicionamento de bicicletas.
Aumentar em 1% de utilizadores no prazo de 5 anos
Aumentar os kms de ciclivia ainda no presente mandato do executivo municipal
Aumentar rede ciclovias
Aumento da extensão de ciclovias para 200km
Aumento da rede ciclável e das estações de bicicleta partilhada
Aumento da rede de bicicletas partilhadas publicas
Aumento do numero de ciclovias, disponibilização de bicicletas gartuitas, instalação de novos cais para estacionamento, aluguer de bicicletas elétricas.
Aumento em 24,9% da quota modal de transporte suave
Ciclovias
Constante criação de ciclovias com sinalização vertical em alguns casos de maior trânsito.
Construção de áreas cicláveis
Construção de supostas ciclovias.
Construir uma rede ciclável de 220 km
Desconheço as metas. Mas sei que Lisboa as tem.
Deverão respeitar a ENMAC
Há metas para aumento da mobilidade ativa e sustentável. No entanto, não tenho presente se o presente executivo definiu claramente essas metas.
Implementação de ciclovias
Implementação de ciclovias
Implementação de rede de ciclovias.
Implementacao rede ciclável, incentivos à aquisicao de bicicleta; expansao rede GIRA, formação
Incremento do uso da bicicleta no split modal, em particular na mobilidade escolar.
Mais ciclovias
Mais e melhores ciclovias
MOVE Lisboa
Nacionais através da ENMAC (4% 2025, 10%2030)
Não existem. A política é vaga e casuística e os objectivos são mal definidos.
Não sei quais são, mas acredito que seja o aumento da quota da bicicleta na repartição modal. Não sei qual a meta para essa quota.
Plano de mobilidade MOVE Lisboa 2030. Mas há também as produções de outros agentes não institucionais.
Plano de Mobilidade Urbana Sustentável; Plano de desenvolvimento estratégico da rede ciclável.
Projetos em curso para implementação de meios de mobilidade suave partilhados
Projetos para a criação de mais e novas ciclovias
Reforço da rede ciclável em termos de conectividade
Transportes Gratuitos

**ANEXO XI: RESULTADOS SOBRE PERCEPÇÕES DE AGENTES DE MOBILIDADE QUE RESPONDERAM AO INQUÉRITO  
RELATIVAMENTE A QUESTÕES DE GÉNERO NA MOBILIDADE URBANA**

<b>Na sua opinião, considera que homens e mulheres têm as mesmas barreiras para utilizar a bicicleta como meio de transporte?</b>	<b>Nº total de especialistas</b>	<b>%</b>	<b>Nº agentes género feminino</b>	<b>%</b>	<b>Nº agentes género masculino</b>	<b>%</b>	<b>Nº agentes outro género</b>	<b>%</b>
Sim	46	45,5	20	45,5	26	46,4	0	0,0
Não	53	52,5	24	54,5	28	50,0	1	100,0
Não sabe/não responde	2	2,0	0	0,0	2	3,6	0	0,0
<i>total</i>	<i>101</i>	<i>100</i>	<i>44</i>	<i>100</i>	<i>56</i>	<i>100</i>	<i>1</i>	<i>100</i>

<b>Na sua opinião, considera que homens e mulheres têm as mesmas motivações para andar de bicicleta em meio urbano?</b>	<b>Nº total de especialistas</b>	<b>%</b>	<b>Nº agentes género feminino</b>	<b>%</b>	<b>Nº agentes género masculino</b>	<b>%</b>	<b>Nº agentes outro género</b>	<b>%</b>
Sim	65	64,4	24	54,5	41	73,2	0	0,0
Não	30	29,7	18	40,9	11	19,6	1	100,0
Não sabe/não responde	6	5,9	2	4,5	4	7,1	0	0,0
<i>total</i>	<i>101</i>	<i>100</i>	<i>44</i>	<i>100</i>	<i>56</i>	<i>100</i>	<i>1</i>	<i>100</i>

<b>Na sua opinião, diria que homens e mulheres realizam o mesmo tipo de deslocações em meio urbano?</b>	<b>Nº total de especialistas</b>	<b>%</b>	<b>Nº agentes género feminino</b>	<b>%</b>	<b>Nº agentes género masculino</b>	<b>%</b>	<b>Nº agentes outro género</b>	<b>%</b>
Sim	46	45,5	15	34,1	31	55,4	0	0,0
Não	48	47,5	27	61,4	20	35,7	1	100,0
Não sabe/não responde	7	6,9	2	4,5	5	8,9	0	0,0
<i>total</i>	<i>101</i>	<i>100</i>	<i>44</i>	<i>100</i>	<i>56</i>	<i>100</i>	<i>1</i>	<i>100</i>

**ANEXO XII: RESULTADOS SOBRE PERCEPÇÕES DE AGENTES DE MOBILIDADE QUE RESPONDERAM AO INQUÉRITO SOBRE CAPACITAÇÃO PARA A MOBILIDADE EM BICICLETA E QUESTÕES DE GÉNERO NA MOBILIDADE**

<b>Sente que está capacitado/a e com know-how para a área da mobilidade em bicicleta?</b>	<b>Nº de agentes mobilidade</b>	<b>%</b>	<b>Nº agentes que trabalha com mobilidade em bicicleta</b>	<b>%</b>	<b>Nº agentes que não trabalha com mobilidade em bicicleta</b>	<b>%</b>
Sim	61	60,4	45	72,6	16	41,0
Parcialmente	37	36,6	16	25,8	21	53,8
Não	2	2,0	1	1,6	1	2,6
Não sabe/não responde	1	1,0	0	0,0	1	2,6
<i>total</i>	<i>101</i>	<i>100</i>	<i>62</i>	<i>100</i>	<i>39</i>	<i>100</i>

<b>A restante equipa que trabalha em mobilidade urbana está capacitada, possui competências e know-how para trabalhar na área da mobilidade em bicicleta?</b>	<b>Nº total agentes mobilidade</b>	<b>%</b>	<b>Nº agentes que trabalha com mobilidade em bicicleta</b>	<b>%</b>	<b>Nº agentes que não trabalha com mobilidade em bicicleta</b>	<b>%</b>
Toda a equipa	11	10,9	9	14,5	2	5,1
Algumas pessoas	75	74,3	46	74,2	29	74,4
Não	9	8,9	4	6,5	5	12,8
Não trabalham mais pessoas nesta área	2	2,0	0	0,0	2	5,1
Não sabe/não responde	4	4,0	3	4,8	1	2,6
<i>total</i>	<i>101</i>	<i>100</i>	<i>62</i>	<i>100</i>	<i>39</i>	<i>100</i>

<b>A restante equipa que trabalha em mobilidade urbana está capacitada, possui competências e know-how para trabalhar na área da mobilidade em bicicleta?</b>	<b>Nº total agentes mobilidade</b>	<b>%</b>	<b>Nº agentes que trabalha com mobilidade em bicicleta</b>	<b>%</b>	<b>Nº agentes que não trabalha com mobilidade em bicicleta</b>	<b>%</b>
Sim	41	40,6	20	32,3	21	53,8
Não	44	43,6	33	53,2	11	28,2
Não se aplica (sou eu quem toma as decisões)	2	2,0	1	1,6	1	2,6
Não sabe/não responde	14	13,9	8	12,9	6	15,4
<i>total</i>	<i>101</i>	<i>100,0</i>	<i>62</i>	<i>100</i>	<i>39</i>	<i>100</i>

<b>Tem formação/conhecimentos sobre questões de género ligadas ao urbanismo e mobilidade urbana, ou seja, de que forma existem diferenças entre homens e mulheres que impactam as suas escolhas de mobilidade?</b>	<b>Percepção sobre conhecimentos de questões de género ligadas ao urbanismo e mobilidade urbana</b>	<b>%</b>	<b>Nº agentes que considera (erradamente) que M e H têm as mesmas barreiras ao uso da bicicleta</b>	<b>%</b>	<b>Nº agentes que considera (erradamente) que M e H têm as mesmas motivações ao uso da bicicleta</b>	<b>%</b>	<b>Nº agentes que considera (erradamente) que M e H realizam o mesmo tipo de deslocações</b>	<b>%</b>
Sim	28	27,7	11	23,9	14	21,5	14	21,5
Parcialmente	42	41,6	23	50,0	30	46,2	20	30,8
Não	28	27,7	11	23,9	19	29,2	12	18,5
Não sabe/não responde	3	3,0	1	2,2	2	3,1	0	0,0
<i>total</i>	<i>101</i>	<i>100,0</i>	<i>46,0</i>	<i>100,0</i>	<i>65,0</i>	<i>100,0</i>	<i>46,0</i>	<i>70,8</i>

<b>As outras pessoas que trabalham na sua entidade na área da mobilidade, têm formação/conhecimentos sobre questões de género ligadas ao urbanismo e mobilidade urbana, ou seja, de que forma existem diferenças entre homens e mulheres que impactam as suas escolhas de mobilidade?</b>	<b>Nº total agentes mobilidade</b>	<b>%</b>
Toda a equipa	5	5,0
Algumas pessoas	60	59,4
Não	19	18,8
Não trabalham mais pessoas nesta área	1	1,0
Não sabe/não responde	16	15,8
<i>total</i>	<i>101</i>	<i>100</i>

**ANEXO XIII: RESULTADOS SOBRE PERCEPÇÕES DE AGENTES DE MOBILIDADE QUE RESPONDERAM AO INQUÉRITO SOBRE IMPORTÂNCIA DE DIFERENTES MEDIDAS DE ESTÍMULO PRO-BICICLETA**

<b>Na sua opinião, que importância daria à implementação das seguintes medidas de estímulo em relação a infraestruturas e equipamentos, para aumentar a utilização generalizada da bicicleta?</b>	<b>1: Nada importante</b>	<b>2: Pouco importante</b>	<b>3: Moderada</b>	<b>4: Importante</b>	<b>5: Muito importante</b>	<i>total de respostas</i>
Rede de ciclovias segregadas do trânsito rodoviário	0	2	13	26	60	101
Boa iluminação nocturna das ciclovias	0	3	16	33	49	101
Estacionamentos cobertos em zonas residenciais	0	10	29	34	28	101
Estacionamentos cobertos perto das interfaces de transportes	0	4	21	39	37	101
Bicicletas partilhadas eléctricas	0	4	14	41	42	101
Bicicletas partilhadas com transporte de crianças	0	9	39	33	20	101
Bicicletas partilhadas com transporte de pequena bagagem	0	4	41	39	17	101
<i>soma</i>	0	36	173	245	253	707

<b>Na sua opinião, que importância daria à implementação das seguintes medidas de estímulo em relação a educação e comunicação, para aumentar a utilização generalizada da bicicleta?</b>	<b>1: Nada importante</b>	<b>2: Pouco importante</b>	<b>3: Moderada</b>	<b>4: Importante</b>	<b>5: Muito importante</b>	<i>total de respostas</i>
Campanhas de comunicação pelo uso da bicicleta e modos activos	1	3	21	41	35	101
Campanhas inclusivas (diversidade) pelo uso da bicicleta e modos activos	1	4	18	35	43	101
Campanhas de promoção da segurança: capacete e outros EPI	12	12	18	28	31	101
Campanhas contra assédio e violência em espaço público	3	18	21	33	26	101
Ensino da prática de ciclismo para crianças/jovens	1	1	8	39	52	101
Ensino da prática de ciclismo para adultos/as	1	3	16	35	46	101
Passeios de bicicleta e outras iniciativas para mulheres	2	12	23	41	23	101
<i>soma</i>	21	53	125	252	256	707

<b>Na sua opinião, que importância daria às metodologias/ferramentas de desenho de medidas de estímulo, para aumentar a utilização generalizada da bicicleta?</b>	<b>1: Nada importante</b>	<b>2: Pouco importante</b>	<b>3: Moderada</b>	<b>4: Importante</b>	<b>5: Muito importante</b>	<i>total de respostas</i>
Plano de Mobilidade Urbana com dados desagregados por género	1	8	30	33	29	101
Monitorização de ciclistas desagregadas por género, idade, outros	0	7	24	36	34	101
Boa representação de mulheres no sector da mobilidade	6	10	23	31	31	101
Planeamento urbanístico com base na segurança de mulheres	5	10	25	31	30	101
Planeamento urbanístico com desenho inclusivo e acessibilidade universal	0	0	6	25	70	101
Planeamento urbano integrado: habitação, social, mobilidade, economia,...	0	0	7	30	64	101
Mapeamento e envolvimento de stakeholders	1	1	13	44	42	101
<i>soma</i>	13	36	128	230	300	707

Importância atribuída a cada tipologia de medidas	<b>1: Nada importante</b>	<b>2: Pouco importante</b>	<b>3: Moderada</b>	<b>4: Importante</b>	<b>5: Muito importante</b>
<b>Medidas relacionadas com infraestruturas e equipamentos</b>	0	36	173	245	253
<b>Medidas relacionadas com educação e comunicação</b>	21	53	125	252	256
<b>Metodologias / ferramentas de desenho de medidas</b>	13	36	128	230	300

**ANEXO XIV: RESULTADOS SOBRE PERCEPÇÕES DE AGENTES DE MOBILIDADE QUE RESPONDERAM AO INQUÉRITO SOBRE OBSTÁCULOS, ESTÍMULOS E ENVOLVIMENTO DA COMUNIDADE NA ENTIDADE ONDE TRABALHAM**

	<b>Nº respostas</b>	<b>%</b>
Respostas consideradas	83	82,2
Respostas não consideradas	18	17,8
<i>total</i>	<i>101</i>	<i>100</i>

<b>Na sua opinião, que obstáculos existem na entidade onde trabalha para implementar medidas de aumento da utilização da bicicleta?</b>	<b>Nº de agentes de mobilidade</b>	<b>%</b>
Falta de vontade política	45	54,2
Reduzida prioridade na administração	38	45,8
Recursos humanos insuficientes	33	39,8
Receio da opinião pública (de munícipes)	32	38,6
Recursos financeiros insuficientes	28	33,7
Reduzida cooperação interna	24	28,9
Falta de know-how / competência técnica	22	26,5
Reduzida cooperação externa	15	18,1
Falta de vontade dos recursos humanos	12	14,5
Não há obstáculos à implementação	9	10,8
Outros / Não aplicável	5	6,0
<b>Nº respostas consideradas</b>	<b>83</b>	<b>/</b>

<b>Na sua opinião, que estímulos existem na entidade onde trabalha para implementar medidas de aumento da utilização da bicicleta?</b>	<b>Nº de agentes de mobilidade</b>	<b>%</b>
Metas Neutralidade Climática 2050	52	62,7
Necessidade de alinhamento com os ODS	44	53,0
Cumprir com as metas da ENMAC	37	44,6
Financiamento europeu	34	41,0
Ir ao encontro da Visão Zero 2030	33	39,8
Existência de ciclistas	31	37,3
Financiamento nacional	25	30,1
Forte vontade política	24	28,9
Recursos humanos com capacitação	24	28,9
Grupo de trabalho para mobilidade inclusiva	15	18,1
Orçamento participativo local	12	14,5
Promover a igualdade de género	11	13,3
Outros	3	3,6
<b>Nº respostas consideradas</b>	<b>83</b>	<b>/</b>

<b>Considera que a população local é integrada nos processos de decisão relacionados com a mobilidade urbana?</b>	<b>Nº agentes de mobilidade</b>	<b>%</b>
Sim	8	9,6
Parcialmente	50	60,2
Não	20	24,1
Não sabe/não responde	5	6,0
<i>total</i>	<b>83</b>	<b>100</b>

<b>Se considera que a população local é integrada nas decisões sobre mobilidade urbana, de forma total ou parcialmente, que modalidades tem assumido esse envolvimento, nos últimos 2 anos?</b>	<b>Nº agentes de mobilidade</b>	<b>%</b>
Sessões públicas/apresentações das estratégias ou planos de mobilidade	35	42,2
Todas as reclamações de munícipes têm resposta	28	33,7
Orçamentos participativos (inclui jovem)	25	30,1
Parcerias com instituições de ensino locais (desenvolvimento de projectos, iniciativas, outros)	23	27,7
Consulta pública das estratégias/planos de mobilidade elaborados	22	26,5
Grupo de trabalho interdepartamental / com diferentes serviços da organização	15	18,1
Grupo de trabalho regular envolvendo as pessoas da comunidade e entidades, com <i>stakeholders</i> previamente identificados	8	9,6
Concursos de ideias premiadas	4	4,8
Não se aplica	1	1,2
Nº respostas consideradas	<b>83</b>	<b>/</b>