

**O Irromper do Digital nos Percursos de Mobilidade Diária:
Telemóveis e Transportes Públicos na Área Metropolitana de
Lisboa**

Madalena Paulos Gomes dos Santos

**Dissertação de Mestrado em Ciências da Comunicação
Área de Especialização em Cultura Contemporânea e Novas
Tecnologias**

março de 2026

Dissertação de Mestrado apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à
obtenção do grau de Mestre em Ciências da Comunicação, realizada sob a orientação
científica do professor doutor Jorge Martins Rosa

AGRADECIMENTOS

À minha família e aos meus amigos. Ao meu orientador pelo apoio. E a um sentido de curiosidade e vontade de compreensão sempre presente.

O IRROMPER DO DIGITAL NOS PERCURSOS DE MOBILIDADE DIÁRIA: TELEMÓVEIS E TRANSPORTES PÚBLICOS NA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

THE DIGITAL DISRUPTION IN DAILY COMMUTING: SMARTPHONES AND PUBLIC TRANSPORT IN THE LISBON METROPOLITAN AREA

MADALENA PAULOS GOMES DOS SANTOS

RESUMO

Esta dissertação explora as transformações trazidas pelos telemóveis às viagens de deslocação via transportes públicos, tendo em conta as vivências dos jovens *commuters* que se deslocam diariamente por motivos profissionais, académicos e recreativos na Área Metropolitana de Lisboa. Ao longo dos capítulos, são abordadas reflexões heterogéneas sobre o significado do fenómeno da mobilidade diária para os diferentes indivíduos que vão desde a mera necessidade diária a momentos de produtividade, de oportunidades de repouso e preparação mental para o dia até a períodos convidativos à utilização de tecnologias móveis. O foco da investigação reside no cruzamento entre estas viagens rotineiras e a generalização dos telemóveis, analisando o porquê de uma aparente utilização abundante destes dispositivos eletrónicos no contexto de deslocação via transporte coletivo. São alocados diversos papéis ocupados pelos telemóveis para os viajantes frequentes, nomeadamente enquanto ferramenta de dinamização de atividades que engloba as áreas do entretenimento, da comunicação e da navegação, mas também enquanto plataforma que permite um escape à experiência geralmente tida como neutra ou negativa de viajar de transportes públicos diariamente. Adicionalmente, a interação com o telemóvel é também aprofundada através de uma lente sociológica, investigando a influência do telemóvel no tipo de comunicação tido a bordo dos transportes públicos, quer seja à distância ou entre passageiros. De um modo geral, sonda-se as várias possibilidades e consequências apresentadas pela utilização dos novos *media* durante os movimentos pendulares.

PALAVRAS-CHAVE: telemóveis, *commuting*, digitalização, transportes públicos, Lisboa

ABSTRACT

This dissertation explores the transformations brought by smartphones into public transport commuting journeys, taking into account the experiences of young commuters who travel daily for professional, academic and recreational purposes in the Lisbon Metropolitan Area. Throughout the chapters, heterogeneous reflections on the meaning of daily mobility journeys for different individuals are approached, ranging from sheer daily necessity to productivity moments, to opportunities for rest and mental preparation for the day, as well as periods which actively encourage the usage of mobile technologies. Smartphones are also

given different roles to these frequent travelers, namely as a tool for engaging in several activities, which may encompass the areas of entertainment, communication and navigation, but mainly as an escape platform for the generally neutral or negative experience that is daily travelling by public transportation. Smartphone interactions are also examined through a sociological lens considering their influence on the socialization observed in this context, whether at a distance or between passengers. Several possibilities and consequences presented by the normalization of new media usage during public transport commuting journeys are investigated.

KEYWORDS: smartphones, commuting, digitalization, public transport, Lisbon

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	1
I. REVISÃO DE LITERATURA	7
1. <i>Commuting</i> , a viagem de deslocação diária nos centros e periferias urbanas.....	7
2. A introdução dos telemóveis nas viagens de deslocação diária	14
II. METODOLOGIA	23
1. Seleção de métodos.....	23
2. Definição do público-alvo e critérios de exclusão.....	24
3. Recolha e análise de dados	25
3.1. Questionário	25
3.2. Entrevistas.....	27
4. Tratamento e análise dados	30
5. Questões éticas	31
III. RESULTADOS.....	33
1. A viagem de deslocação diária para os jovens <i>commuters</i> na Área Metropolitana de Lisboa	34
2. Hábitos e perceções sobre a utilização dos telemóveis durante as viagens de deslocação diária	49
IV. DISCUSSÃO DE RESULTADOS	78
1. Significado das viagens de deslocação diária para os <i>commuters</i>	78
2. O papel do telemóvel para os <i>commuters</i> nas viagens de deslocação diária.....	81
3. A interação com os telemóveis e a socialização durante as viagens de deslocação diária	86
CONCLUSÃO	93
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	98
ANEXOS	102

INTRODUÇÃO

Todos os dias milhares de pessoas iniciam a sua jornada diária de trabalho e/ou estudos académicos via viatura privada ou transportes públicos na Área Metropolitana de Lisboa que, à data da realização do Censos 2021, acomodava aproximadamente 2 871 133 habitantes, cerca de um terço de toda a população residente em Portugal¹.

Esta rotina implica frequentemente deslocações não só espaciais, desde o espaço físico que constitui o ambiente doméstico para o local de trabalho e vice-versa, como temporais, englobando os intervalos que delimitam não só os momentos de início e de final de uma viagem habitual, mas também os tempos de espera característicos da mobilidade urbana, essencialmente manifestados no trânsito provocado pela elevada concentração populacional, bem como na comum sucessão de atrasos e imprevistos no funcionamento da ampla rede de transportes públicos.

O trajeto realizado, composto simultaneamente pela distância percorrida e o intervalo de tempo ocupado pelo estado de viagem passiva, bem como a própria ação humana de deslocação por motivos profissionais, conhecido pelo termo inglês *commute* ou *commuting*, constitui um momento presente e repetitivo no dia a dia da população ativa, assumindo uma importância acentuada, mas nem sempre consciente, não só para quem se desloca frequentemente dentro do concelho de Lisboa, mas também, e talvez mais marcadamente, para aqueles que residem nas zonas periféricas da cidade.

De acordo com o Instituto Nacional de Estatística, em 2021, a duração média dos movimentos pendulares dentro da Área Metropolitana de Lisboa via viatura privada aproximava-se dos 25 minutos². Segundo Giménez-Nadal (2022), estes dados colocam Portugal como um exemplo a ser seguido no que toca à diminuição gradual do tempo de deslocação diária, tendo-se registado um decréscimo acentuado ao longo das últimas décadas.

¹ De acordo com dados do INE, a população residente em Portugal é 10 749 635.

² Instituto Nacional de Estatística - Censos 2021. XVI Recenseamento Geral da População. VI Recenseamento Geral da Habitação : Resultados definitivos.

No entanto, no que diz respeito às deslocações por meio de transportes públicos, o valor atinge, atualmente, os 47 minutos³, o que coloca a região da Grande Lisboa como um cenário representativo de viagens de mobilidade diária com uma duração significativamente longa, a nível nacional.

Embora o principal meio de deslocação em Portugal se mantenha inquestionavelmente a viatura individual, com uma incidência de 58,9% na Área Metropolitana de Lisboa (INE, 2017), a utilização dos transportes públicos destaca-se como particularmente presente nos hábitos dos residentes no concelho de Lisboa e nos circundantes, com uma taxa de afluência de 15,8% (INE, 2017). Apesar de o número apresentar também um decréscimo gradual face às décadas anteriores, como anunciado por Marques da Costa, que recorda que, em 1981, “a utilização do automóvel era de apenas 13% e a quota do transporte público era de 62%” (Marques da Costa, 2017, p.18), o mediatismo frequente relativo a insuficiências no funcionamento da rede de transportes públicos, com denúncias de sobrelotação, incumprimento de horários e greves de trabalhadores da área da mobilidade, sugere uma ampla utilização por parte de passageiros diários.

Apesar de a experiência de *commuting* e a viagem recorrente de transportes públicos para propósitos profissionais não ser inédita à contemporaneidade, remontando à época da Revolução Industrial Britânica do século XVIII (Gager, 2020), a mobilidade atual apresenta especificidades particularmente dotadas de unicidade, nomeadamente no que toca à possibilidade de recurso ao *smartphone*, um dispositivo tecnológico facilmente manuseável e de dimensões reduzidas, que se torna normalizado e amplamente utilizado mais notavelmente a partir da segunda década dos anos 2000.

Se em décadas anteriores, as maneiras de “ocupação do tempo” consistiam em práticas analógicas, nomeadamente a leitura ou o presumível envolvimento em conversas com outros passageiros que se encontram nas mesmas circunstâncias de viagem, nos últimos anos passaram a estar disponíveis novas formas de entretenimento concentradas num único instrumento. Poder-se-á dizer, então, que a experiência de viajar nos transportes públicos e o

³ Cálculo efetuado a partir dos dados relativamente à Duração Média dos Movimentos Pendulares disponibilizados pela LxStat.

fenómeno da mobilidade diária assistiram à e foram essencialmente alterados pela transição para o digital, que se encontra ainda em fase de processamento e de constante evolução.

Perante a inevitabilidade de constatação da crescente utilização dos telemóveis em diversos contextos integrantes da vida quotidiana, esta dissertação pretende explorar de que forma as pessoas interagem com os dispositivos tecnológicos móveis durante os trajetos de deslocação diários entre casa e o local de trabalho e/ou estudos, realizados através de transportes públicos por uma porção significativa da população residente nos meios urbanos.

Estudar estes momentos permitirá uma compreensão mais abrangente dos efeitos da popularização dos telemóveis, dada a penetrabilidade da digitalização entre passageiros provenientes de contextos sociais distintos, uma vez que, durante estas viagens coletivas, os passageiros são tipicamente encarados como elementos passivos e, através da utilização de dispositivos eletrónicos multifuncionais, esta suposição rapidamente se torna alvo de questionamento.

Partindo de uma tendência crescente para a utilização de transportes públicos como meio de deslocação entre as camadas mais jovens da população e do seu pioneirismo enquanto utilizadores de tecnologias móveis desde tenra idade (Julsrud e Desntadli, 2017), o estudo focar-se-á essencialmente nas experiências dos jovens para quem a mobilidade está presente por motivos profissionais, académicos e recreativos.

O grande objetivo da investigação consiste, assim, na exploração das transformações trazidas pela introdução dos telemóveis e de outros dispositivos tecnológicos semelhantes durante os percursos de deslocação diária, à luz do conceito pouco aprofundado de *commuting* e da sua importância no quotidiano de uma porção significativa da população portuguesa residente nas áreas urbanas e periféricas de Lisboa.

Para cumprir esse objetivo, isso implicará analisar as percepções dos indivíduos que frequentam os transportes públicos relativamente à sua experiência de viagem e à generalização do uso dos telemóveis, explorando simultaneamente as potencialidades e os atritos que a disponibilização do telemóvel pode suscitar, bem como observar de que forma os *commuters* interagem com os telemóveis durante as viagens de deslocação diária, estudando as atividades digitais em que se envolvem e as consequências acarretadas pelo acesso constante a dispositivos eletrónicos.

Este trabalho visa essencialmente a produção de conhecimento acerca dos hábitos da população residente em Portugal associados à utilização dos telemóveis durante os trajetos de mobilidade diária via transporte coletivo. Para que seja possível compreender uma porção da autêntica dimensão e das consequências da generalização dos telemóveis na realidade social e cultural contemporânea, tomando as viagens de deslocação diária de transportes públicos como terreno de estudo, coloca-se como pergunta de investigação principal: “De que forma é que o telemóvel altera a experiência de viagem e as perceções individuais dos jovens *commuters* via transportes públicos na Área Metropolitana de Lisboa?”

Esta questão será o fio condutor para explorar os sentimentos relativos às experiências de deslocação diária, um assunto que assume uma relevância residual não só na discussão *online*, mas também nas realidades materiais e empíricas de um conjunto significativo de pessoas que raramente é convidado a refletir sobre um fenómeno rotineiro, bem como as transformações trazidas pela introdução das tecnologias móveis às quais o mesmo tem sido submetido. Procura-se, deste modo, compreender a ligação entre a utilização do telemóvel e as perceções gerais relativamente às viagens de deslocação diária, analisando o papel do telemóvel enquanto potencial desafiador da classificação frequentemente atribuída à viagem enquanto um momento de inatividade.

Procurando ir ao encontro dos objetivos delineados, estabelece-se também o recurso a questões secundárias e hipóteses relevantes que permitam a chegada às conclusões esperadas, nomeadamente:

1. O que significa a *commute* para os jovens que se deslocam diariamente via transportes públicos na Área Metropolitana de Lisboa?
2. Que papel representa o telemóvel nas viagens de deslocação diária dos jovens na Área Metropolitana de Lisboa?
3. Como interagem os jovens *commuters* com o telemóvel e de que forma é que esta utilização influencia a socialização que tem lugar durante as viagens diárias de transportes públicos?

A primeira questão pretende analisar de que forma os viajantes frequentes de transportes públicos inseridos nas camadas mais jovens da população descrevem a sua viagem de deslocação diária, não pretendendo necessariamente uma associação direta à utilização e importância do telemóvel durante estes momentos. Servirá para fornecer uma

imagem nítida sobre os sentimentos associados à rotina de deslocação coletiva, procurando compreender a importância que esta representa no quotidiano dos indivíduos, para, mais tarde, analisar de que forma o telemóvel é introduzido neste contexto.

A segunda questão, por outro lado, procura já explorar de que forma é que o telemóvel gradualmente se vai incorporando como um elemento particularmente presente durante estas viagens, refletindo sobre os papéis e as funções que ocupa para os *commuters*. Remete para a forma como os elementos de gerações mais novas, que crescem já com a normalização dos dispositivos tecnológicos, encaram o telemóvel, procurando explorar as suas motivações para uma utilização constante e frequente em momentos de transitoriedade.

A última questão convida a uma exploração mais concreta de como os indivíduos contemplados no estudo interagem com os telemóveis durante estas viagens de deslocação diária e de como esta poderá (ou não) refletir-se na socialização que tem lugar dentro dos transportes públicos. Isto dependerá da exploração das atividades digitais mais comuns entre a população-universo que poderão englobar áreas como o entretenimento, a comunicação e a produtividade. Está também presente uma dimensão igualmente relevante para a análise proposta, que remete para o tipo de comunicação que acontece nos transportes públicos, tendo-se em especial atenção o clima social, os sentimentos de confortabilidade ou de frieza associados às viagens coletivas e a sua associação à presença dos telemóveis.

A nível de estrutura, a dissertação encontra-se repartida em diversos capítulos. O capítulo 1 corresponde à revisão da literatura, onde serão esclarecidos conceitos-chave para a investigação. Esta secção introdutória encontra-se dividida em duas partes essenciais: em primeiro lugar, serão analisados os conceitos de *commuting* e mobilidade, tanto a nível global como a nível nacional. A segunda parte aborda a introdução gradual dos telemóveis no quotidiano e a sua presença em diversos momentos integrantes da vida humana contemporânea, dos quais fazem parte os movimentos pendulares. Ter-se-ão em conta as contribuições de diversos autores para o estudo do fenómeno da mobilidade diária e as viagens de deslocação rotineiras, os efeitos da popularização dos telemóveis e a sua incorporação nos trajetos de *commuting*. Por outro lado, serão também incluídos os contributos fulcrais de teóricos das Ciências da Comunicação e da Sociologia, de modo a explorar o cruzamento destas duas áreas de estudo concretizado no contexto da dissertação, que contempla os efeitos dos novos *media* na cultura e mobilidade contemporânea.

O capítulo 2 consiste na explicitação da metodologia utilizada para a investigação, cujos recursos principais estão assentes na aplicação de um questionário abrangente e na realização de entrevistas semiestruturadas a jovens *commuters* na Área Metropolitana de Lisboa. Nesta secção, encontra-se a definição concreta do público-alvo e a fundamentação sobre os métodos adotados para a investigação, contendo também os pré-requisitos para a participação no inquérito e o processo de seleção dos entrevistados. São também explicitados os métodos de recolha e de análise dados, submetidos a análise e discussão nos capítulos seguintes.

A contemplação dos resultados obtidos será, por sua vez, apresentada no capítulo 3, que se encontra repartido em duas grandes secções: a primeira secção destacando as rotinas de deslocação diária e o significado da viagem para os *commuters* via transportes públicos na Área Metropolitana de Lisboa e a segunda enfatizando o papel do telemóvel e as perceções dos *commuters* relativamente à presença abundante do elemento digital nas viagens. Os dados quantitativos serão apresentados através de gráficos, tabelas, estatísticas com números de indivíduos e percentagens referentes às questões presentes no inquérito. Já os dados qualitativos serão introduzidos através de uma análise temática em volta dos testemunhos dos entrevistados e das respostas de desenvolvimento extraídas do inquérito.

O capítulo 4 contempla a análise e discussão dos resultados anteriormente expostos, procurando o estabelecimento de ligações entre a literatura existente e os dados fornecidos pela presente investigação, construindo linhas de reflexão sustentadas pelos resultados obtidos através da exploração dos percursos e das rotinas de mobilidade diária na amostra contemplada, bem como das experiências e perceções individuais dos jovens *commuters* na Área Metropolitana de Lisboa relativamente à utilização dos telemóveis.

Por fim, o capítulo final corresponde à conclusão, onde se realçarão os pontos-chave e o conhecimento apresentado pela investigação em causa, que consolida experiências diversas entre os utentes dos transportes públicos e a sua perceção relativamente à utilização de tecnologias móveis durante a sua viagem de deslocação diária, propondo novas abordagens a um impacto geral dos *smartphones* no quotidiano contemporâneo.

I. REVISÃO DE LITERATURA

1. *Commuting*, a viagem de deslocação diária nos centros e periferias urbanas

O termo *commuting*, referindo-se à ação de deslocação diária entre o domicílio e o local de trabalho, bem como à realização do mesmo trajeto inversamente, assume-se como o tema, o espaço físico e o período de tempo de estudo da investigação presente. Embora em português não exista uma expressão em concreto que o traduza, alguns dicionários da língua portuguesa já incluem os vocábulos como empréstimos. Segundo os dicionários infopédia da Porto Editora, *commuting* corresponde à “viagem diária entre casa e o emprego”⁴, e, na mesma perspetiva, *commuter* é uma “pessoa que faz regularmente um percurso longo entre a casa e o emprego” ou uma “pessoa que vai e vem todos os dias”⁵.

Esta designação parece surgir, em termos comparáveis ao que conhecemos atualmente, com o lançamento das redes ferroviárias no Reino Unido submetido à Revolução Industrial em finais do século XVIII (Gager, 2020). Segundo o autor, as impressões iniciais associadas ao desenvolvimento das vias de transporte davam conta da chegada da modernidade, sendo o crescimento económico e a expansão demográfica das cidades propulsionados pela multiplicação dos caminhos ferroviários.

O surgimento do comboio destinado ao transporte de passageiros, que rapidamente vê a sua lotação e distâncias percorridas ampliadas para acolher uma diversidade de localidades circundantes, embora ultrapassando um período de relutância devido a preocupações de segurança, veio substituir as caminhadas a pé ou a cavalo, que constituíam os meios de deslocação mais comuns até à data. Na altura, o processo de deslocação era visto como um “compromisso necessário” para que se pudesse usufruir de um estilo de vida suburbano, algo que o autor coloca como antitético à experiência tipicamente monótona atual.

⁴ Porto Editora. *Commuting*. Em Dicionário infopédia de Inglês – Português. Disponível em <https://www.infopedia.pt/dicionarios/ingles-portugues/commuting>

⁵ Porto Editora. *Commuter*. Em Dicionário infopédia de Inglês – Português. Disponível em <https://www.infopedia.pt/dicionarios/ingles-portugues/commuter>.

Gradualmente, destacar-se-ia a elevação das metrópoles globalizadas no decorrer do século XX, a par da expansão das redes urbanas de transportes públicos, como um fenómeno com vastas implicações a nível social, verificando-se um crescimento acentuado das deslocações para fins profissionais entre os grandes centros urbanos e os subúrbios, que abrangem localidades cada vez mais distantes.

Palco da concentração dos serviços e do desenvolvimento económico do país, a capital portuguesa, em sequência do que se verifica com as grandes cidades a nível internacional, observa também, mais notoriamente a partir da década de 60 do século XX, ao seu contínuo crescimento populacional resultante da industrialização e do êxodo rural, através da construção e fixação da população ativa em zonas apelidadas frequentemente de “zonas-dormitório”, locais criados e desenvolvidos sobretudo para o alojamento dos trabalhadores da cidade de Lisboa (Fróis, 2015). Assim, tida como o centro da movimentação urbana e da atividade profissional e académica, em redor de Lisboa estabelecem-se as áreas suburbanas e periurbanas⁶, dando origem a zonas caracterizáveis pela sua indefinição, heterogeneidade e hibridismo, onde tem lugar a fusão de elementos do ruralismo e da urbanização crescente (Marques Maia, 2022).

Neste contexto, também as infraestruturas e as rotas necessárias ao fluxo de trabalhadores residentes nas áreas circundantes de Lisboa experienciaram (e continuam a implicar) um contínuo crescimento. No final do século XIX, inauguravam-se as ferrovias que estabelecem a ligação entre a metrópole e os concelhos de Sintra e Cascais, destacando-se também as áreas em crescimento na margem sul do Tejo, resultante da sua inserção em linhas ferroviárias que estabelecem o contacto direto com Lisboa, nomeadamente o Barreiro (Fróis, 2015).

Em 1987, Barata Salgueiro constatava, assim, que “nos concelhos que constituem a Área Metropolitana de Lisboa, cerca de um milhão e trezentas mil pessoas desempenha uma actividade e quase metade exerce-a na cidade de Lisboa” (Barata Salgueiro, 1987), realçando uma tendência que se mantém atualmente, com cerca de 34,1% da população empregada a

⁶ Neste caso, por áreas suburbanas entendem-se as áreas imediatamente circundantes ao concelho de Lisboa, com elementos urbanos semelhantes aos das grandes cidades. Já as áreas periurbanas correspondem a zonas periféricas geograficamente mais distantes da metrópole, onde se fundem elementos do ruralismo e do urbanismo, tratando-se de zonas híbridas como define Paganelli em entrevista a Ana Marques Maia (2022).

trabalhar fora do concelho de residência, sendo que o número de empregados em Lisboa ultrapassa a sua população residente (Almeida, 2023), um facto que atribui à Área Metropolitana de Lisboa uma profundidade característica no que toca à frequência de realização dos trajetos de mobilidade diária.

Numa fase mais avançada, a institucionalização da viagem como parte integrante da vida profissional e social do indivíduo contemporâneo é engrandecida como um marco do desenvolvimento de infraestruturas urbanas que, em simultaneidade com o constante desenvolvimento tecnológico, encoraja ativamente a utilização e a incorporação dos telemóveis durante a sua realização. Para Green (2002), a viagem regular é equiparada a uma tecnologia, que facilita a organização temporal diária característica à vida contemporânea multifacetada na cidade, realçando: “Social and organizational activities in the newly emerging city required new forms of coordination, and technologies to manage it. Travel was one such set of technologies, as people became newly mobile and needed to coordinate times to meet or organize activities.” (Green, 2002, p. 282).

Para Urry (2007), a mobilidade surge também como um tema premente para as ciências sociais, naquilo que descreve como “mobility turn”. Esta mudança de paradigma materializa-se precisamente no cruzamento entre as variadas formas de viagem, a multiplicação dos modos de transporte disponíveis e o advento dos novos *media* (Urry, 2007). Segundo Sheller e Urry (2006), existe uma necessidade de reconhecer a mobilidade como um conceito polissémico dotado de interdependência à luz da cultura contemporânea. Embora a mobilidade possa remeter de uma forma mais imediata para a noção de movimento e deslocação de um indivíduo ou de um objeto no espaço físico, para os autores, destaca-se a importância de ter em conta também a miniaturização e consequente transportabilidade dos novos dispositivos tecnológicos, de utilização cada vez mais acessível, bem como a forma como estes transformam e encorajam o constante fluxo de pessoas, imagens e informação.

Em consequência das complexidades trazidas pelos desenvolvimentos sociais e demográficos na organização das cidades e a sua junção aos progressos tecnológicos, o fenómeno de *commuting* eleva-se como um dos aspetos mais marcantes na área da mobilidade nas cidades, levando em consideração o elevado número de pessoas envolvidas na sua realização diária (Bissell, 2014).

No que toca a discussão *online* que ilustre a percepção dos viajantes relativamente à deslocação diária, alguns resultados serão mais à frente apresentados, demonstrando a relevância deste período na vida contemporânea. Apenas como ilustração, na plataforma *online* Reddit, o utilizador @/vanadiopt questiona as percepções e a frequente relutância com que o conceito e o ato de *commuting* é encarado em Portugal,

Vivi durante algum tempo em Berlim e ia para o trabalho de comboio 1h todos os dias e nunca senti que esse fosse um tempo perdido, porque lia o jornal, lia um livro ou simplesmente descansava. Actualmente faço o percurso diário de Mafra para Loures, de carro, e não noto que seja tempo perdido, pelo contrário, vou ouvindo podcasts de economia e ou finanças. No entanto, sinto sempre que por cá as pessoas acham que o normal é viver ao lado do local de trabalho... (@vanadiopt, 2019⁷)

Embora sejam realçados benefícios possibilitados por recentes desenvolvimentos tecnológicos, as reações suscitadas na comunidade *online* que depara com a publicação parecem ser, de modo geral, negativas. Uma maioria dos utilizadores do Reddit considera que as horas perdidas na deslocação diária constituem um “desperdício de tempo”. Esta posição surge defendida por Murray e Stronge (2019), autores do texto panfletário *Claim The Commute*, afirmando que a deslocação constitui um período inevitável da vida profissional e não necessariamente uma escolha individual tomada de livre vontade. Acrescentam que a realização diária deste trajeto implica custos monetários e inconveniências na vida privada, podendo conduzir à normalização da execução de tarefas não-remuneradas fora do horário legal de trabalho, que colocam os trabalhadores numa posição de desvantagem e exploração patronal.

A tendência parece manter-se noutras publicações na mesma plataforma, a nível internacional. Um utilizador inicia a discussão com “Commuting is so depressing”⁸, queixando-se da crescente alienação social, da monotonia da viagem e do cansaço visível nos rostos dos viajantes frequentes nos transportes públicos. A ideia de que a mobilidade diária por

⁷ u/avanadiopt. (2019, 29 agosto). Porque é que em Portugal o "commuting" diário ainda é visto com tanta relutância?. *Reddit*.

https://www.reddit.com/r/portugal/comments/cx6ywl/porque_%C3%A9_que_em_portugal_o_commuting_di%C3%A1rio_ainda/

⁸ u/schillerstone. Commuting is so depressing. *Reddit*.
https://www.reddit.com/r/WFH/comments/1k54oum/commuting_is_so_depressing/

transportes públicos constitui uma rotina exaustiva e degradante para o bem-estar físico e psicológico dos indivíduos é, por isso, partilhada por um conjunto significativo de utilizadores nas redes sociais.

De novo, como breve exemplo, no TikTok, uma utilizadora publica um curto vídeo, onde mostra o interior de um veículo de transporte público sobre carris repleto de viajantes diários com a descrição em tom satírico “pov: you wake up as 30 something woman who has to commute to work (2025)”, aludindo ao desgaste físico e emocional que constitui viajar durante a hora de ponta (@theluxurymama, 2025⁹). Outra publicação mostra um momento de uma utilizadora que tem lugar durante a sua viagem diária de autocarro com a descrição “Me after spending 2 hours, catching 3 types of public transport to get to my 1.5 hour tutorial”¹⁰. Ambas remetem para situações recorrentes de desconforto, sobrelotação nos transportes públicos e consumo elevado de tempo, acontecimentos frequentemente associados às viagens de deslocação diária de transportes públicos que contribuem para que estas sejam encaradas de forma negativa.

As partilhas nas redes sociais replicam aquilo que já é alvo de análise nos estudos de mobilidade e deslocação urbana, com uma profusão de artigos que exploram a relação entre as viagens de deslocação diária e a qualidade de vida daqueles que a realizam, sendo vários os aspetos nefastos frequentemente alocados ao *commuting* por transportes públicos, nomeadamente a elevada concentração de pessoas e a ausência de ordem, tal como uma sensação constante de desconfiança e impossibilidade de confiabilidade no sistema de transportes públicos derivada da incerteza e incumprimento de horários, que culminam na prevalência de situações de elevado *stress*, que podem inclusivamente ser transferidas para a vida pessoal e profissional, afetando o bem-estar dos *commuters* (Cantwell et al., 2009).

Novaco e Gonzalez (2009) mencionam também o trânsito e o congestionamento como um dos grandes problemas associados às viagens de deslocação diária. Embora isto se verifique sobretudo nas viagens via automóvel privado, demonstra-se também com relativa intensidade em contexto de transportes públicos, devido à elevada movimentação populacional nas áreas metropolitanas. De acordo com Lunke (2020), fatores como o meio de

⁹ The Luxury Mama. (2025, 17 fevereiro). TikTok. <https://www.tiktok.com/@theluxurymama/video/7472299870838164758>

¹⁰ _RomAshka_. (2025, 3 setembro). TikTok.

transporte utilizado, elevados tempos de espera e o prolongamento do tempo de viagem devido a imprevistos contribuem para uma maior insatisfação no transporte via automóvel coletivo.

Embora os utentes dos transportes públicos tendam a encarar a sua modalidade de transporte de forma desfavorável, curiosamente, a maioria dos indivíduos afirma estar relativamente satisfeito com o seu processo de deslocação diária e demonstra, de facto, vontade de poder reservar algum tempo para o *commuting* diário (Novaco e Gonzalez, 2009). Isto pode dever-se ao facto de que a deslocação via transportes públicos oferece oportunidades impossíveis de praticar em viagens de viatura própria resultantes da desresponsabilização do envolvimento ativo no ato de condução e da virtualidade de libertação das mãos (Urry, 2007). Atividades como ler livros, ouvir *podcasts* e *audiobooks*, jogar jogos no telemóvel, e até a criação de uma janela de abertura para momentos de “preparação mental para o dia” (u/Possible_Window_1268) e de possibilidade para “desligar o cérebro” (u/The-10ft-line) destacam-se como vantagens de utilização da rede de transportes públicos em detrimento do veículo próprio.

Pindek et al. (2023) colocam, inclusivamente, a tónica na questão da criação de um tempo em que se torna possível o foco total em necessidades pessoais, envolvendo-se os passageiros naquilo a que se chama coloquialmente de “me time”. A viagem representa assim um intervalo temporal e um espaço físico específico, no qual o indivíduo escolhe ativamente realizar atividades não relacionadas com o trabalho, preocupações domésticas ou acontecimentos externos, algo que é frequentemente facilitado pelo facto de esta viagem ser essencialmente uma experiência individual, realizada a sós. Neste contexto, o isolamento social chega a ser visto como desejável nos períodos imediatamente anteriores e posteriores ao horário de trabalho, que envolve a interação social revestida de camadas performáticas. Deste modo, a *commute* revela-se para alguns indivíduos como uma ponte entre a vida pessoal e a vida profissional, podendo equiparar-se a um *third space* (Pindek et al., 2023).

Isto surge em consonância com o estabelecimento de “não-lugares”, teoria desenvolvida por Augé (1992) frequentemente aplicada às infraestruturas pós-modernas, nomeadamente as estações de serviço, as estações ferroviárias, as paragens de autocarro e a própria estrutura interior dos veículos de transporte público. Os não-lugares podem ser espaços criados para fins como o transporte, a viagem e o percurso transitório, sendo

caracterizados pela semelhança na sua disposição estética que reflete objetivos funcionais, bem como pelas relações de anonimato que oferecem aos indivíduos, nos quais estes se misturam com a indefinição e efemeridade características ao contexto de deslocação. Deste modo, a viagem frequente via transportes públicos, veículos coletivos frequentados por um grande número de pessoas, facilita o abandono da identidade singular e o desligamento dos indivíduos em seu redor (Augé, 1992).

Num tom idêntico, Bissell (2018) relata a formação de espaços liminares, onde o indivíduo é compelido a criar rituais suscitados pela repetibilidade da ação de viajar. Por outro lado, é também confrontado com as subtilezas da simultaneidade da existência de outros, testemunhando encontros temporários que, por serem acontecimentos habituais, tendem a ser banalizados, mas acabam por ter efeitos notáveis a nível psicológico e sociológico. Embora, para uns, a *commute* não se trate de mais do que uma porção de tempo implicada na rotina profissional e a viagem por transportes públicos não se afigure como mais do que uma necessidade, para outros, o trajeto de deslocação diária começa gradualmente a revelar a sua importância enquanto fenómeno contemporâneo com vastas implicações sociais.

O autor desafia inclusivamente a atribuição de uma conotação redutora e negativa à viagem de deslocação enquanto “tempo morto”, comprovando a existência de situações em que os indivíduos encaram a experiência de tempo de transição como desejável. Também Sales Oliveira (2015) relata episódios de apego à viagem habitual de casa para o trabalho, durante as quais os indivíduos encontram um momento privilegiado para se envolverem em atividades como a leitura de livros e jornais, a audição de música, a observação dos outros e da paisagem, ou até a preparação psicológica para o dia.

Constituindo uma parte integrante da vida contemporânea, seria expectável que o fenómeno de deslocação diária originasse perceções variadas, tornando-se um tópico de discussão de relevo significativo pela profusão e pela polarização de opiniões que suscita. A experiência de *commuting* assume-se, por isso, notoriamente mais complexa do que aparenta à superfície, demonstrando transformações na experiência humana e nas relações sociais, sobretudo no que toca à organização da vida nas áreas urbanas e suburbanas. Neste contexto, as viagens de deslocação rotineiras e a mobilidade diária tornam-se um assunto de particular interesse a ser explorado mais aprofundadamente na realidade da população portuguesa.

2. A introdução dos telemóveis nas viagens de deslocação diária

Desde o aparecimento do telefone fixo até à introdução dos primeiros telemóveis, a inovação tecnológica e as transformações sociais são notáveis. Em 1964, McLuhan incluía o telefone numa longa lista de meios de comunicação, constituindo este originalmente um meio de comunicação frio, que oferecia limitações a nível da quantidade e exatidão da informação transmitida. Este instrumento era encarado essencialmente como uma “extensão do ouvido e da voz humana”. No entanto, representava já um papel de interferência no tempo e no espaço, no que se afigurava como “uma tentativa de unificação dos sentidos num único objeto” (McLuhan, 1964), uma descrição que facilmente poderia ser aplicada ao telemóvel atual.

Na viragem do século, especulava-se também sobre os efeitos da comercialização e da posterior adoção massiva dos telemóveis em vários momentos caracterizantes do quotidiano, merecendo a rotina de mobilidade diária moderna uma posição de destaque. Green (2002) previa a transformação das noções de temporalidade e espacialidade trazidas pela incorporação destes novos dispositivos eletrónicos, impulsionada principalmente pela sua disponibilização “anytime, anywhere”, que implica uma penetrabilidade nos vários contextos que constituem a organização da vida humana ocidental. A capacidade transformadora dos telemóveis assumia-se como profundamente promissora, embora, na época, ainda não se pudesse falar em concreto dos *smartphones* atuais e da sua ubiquidade.

O estudo levado a cabo pela autora dava conta do aparecimento de diferentes noções de organização temporal, colocando ênfase numa tendência crescente para uma fragmentação na realização de atividades e transformações nos processos de desenvolvimento de relacionamentos sociais, cada vez mais marcados pela participação em conversas de curta duração, frequentemente sujeitas a interrupções e intervalos, passando a implicar, no entanto, frações superiores de contacto e pressuposições de disponibilidade total. Por outro lado, mencionava-se já uma excessiva dependência do telemóvel enquanto ferramenta organizacional do quotidiano e da vida profissional, que incentiva à flexibilidade e simultaneidade de ações, resultando numa fusão da esfera privada e da esfera pública (Green, 2002).

Estabelecia-se também a existência de diferentes perceções levantadas em diferentes grupos sociais: as mulheres, por exemplo, utilizavam o telemóvel no espaço público para

comunicar quando se sentiam inseguras. Já as faixas etárias mais jovens, embora reconhecessem um marco de independência e acolhessem a oportunidade de extensão da conversa assíncrona com amigos, queixavam-se de uma maior tendência para o controlo parental e escassez de privacidade (Green, 2002).

A adoção do telemóvel em detrimento do computador portátil no decorrer do quotidiano frisar-se-ia assim aceleradamente, emergindo o telemóvel como a ferramenta predileta para a realização de pesquisas rápidas e a obtenção de informações de reduzida complexidade. O computador, por oposição, implicava um estado de maior atenção e imersividade (Humphreys, 2010). É importante reconhecer, no entanto, que, na última década, a utilização do telemóvel tem vindo gradualmente a tornar-se uma experiência cada vez mais individualizada e imersiva, lutando pela atenção do utilizador e, simultaneamente, reforçando o seu papel enquanto consumidor (Crary, 2013).

Esta aparente “miniaturização do computador portátil” (Carr, 2010) que se transforma num objeto de reduzidas dimensões, passível de transportabilidade e representante do pragmatismo, parece impor-se com relativa celeridade nos hábitos da população ocidental. Em 2010, Carr evidenciava já o magnetismo pelos *smartphones* na cultura contemporânea, que parecem ultrapassar as barreiras tipicamente encontradas no tempo, no espaço, em complexos fatores sociais e no ceticismo perante o advento das novas tecnologias, afirmando:

As networked computers have shrunk to the size of iPhones and BlackBerrys, the feast has become a movable one, available anytime, anywhere. It’s in our home, our office, our car, our classroom, our purse, our pocket. Even people who are wary of the Net’s ever-expanding influence rarely allow their concerns to get in the way of their use and enjoyment of the technology. (Carr, 2010).

Segundo um estudo de Humphreys (2013), no início da segunda década do século XX, a utilização do telemóvel já estava presente em 85% da população adulta norte-americana e 83% da população adulta alemã. No entanto, a incidência de utilização do telemóvel para aceder à Internet era consideravelmente reduzida: apenas 38% e 34% respetivamente. Pouco menos de uma década decorrida na recolha destes dados, em Portugal cerca de “92,8% da população possui um telemóvel”. (Invoicepress, 2025). Desta percentagem de utilizadores, “99% (...) acedem à internet através de dispositivos móveis” (Invoicepress, 2025), o que

evidencia a presença marcante que os telemóveis assumem no quotidiano da população portuguesa, implicando também sua utilização durante os movimentos pendulares.

Segundo Julsrud e Denstadli (2017), as novas gerações ganham também um papel de protagonismo na adoção precoce das tecnologias móveis, tornando-se os seus utilizadores mais ativos. Não sendo o processo de deslocação diária um fenómeno unicamente do século XXI, este apresenta particularidades no que toca à incorporação de um dispositivo eletrónico de acesso facilitado que oferece múltiplas possibilidades de envolvimento numa profusão de atividades durante os percursos de mobilidade. Os autores mencionados fazem referência a uma coexistência entre atividades digitais e “anti-atividades” durante os momentos de viagem, sendo estas últimas entendidas como todas aquelas que não são realizadas através da utilização do telemóvel e que já existiam anteriormente, na época *pré-smartphone*, nas quais se inclui a leitura de livros, a leitura de jornais ou a observação da paisagem.

Um dos fatores centrais para que o estudo das atividades digitais praticadas nos transportes públicos seja mais frutífero do que aquelas realizadas durante a deslocação via viatura própria consiste no necessário aprisionamento das mãos verificável no segundo cenário, que condiciona o envolvimento em atividades através do telemóvel. O aspeto diferenciador da frequência dos transportes públicos remete precisamente para a oportunidade de libertação do condicionamento imposto pela inevitabilidade de utilização das mãos durante o ato da condução, tornando-se particularmente útil para o manuseamento do telemóvel (Urry, 2007).

O *smartphone* atual torna-se assim especialmente aproveitado e utilizado durante as viagens cíclicas e constitutivas do dia a dia comum, contribuindo ativamente para que os viajantes diários deixassem de ser definidos como elementos passivos, limitando-se previamente à espera pela chegada ao destino, numa atitude de contemplação, inatividade e discutível impotência, para agentes intencionais, encarados à luz do conceito de produtividade que cresce nas últimas décadas. Katz (2006) defende que o telemóvel surge como um dispositivo que permite a ocupação de intervalos de tempo considerados vazios, como os momentos de espera, a permanência em filas e o tempo de deslocação diária, registando-se situações em que as estratégias tradicionais de passagem de tempo, como a leitura de livros e jornais, são colocadas como secundárias às novas possibilidades digitais apresentadas pelos *smartphones*.

Esta acessibilidade do telemóvel conduz não só a novas possibilidades de entretenimento, como ao envolvimento em áreas tão variadas como a da comunicação ou da produtividade associada ao contexto profissional durante momentos que anteriormente eram caracterizados pela inatividade e destituídos de qualquer utilidade prática, sendo definido por Liang e Hwang (2016) como um “portal de multi-atividades”.

Esta utilização variada do telemóvel pelos indivíduos pode assim surgir em concordância com a Teoria dos Usos e Gratificações (Katz, Blumler e Gurevich, 1974) que, embora desenvolvida inicialmente para os meios de comunicação tradicionais, pode ser adaptada também aos *media* digitais. Esta teoria pressupõe que a interação estabelecida com os telemóveis é motivada por razões concretas, sendo este dispositivo eletrónico encarado como uma ferramenta que possibilita a satisfação de necessidades pessoais e sociais dos indivíduos. Tal é aplicável também às diversas redes sociais cada vez mais utilizadas, que cada vez mais parecem apresentar novas gratificações (Coutinho, 2023).

A Teoria dos Usos e Gratificações defende essencialmente que a utilização dada ao telemóvel, à Internet e às redes sociais está no controlo e consciência do indivíduo, através do qual este obtém determinados benefícios (Coutinho, 2023). É possível encontrar uma perspetiva ligeiramente diferente que sustenta, no entanto, que a interação com o telemóvel atualmente se pode equiparar mais a um automatismo, a uma resposta que se assume como natural a um objeto que foi sendo gradualmente incorporado no quotidiano dos indivíduos, eventualmente tornando-se uma parte indissociável dele. Isto revela-se sobretudo na formação de hábitos relacionados à utilização do telemóvel, nomeadamente “checking habits” (Oulasvirta et al., 2010), presentes na tendência para utilizar o telemóvel sem qualquer objetivo em mente. Também Humphreys (2018) destaca o recurso ao telemóvel enquanto força de hábito: “We found in a cross-cultural study of smartphone use that people would just ‘check their phones’ in moments of pause or transit or waiting. They reported often not realizing they were doing this—it was just a force of habit.” (Humphreys, 2018).

Com uma nova ferramenta cada vez mais avançada em mão, a propensão para a comunicação física parece sofrer um decréscimo. Regista-se, no entanto, uma acrescida tendência para o envolvimento constante em atividades associadas à comunicação digital assíncrona (Julsrud e Denstadli, 2017), que, segundo Stevic et al. (2021), é essencial para uma continuidade da interação social entre amigos e que se espelha num foco crescente na

manutenção de relacionamentos sociais à distância para compensar um tempo reduzido passado presencialmente.

Para além da apresentação da possibilidade da comunicação à distância (Katz, 2006) e da aproximação entre pessoas que encontram geograficamente distantes, outros aspetos sobre a utilização do telemóvel durante as viagens de deslocação diária são destacados, como a multiplicação de tarefas, a sensação de aceleração desenfreada numa viragem para a demanda da produtividade, tal como a fragmentação da comunicação em pequenas interações assíncronas (Green, 2002). Neste contexto, Julsrud e Denstadli (2017) mencionam o esbatimento das barreiras entre a vida privada e vida profissional, perante a instalação de um modelo desejado de constante disponibilidade dos indivíduos e uma normalização do *multitasking*, que está intimamente ligado ao aumento de estados psicológicos negativos de *stress* e *burnout*.

A multiplicidade de atividades suscitadas pela utilização do telemóvel encoraja também a uma diferenciação entre o tipo de envolvimento que os indivíduos estabelecem com este objeto eletrónico, podendo tratar-se de usos ativos ou passivos. Stevic et al. (2020) distinguem a utilização ativa ou comunicativa do *smartphone* como “active interaction and engagement through talking, texting or commenting on social media content”, que se demarca de uma utilização passiva ou não-comunicativa, presente em atividades como observar os perfis das redes sociais de outras pessoas sem interagir diretamente com elas, fazer pesquisas, ler notícias, ouvir rádio, visualizar vídeos e *scrolling*.

Em Portugal, Sales Oliveira (2015) destacaria a audição de música realizada em dispositivos pessoais como uma atividade particularmente relevante associada à rotina de deslocação, sendo observável em 170 de um total de 423 inquiridos. Na altura de publicação do artigo, as referências à utilização do telemóvel já aparecem com alguma frequência, mas encontram-se ainda distantes do que se verifica atualmente, representando apenas 5% da totalidade do peso de atividades. Outras atividades consideradas tradicionais, como ler e ações ligadas ao descanso (observar, pensar, dormir e não fazer nada) mantinham-se ainda significativamente comuns. No entanto, a autora reconhecia também consequências sociais mais profundas inerentes à utilização recorrente do telemóvel, encarado como um objeto potencializador da realização de atividades que se mantêm relativamente desconhecidas externamente ao indivíduo que as realiza.

Note-se que a autora considerava já que o irromper dos dispositivos tecnológicos móveis representava uma “extensão corporal da mão dos viajantes”, presumivelmente em referência a McLuhan (1964), mencionando uma relação somática marcante entre os indivíduos e o objeto eletrónico. Os questionamentos de saúde e as novas corporalidades são também tópicos que surgem como reveladores das transformações trazidas pelo telemóvel. A relação somática estabelecida com os telemóveis tem vindo gradualmente a desenvolver-se, passando de uma relação meramente transitória nas atividades de falar e ouvir características à realização de chamadas, para uma experiência cada vez mais imersiva e consumidora da atenção, que inclui alterações no toque, na postura física dos utilizadores e implica cada vez mais uma interligação entre distúrbios psicológicos e a utilização excessiva do telemóvel (Liang e Hwang, 2016).

Entre jovens universitários que refletiam sobre a sua utilização recorrente do telemóvel, Humphreys (2013) identificava já o problema da distração. A utilização excessiva e dependência do telemóvel e da Internet surge equiparada a um vício, embora não necessariamente de um ponto de vista patológico, constituindo um “desperdício de tempo” para muitos dos entrevistados no estudo, uma classificação negativa que anteriormente encontrámos atribuída também aos trajetos de deslocação diária.

No contexto de viagem realizada rotineiramente, não só os telemóveis, como os tablets, os *e-Readers*, e especialmente os fones de ouvido, ganham um papel de extrema relevância devido à sua ávida utilização. Julsrud e Denstadli (2017) referem a utilização frequente de *headphones* como uma estratégia de redução de ruído e van Melik e van de Schraaf (2020) comprovam a incidência recorrente de utilização de *earphones* mesmo quando os indivíduos viajam acompanhados.

É notável que uma esmagadora maioria das considerações sobre a presença dos telemóveis durante a viagem de deslocação diária via transportes públicos remete para as consequências da normalização do telemóvel a nível da socialização. Destaca-se sobretudo o seu papel enquanto inibidor da interação social presencial (Kim, 2012; van Melik e van de Schraaf, 2020).

Enquanto ato coletivo e democratizado, viajar de transportes públicos em meios urbanos implica uma predisposição para o cruzamento maciço entre pessoas oriundas de diferentes contextos sociais. Revela-se comum a adoção de uma atitude *blasé* (Simmel, 1903),

uma tomada de posição de individualismo, distanciamento e autopreservação, que o autor descreve não só como indiferença, mas como uma aversão ao contacto com o outro, enquanto resposta psicológica ao encontro temporário com um elevado número de indivíduos. Kim (2012) identifica este comportamento como um “non-social transient behavior”, observando-se frequentemente a tendência dos passageiros para ignorar as pessoas que se fazem transportar em seu redor.

Nestes casos, parece existir um desejo de permanência num estado de invisibilidade, que leva a que os indivíduos assumam uma postura fechada e apática, registando-se diversas estratégias para evitar o contacto social, nomeadamente a simulação de distração verificável no recurso ao telemóvel sem qualquer finalidade em concreto, emergindo como um obstáculo para a comunicação interpessoal presencial. Este comportamento é comum a espaços que implicam a passagem de um período significativo de tempo em proximidade física com estranhos (Kim, 2012).

Esta encenação de ocupação pode resultar na formulação de “bolhas” individualistas imperscrutáveis numa paisagem social marcada pela elevação de diversos polos de insularidade em lugares que são vistos primeiramente como sociais, por implicarem a coexistência entre um grande número de indivíduos (Crary, 2022). Como já mencionado por autores anteriores, Crary (2022) reforça a tendência crescente para a performatividade contida no ato de “fingir-se ocupado” verificada em diversos contextos sociais, sustentada pelos diversos focos individuais nos ecrãs dos dispositivos móveis pessoais:

This splintering of a social world is based on the obligatory acting out of busy-ness, of self-occupation. It's irrelevant what anyone is actually doing, whether looking, working, texting, shopping, surfing, listening, gaming, or whatever. The result is mass acquiescence to an immaterial architecture of separation, sustained by the simulation of self-serving activity and indifference to anything external to that performance. In such circumstances, there is a nihilistic willingness to let the world lapse. It is an insularity without the restorative benefits of actual solitude; it is the pseudo-privatization of public spaces but without privacy. (Crary, 2022, pp. 105-106)

Num tom semelhante, Van Melik e van de Schraaf (2020) reforçam novamente o comboio como um lugar de estagnação social, sendo comum a observação de viajantes que despendem mais atenção ao telemóvel do que aos outros passageiros. Os indivíduos

confessam geralmente preferir sentar-se sozinhos, tomando decisões com a intenção de garantir o afastamento social, nomeadamente na escolha de lugares distantes de outros passageiros previamente sentados e na colocação de objetos pessoais nos assentos próximos para impedir que alguém se sente diretamente ao seu lado.

Em Portugal, a questão da presença dos telemóveis nos transportes públicos é abordada de forma bastante concreta por Sales Oliveira (2015), merecendo a socialização e as questões do ruído dos dispositivos eletrónicos um lugar especial de reflexão. Apesar de mencionar a construção de um código de silêncio nos *commuters* habituais em diversos países, afirma que, no contexto português, as conversas em público e a realização de chamadas privadas não são necessariamente incomuns ou consideradas socialmente inaceitáveis.

Mais recentemente, reforça-se a utilização recorrente do telemóvel nos transportes públicos para realização de chamadas, tanto por motivos profissionais como para conversas pessoais (Cipriano, 2016), relatando-se a ocorrência comum de chamadas via telemóvel em voz alta e sem a utilização de fones (Lopes, 2025). As queixas de diversos passageiros levaram à aplicação do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro de 2025, que regula a utilização de objetos sonoros, nomeadamente os telemóveis. O assunto surge encarado sobretudo como um problema, remetendo para o incómodo suscitado pelo ruído proveniente dos dispositivos tecnológicos durante as viagens de deslocação diária via transporte coletivo, que parecem reduzir o telemóvel a um instrumento de desestabilização do conforto da viagem.

O tema dos trajetos de deslocação diária via transporte coletivo permanece assim francamente reduzido e raramente abordado numa lente de exploração dos efeitos socioculturais da crescente utilização das tecnologias móveis. É possível encontrar pesquisas académicas que abordam o tema da mobilidade diária inserido nas áreas do saber da economia e do *marketing* (Ferreira, 2016; Habibo 2020; Queiroz, 2020; Serra, 2021) ou que aproximam o tópico ao campo da geografia, planeamento territorial e mobilidade sustentável (Aguiar, 2021; Costa 2025). Estão também disponibilizados dados essencialmente sob o formato de relatórios censitários e estatísticos, de entidades reguladoras da mobilidade e transportes públicos, que permitem chegar a algumas conclusões sobre os hábitos de deslocação diária da população portuguesa.

No entanto, a pesquisa académica desenvolvida em Portugal raramente se prende com atitudes e perceções dos viajantes diários, principalmente no que diz respeito à reflexão sobre a utilização dos telemóveis e às atividades digitais neles realizadas, uma lacuna que a presente dissertação pretende colmatar. Ao longo dos próximos capítulos, procurar-se-á, portanto, o desenvolvimento do tema numa perspetiva de aprofundamento dos hábitos digitais dos jovens *commuters* de transportes públicos na Área Metropolitana de Lisboa, tendo em conta os conceitos explorados e as falhas encontradas na literatura existente, ao longo deste capítulo.

II. METODOLOGIA

1. Seleção de métodos

Como exposto anteriormente, a presente dissertação coloca como grande objetivo a exploração das transformações trazidas pela popularização da utilização dos *smartphones* e de outros dispositivos tecnológicos semelhantes durante os percursos de deslocação diária. A investigação será guiada à luz do conceito escassamente aprofundado de *commuting* e da sua importância inerente à frequência com que sucede no quotidiano de uma porção significativa da população portuguesa residente nos concelhos da Área Metropolitana de Lisboa, estipulando-se como pergunta de investigação central: “De que forma é que o telemóvel altera a experiência de viagem e as perceções individuais dos jovens que se deslocam via transportes públicos na Área Metropolitana de Lisboa?”

Esta questão permite abordar tanto as perspetivas dos viajantes frequentes relativamente à viagem, no que toca às estratégias de passagem e ocupação mental do tempo, como também possibilita a abertura de espaço para a reflexão sobre as consequências da introdução do telemóvel e do mundo digital no fenómeno da mobilidade diária. O recurso a questões secundárias permitirá uma auscultação de padrões na interação com os *smartphones* nos diferentes indivíduos, destacando possíveis transformações nas áreas da comunicação, do entretenimento e do envolvimento cultural, incentivadas e realizadas através do telemóvel, podendo estas ser motivadas pela realização de uma viagem rotineira que constitui um período e espaço temporal que parece convidar à utilização deste dispositivo eletrónico.

Procurando demonstrar a realidade comum a milhares de pessoas residentes na Área Metropolitana de Lisboa que experienciam diariamente viagens de ida e volta desde o ambiente doméstico até ao local de trabalho via transportes públicos, mas também conhecer mais aprofundadamente a heterogeneidade das perceções dos indivíduos relativamente à popularização dos telemóveis neste setor específico da vida quotidiana, a pesquisa baseia-se na adoção de um método de investigação misto. Deste modo, engloba não só uma abordagem quantitativa, através da aplicação de um questionário abrangente relativamente ao cruzamento entre a experiência de viagem quotidiana e a utilização dos telemóveis, como

uma perspetiva qualitativa, concretizada através da realização de entrevistas semiestruturadas e complementada por uma resposta de desenvolvimento incluída no inquérito anteriormente mencionado, que permitirá conhecer experiências e perceções individuais a um nível mais concreto.

Em primeiro lugar, a partilha de um inquérito amplo e abrangente permite, através de dados sociodemográficos genéricos, nomeadamente o género, a faixa etária e as motivações para a viagem, conhecer a amostra abrangida no estudo, bem como os percursos mais comuns, os meios de transporte mais utilizados, os sentimentos associados à viagem e as atividades mais praticadas com recurso ao telemóvel durante o ato de deslocação. O inquérito procura essencialmente desmistificar a associação da viagem diária a um acontecimento nulo, detetando não só padrões nos sentimentos gerais dos utilizadores dos transportes públicos na área geográfica compreendida pela Área Metropolitana de Lisboa, mas sobretudo perscrutando os hábitos mais comuns nas motivações para a utilização do telemóvel, que representam envolvências digitais de variadas naturezas.

O recurso a entrevistas semiestruturadas, realizadas com indivíduos recrutados através do preenchimento do inquérito partilhado inicialmente e do estabelecimento de contacto com pessoas que detêm uma experiência significativa de utilização de transportes públicos inseridas na rede profissional e académica da investigadora, constituiu uma etapa posterior da investigação. Esta secção qualitativa assume-se como crucial para perceber de forma mais aprofundada como os viajantes habituais se relacionam com a sua experiência de *commuting* e que papel representa o telemóvel durante a sua viagem de deslocação diária, nomeadamente no que toca às estratégias de passagem de tempo e às reflexões sobre a utilização do telemóvel.

2. Definição do público-alvo e critérios de exclusão

O público-alvo da investigação é constituído essencialmente por estudantes e trabalhadores, residentes em um dos 18 concelhos da Área Metropolitana de Lisboa, que utilizam regularmente os transportes públicos no trajeto de deslocação casa-trabalho, estabelecendo-se estes fatores como requisitos necessários à participação no estudo. As motivações de deslocação poderão naturalmente expandir-se, para além do exercício de

trabalho e estudos, para a realização de atividades recreativas ou quotidianas, tendo-se registado dois indivíduos que se encontravam, à data da resposta ao inquérito, em situação de desemprego.

A deslocação via transportes públicos surge, como já mencionado, como um fator particularmente relevante para o estudo da crescente utilização e incorporação dos telemóveis no quotidiano contemporâneo, constituindo um ato repetitivo que fornece as circunstâncias, a nível de tempo, de espaço e de disponibilidade corporal, adequadas ao encorajamento do recurso ao telemóvel. Deste modo, a utilização inexpressiva dos transportes públicos para deslocação estabeleceu-se como um fator de exclusão.

Apesar de o inquérito inicialmente se ter encontrado aberto a indivíduos inseridos em faixas etárias mais avançadas, uma maior afluência nas respostas por parte de elementos de gerações mais jovens, com idades compreendidas entre os 18 e os 34 anos de idade, levou ao estabelecimento do foco do estudo nesta porção dos participantes do inquérito, influenciando também o processo de seleção para as entrevistas.

Para o aprofundamento dos pontos de vista e das experiências individuais dos entrevistados, foram tidos em conta fatores como os locais de origem e locais de destino dos *commuters* e os diferentes trajetos de deslocação realizados, que podem incluir diversos meios de transporte coletivo, nomeadamente o barco, o comboio, o metro, o autocarro e o elétrico, podendo representar diferentes implicações na duração, distância percorrida e experiência geral de viagem.

3. Recolha e análise de dados

3.1. Questionário

No total, participaram 85 indivíduos no inquérito, dos quais 80 afirmaram frequentar transportes públicos para deslocação diária com regularidade, sendo 5 indivíduos excluídos por não cumprirem o requisito pré-estabelecido de deslocação via transporte coletivo. Esta filtragem foi realizada através da pergunta de teste: “Utiliza frequentemente os transportes públicos para se deslocar por motivos de trabalho, estudos ou outras atividades?”, desqualificando todos aqueles que responderam de modo negativo.

Registou-se assim uma participação oficial de 80 indivíduos no inquérito. Uma vez que as gerações mais jovens perfizeram cerca de 80% das respostas obtidas, contabilizando 68 indivíduos, as faixas etárias compreendidas entre os 18-24 e os 25-34 anos de idade foram definidas como a amostra da investigação, sendo os 12 indivíduos com idade igual ou superior a 35 anos omitidos da apresentação e análise dos resultados.

Numa fase inicial, priorizou-se a experiência dos indivíduos que se deslocam para fora do seu concelho de residência, levando em consideração residentes em concelhos periféricos que realizam viagens com destino a Lisboa, por presumivelmente experienciarem trajetos de deslocação mais longos, isto é, superiores a 15 minutos, que poderão implicar também a utilização de vários meios de transportes, nos quais a utilização do telemóvel seria notoriamente mais expressiva.

Mais tarde, a investigação acabou por incluir também residentes que são simultaneamente *commuters* dentro do concelho de Lisboa, devido a uma particular frequência de deslocação via transportes públicos e ao tempo significativo de viagem observável neste público, permitindo uma análise de possíveis divergências nas experiências de deslocação intermunicipal e intramunicipal.

O inquérito foi elaborado através do recurso à ferramenta Google Forms e o seu modelo pode ser consultado através do Anexo A. A nível de estrutura, o inquérito aplicado consistiu num conjunto de questões fechadas de escolha múltipla ou de associação simples divididas em três secções essenciais. A primeira permite conhecer o perfil sociodemográfico dos inquiridos, identificando fatores concretos como género, faixa etária, concelho de origem e destino da viagem. A segunda contempla as rotinas e perceções individuais relativamente à experiência de deslocação diária, evidenciando os meios de transporte utilizados, os tempos de duração e os sentimentos gerais associados à viagem. A parte final aborda a introdução dos telemóveis no ato de deslocação diária e o papel que os dispositivos eletrónicos representam para os *commuters* durante as viagens recorrentes. Esta secção conta ainda com perguntas de resposta simples (“sim” ou “não”) que sondam, de forma geral, as opiniões mais comuns relativamente aos efeitos da popularização dos telemóveis na deslocação via transportes públicos.

O inquérito termina com uma questão de desenvolvimento aberta, que pretende incentivar os inquiridos a uma exposição mais clara da sua posição relativamente aos benefícios e consequências da utilização dos telemóveis. A opção pela inclusão de uma pergunta de desenvolvimento contribui também para uma análise qualitativa, permitindo a elaboração da perspetiva dos participantes, facilitando a obtenção de dados anónimos, meramente suportados por informações sociodemográficas, que ilustram as transformações trazidas pelos telemóveis segundo os inquiridos, tal como os aspetos positivos e negativos acentuados pelo acesso generalizado aos telemóveis nos movimentos pendulares.

Ainda no inquérito, uma secção adicional permitiu que os indivíduos interessados em aprofundar as suas experiências e pensamentos enquanto *commuters* via transportes públicos na Área Metropolitana de Lisboa expusessem a sua vontade de prosseguimento para a fase posterior da investigação, constituída por entrevistas presenciais. Serviu essencialmente para informar os participantes e sondar o seu interesse e disponibilidade. Para motivos de contacto e agendamento das entrevistas, esta parte final implicou a partilha de dados pessoais dos inquiridos, nomeadamente primeiro e último nome e endereço eletrónico, reforçando-se a segurança da conservação e a confidencialidade dos dados fornecidos.

A divulgação do inquérito foi concretizada através de canais de comunicação digital e da solicitação de participação através do estabelecimento de contacto oral com indivíduos em situações académicas ou profissionais paralelas às da investigadora, que implicam a deslocação frequente via transportes públicos.

Os dados do questionário foram extraídos do formulário criado através do Google Forms para a plataforma Excel, para que se procedesse a uma análise quantitativa, através de números de indivíduos, percentagens, tabelas e gráficos, incluídos no próximo capítulo. As respostas à pergunta aberta foram analisadas com base em temas e opiniões comuns entre os inquiridos.

3.2. Entrevistas

As entrevistas surgem posteriormente ao inquérito, como um método exploratório que permite esclarecer e fundamentar os dados recolhidos na primeira fase da investigação.

Uma maior disponibilidade de indivíduos com idades compreendidas entre os 18 e os 34 anos e uma reduzida taxa de resposta de indivíduos de gerações mais velhas levou a uma reformulação do foco no estudo nas camadas mais jovens da população que realiza viagens de deslocação diária, refletindo-se também no processo de seleção do grupo de entrevistados.

Previamente à realização das entrevistas semiestruturadas foi elaborado um guião de entrevistas com questões em torno das quais a conversa seria conduzida, repartido em diversas secções à semelhança do que se verificou com o questionário, disponibilizado no Anexo B. A primeira secção fornece uma caracterização mais individual dos entrevistados, aprofundando as suas rotinas de deslocação diária. Já a segunda secção corresponde a um momento de elaboração de perceções e sentimentos relativos à experiência de *commuting*. A última parte da entrevista é dedicada à exploração dos hábitos e opiniões relativamente à presença dos telemóveis durante as viagens diárias dos participantes

As entrevistas foram precedidas por um momento com termos de informação e consentimento transmitidos oralmente e consentidos por escrito pelos entrevistados, cujo modelo de Declaração de Consentimento pode ser consultado no Anexo C, para além de um esclarecimento das condições voluntárias de participação durante o processo de contacto e agendamento previamente aos encontros presenciais.

O processo de recrutamento de entrevistados proveio, como já explicitado, da resposta ao inquérito divulgado previamente. À medida em que foram sendo submetidas as respostas, os dados de contacto dos indivíduos interessados foram sendo conservados, sendo submetidos a um processo de seleção, tendo também em conta a experiência individual e posição relativamente ao fenómeno de *commuting* e da utilização dos telemóveis descrita no inquérito.

Foi também importante o contacto com indivíduos em redes profissionais e académicas paralelas à da investigadora, que se assume também como *commuter* dentro da Área Metropolitana de Lisboa. Este facto não condicionou os resultados obtidos, estabelecendo-se o enquadramento dos indivíduos nos critérios pré-estabelecidos como estritamente necessário.

A escolha dos entrevistados partiu também da manifestação de interesse na participação e riqueza do contributo para a demonstração de diversidade de experiências com as viagens de deslocação diária, englobando diferentes idades, situações profissionais e/ou académicas e durações de viagens, bem como oscilações e divergências de perspetivas relativamente à utilização de dispositivos tecnológicos.

No total, foram realizadas 10 entrevistas com indivíduos com idades compreendidas entre os 18 e os 31 anos de idade. O período de entrevistas decorreu entre 21 de novembro de 2025 e 24 de janeiro de 2026, em modo presencial, em diferentes localizações. A duração das entrevistas variou aproximadamente entre os 30 e os 60 minutos, conforme a fluidez da conversa. Foi solicitado o consentimento oral para a gravação do áudio das entrevistas, para auxílio na transcrição de citações relevantes.

Sendo assegurados da confidencialidade e anonimato dos seus contributos e, de forma a incentivar os participantes à exposição livre dos seus pensamentos sem o risco de condicionamentos externos, os entrevistados foram submetidos a um processo de pseudonimização para análise e apresentação dos resultados presentes no próximo capítulo. A pseudonimização dá-se através da utilização da letra “E” seguida de números (1,2,3 e assim sucessivamente), para identificar diferentes entrevistados. Assim, procurando facilitar o seguimento do perfil de cada participante foi criado um quadro de entrevistados (ver Anexo E), que permite associar cada pseudónimo tanto a categorias sociodemográficas consideradas de baixo risco, como idade e género, como as rotinas de deslocação, nomeadamente no que toca ao concelho de origem e destino, os meios de transporte utilizados, a duração e as motivações por detrás da viagem.

Como métodos qualitativos, as entrevistas e a resposta de desenvolvimento, fornecida através do inquérito, deram aso a uma análise temática que teve início após a avaliação de dados conservados em gravações de áudio e transcritos para um documento Word, que contou com citações relevantes decorridas durante as entrevistas, que foram também complementadas por apontamentos redigidos à mão durante este período (ver Anexo F).

A análise das respostas à pergunta de desenvolvimento processou-se de maneira semelhante, procurando-se não só a deteção de padrões, temas e sentimentos populares,

como também de pontos de vista distintos que levantam considerações relevantes para o estudo sobre a utilização que é dada ao telemóvel durante as viagens de deslocação diária.

4. Tratamento e análise dados

Na primeira secção do próximo capítulo serão demonstrados os resultados do inquérito e das entrevistas, com um foco acrescido na pergunta de investigação secundária: “Qual é o significado da *commute* via transportes públicos para quem se desloca diariamente na Área Metropolitana de Lisboa?”, mas encaminhando à pergunta de investigação principal, que pretende explorar as transformações gerais trazidas pelos telemóveis em contexto de deslocação via transportes públicos.

Esta secção permite não só conhecer o perfil sociodemográfico dos *commuters* contemplados na amostra, como aceder a informação sobre os seus percursos de mobilidade diária. Esta parte da análise explora as rotinas nos movimentos pendulares, a satisfação geral e os sentimentos tipicamente associados a esta viagem quotidiana, procurando compreender o seu relevo na vida de quem a pratica. Serve essencialmente para que os participantes tenham a oportunidade de refletir sobre a atividade de deslocação que realizam frequentemente, geralmente entendida como passiva. Não se procurou necessariamente uma associação automática ao telemóvel, mas sim um preenchimento da lacuna na discussão sobre *commuting* nas vivências da população portuguesa.

A secção seguinte foca-se especificamente no ponto de cruzamento entre as viagens de deslocação diária e os telemóveis, cuja utilização atualmente parece normalizada e indissociável do quotidiano geral. Permite evidenciar padrões nas atividades digitais mais realizadas com recurso ao telemóvel e compreender as perceções dos jovens relativamente a esta digitalização das viagens, investigando o papel e a importância que este dispositivo eletrónico ocupa na vida dos *commuters* durante os movimentos pendulares. Promove também a reflexão sobre as implicações de uma utilização que parece transcender faixas etárias e contextos sociais. Esta porção da investigação será analisada através dos dados objetivos retirados do inquérito, mas também recorrendo a dados qualitativos relativamente

à influência do telemóvel na experiência de viagem, que serão apresentados tematicamente, analisando as respostas de desenvolvimento e as entrevistas.

5. Questões éticas

Previamente à resposta ao questionário, os participantes foram assegurados do anonimato dos seus dados e da sua utilidade destinada meramente a fins académicos através de uma nota introdutória, com termos de informação sobre o estudo em causa. Os dados pessoais são apresentados em conformidade com categorias sociodemográficas, nomeadamente faixas etárias, género e rotinas de deslocação diária, que não permitem a identificação concreta de indivíduos. As rotinas de viagem são desenvolvidas através de local de origem e de destino, indicado através de concelhos e não de localidades específicas, os meios de transporte utilizados, bem como a frequência e a duração do processo de deslocação.

O fornecimento de dados que poderão ser encarados como sensíveis cinge-se meramente à indicação do nome e do correio eletrónico dos inquiridos que manifestassem voluntariamente a vontade de participar numa entrevista, tendo sido devidamente informados do assunto, do propósito e da duração estimada. Na parte introdutória do inquérito, foi incluída uma nota que informava todos os inquiridos de que a participação nesta porção da investigação seria completamente voluntária, não condicionando a possibilidade de resposta ao inquérito. A secção 4 do inquérito reforça o motivo de fornecimento do e-mail dos inquiridos, sondando o interesse na participação voluntária nas entrevistas através da questão “Estaria disposta/o a participar numa entrevista?”. Em caso afirmativo, os inquiridos são direcionados para uma secção que requer a indicação do nome e do e-mail. Em caso negativo, o inquérito termina, não implicando a recolha dos dados acima mencionados.

No decorrer das entrevistas, destaca-se o facto de a investigadora conhecer previamente alguns dos entrevistados, não estabelecendo, no entanto, uma relação de proximidade comprometedora que implique uma relação de poder ou de favoritismo nas respostas apresentadas. Para mitigar os efeitos deste prévio contacto pessoal e da sua consequente reflexão nos dados da investigação, todos os entrevistados foram selecionados considerando a pertinência para o estudo, nomeadamente tendo em conta a frequência e

duração das viagens de deslocação diárias quotidianas e a proximidade e/ou não-proximidade com os telemóveis durante este processo, para além de uma clara demonstração de interesse dos próprios em participar no estudo. Previamente à realização das entrevistas, os indivíduos foram devidamente informados oralmente ou via digital de que se tratava de uma participação voluntária, tendo as entrevistas sido agendadas recorrendo a informações como a duração esperada: cerca de 30 minutos, podendo, no entanto, estender-se mediante a fluidez do diálogo.

Tratando-se de entrevistas semiestruturadas, com perguntas-base expressas no guião de entrevistas, aplicadas a todos os entrevistados de forma igual, a duração de cada entrevista dependeu essencialmente da maneira como cada entrevistado desenvolveu os tópicos sobre os quais foi questionado, podendo uma maior fluidez de determinadas entrevistas ter levado à extração de uma maior quantidade de informação. Sendo assegurados da sua pseudonimização, os entrevistados foram encorajados a desenvolver os seus pontos de vista de forma livre. A análise dos dados das entrevistas foi realizada sobretudo através da pertinência e regularidade dos temas levantados pelos indivíduos, não revolvendo em torno de dados pessoais.

Os dados pessoais dos entrevistados, bem como dos inquiridos que manifestaram interesse na realização de entrevistas, mas não foram selecionados, nomeadamente primeiro e último nome e endereço de correio eletrónico, foram armazenados numa Drive digital pessoal de acesso restrito, à qual apenas a investigadora detém acesso, não havendo divulgação com terceiros e havendo um compromisso de eliminação, assim que deixarem de constituir utilidade para a investigação académica.

III. RESULTADOS

Neste capítulo serão apresentados os resultados extraídos do processo empírico da investigação, assente na aplicação de um inquérito e na realização de entrevistas semiestruturadas sobre os hábitos de utilização dos telemóveis dos jovens durante as viagens diárias de transportes públicos na Área Metropolitana de Lisboa. Estes resultados estão divididos em duas secções, nas quais se enquadram simultaneamente os dados quantitativos, que oferecem imagens gerais, e os dados qualitativos, que expandem a vertente exploratória e mais individualizada da investigação.

Em primeiro lugar, serão apresentados os dados sobre as rotinas e perceções dos jovens referentes especificamente à sua experiência de deslocação diária, não introduzindo necessariamente o fator digital. Esta secção pretende não só conhecer as características gerais da viagem dos inquiridos, como explorar a pergunta de investigação secundária: “O que significa a viagem de deslocação diária para os jovens *commuters* na Área Metropolitana de Lisboa?”.

A segunda secção remete particularmente para os dados extraídos acerca dos hábitos de utilização dos telemóveis durante as viagens, cujos detalhes são explorados na primeira parte. Após uma reflexão sobre os sentimentos associados ao fenómeno de deslocação diária, é inevitável retomar o tema dos telemóveis, que surgem como um dispositivo cuja utilização rapidamente se naturaliza durante as viagens de deslocação diária. Esta secção inclui não só os dados quantitativos extraídos do inquérito e os testemunhos retirados das entrevistas, como é complementada pelas respostas fornecidas à questão aberta final presente no inquérito.

Em cada um dos grupos, são apresentados primeiramente os dados quantitativos e, só depois, os testemunhos retirados das entrevistas, através de uma organização por temas. Isto permite abordar as duas vertentes propostas a exploração no início da investigação: a experiência de *commuting* e o papel do telemóvel inserido neste contexto.

A viagem de deslocação diária para os jovens *commuters* na Área Metropolitana de Lisboa

1. Inquérito

1.1. Caracterização sociodemográfica da amostra

O inquérito contou com a participação de 68 indivíduos com idades compreendidas entre os 18 e os 34 anos, sendo a quantidade de indivíduos entre os 18 e os 24 anos significativamente superior: 45 dos participantes inserem-se nesta faixa etária (66%) e 23 afirmam ter entre os 25 e os 34 anos de idade (34%), como visível no gráfico 1. Como ilustrado pelo gráfico 2, 45 dos indivíduos são de género feminino, 22 do género masculino e 1 indivíduo não-binário.

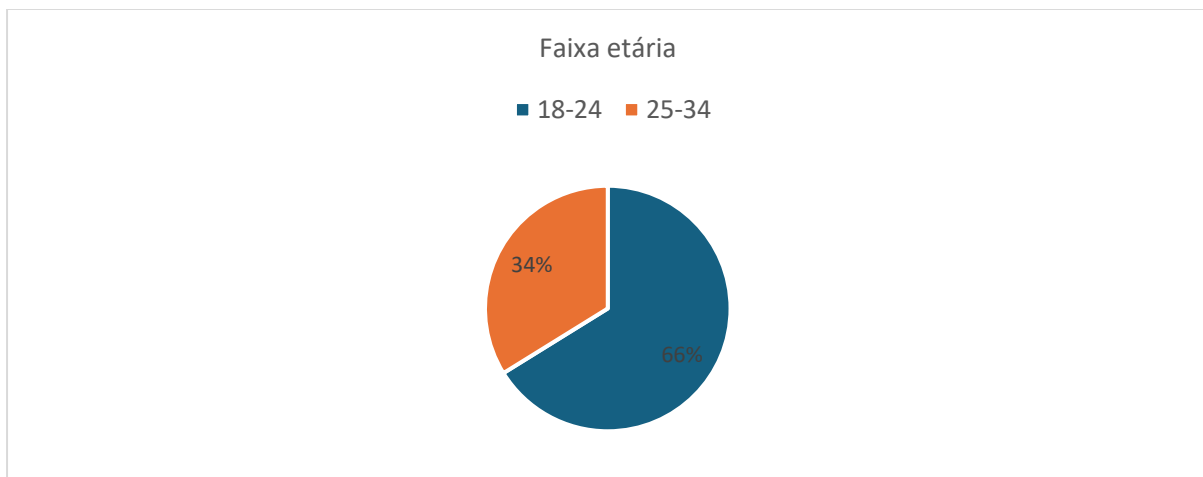


Gráfico 1. Faixa etária dos participantes no inquérito.

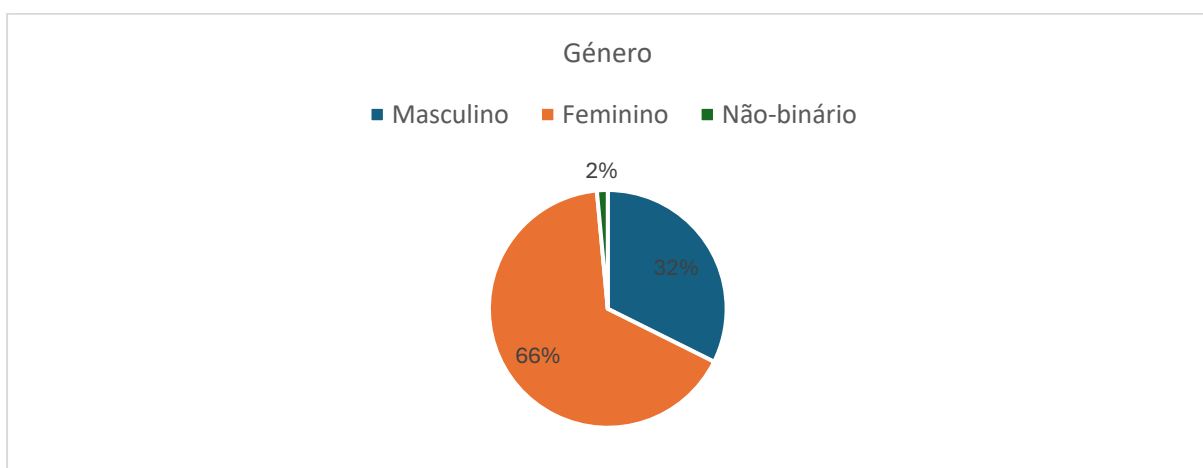


Gráfico 2. Género dos participantes no inquérito.

1.2. Percursos de mobilidade diária

Como visível na tabela 1, o principal concelho de origem da viagem de deslocação diária entre os participantes do inquérito é Sintra, com 23 indivíduos. Imediatamente atrás está Lisboa, com 19 indivíduos. Seguem-se outros concelhos, como a Amadora, com 5 indivíduos, o Seixal, com 4 indivíduos e Loures, Setúbal, Barreiro e Oeiras, cada um com 3 indivíduos. Ainda contemplados estão também Vila Franca de Xira, com 2 residentes, e Almada, Montijo, Odivelas e Sesimbra, cada um com apenas 1 indivíduo.

Concelho de origem	Número de indivíduos
Sintra	23
Lisboa	18
Amadora	5
Seixal	4
Oeiras	3
Loures	3
Setúbal	3
Barreiro	3
Vila Franca de Xira	2
Almada	1
Montijo	1
Odivelas	1
Sesimbra	1

Tabela 1. Concelho de origem da viagem de deslocação diária dos participantes no inquérito.

Já o principal concelho de destino é, como indica a tabela 2, Lisboa, sendo que 49 dos 68 indivíduos se deslocam diariamente em direção à cidade de Lisboa. No entanto, também há 3 indivíduos que se deslocam para Sintra, 2 para Loures e outros 4 indivíduos têm como destinos regulares Odivelas, Oeiras, Setúbal e Amadora, individualmente.

Concelho de destino	Número de indivíduos
Lisboa	49
Sintra	3
Loures	2
Odivelas	1
Oeiras	1
Setúbal	1
Amadora	1

Tabela 2. Concelho de destino da viagem de deslocação diária dos participantes no inquérito.

Na amostra, observa-se um total de 20 variações nos movimentos pendulares realizados, que podem ser observáveis na tabela 3. Entre estes percursos, é possível delimitar

a existência de dois grandes grupos de *commuters*, repartindo-se a tipologia das rotinas de deslocação entre viagens intermunicipais e viagens intramunicipais.

Percursos efetuados (concelhos)	Número de indivíduos que realizam o percurso
Sintra-Lisboa	19
Lisboa-Lisboa	17
Amadora-Lisboa	4
Seixal-Lisboa	4
Barreiro-Lisboa	3
Loures-Lisboa	3
Sintra-Sintra	3
Setúbal-Lisboa	2
Vila Franca de Xira-Lisboa	2
Sintra-Loures	1
Amadora-Amadora	1
Almada-Lisboa	1
Montijo-Lisboa	1
Odivelas-Lisboa	1
Oeiras-Lisboa	1
Oeiras-Oeiras	1
Oeiras-Loures	1
Sesimbra-Lisboa	1
Setúbal-Setúbal	1
Lisboa-Odivelas	1
Total	68

Tabela 3. Total de percursos efetuados dentro da Área Metropolitana de Lisboa pelos participantes no inquérito.

Como observável na tabela 4, uma maioria de 45 participantes podem ser considerados *commuters* intermunicipais, deslocando-se originariamente de concelhos periféricos até à capital de distrito. Os concelhos de origem contemplados neste grupo são, como mencionando anteriormente, sobretudo Sintra (19), mas também a Amadora (4), áreas localizadas na margem sul do Tejo, como o Seixal (4), o Barreiro (3) e Setúbal (2), e outros locais próximos a Lisboa, como Loures (2) e Vila Franca de Xira (2). Também Almada (1), Montijo (1), Odivelas (1), Oeiras (1) e Sesimbra (1) aparecem representados neste grupo. Todos estes indivíduos afirmam deslocar-se frequentemente de concelhos periféricos para Lisboa. Existe também um pequeno subgrupo de *commuters* intermunicipais ou suburbanos que quebra o padrão de deslocação com destino a Lisboa, deslocando-se alternativamente entre Sintra-Loures (1), Oeiras-Loures (1) e Lisboa-Odivelas (1).

Percursos intermunicipais	Nº de indivíduos
Sintra-Lisboa	19
Amadora-Lisboa	4
Seixal-Lisboa	4
Barreiro-Lisboa	3
Setúbal-Lisboa	2
Loures-Lisboa	3
Vila Franca de Xira-Lisboa	2
Sintra-Loures	1
Almada-Lisboa	1
Montijo-Lisboa	1
Odivelas-Lisboa	1
Oeiras-Lisboa	1
Sesimbra-Lisboa	1
Lisboa-Odivelas	1

Tabela 4. Percursos intermunicipais efetuados pelos participantes no inquérito.

O segundo grupo que surge com mais incidência são os *commuters* intramunicipais, cuja presença no questionário surge com uma representatividade relativamente notável de 23 indivíduos. Como visível na tabela 5, estes indivíduos deslocam-se diariamente dentro do seu concelho de residência, sendo que Lisboa, com 17 casos, é novamente o principal concelho onde estes padrões de mobilidade acontecem. No entanto, é possível aferir que também outros *commuters* afirmam realizar percursos diários internos a outros concelhos, como Sintra (3), Amadora (1), Oeiras (1) e Setúbal (1).

Percursos intramunicipais	Nº de indivíduos
Lisboa-Lisboa	17
Sintra-Sintra	3
Amadora-Amadora	1
Oeiras-Oeiras	1
Setúbal-Setúbal	1
Total	23

Tabela 5. Percursos intramunicipais realizados pelos participantes no inquérito.

1.3. Meios de transporte mais utilizados

De uma forma geral, os dados ilustrados no gráfico 3 indicam que os meios de transporte mais utilizados entre os inquiridos são o metro (50) e o autocarro (46), com destaque também para o comboio (45), utilizado sobretudo por *commuters* que se deslocam desde concelhos periféricos até a Lisboa, aparecendo o barco (6) com alguma relevância para residentes do outro lado da margem do rio Tejo.

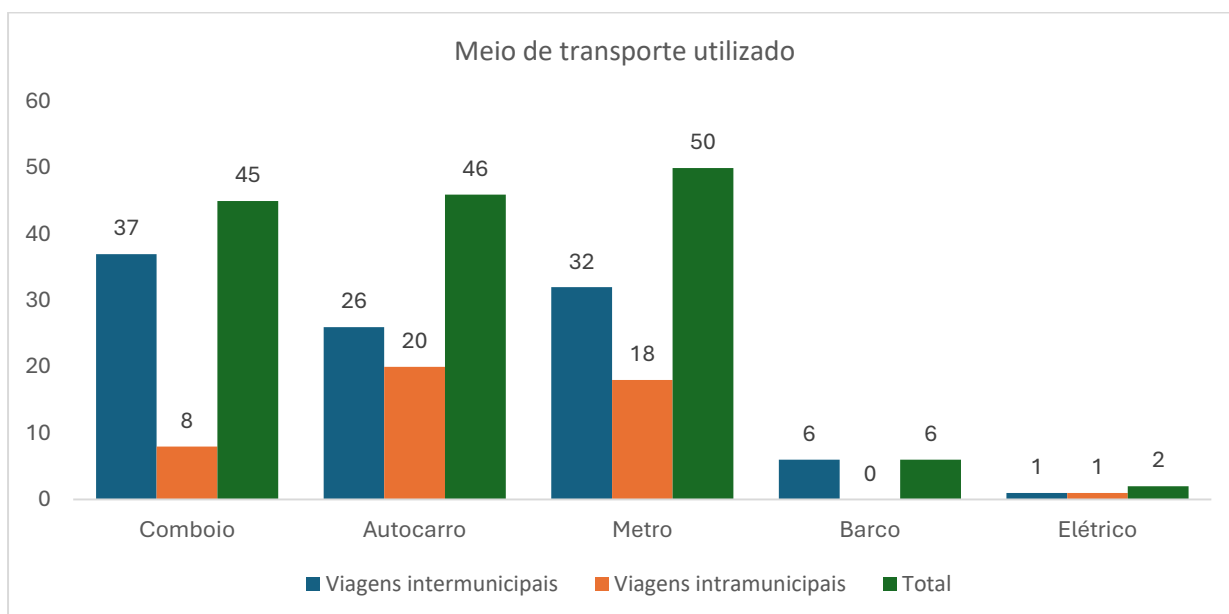


Gráfico 3. Meios de transporte utilizados pelos participantes no inquérito.

No panorama de coexistência dos dois grupos previamente mencionados que são centrais à investigação, é possível verificar, através do gráfico 3, que os *commuters* intramunicipais, representados sobretudo por viajantes frequentes dentro do concelho de Lisboa, geralmente se deslocam utilizando o autocarro (20) e o metro (18).

Para os *commuters* intermunicipais, residentes nas áreas suburbanas de Lisboa, oriundos sobretudo de povoações paralelas à linha ferroviária que estabelece ligações com Lisboa, nomeadamente Sintra, Amadora e Margem Sul, o comboio revela-se naturalmente como o meio de deslocação privilegiado, sendo utilizado por 37 dos 45 *commuters* suburbanos. Note-se também a utilização do barco entre 6 indivíduos, originários de concelhos a sul do rio Tejo. Tanto o comboio como o barco são considerados o meio de transporte primário para os viajantes entre concelhos, embora a deslocação dos indivíduos esteja regularmente dependente da utilização de vários meios de transporte.

1.4. Situação profissional/académica e motivos de deslocação

Como observável no gráfico 4, as motivações para a deslocação de transportes públicos são consistentes com a situação profissional e/ou académica dos indivíduos presentes na amostra situada nas faixas etárias mais jovens. Prende-se, em primeiro lugar, com a deslocação para o local de estudos, verificável em 26 dos indivíduos inquiridos que se afirmam estudantes. Em segundo lugar, surge a deslocação para o local de trabalho, levada a cabo por 24 indivíduos, que se definem como trabalhadores. Já 16 participantes definem-se como trabalhadores-estudantes, utilizando transportes públicos para se deslocarem simultaneamente para o local de trabalho e para a realização de atividades académicas. Para os restantes participantes, a deslocação sustenta necessidades práticas e recreativas, estando 2 indivíduos em situação de desemprego, à data da resposta ao inquérito.

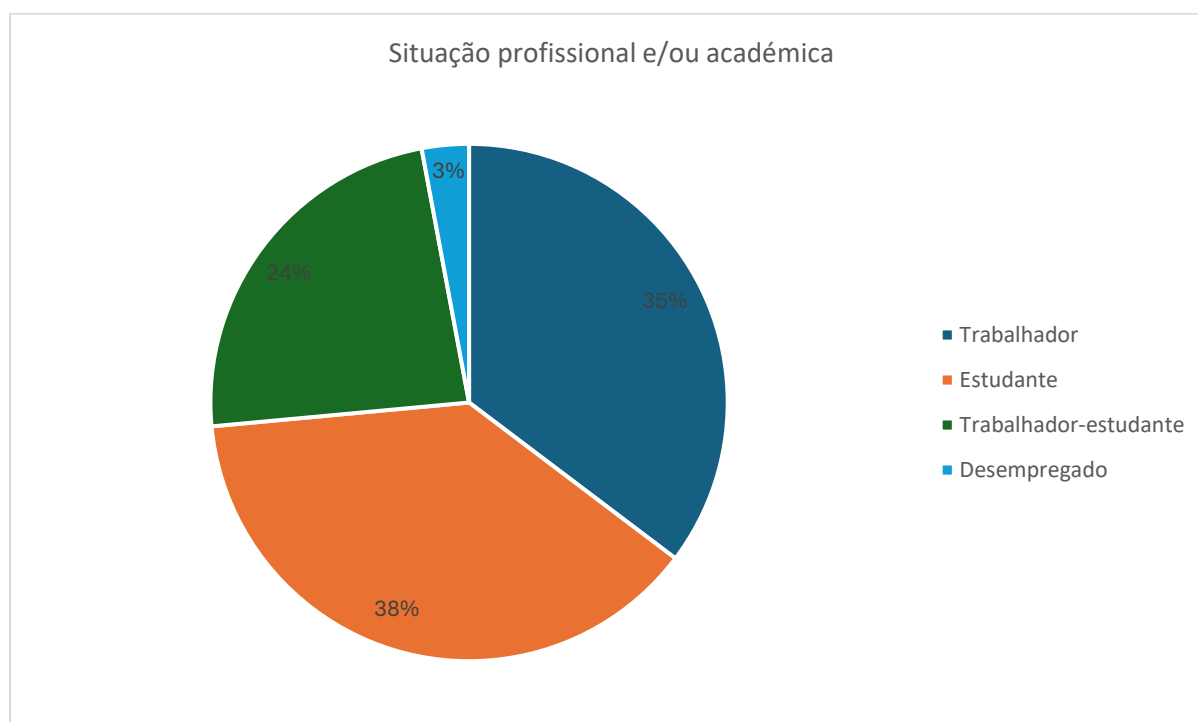


Gráfico 4. Situação profissional e/ou académica dos participantes no inquérito.

1.5. Frequência e duração das deslocações diárias

Como demonstra o gráfico 5, 42 dos inquiridos contemplados na investigação utiliza transportes públicos para se deslocar com grande frequência, isto é, 5 ou mais vezes por

semana. 20 colocam a frequência da sua deslocação em “3 a 4 vezes por semana” e uma minoria de 6 participantes afirma deslocar-se apenas “1 a 2 vezes por semana”.

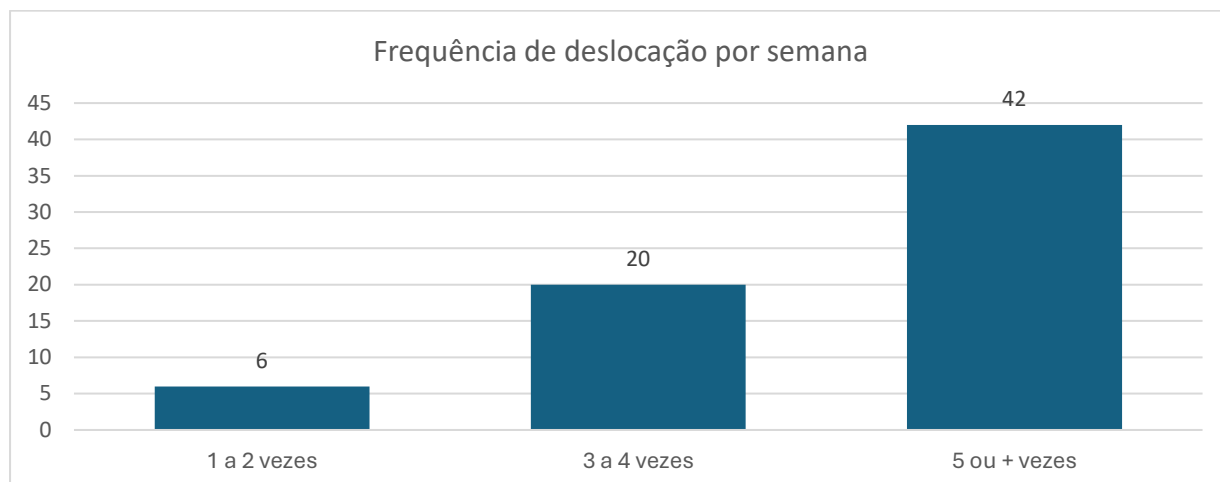


Gráfico 5. Frequência de deslocação por semana dos participantes no inquérito.

As durações médias de deslocação parecem variar de acordo com as circunstâncias de deslocação de cada indivíduo. Para aqueles que se deslocam dentro do concelho de residência, as viagens são, de modo geral, mais curtas. Através do gráfico 6, é possível observar que a duração mais comum das viagens intramunicipais situa-se entre os “15 e 30 minutos”, com 9 indivíduos. No entanto, 7 dos elementos deste grupo afirmam experienciar viagens relativamente demoradas “entre os 30 e os 45 minutos”, razão pela qual se considera também relevante explorar as perceções destes indivíduos. Este grupo é também o único a experienciar viagens de menos de 15 minutos, representado na rotina de apenas 3 indivíduos.

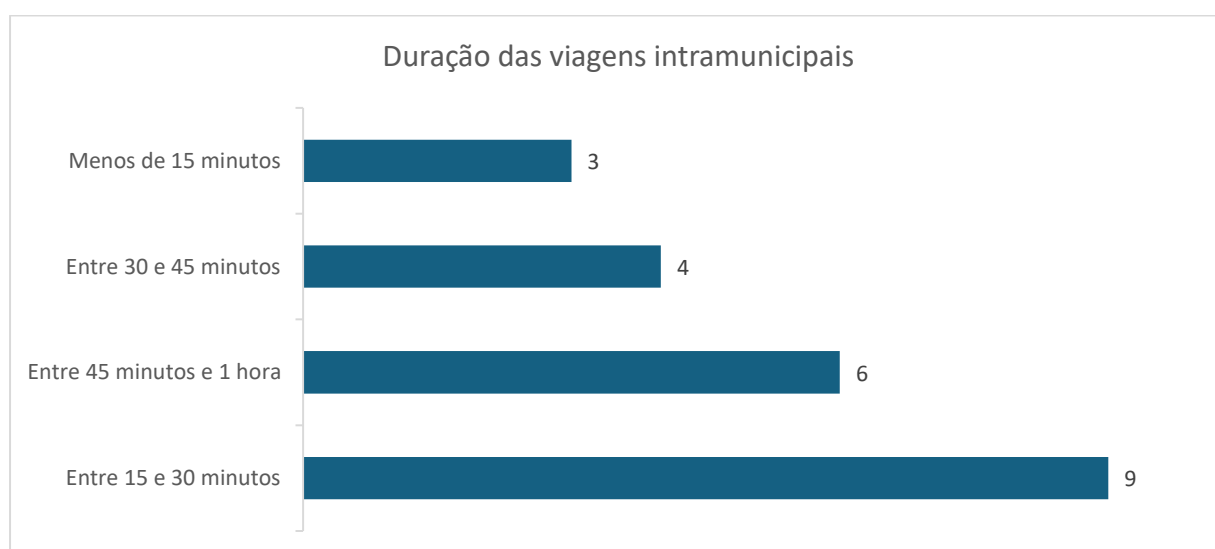


Gráfico 6. Duração das viagens intramunicipais dos participantes no inquérito.

Para aqueles que se deslocam entre concelhos, de acordo com o gráfico 7, a média de duração de deslocação mais popular é compreensivelmente mais elevada, sendo que a maioria dos indivíduos leva mais de 30 minutos para chegar ao seu local de destino: para 15 indivíduos o marco estabelece-se nos “30-45 minutos”, para outros 15 aumenta para “45-60 minutos” e 12 afirmam experienciar viagens de “mais de 1 hora”. Neste grupo, apenas 3 indivíduos realizam viagens com uma duração inferior a 30 minutos.

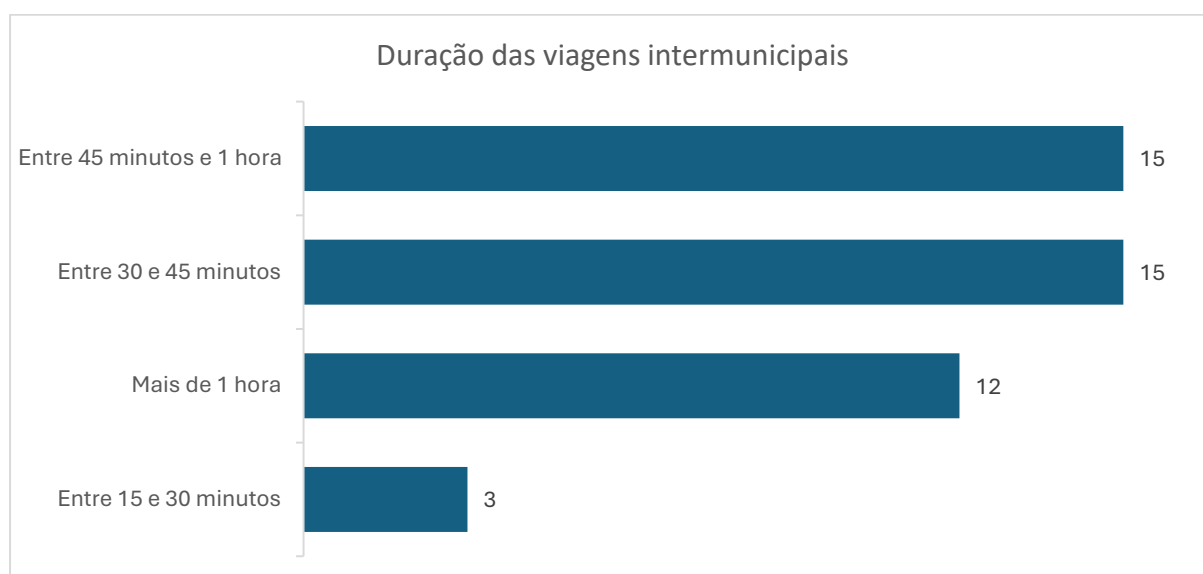


Gráfico 7. Duração das viagens intermunicipais dos participantes no inquérito.

1.6. Satisfação geral relativamente à experiência de deslocação diária

Como observável no gráfico 8, 28 dos *commuters* participantes no inquérito classificam a sua viagem de deslocação diária com um grau de satisfação neutro, sendo que uma porção significativa de 22 indivíduos se inclina para uma avaliação negativa. Por oposição, 18 indivíduos encaram a viagem como um momento relativamente agradável na sua rotina diária.

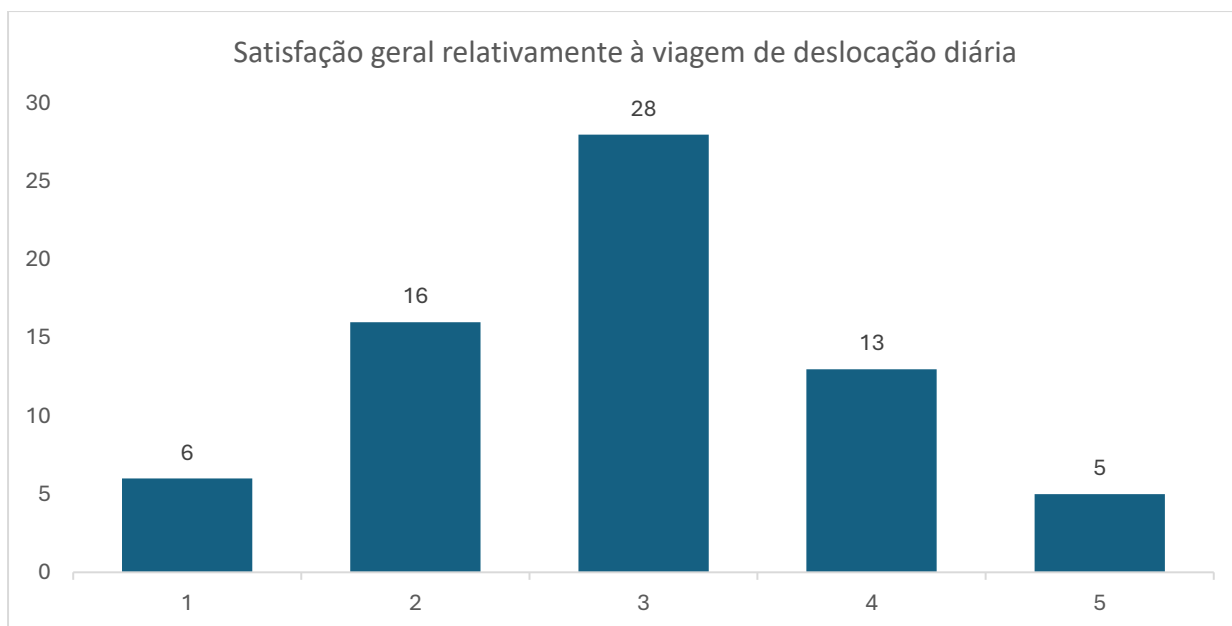


Gráfico 8. Satisfação geral relativamente à viagem de deslocação diária, numa escala de 1 a 5.

Quando questionados sobre os adjetivos que utilizariam para descrever a sua experiência de viagem, conclui-se que os fatores negativos parecem sobressair, como verificável na tabela 6. Estes dados surgem em concordância com a questão colocada anteriormente. Os inquiridos definem frequentemente a sua rotina de deslocação diária via transportes públicos como “stressante” (31) e “aborrecida” (27). Outras expressões geralmente negativas relativas à duração, à frequência e ao ambiente no qual se viaja são individualmente apontadas pelos inquiridos também como descritivas da *commute*, nomeadamente “demorada”, “incerta”, “cansativa”, “desconfortável”, “repetitiva”, “inesperada”, “imprevisível” e “perigosa”, o que demonstra a variedade de sentimentos geralmente negativos associada à viagem rotineira.

É, no entanto, importante reconhecer que alguns inquiridos lhe atribuem adjetivos que podem ser entendidos como positivos. 16 indivíduos encaram a viagem como repousante e outros ainda como um momento de produtividade (14).

Adjetivos associados à viagem	Número de indivíduos
Stressante	31
Aborrecida	27
Repousante	16
Produtiva	14
Repetitiva	1
Cansativa	1
Inesperada	1

Imprevisível	1
Perigosa	1
Desconfortável	1

Tabela 6. Adjetivos associados à viagem de deslocação diária pelos participantes no inquérito.

2. Entrevistas

Os entrevistados vão ao encontro do padrão de movimentação pendular mais comum retratado nos resultados do inquérito, isto é, a deslocação intermunicipal, com origem num concelho periférico e com destino à metrópole, Lisboa. Informações mais concretas acerca dos entrevistados podem ser consultadas no quadro de entrevistas, presente no Anexo E e também no Anexo F, com excerto transcritos de cada entrevista.

Na primeira parte da entrevista referente às perceções relativamente à *commute*, os participantes tiveram a oportunidade de refletir a fundo sobre a sua viagem de deslocação diária, sendo questionados sobre os seus sentimentos pessoais perante um momento tão presente nas suas rotinas e a constante associação da viagem a um “desperdício de tempo”, algo que, como já foi possível averiguar, surge recorrentemente na literatura existente.

De forma a conhecer melhor as perspetivas dos *commuters*, as entrevistas funcionaram como uma fonte de informação sobre as experiências individuais para aprofundamento dos sentimentos realçados no inquérito, adotando como fio condutor a questão de investigação “Qual é o significado da viagem de deslocação diária para os jovens *commuters* na Área Metropolitana de Lisboa?”. Mesmo sem questionamento direto, para alguns o telemóvel surge já como um dispositivo indissociável das viagens de deslocação diária. Ao longo de diferentes alíneas, são destacadas associações e funções que a viagem representa para os entrevistados.

2.1. A viagem como um “desperdício de tempo”

Parece evidente que a viagem permanece associada a um “tempo morto” pela generalidade dos entrevistados, uma perceção que é influenciada pelos sentimentos de cansaço inerentemente ligados à rotina de deslocação para o local trabalho ou de estudos académicos superiores, marcada pela repetitividade e monotonia. São várias as referências à viagem como “um tédio”, uma sensação que remete também para o desconforto da realização

da viagem em horário de grande afluência (E2, E6). A quantidade elevada de tempo passada em transportes públicos é, por alguns, encarada como um “tempo perdido” (E7) e raramente associada à produtividade, sendo descrita por um dos entrevistados como um “período de espera, de zero atividade, uma era deserta, onde nada se passa” (E6).

Uma maioria dos entrevistados revela que gostaria que o tempo de viagem diminuísse. Para E7, os transportes públicos revelam-se como um lugar de transitoriedade onde sente que precisa de “preencher um vazio” que parece fazer emergir um automatismo em recorrer ao telemóvel, devido a uma vontade acrescida de “sair o mais depressa possível dali”. A passagem do tempo parece condicionada pela quantidade elevada de pessoas com quem se partilha o meio de deslocação (E3), reconhecendo, no entanto, que se afigura como uma necessidade diária.

E5 reforça ainda que a viagem constitui “um fardo” e apenas uma “necessidade incomodativa”, devido à impossibilidade de se envolver em atividades que consideraria produtivas em consequência da fragmentação motivada pela necessidade de transbordo entre meios de transporte e a falta de conforto provocada pela elevada densidade ocupacional dos transportes públicos na Área Metropolitana de Lisboa. Outra entrevistada revela ainda que a viagem é um momento que toma por garantido, ao aperceber-se que raramente reflete sobre ela, confessando, no entanto, que a sua importância se coloca como evidente em alturas em que esta sofre alguma alteração, por motivos de greves ou atrasos na circulação dos comboios (E4).

Um dos entrevistados (E10) destaca também diferenças na matriz de energia sentida ao longo do dia de uma viagem que não considera produtiva, estabelecendo-se a viagem de ida, onde confessa ter mais paciência, como passando mais rapidamente e o regresso como mais custoso, sendo que sente uma urgência em voltar a casa por causa do cansaço acumulado de um dia de trabalho. Também E1, que geralmente encara a viagem como produtiva, a vê como um “tempo morto” naqueles momentos em que o cansaço se revela nos olhos pesados e consequente indisposição para a concentração. E6 reforça novamente uma experiência negativa de desconforto e consumo elevado de tempo, destacando a impossibilidade de, por vezes, sequer recorrer ao telemóvel, uma vez que viaja numa posição que fisicamente o impede de o fazer.

2.2. A viagem produtiva

A viagem surge, por outro lado, associada à produtividade sobretudo por um conjunto de entrevistados que se consideram leitores, confessando que utilizam a viagem para ler (E1, E4, E8). Contrariando a frequente definição do processo de deslocação via transportes públicos como negativo, este grupo considera que a viagem se assume como uma oportunidade para desenvolver o contacto com uma atividade pela qual nutrem interesse, possibilitado por um ambiente de transitoriedade, em que são confortavelmente abandonados de expectativas sociais.

E1 lê livros tradicionais, em papel, sempre acompanhada dos fones e da música ambiente que passa no telemóvel, o que permite bloquear o ruído em seu redor. Para E4, a viagem afigura-se como um auxílio para que consiga cumprir os objetivos de leitura que estabeleceu para si mesma na aplicação Goodreads. E8 considera que, apesar de passar cerca de 3 horas em transportes públicos todos os dias, não encara este tempo como desperdiçado. Afirma que sente que passa rápido, ao envolver-se na leitura de livros, maioritariamente em formato digital, com recurso ao dispositivo eletrónico Kobo. Apesar de não utilizar fones, confessa que utiliza tampões para que se consiga concentrar.

Para este grupo de leitores, a viagem afigura-se como uma escapatória face a limitações de tempo, influenciadas pelo trabalho a tempo-inteiro ou pela sua conciliação com os estudos, reconhecendo que na ausência da viagem a tendência seria a que os momentos de leitura, que se trata tanto de produtividade como de lazer para as entrevistadas, reduzisse significativamente. Passatempos como a leitura surgem assim associados à produtividade. Note-se também que o telemóvel surge já de alguma maneira associado aos hábitos dos *commuters*, quer seja para ouvir música, quer seja de outras formas indiretas, nomeadamente através de atividades associadas à presença digital, como o registo *online* de leituras.

E1 refere ainda que, para além da realização de atividades que considera produtivas numa lente pessoal e criativa, aproveita a viagem para “ler coisas para a faculdade ou para o trabalho”. E2, que diz raramente recorrer ao telemóvel durante a viagem, afirma que uma das atividades que mais associa à frequência de transportes públicos, principalmente quando se desloca para o seu local de estudos, é precisamente a revisão de matéria para a aula para a qual se dirige.

2.3. A viagem como um momento de introspeção e contemplação

Outros definem a viagem como um momento de introspeção e preparação mental para o dia que se lhes apresenta em frente. E3, associando a viagem à audição de música constante, sem a qual diz não conseguir “estar em condições para enfrentar o dia”, escolhe olhar para ela alternativamente como um momento em que estabelece o que vai acontecer durante o dia, refletir sobre aulas ou avaliações que se aproximam e descontrair ligeiramente antes de momentos que possam ser causadores de *stress*. E4, para além de ler, sente que a viagem é aceitável porque lhe permite um momento para descansar, olhar para a paisagem e ter “um tempinho para mim”. Confessa também gostar de se sentar nos lugares nas extremidades das carruagens do comboio, onde pode observar melhor o que os outros passageiros fazem. Quando observa pessoas a ler, por exemplo, sente-se curiosa para perceber que livro estão a ler.

E6, desenvolvendo estratégias que lhe permitam reduzir o desconforto da viagem, utiliza este tempo de “zero atividade” para realizar uma organização mental a nível de agenda e atividades planeadas, permitindo-lhe “perder-se na sua mente e organizar os pensamentos”, envolvendo-se no que considera um “estado meditativo introspetivo”. E7 encara, de modo semelhante, a viagem como um “momento de dissociação” das redondezas, de um espaço de tempo que intitula coloquialmente de “me, myself and I”, em que se dedica a atividades de que gosta, nomeadamente a leitura, a audição de música e o descanso, que apenas considera parcialmente possível devido ao ambiente com inúmeros outros passageiros.

2.4. A viagem digital: “A viagem é um tempo nulo. Que melhor momento para usar o telemóvel?”¹¹

A viagem de deslocação diária surge ainda como um momento de rendição ao telemóvel. Esta viagem repetitiva que dura, para o leque de entrevistados, entre 20 e 80 minutos, cria uma janela de tempo que encoraja a utilização do telemóvel. A culpa e uma sensação de ansiedade relativa às tarefas por realizar, quer seja em contexto académico, profissional ou até doméstico, são apaziguadas por esta viagem que possibilita o recurso ao

¹¹ Citação de E9

telemóvel, tanto para a realização de atividades produtivas, como para atividades consideradas não-produtivas.

O entretenimento ou envolvimento digital é voluntariamente referenciado por E10 que, apesar de se isentar de considerar a viagem como um momento de produtividade, considera-a um período de tempo ideal para visualizar séries através de plataformas de *streaming*, algo que descreve como uma atividade “não-produtiva”. Apesar de uma rotina que implica o transbordo entre meios de transporte, considera que a viagem é direta e longa o suficiente para conseguir ver uma série, sendo que o tempo em que a coloca em pausa enquanto se movimenta é reduzido. Confessa inclusivamente que, num dia, a ida e vinda lhe permitem ver um filme.

E9, que se desloca utilizando apenas o metro, confessa que a viagem que realiza diversas vezes durante o dia constitui já uma situação que considera neutra, mas de forma positiva, inspirando confiança na rede de transportes públicos urbanos. Aproveita-a para fazer atividades esporádicas em que se interessa, mas confessa que é sobretudo um intervalo de tempo em que recorre ao telemóvel, não para satisfazer necessidades a nível de comunicação ou entretenimento, mas por hábito, constituindo um automatismo que considera já naturalizado.

Vários entrevistados fazem referência ao estabelecimento de um tempo e de um espaço à parte, que “não parece real”. Para uns isto significa o acolhimento de um estado de passividade e introspeção, incitando à dissociação da realidade social em que se enquadram, como exposto no ponto anterior. Para outros, traduz-se num momento em que se podem embrenhar em atividades para as quais não têm tempo durante o dia de trabalho/estudos votado à aceleração característica da vida contemporânea.

E10 afirma, por exemplo, que, sabendo que não terá tempo para ver a série de que gosta durante o dia de trabalho e que terá tarefas inerentes por fazer quando chegar ao ambiente doméstico, encontra na viagem o momento ideal para o fazer. Confessa que sente “remorsos por não estar a ser produtivo” noutras alturas. Se vir filmes/séries nos transportes sente-se menos culpado, uma vez que, assim que chegar a casa poderá dedicar-se à produtividade, tendo a viagem proporcionado um momento para fazer algo de que gosta.

Já E8 nota diferenças na maneira como encara a viagem em diferentes meios de transporte, refletida nas atividades que realiza e na sua utilização do telemóvel. No metro, por exemplo, não lê tanto porque a viagem é mais curta, aproveitando então para “fazer *scroll*” no telemóvel, não estando focada numa atividade em concreto. No autocarro e no comboio, onde passa mais tempo, já sente que se estabelece um ambiente mais propício ao envolvimento em atividades mais imersivas como a leitura.

No entanto, sucede também que a utilização do telemóvel exacerba o sentimento de tédio para alguns entrevistados. E2 afirma por exemplo que, paralelamente à sensação de viajar durante a hora de ponta, quando não existe um companheiro de viagem, alguém com quem falar, a tendência é recorrer ao telemóvel e sem um objetivo em concreto, confessando: “Às vezes o tempo que se passa a fazer *scrolling*, ou por redes sociais, ou para ver informação torna-se um tédio”.

E9 ilustra, no entanto, que este contacto com o tédio se processa de maneira diferente com o telemóvel. Segundo a entrevistada, o magnetismo do telemóvel poderá residir na sua oferta de possibilidade de acesso em quaisquer circunstâncias, podendo ser utilizado em qualquer lado, de maneira rápida, fazendo emergir também o conceito de *multitasking*. Por sua vez, isto espelha uma tendência crescente para a utilização do telemóvel de uma maneira ou de outra durante a realização de outra tarefa, por exemplo, através da audição de um *podcast*.

Confessa também aperceber-se de que o que faz no telemóvel parece não cumprir uma utilidade aparente, mas que o facto de se encontrar em mobilidade dentro de transportes públicos parece conferir uma isenção de culpa por “não estar a ser produtiva”, uma vez que parece não existir uma alternativa. Confessa estar ciente de que a sua utilização do telemóvel geralmente não é para funções objetivas, é mais para “ter algo para onde olhar”. Como as viagens são curtas e constantes, o tempo no metro parece não existir, abrindo-se uma janela temporal na qual se sente confortável e não culpada por fazer o que se chama de *doomscrolling*. Na sua perspetiva, a disponibilização ininterrupta do telemóvel leva a que este seja tomado por garantido e a que haja uma maior confortabilidade em deixar verificações úteis para a última da hora.

Enquanto uns entrevistados colocam o foco da viagem na realização de atividades tradicionais, como a leitura, outros assumem a sua utilização frequente do telemóvel durante a viagem de deslocação diária para a realização de uma multitude de atividades digitais, refletindo criticamente sobre vários conceitos inerentes a esta área, que serão explorados na próxima secção.

2. Hábitos e perceções sobre a utilização dos telemóveis durante as viagens de deslocação diária

Tendo já sido introduzida na secção anterior, a incorporação dos telemóveis na *commute* assume um lugar de protagonismo na secção presente, que pretende responder às restantes perguntas de investigação:

3. Que papel representa o telemóvel nas viagens de deslocação diária dos jovens na Área Metropolitana de Lisboa?

4. Como interagem os jovens *commuters* com o telemóvel e de que forma é que a sua utilização influencia o contacto social que tem lugar durante as viagens de deslocação diária?

1. Inquérito

1.1. Tipo de telemóvel

No inquérito, estabeleceu-se a distinção entre o *smartphone* e o telemóvel tradicional com teclas. Todos os 68 participantes afirmam, deste modo, deter um *smartphone*, dispositivo que é definido por permitir a ligação à Internet, tendo a capacidade de instalação de aplicações e plataformas digitais variadas, enquanto o telemóvel de teclas tem como funções principais a realização de chamadas e o envio de mensagens rápidas.

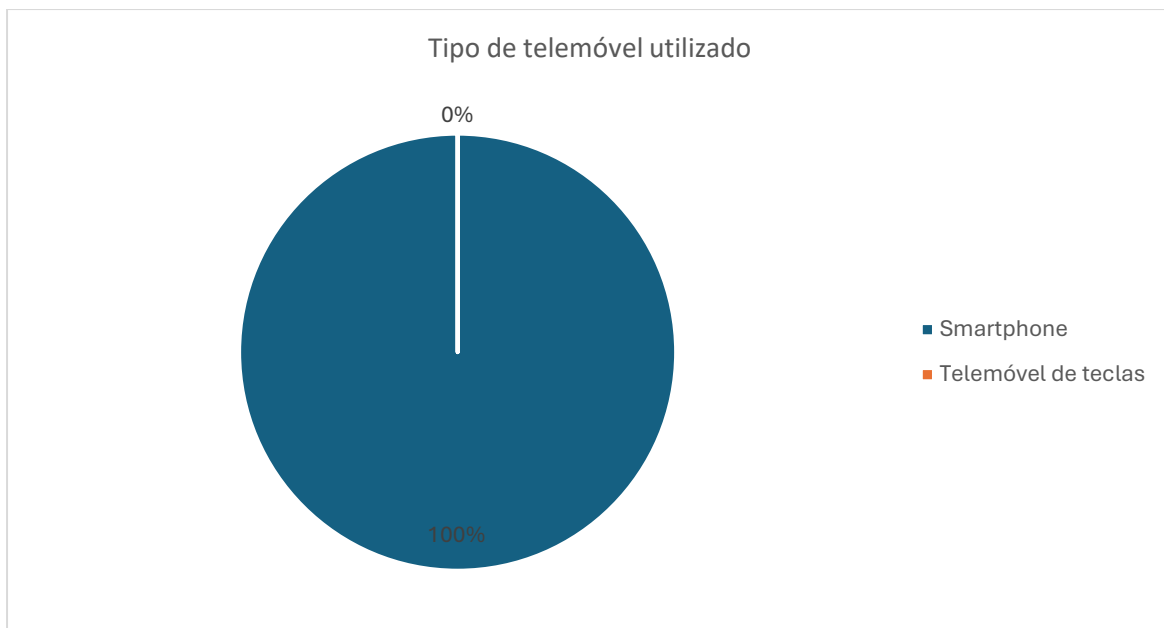


Gráfico 9. Tipo de telemóvel utilizado pelos participantes do inquérito.

1.2. Média de tempo de utilização do telemóvel durante a *commute*

A nível de média de tempo de utilização do telemóvel, é notável que 19 pessoas, 28% dos inquiridos, assume utilizar o telemóvel durante a totalidade da viagem, como é possível confirmar através do gráfico 10. 41% dos restantes situam o seu tempo de utilização como superior a 10 minutos, com 11 pessoas a afirmar utilizar o telemóvel durante 10-20 minutos, 10 a considerar que ocupa 20-30 minutos da sua viagem e 7 a colocar o seu tempo de utilização como superior a 30 minutos, comprovando uma utilização assídua e constante.

Segue-se imediatamente um grupo com um tempo de utilização reduzido de 5 a 10 minutos, que conjuntamente com o grupo de utilizadores que afirma utilizar o telemóvel por menos de 5 minutos, constituem 30% dos participantes. Isto pode dever-se ao facto de que associam o telemóvel a usos que poderão ser entendidos como passivos, nos quais o telemóvel não se assume como o dispositivo eletrónico principal.

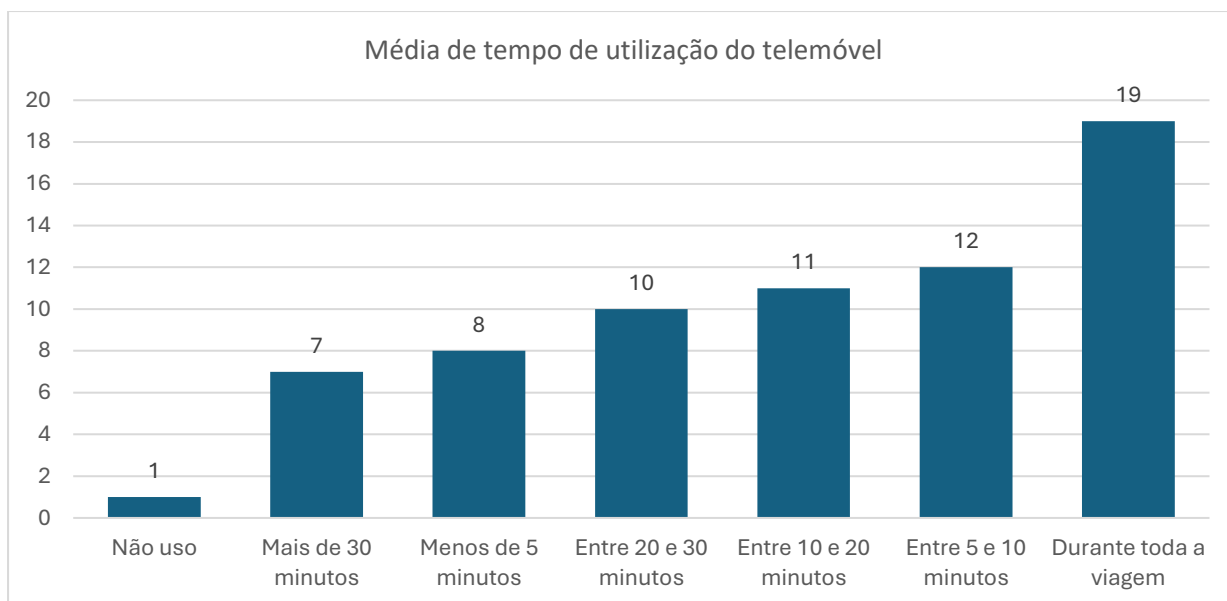


Gráfico 10. Média de tempo de utilização do telemóvel durante a viagem de deslocação diária dos participantes no inquérito.

1.3. Telemóveis, acesso à Internet e outros dispositivos tecnológicos utilizados durante a commute

Para além dos telemóveis, outros dispositivos eletrónicos são relevantes para os participantes no inquérito, como visível através do gráfico 11. Os fones são utilizados por uma grande maioria de 54 indivíduos, cerca de 80% da amostra, a sua utilização supondo a ligação ao telemóvel. Para 8 indivíduos, os *e-Readers* destacam-se como importantes. Os *tablets*, *smartwatches* e o computador portátil são utilizados complementarmente por outros 9 indivíduos, cada dispositivo tendo sido realçado por 3 indivíduos. Para os 8 indivíduos restantes, o telemóvel assume-se como o único dispositivo eletrónico relevante para a viagem.

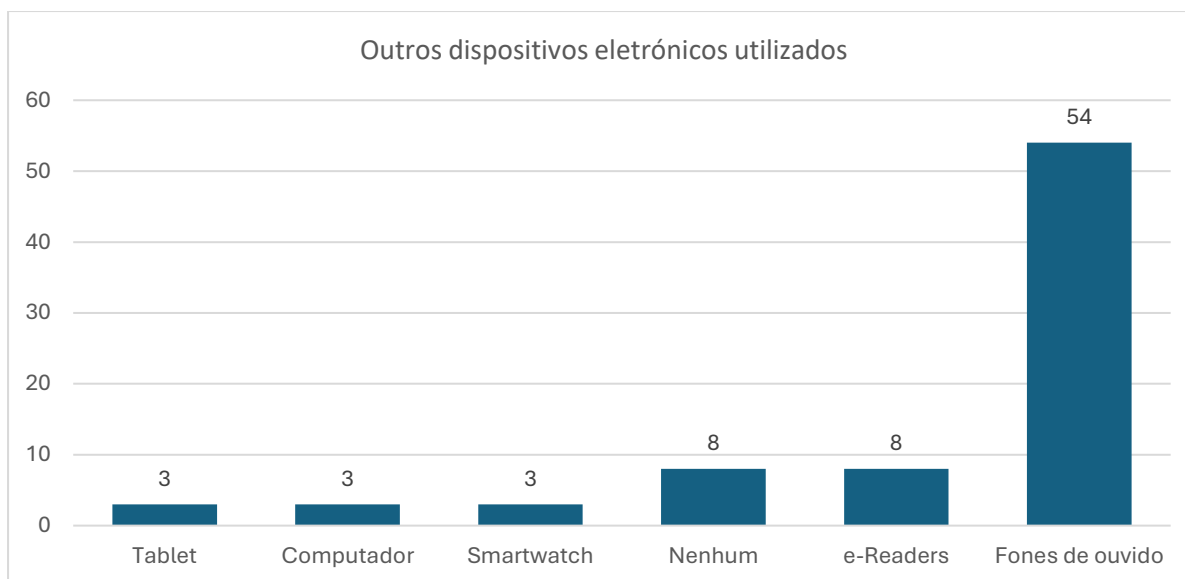


Gráfico 11. Outros dispositivos eletrônicos utilizados durante a viagem pelos participantes no inquérito.

O gráfico 12 demonstra que, durante esta utilização do telemóvel, o acesso à Internet é fulcral, sendo que é concretizado através da utilização de dados móveis pela totalidade dos inquiridos, dada a inexistência generalizada de Wi-Fi nos transportes públicos da Área Metropolitana de Lisboa.

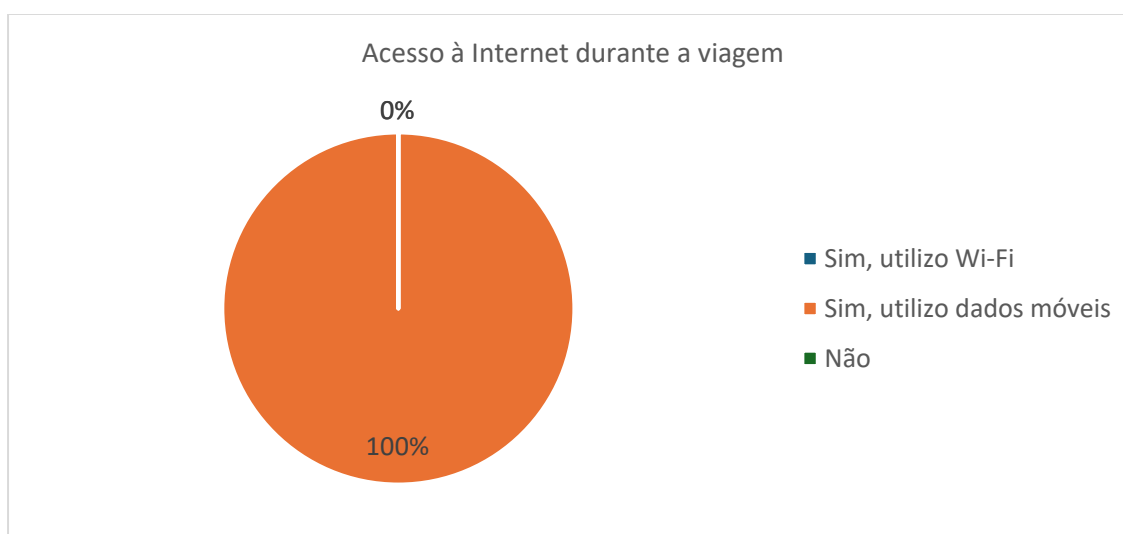


Gráfico 12. Acesso dos participantes à Internet no inquérito durante a viagem de deslocação diária.

1.4. O papel do telemóvel durante as viagens

Considerando a média de duração da utilização do telemóvel, cuja utilização por si só constitui já uma atividade inovadora, torna-se relevante perceber que de forma é que os *commuters* interagem com o telemóvel durante as viagens de deslocação diária. No inquérito, a questão “Quais são as principais razões para utilizar o telemóvel durante as viagens diárias?”

serviu para sondar os motivos pelos quais a utilização do telemóvel nas estruturas de transportes públicos é uma realidade particularmente visível.

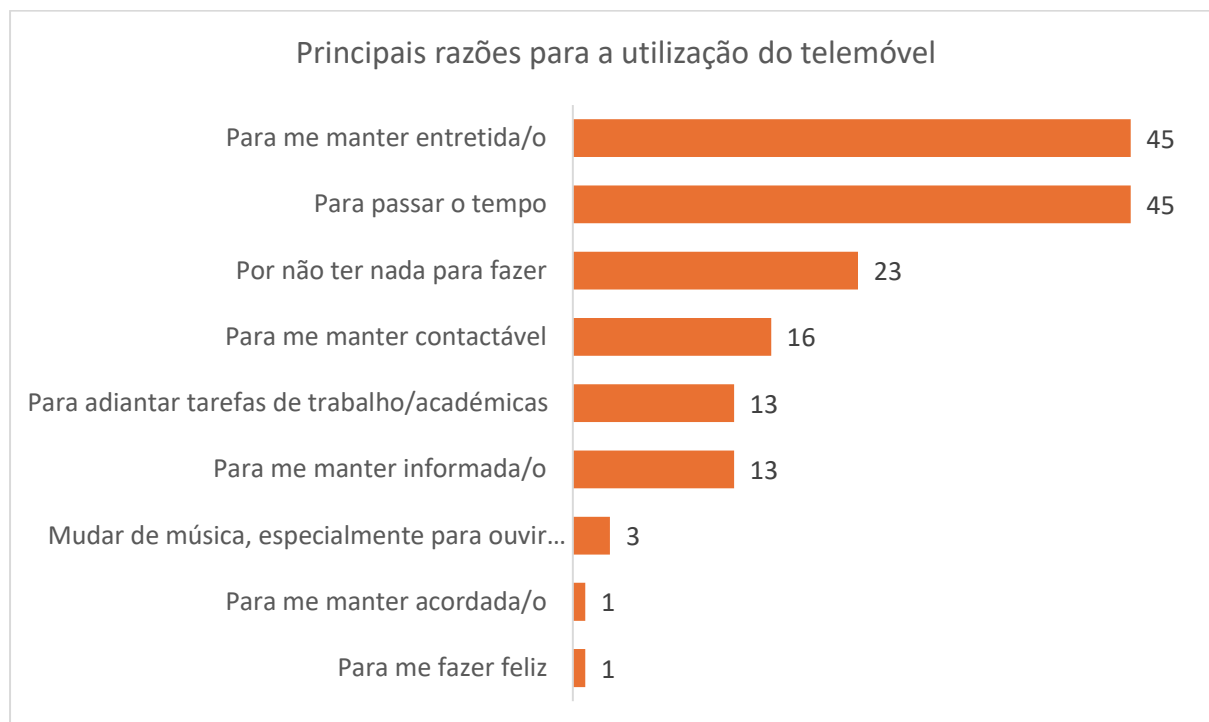


Gráfico 13. Razões para a utilização do telemóvel durante a viagem de deslocação diária apontadas pelos participantes no inquérito.

Os dados ilustrados no gráfico 13 demonstram que as principais motivações para a utilização do telemóvel pelos *commuters* se prendem com o entretenimento, que se compartimenta em duas afirmações, nomeadamente “para passar o tempo” e “para me manter entretida/o”, ambas selecionadas por uma maioria de 45 indivíduos, transmitindo uma ideia de que o telemóvel surge como uma ferramenta que auxilia nos momentos de monotonia, em que existe um desejo de agilização da passagem do tempo. Também a afirmação “por não ter nada para fazer”, destacada por 23 inquiridos, se impõe como passível de associação a uma necessidade geral por entretenimento e ocupação mental do tempo entre os participantes, na tentativa de combater a viagem enquanto um “tempo morto” já destacado anteriormente.

As outras motivações mais fortes remetem para a comunicação, manifestada com a afirmação “para me manter contactável”, segundo 16 indivíduos. Nas entrevistas, este ponto foi aprofundado, através do que se parece configurar como uma nova noção de acessibilidade constante suscitada pela ubiquidade do telemóvel.

Para 13 indivíduos, o acesso à informação através do telemóvel aparece como importante, sustentado pela expressão “para me manter informada/o”. Outra motivação, salientada com uma expressividade de 13 indivíduos alude à noção de produtividade, ligada à realização de tarefas profissionais e/ou académicas contida em “para adiantar trabalho/tarefas académicas”.

Outras expressões surgem realçadas associadas à música, que pode ser uma fonte de entretenimento, mas também pode representar uma forma de isolamento social ou um conforto na companhia contida numa presença sonora: “mudar de música”, “especialmente para ouvir música” e “ouvir música reduz a exposição ao ruído”. A audição de música e o ruído aparecem como assuntos que serão abordados posteriormente. Os restantes motivos apontados para o recurso frequente ao telemóvel são: “para me manter acordada/o” (1) e “para me fazer feliz” (1), assinalando também uma variedade de associações possíveis à utilização do telemóvel durante as viagens de deslocação diária.

1.5. Atividades realizadas através do telemóvel durante a *commute*

Em concordância com os resultados da questão anterior, as atividades mais populares praticadas através do telemóvel remetem para a comunicação e para o entretenimento. A maioria dos participantes (54) coloca o envio de mensagens como uma das atividades realizadas mais frequentemente durante as viagens de deslocação diária. 52 indivíduos olham para o trajeto de casa para o local de trabalhos e/ou estudos como uma oportunidade para ouvir música. 49 participantes afirmam navegar frequentemente pelas redes sociais, não o associando a uma só atividade em concreto. A quarta atividade digital mais popular praticada por 25 *commuters* é visualizar vídeos de curta duração, seguida da leitura de notícias, verificável em 24 inquiridos. Ouvir *podcasts* aparece também como um hábito já praticado por 14 participantes. Imediatamente a seguir, surge o envolvimento em jogos para 12 indivíduos. Em pé de igualdade está o envio de *e-mails* de trabalho e a realização de chamadas, cada um verificável em 10 participantes. Apenas 4 inquiridos dizem ver filmes e/ou séries durante a viagem, surgindo outras atividades menos mencionadas, como estudar (2), ler livros (2), fazer pesquisas breves (1) e fazer o *puzzle* diário (1). Estes dados podem ser consultados através do gráfico 14.



Gráfico 14. Atividades realizadas com recurso ao telemóvel durante a viagem de deslocação diária dos participantes no inquérito.

Como observável na tabela 7, as aplicações e plataformas digitais mais utilizadas durante as viagens de deslocação diária são, por ordem de maior afluência, o WhatsApp (53), o Instagram (48), o Spotify (42), o TikTok (19), o Gmail (13) e o Google Maps (9). Para além destas plataformas, há espaço também para outras com menos utilizadores dentro da amostra, nomeadamente o YouTube (5), o Reddit (3), a Netflix (3), o Twitter/X (2), as plataformas de música Tidal (2) e Apple Music (2), seguidas de referências à ferramenta de trabalho Google Drive (1), às plataformas de compra/venda em segunda mão OLX (1) e Vinted (1), bem como outras redes sociais como o Discord (1) e o Facebook (1), para além de plataformas ligadas ao contexto académico, como o Moodle (1).

Aplicação ou plataforma utilizada	Número de indivíduos
Whatsapp	53
Instagram	48
Spotify	42
TikTok	19

Gmail	13
Google Maps	9
Reddit	3
Netflix	3
Twitter/X	2
Tidal	2
Apple Music	2
Google Drive	1
Block Blast	1
OLX	1
Vinted	1
Discord	1
Moodle	1
Facebook	1

Tabela 7. Aplicações e plataformas digitais utilizadas pelos participantes no inquérito durante a viagem de deslocação diária.

1.6. O telemóvel e o seu impacto na experiência de viagem: produtividade, socialização e desconforto

Esta secção conta com várias questões que implicam a seleção de uma única opção, sobre os temas da influência do telemóvel na experiência de viagem, produtividade e ambiente social.

Relativamente à questão 1: “Considera que o telemóvel torna a viagem de deslocação diária mais útil ou produtiva?”, uma maioria de 44 indivíduos respondeu que “sim”, com apenas 24 indivíduos considerando que “não”, como visível através do gráfico 15.

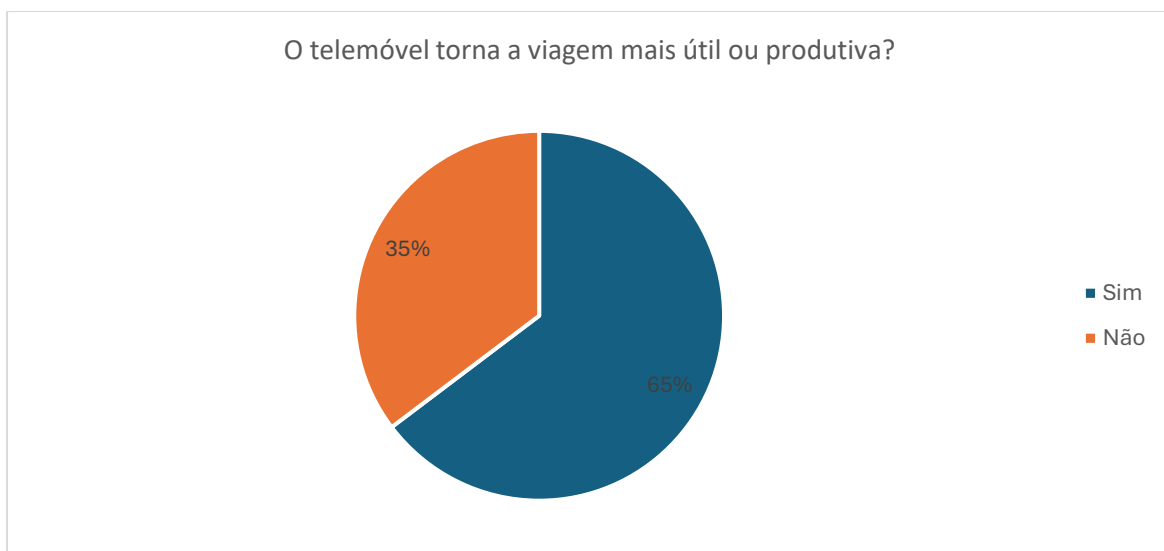


Gráfico 15. Influência do telemóvel na percepção de produtividade/utilidade da viagem de deslocação diária segundo os participantes no inquérito.

A questão 2: “Sentir-se-ia desconfortável ou ansiosa/o se não pudesse recorrer ao telemóvel durante a viagem?” conta com 37 respostas negativas e 31 respostas afirmativas, revelando que a maioria acredita que a experiência de viajar sem o telemóvel não seria necessariamente desagradável, como demonstra o gráfico 16. No entanto, é de reconhecer que quase metade dos participantes confessa que a ausência do telemóvel teria um impacto negativo no seu estado de espírito.

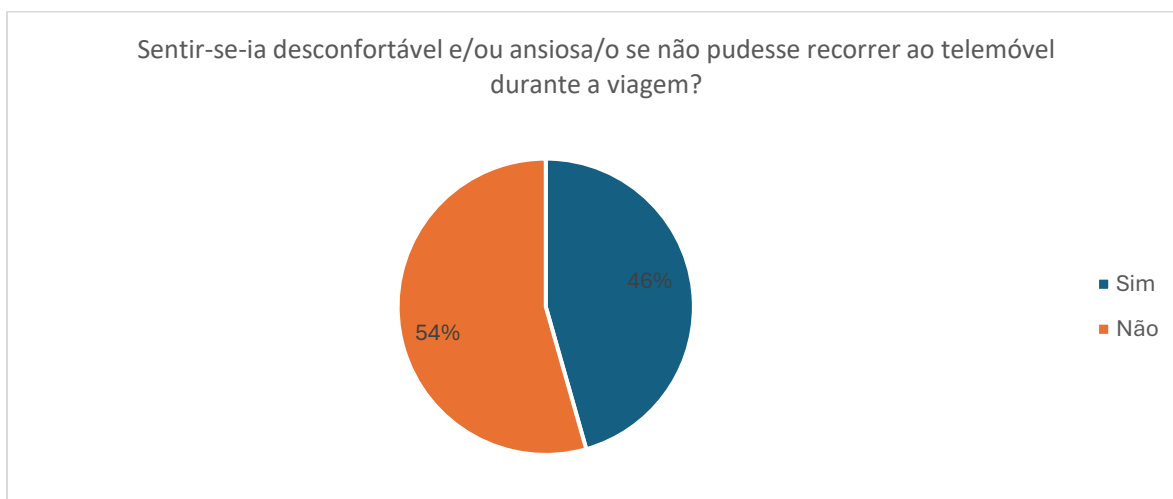


Gráfico 16. Influência da ausência do telemóvel durante as viagens de deslocação diária no estado de espírito dos participantes no inquérito.

Já a questão 3: “Considera que a utilização do telemóvel influencia a diminuição do contacto social com outros passageiros durante a viagem?” reflete-se no gráfico 17, obtendo 34 respostas “sim”, 23 respostas relutantes com “às vezes” e apenas 11 respostas “não”. Os

resultados parecem evidenciar uma associação direta entre a utilização do telemóvel e a redução da socialização entre passageiros.

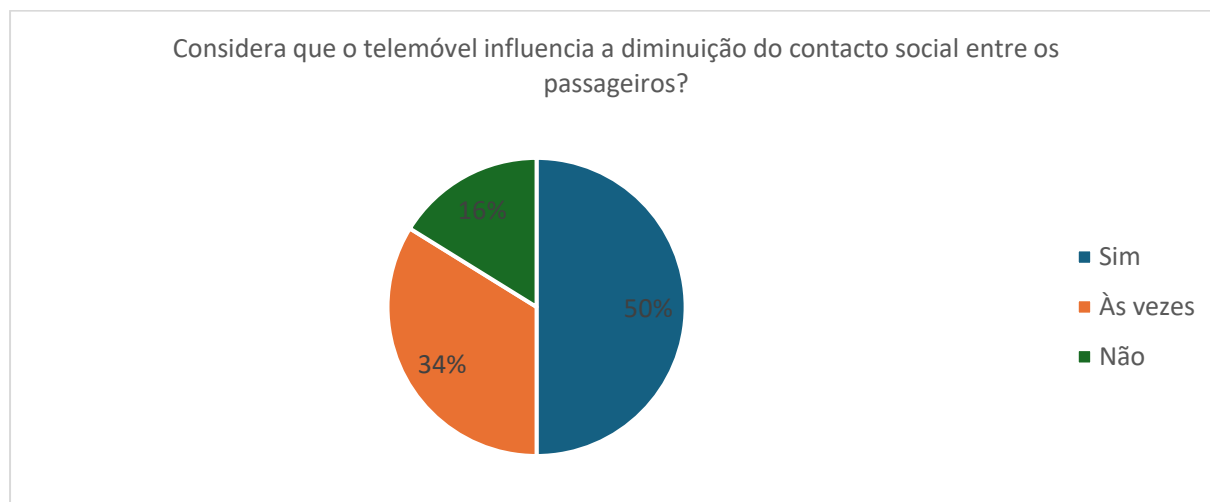


Gráfico 17. Influência do telemóvel na redução do contacto social entre os passageiros durante as viagens de deslocação diária segundo os participantes no inquérito.

Para a 4ª questão: “Considera que a utilização do telemóvel ou de outros dispositivos tecnológicos pode ser prejudicial ao conforto dos passageiros?” 38 inquiridos consideram que “sim” e 30 acreditam que “não”, como visível através do gráfico 18. Esta questão poderá estar associada ao ruído, um tema que será aprofundado posteriormente.

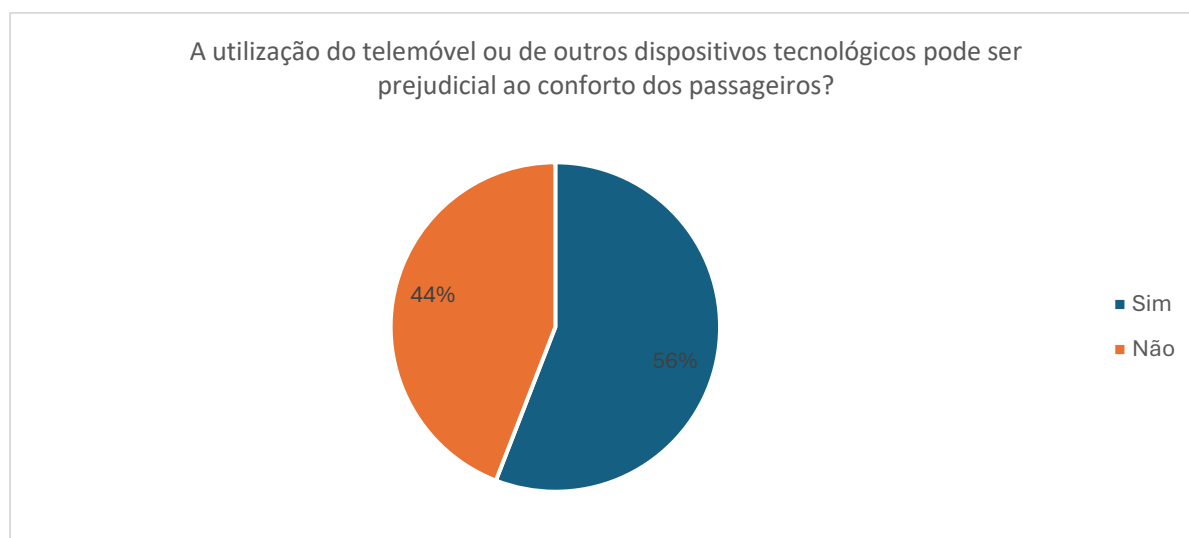


Gráfico 18. Percepção de desconforto causado pelos dispositivos tecnológicos nos passageiros durante as viagens de deslocação segundo os participantes no inquérito.

A questão final sonda o impacto geral do telemóvel na qualidade da experiência de viagem: “Acha que a possibilidade de utilização do telemóvel durante as viagens de deslocação diária veio melhorar ou piorar a experiência de viagem?”. Uma maioria de 37

indivíduos considera que o telemóvel melhora a experiência de viagem, embora 20 se declarem “indiferentes” e 11 considerem que o telemóvel veio piorar a perceção de qualidade da viagem.

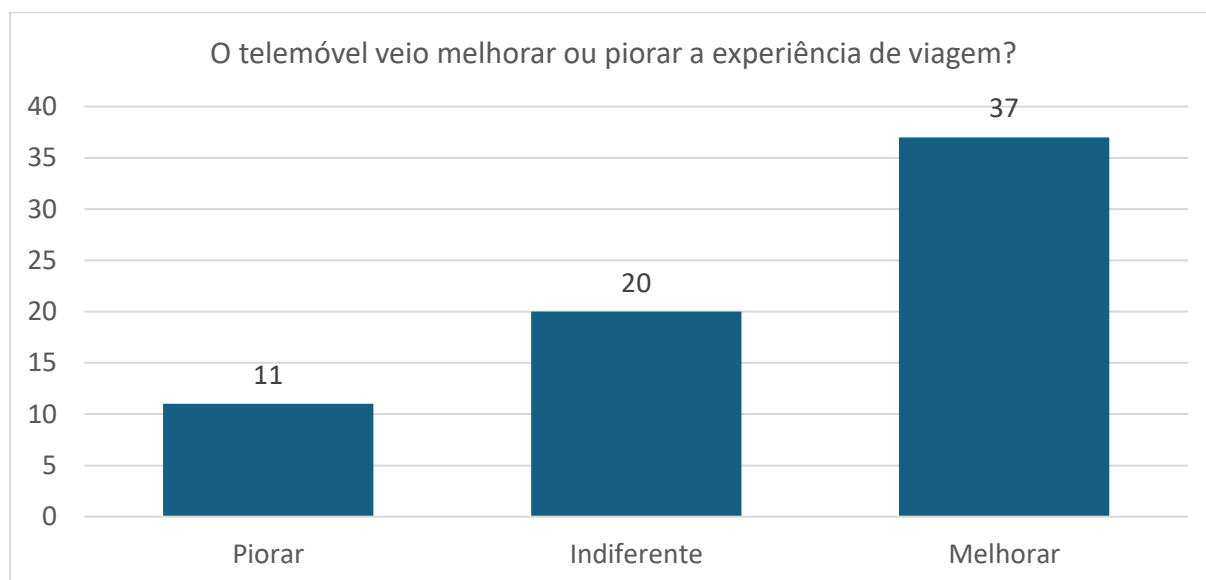


Gráfico 19. Efeitos do telemóvel na perceção de qualidade da experiência de viagem de deslocação diária segundo os participantes no inquérito.

2. Entrevistas

Como observado na primeira parte do capítulo, para alguns dos participantes o telemóvel é necessariamente uma figura de relevo durante as viagens de deslocação diária, tal como o é em diferentes partes do quotidiano. Ao longo das entrevistas, este tema é explorado através de diversas associações e perceções apontadas pelos participantes.

Uma das entrevistadas começa por refletir sobre a ligação entre os telemóveis e a sua experiência de viagem, considerando que o telemóvel atualmente é encarado como um bem essencial e uma ferramenta que possibilita o envolvimento em atividades diversas. Assim coloca o telemóvel e as viagens de transportes públicos como indissociáveis:

Sinceramente acho que nunca andei de transportes sem telemóvel. Principalmente agora com este (*aponta para smartphone que se encontra em cima da mesa, à sua frente*), não sei sair de casa sem o telemóvel. O telemóvel acaba por ser um essencial. Nos momentos mortos, em que não sabes o que hás de fazer, o telemóvel acaba por ser algo para fazer. Sem telemóvel, não sei bem... (E4)

A presença frequente do telemóvel durante os movimentos pendulares é atestada pelos restantes entrevistados, sendo uma realidade que ultrapassa faixas etárias e categorizações sociais. E9 associa a tendência para interligar automaticamente os jovens à dependência do telemóvel a “um cliché”, crendo que atualmente já não se pode falar de uma utilização frequente meramente por parte dos mais jovens, mas também pelas camadas mais velhas da população, existindo conteúdo apelativo e aparentemente curado para diferentes gerações, destacando a existência de *memes* que espelham o “humor de mãe ou de pai”. Também E7 considera que, apesar de existirem formas diferentes de utilização, refletindo necessidades distintas nas diferentes faixas etárias, considerando que “é difícil encontrar uma pessoa idosa sem telemóvel” nos meios urbanos.

E9, confessando-se uma ávida utilizadora do telemóvel durante as suas deslocações frequentes de metro, diz reparar que uma grande maioria dos viajantes que a rodeiam utiliza o telemóvel de alguma maneira: mesmo aqueles que não estão ativamente a interagir com ele, a olhar e a tocar no ecrã, estabelecem com ele algum tipo de proximidade, quer seja no ato de o segurar na mão, quer seja através dos fones colocados. Isto deve-se, segundo a entrevistada, a uma normalização da utilização do telemóvel em diversos contextos, realizada de forma subtil e já não merecendo questionamento, sustentando a necessidade crescente de “ter algo para onde olhar”.

Mas quais serão as razões pelas quais a utilização do telemóvel está tão presente durante as viagens de deslocação diária? Ao longo deste capítulo, serão apresentadas as principais perceções e reflexões dos *commuters* relativamente a este cruzamento entre os telemóveis e os movimentos pendulares.

2.1. O telemóvel como uma distração e fuga ao desconforto das viagens de deslocação diária

Em primeiro lugar, o telemóvel parece surgir como uma ferramenta que permite fugir ao desconforto que a viagem de transportes públicos significa para uma quantidade significativa de *commuters*, contribuindo para uma sensação de maior rapidez na passagem do tempo. Isto deve-se não só às condições específicas das circunstâncias de mobilidade em diversos modos de transporte coletivo na Área Metropolitana de Lisboa, aparentemente

insuficientes para acolher uma grande afluência de passageiros, mas também pela presença do confronto desconfortável com a inatividade e o “nada” que significa a viagem de deslocação diária, que parece incompatível com a propensão para a aceleração e estímulo das vidas contemporâneas, marcadas pelas tecnologias móveis em constante desenvolvimento.

Para E4, o telemóvel representa algo com que se distrair, dando exemplos de como pode ser utilizado de diversas maneiras por cada indivíduo: um entusiasta de futebol pode acompanhar jogos e informar-se acerca de estatísticas; um fã de entretenimento pode facilmente ver um episódio da sua série preferida. Por outro lado, considera que o telemóvel e a Internet são também elementos desestabilizadores, que clamam pela sua atenção quando quer envolver-se em outras atividades, como a leitura, representando uma distração que coloca em causa a sua relação consigo mesma e com o ambiente que a rodeia.

A atividade digital mais presente na sua viagem é, admite, “fazer scroll no telemóvel”, utilizando sobretudo o Instagram para visualizar publicações de outros utilizadores, conteúdos em formato temporário e confessando passar uma quantidade significativa de tempo a ver *reels*, vídeos de curta duração aparentemente ilimitados e recomendados pelo algoritmo da aplicação. Quando o faz, diz sentir que está “a perder tempo”, considerando que poderia estar a fazer algo mais produtivo para o seu autodesenvolvimento, como ler.

O telemóvel impõe-se, no entanto, como acessível e convidativo à utilização. O recurso ao telemóvel acaba por ser um automatismo, que diz ser “mais fácil do que pegar num livro”, pelas suas proporções reduzidas e facilidade de manuseamento, afirmando: “Se não estás a fazer nada, não sabes para onde é que hás de olhar, acabas por pegar no telemóvel e ficar ali...” (E4). Assim, começa por navegar pelo Instagram e quando dá por si, já se encontra perto da estação de destino. Acaba por “fazer mais *scroll*” do que aquilo que quer, confessa. Mas encontra conforto no telemóvel, que “ajuda a passar o tempo”.

No caso de E5, o telemóvel surge também como uma ferramenta que possibilita o seu conforto perante a experiência negativa de viagem, agilizando a passagem de tempo ao envolver-se em inúmeras atividades: ouve música, utiliza o YouTube para visualizar videoclipes e outros vídeos alusivos a um assunto de interesse e joga o jogo diário do The New York Times. Adicionalmente, faz pequenas pesquisas em resposta aos seus pensamentos e desejos

imediatos, como, por exemplo, procurar carros à venda através da plataforma *online* Stand Virtual.

Utiliza também o Instagram, navegando pelo *feed* e verificando publicações e *stories* de outros utilizadores, para além de visualizar *reels* que lhe são apresentados. Vê também YouTube Shorts, reproduzindo uma sequência de vídeos aparentemente ilimitada. Confessa que, quando se envolve nestas atividades durante um período significativo de tempo, se encontra em modo “papa cerebral”, considerando-o uma perda de tempo, mas sentindo, no entanto, uma sensação de conforto.

Ao longo da sua experiência de pelo menos uma década a andar de transportes públicos, o telemóvel veio a intensificar-se para o entrevistado como uma ferramenta que permite o isolamento do contexto nefasto em que se insere, enquanto viajante frequente que não sente uma particular afinidade pela sua viagem de deslocação diária, encarando-a como “uma obrigação desconfortável”. O telemóvel possibilita uma sensação de conforto, assumindo-se como uma ferramenta que permite combater a monotonia face à viagem repetitiva. O telemóvel permite que se ligue ao seu próprio mundo, fora das circunstâncias em que isso seria propício a acontecer. De um modo geral, afirma que o tempo de viagem passa mais rápido com a possibilidade de recurso ao telemóvel, transportando um pouco do conforto caseiro, a realidade doméstica e atividades de lazer para fora.

Para E6, numa tentativa de se convencer de que o tempo está a passar rápido, o uso do telemóvel surge também como escape face ao cansaço da rotina e da viagem exaustiva de transportes públicos. Afirma que o telemóvel opera maioritariamente como uma distração, mas no sentido positivo: seja como uma fonte para ouvir música, auxiliando a criação de um estado meditativo, seja para falar com alguém, simulando um companheiro de viagem. Mantém a sua posição de que a viagem é “um desperdício de tempo”, mas acredita que o telemóvel veio suavizar a situação, fornecendo uma distração para o seguinte problema:

Regra geral é uma maneira de estar distraído. De uma viagem que... É sempre a mesma paisagem, 10 vezes por semana, porque é ida e é volta, sempre a mesma duração. Que não estando a fazer nada, parece que não é cansativo. Mas como não há qualquer exigência psicológica. 1 hora de viagem, portanto 10 horas por semana, dedicadas a fazer nada acaba por ser extremamente exaustivo. (E6)

O entrevistado reconhece, no entanto, que a procura constante por novo conteúdo cultural com que se entreter acaba por consistir também um vício, que se revela com particular incidência durante as viagens de deslocação diária, nas quais os indivíduos se observam frequentemente a interagir com o telemóvel e que considera particularmente visível pela “incapacidade de aguentar 10 minutos sem fazer nada”. O entrevistado associa-o a uma realidade que emerge com o mundo digital e que encara como profundamente presente, ainda que, para alguns, de forma inconsciente, nas preocupações daqueles que crescem já com uma afinidade pelas novas tecnologias, com a introdução de novos sentimentos intensificados como o medo de perder algum momento importante que se instala com o acesso constante às imagens e acontecimentos partilhados nas redes sociais por outros:

A possibilidade de ser e a promessa de experiências: de ouvir a próxima música, de ver o próximo vídeo, de receber a próxima mensagem, cria uma expectativa de antecipação sem precedentes. O FOMO surge novamente. O desejo incessante pelo conhecimento de opções e oportunidades disponíveis. Funciona tanto como uma promessa e como uma prisão de entretenimento. O telemóvel dá essa promessa, e ao mesmo tempo essa prisão, de eu *estou exausto, eu quero ter um momento para relaxar*, mas eu quero saber de todas as opções que eu tenho a qualquer instante. (E6).

Para E7, que diz deter um telemóvel há muito tempo e não imaginar um mundo pré-*smartphone*, este surge novamente como uma distração que lhe permite “preencher o vazio”, representando também uma companhia através do qual troca mensagens, ouve música e faz pesquisas rápidas. A necessidade por estímulo e a impossibilidade de estar parado sem ver, ouvir ou conversar, presente em grandes porções da sociedade e de utilizadores das novas tecnologias, evidencia-se dentro das estruturas dos transportes públicos. E7 considera também que a utilização do telemóvel pode ser, muitas vezes, uma utilização passiva, que sustenta propósitos de preenchimento de silêncio e de companhia para o utilizador. Confessa ouvir música frequentemente para “matar o silêncio”.

E9 afirma também passar uma parte significativa do seu tempo de ecrã no Instagram, uma rede social que destaca como versátil e que lhe permite aceder a uma quantidade elevada de conteúdo diferente. Considera esta aplicação um ponto de convergência de diversas redes sociais, agregando diferentes funcionalidades que se destacam pela unicidade

em outras redes sociais. Considera que a interação com o telemóvel demonstra um crescente decréscimo da capacidade de atenção e automatismos face à quantidade elevada de informação e imagens, como, por exemplo, por *like* em publicações de que não se recorda. Deste modo, considera que a generalidade dos indivíduos utiliza o telemóvel frequentemente de modo passivo, questionando a imersividade da experiência de utilizar o telemóvel.

Para E10, isto revela-se na sensação de que precisa de estar sempre ocupado a ver alguma coisa, podendo atribuir-se esta tendência a um défice de atenção. Se, nos transportes, não pudesse estar ocupado com o telemóvel, ser-lhe-ia mais custoso. As atividades em que se envolve são variadas, demonstrando o papel do telemóvel enquanto impulsionador de atividades concentradas num único objeto: utiliza serviços de *streaming* para visualização de séries, como a Netflix, a HBO MAX e a Disney+, visualiza vídeos curtos no Instagram para rir e explora também o *feed* do Facebook, encontrando vídeos mais informativos, destacando a aplicação como uma plataforma de informação e aprendizagem para a visualização de documentários e *podcasts* em formato de vídeos, onde lê também artigos sobre cultura.

Nesta secção, o telemóvel representa para os entrevistados um conforto perante a viagem de deslocação diária, que permite a agilização da passagem de tempo e suaviza a experiência geralmente negativa. No entanto, a sua classificação como distração, que inicialmente pode ser positiva, apresenta também alguns indícios de dependência por uma interação que se revela automatizada, impulsiva e constante.

2.2. A importância da música e dos fones

Para a maioria dos entrevistados, a utilidade do telemóvel durante a viagem revela-se sobretudo para a audição de música, como se pode concluir também através das atividades mais realizadas destacadas nos resultados do inquérito. A audição de música pode, no entanto, nutrir diferentes efeitos para os indivíduos.

Para E1, a música serve sobretudo para concretizar o bloqueio do barulho que constantemente se verifica no meio de transporte pelo qual se desloca: o comboio. A música opera como um som de fundo apaziguante, que lhe permite a concentração na leitura. Confessa que não ouve música de forma ativa, optando por ouvir *playlists* pré-criadas e que não requeiram a sua atenção total. Uma situação semelhante é reforçada por E4 que, quando

vai a ler, tem sempre os fones colocados. Coloca a música em modo aleatório, preferindo ouvir músicas que não conhece para que funcionem como “barulho de conforto”, para se conseguir abstrair do som das pessoas a falar, mas também para impedir que o foco na música a distraia da atividade principal: “Estou ali a ouvir a música, mas ao mesmo tempo não estou a ouvir. Estou focada noutra coisa, mas está ali como um conforto nos ouvidos”. Quando coloca fones sente que isso a isola, porque não consegue ouvir a conversa das outras pessoas. No entanto, afirma não gostar de ouvir música com som excessivamente elevado, uma vez que procura estar atenta a qualquer situação de perigo.

E3, por outro lado, destaca a música como uma necessidade pessoal para conseguir enfrentar o dia, sendo essa uma das principais razões pelas quais sente que a viagem pode inclusivamente passar mais rápido. Destaca a audição de música como uma atividade que lhe permite a criação de um espaço relativamente confortável, podendo descontraír e olhar pela janela. Para ler, diz também ser fundamental ouvir música em simultâneo. Neste caso, o telemóvel e os fones permitem-lhe também abstrair-se do ambiente em volta, confessando:

Por os fones para mim é uma forma de não sobrecarregar a minha cabeça com tudo o que está a acontecer à minha volta. Tenho sempre pessoas a roçar-me, tenho pessoas a falar, tenho conversas paralelas de todos os sítios que não me permitem focar em nada. Se eu não tiver fones, não consigo estar tranquila nos transportes. (E3)

Apesar de gostar de estar com atenção relativamente ao que acontece em seu redor, admite que às vezes não ouve comentários ou não repara em situações em que deve agir por estar com fones. Encarando o telemóvel primeiramente como uma ferramenta positiva, admite que pode também ser uma distração. Já perdeu a paragem por estar ao telemóvel e às vezes condiciona a atenção às necessidades dos outros, como, por exemplo, quando é necessário que alguém se desvie para que outro passageiro possa passar.

Para E5, a música assume também o protagonismo da viagem, sendo que o telemóvel é essencialmente uma ferramenta que agiliza a passagem do tempo de uma viagem que geralmente encara como negativa. Ouve música e utiliza o YouTube, também para visualizar videoclipes. O telemóvel e, diga-se, a música, funcionam, deste modo, como uma distração das circunstâncias indesejáveis de viagem.

E6 confessa que, enquanto viajante frequente durante os horários de ponta, estas alturas são marcadas pela impossibilidade de usar o telemóvel. No entanto, a sua utilização revê-se na possibilidade de usar os fones para ouvir música. Neste caso, os fones surgem, não só como fonte de música e entretenimento, mas como uma técnica de autoproteção face ao barulho que se faz ouvir dentro dos transportes públicos, permitindo, de certa forma, a dissociação do ambiente caótico onde se encontra e criando uma sensação de passagem mais rápida de tempo. A nível das atividades culturais em que se envolve através do telemóvel, a música tem uma posição de destaque. Elogia o Spotify e o Tidal pelo fornecimento de recomendação diárias e semanais, que já lhe mostraram músicas de que eventualmente veio a gostar.

E7 coloca também a audição de música como um dos aspetos mais marcantes e positivos da sua viagem de deslocação diária, sendo a sua experiência marcada pela dissociação das redondezas e o estabelecimento de um espaço individual só para si, que é amplamente facilitado pela utilização de fones.

E9 repara que a tendência para utilização constante de fones durante as viagens se repete também em outras situações, destacando um “vício de ouvir música ou ter algo sonoro a passar”. Embora considere que é positivo que haja um maior acesso à música, a generalização de uma tendência para ouvir música constantemente, verificável sobretudo nos mais jovens, poderá, no entanto, levar à sua desvalorização.

Para E10, o hábito de utilização de fones surge, em primeiro lugar, por causa do barulho que experiencia durante as suas viagens de metro, preferindo ouvir “som agradável a ruído”. Quando coloca os fones, afirma ouvir música de forma intencional, ficando-se sempre pelas mesmas músicas e ouvindo-as na totalidade. Considera que, graças ao telemóvel, a música atualmente: “É mais acessível, está no nosso bolso, está connosco. É muito mais fácil. Ouvimos as que nós queremos, quando queremos e pulamos de uma música para a outra. Está mais prático ouvir música”. Ao contrário dos restantes entrevistados, que utilizam plataformas de *streaming*, opta por descarregar as músicas diretamente para os ficheiros do telemóvel. Afirma ocasionalmente ter problemas com os dados móveis e com a rede em determinadas situações, por isso descarregar afirma-se como a opção mais segura.

Aqui, é possível compreender que a audição de música e a utilização de fones está amplamente presente nas viagens de deslocação diária, constituindo por vezes uma atividade realizada em simultâneo com outras. A música, para além de fonte de entretenimento, destaca-se sobretudo como barreira que possibilita a redução do ruído característica à deslocação via transportes públicos.

2.3. O telemóvel e a comunicação em mobilidade

2.3.1. Redução do contacto social nos transportes públicos

Este assunto foi destacado também nos resultados do inquérito, com uma maioria dos inquiridos a concordar que a diminuição do contacto social dentro dos transportes públicos poderá ser provocada pela utilização do telemóvel, bem como o conforto dos passageiros colocado em causa pela utilização indevida de objetos eletrónicos. No contexto do estudo, é revelante perceber de que forma os telemóveis podem ter um efeito no contacto social entre os indivíduos durante as viagens de deslocação diária. Os entrevistados refletiram, assim, sobre o ambiente social experienciado nas estruturas de transportes públicos, sobre as interações sociais que têm lugar nestes momentos, destacando o ruído e o papel do telemóvel na possibilidade de comunicação à distância.

Para uma maioria dos entrevistados, os transportes públicos por onde se deslocam não são necessariamente encarados como lugares de sociabilidade, isto é, onde há um encontro intencional e convivial entre residentes de uma mesma zona. São, por outro lado, entendidos como lugares onde a generalidade das pessoas está “focada no seu mundo, sem falar com ninguém” ao seu lado, como coloca E7. Isto estabelece-se independentemente da utilização do telemóvel, segundo o entrevistado, uma vez que, mesmo quem não esteja a encarar o telemóvel, está entretida com uma outra qualquer atividade individual, que implica o isolamento dos restantes passageiros, que se afigura como desejável em circunstâncias de deslocação diária.

O entrevistado reforça assim o espaço social no qual as viagens decorrem como “um espaço de transição”, onde ninguém está verdadeiramente presente. Reafirma que acredita que não havia necessariamente elos de ligação ou uma vertente comunicativa e comunitária nas viagens de mobilidade diária anteriormente, inclusivamente, previamente à popularização dos *smartphones*, principalmente em grandes cidades.

E10 refere, no entanto, que o espaço social dos transportes públicos já foi mais convidativo à comunicação presencial entre passageiros, mencionado o caso do barco que estabelece a ligação entre o Barreiro e o Terreiro do Paço: “Antigamente, o café do barco estava aberto e havia mesas entre os lugares. As pessoas iam frente a frente a beber o café e acabavam por conversar umas com as outras, mesmo não se conhecendo. (...). O espaço convidava as pessoas a falarem”. Por outro lado, não resiste a reconhecer o papel do telemóvel na diminuição deste contacto entre as pessoas, confessando que observa recorrentemente pessoas a olhar atentamente para o telemóvel, a ver vídeos ou séries e a utilizar os fones, mostrando que não estão abertas a conversar.

A vertente de socialização nas viagens de transportes públicos é colocada como menor ou inexistente por E4, considerando que é cada vez menos comum falar com desconhecidos, não vendo um motivo para que as pessoas falem umas com as outras. No entanto, estabelece divergências enquanto passageira que gosta de observar os restantes companheiros de viagem subtilmente: apesar de observar, por exemplo, os títulos dos livros que outras pessoas leem no comboio, confessa que, mesmo observando uma maioria de passageiros a utilizar o telemóvel, nestes casos, sente-se constrangida e desvia o olhar, evitando olhar diretamente para o que os outros estão a fazer no dispositivo, uma vez que sente que isto consiste numa invasão da sua privacidade, mesmo que o indivíduo esteja a utilizar o telemóvel com som elevado.

Esta questão também apresenta variações, relativamente à forma como os indivíduos se deslocam. A viagem de transportes públicos diária é realizada por indivíduos que viajam maioritariamente sozinhos. No entanto, nas alturas em que existe, de facto, um companheiro de viagem, alguém que os indivíduos conheçam para lá do contexto de deslocação diária, o telemóvel é colocado como secundário. Sendo comum observar pessoas “coladas ao telemóvel”, quer estejam sozinhas, quer viajem em pares/grupos, E4 afirma que o telemóvel é um elemento que apenas está presente quando viaja sozinha. Se estiver a viajar com alguém, é raro recorrer ao telemóvel. E8, confessa notar, no entanto, que mesmo em grupo, as pessoas falam umas com as outras, mas por vezes, sobre algo que observam no telemóvel. Apesar de existir comunicação interpessoal dentro dos transportes públicos, estabelece-se ocasionalmente o paradoxo da sua focalização no digital.

Já E5, para quem a viagem de transportes públicos nunca foi um momento de socialização profunda, não considera que a ausência de contacto social seja uma consequência notória da utilização do telemóvel, defendendo que, atualmente, as pessoas continuam a interagir, retratando relações interpessoais positivas durante os processos de deslocação diária: continuam a pedir direções umas às outras, por exemplo. Acrescenta que as más interações observáveis nas viagens de transportes públicos resultam de más circunstâncias, nomeadamente períodos de tensão suscitados por questões como greves e sobrelotação.

Destaca, no entanto, o papel do telemóvel e dos fones como uma distração do ambiente confuso e desestabilizador que encontra nos transportes públicos frequentados por um grande número de pessoas. Neste contexto, o isolamento social é desejado. Imerso no telemóvel, sente-se completamente distraído e deslocado das redondezas, confessando que não está atento nem tem necessariamente interesse em saber o que está a acontecer à sua volta.

A generalização de uma aparente tendência para a redução do contacto social presencial durante as viagens de transportes públicos é apontada por E6 como uma estratégia de autoproteção, onde os indivíduos criam um estado de quase apatia perante o elevado número de pessoas com que se deparam todos os dias. Numa tentativa de manter a estabilidade emocional e a harmonia interna, são desenvolvidos métodos para evitar o contacto direto, que poderá sinalizar o conflito que deve ser evitado a todos os custos.

Também a utilização frequente de fones pode ilustrar o ambiente social nos transportes públicos. Para E6, por exemplo, os fones funcionam como um código que sinaliza aos restantes passageiros que não quer ser interrompido: “Eu tenho a desculpa de que não te vi nem te ouvi, porque estou de fones”.

2.3.2. Comunicação digital: estar contactável e disponível

Se, por um lado, as viagens de deslocação diária via transportes públicos se afiguram como espaços sociais que registam o decréscimo da comunicação presencial, por outro lado, tornam-se também locais onde novas formas de comunicabilidade estão amplamente presentes, nomeadamente a comunicação à distância através do telemóvel. No inquérito, isto

é particularmente visível através do envio de mensagens destacado como a atividade mais praticada durante os movimentos pendulares, mas também de uma porção significativa de pessoas que realça “estar contactável” como uma das motivações para recorrer ao telemóvel.

Para E1, apesar de considerar a comunicação uma atividade secundária, confessa que está sempre presente. Começa por mencionar o envio ocasional de mensagens, numa comunicação que considera faseada. O telemóvel revela-se importante para sentir que está contactável para a família e amigos, confessando que sentiria ansiedade se não o tivesse, principalmente por não poder comunicar em caso de emergência. Para E3, a comunicação é um fator essencial possibilitado pelo telemóvel, destacando a sua utilidade na comunicação de imprevistos: “Se eu precisar de alguma coisa, de uma coisa rápida que eu precise de comunicar, um imprevisto, um atraso, o telemóvel é essencial para poder comunicar isso. Eu acho que é importante tê-lo connosco”.

E4 aborda uma diferença entre o envio de mensagens e a realização de chamadas, atividade que, no inquérito, surge com fraca adesão. Uma maioria dos entrevistados confessa não realizar chamadas durante a viagem, porque não quer incomodar os restantes passageiros e porque geralmente não consegue efetivamente perceber o que a outra pessoa poderá estar a tentar comunicar devido ao ruído em redor. As chamadas são apontadas como “desconfortáveis” também por E6. Mandar mensagens, por outro lado, destaca-se como um ato individual que não coloca em causa o conforto daqueles que o rodeiam. Sendo os transportes públicos um meio social público, assinala regras e procedimentos que todos devem ter em conta.

E10 é o único a confessar que utiliza frequentemente os fones não só para ouvir música, como para fazer e ouvir chamadas. A presença dos fones é constante, mas quando quer estar atento e participar em conversas paralelas, utiliza apenas um fone, para não estar isolado por completo. Afirma que, no barco, por vezes, fala em chamada com a namorada, num tom que considera aceitável e não prejudicial para os outros passageiros. No barco, tem mais espaço e sente que toda a gente vai a falar ao telemóvel, sem prestar atenção ao que os outros fazem. No metro e no autocarro já não se sente confortável para o fazer, sente-se constrangido por estar tão perto das pessoas e que possam estar a ouvir o que diz. No metro, o fator do ruído impossibilita a realização de chamadas.

Para além do envio de mensagens, a viagem traz ao de cima diferentes formas de comunicação, um assunto a que E7 alude: para os jovens enquanto “geração mais conectada”, a utilização das redes sociais é particularmente abundante, afigurando-se como “uma conversa entre o *eu* e o Mundo”, presente nos simples atos de “dar *like*” como uma forma de comunicação passiva. Também o envio de vídeos curtos e engraçados entre jovens incentivado por aplicações como o TikTok e o Instagram faz emergir novas formas de comunicação.

Uma comunicação constante, embora faseada, parece constituir uma parte importante dos relacionamentos sociais entre jovens atualmente. Já a sensação de não estar contactável parece afigurar-se como a maior causa pela qual os indivíduos consideram que sentiriam ansiedade caso não pudessem recorrer ao telemóvel, encarado como “um essencial”. No entanto, a questão da constante e ininterrupta acessibilidade também é referida pelos entrevistados como um fator negativo que vem agregado à experiência de mobilidade com o telemóvel.

E10, por exemplo, menciona a expectativa de disponibilidade contínua e incessante, que conduz à criação de pressão social e psicológica nos indivíduos para a elaboração de uma resposta rápida que, por vezes, vem abalar a sua experiência de viagem, na qual procura o descanso:

Como as pessoas sabem que estou nos transportes, entram em contacto comigo, quer seja telefonar ou por mensagens, e é esperado que eu esteja a responder porque, de facto, não estou a fazer nada, ou seja, estou disponível. É o que me chateia. Às vezes, também gosto de estar no transporte, a ouvir música, estar ali de olhos fechados, é um momento que eu tenho. Acaba por desestabilizar essa paz que eu tanto gosto de ter antes de ir para o trabalho ou quando estou a vir do trabalho. (E10)

E9 reforça também este lado negativo da presença indiscriminada do telemóvel durante a generalidade do quotidiano e as consequências que isso representa para a saúde mental, defendendo que representa um vício do qual as pessoas pretendem o afastamento: “Não é normal nós termos acesso às pessoas 24/7. Acho que está a fazer coisas horríveis à nossa saúde mental. Não obstante estarem viciadas, as pessoas já se estão a aperceber que é exaustivo e saturante e que se querem afastar disto. Mesmo pessoas que só conhecem isto.”.

2.3.3. Ruído

O ruído, outro fator apontado por um grande número de entrevistados, constrói-se sobretudo através da realização de chamadas telefónicas em voz alta e pela visualização de vídeos ou da audição de música sem recurso à utilização de fones. A questão do inquérito que associa a utilização indevida do telemóvel ao desconforto dos passageiros remete também para o problema do ruído.

Para E1, o problema que mais associa à generalização da utilização dos telemóveis nos transportes públicos é o facto de que estes contribuem ativamente para a perturbação de outras pessoas. Com isto, diz testemunhar frequentemente indivíduos em chamada, num tom de voz elevado, e outros que veem vídeos no YouTube, no TikTok ou no Instagram sem fones, considerando-o “incomodativo” para a realização de atividades, como a leitura.

A questão do ruído parece levar, para os entrevistados, também ao estabelecimento de uma distinção na maneira de utilização dos telemóveis por diferentes grupos etários. Na perspetiva de E6, as pessoas mais velhas utilizam o telemóvel mais vezes para uma comunicação ativa, através da realização de chamadas. No entanto, os fones não são tão observados a ser utilizados por este grupo de pessoas, que mais frequentemente se observa também a visualizar vídeos em volumes elevados e não a ouvir música como atividade única. E5 considera que a dependência do telemóvel é, neste sentido, ainda mais visível em pessoas mais velhas, dado que existe uma maior tendência para a não-utilização de fones, o que implica uma partilha deste vício com os restantes passageiros.

Para E7, a utilização de fones trata-se de uma questão de etiqueta de transportes públicos, na qual inclui ações como “não gritar”, “não ser inapropriado”, “não ouvir vídeos e música” com som elevado através do telemóvel. Os comportamentos associados à utilização indevida do telemóvel que considera prejudiciais ao conforto dos outros passageiros são levados a cabo não só por pessoas mais velhas relutantes à utilização de fones, mas também por crianças, que observa frequentemente a ver vídeos ou séries infantis no telemóvel por incentivo dos pais.

E10, na mesma linha de pensamento que os entrevistados anteriores, considera que ainda há muitas pessoas que usam o telemóvel indevidamente em público, ao ouvir vídeos

em alto som, algo que o incomoda. Ele próprio diz que não o faz e que, “ao partilhar um espaço com outras pessoas, há que respeitar regras e convenções sociais”. Já encontra várias placas com a proibição de utilização de objetos sonoros. No entanto, encontra recorrentemente pessoas que vão a falar em alta voz ao telemóvel ou a ver vídeos, confessando que, de facto, é um incómodo constante para os passageiros, que pode gerar reações negativas e ocasionar conflitos entre os presentes.

2.4. Estar informado

Outro aspeto realçado por uma grande parte dos participantes diz respeito à possibilidade de acesso extensivo à informação, servindo o telemóvel como ferramenta de navegação, orientação e planeamento das viagens. Através do Google Maps ou mesmo através de aplicações e *websites* específicos às empresas de transportes, os passageiros conseguem ter acesso aos horários em tempo real, permitindo-lhes saber se há atrasos ou impedimentos na deslocação e dando-lhes uma oportunidade para explorar alternativas.

E5 recorda a experiência de andar de transportes públicos sem telemóvel, ou sem funcionalidades posteriormente disponibilizadas em aplicações através da ligação à Internet, com alguma ansiedade relativamente à incerteza de horários e à falta de informação com que se confrontava. Atualmente, vê como uma das principais vantagens da utilização do telemóvel a consulta de horários em tempo real e a possibilidade de saber se o transporte com o qual se planeia deslocar circula dentro dos horários estabelecidos, através do Google Maps. A principal transformação que observou nesta área, ao longo dos anos, foi a transição dos *websites* para a criação de aplicações e plataformas de acesso mais fácil através do telemóvel, tornando-se a experiência muito mais *smartphone user friendly*.

Considera que o telemóvel torna também a experiência de andar de transportes públicos mais fácil, uma vez que se viajassem sem telemóvel, não poderia confirmar os horários e locais até onde teria de se deslocar para apanhar determinado transporte público. Logo, destaca a impossibilidade de recorrer ao telemóvel como impeditiva de se deslocar e fazer planos.

Para E8, este é também um aspeto que afeta positivamente a sua experiência de deslocação, na qual o telemóvel se assume como um auxílio na navegação e na organização

de horários, permitindo saber se um dos vários meios de transporte que utiliza poderá chegar mais tarde. Reforça novamente a importância do telemóvel para a comunicação de atrasos com alguma antecedência neste sentido, nomeadamente no local de trabalho, carregando este dispositivo eletrónico uma vertente acrescida de acesso à informação que antes não existia.

Neste contexto, o Google Maps aparece nomeado por uma quantidade significativa de *commuters* como uma aplicação de utilidade extrema, que permite mapear os destinos pretendidos e confirmar e calcular os horários dos transportes públicos, facilitando o processo e a experiência de viagem de deslocação diária.

3. Resposta de desenvolvimento presente no inquérito

No final do inquérito, foi colocada a seguinte questão: “Na sua opinião, o telemóvel veio transformar a forma como as pessoas viajam? Se sim, como? Se não, porquê? Que aspetos positivos e/ou negativos associa à popularização dos telemóveis no contexto de viagem?”. Esta questão permite elaborar os dados já retirados das entrevistas anteriormente, havendo uma tomada de posição mais clara sobre as transformações trazidas pelos telemóveis à experiência de viagem dos *commuters*. As respostas podem ser consultadas na íntegra através do Anexo C.

Apenas uma minoria dos indivíduos não quis elaborar a sua perspetiva ou considera que não houve alterações significativas provocadas pelo telemóvel na forma como as pessoas viajam e na socialização entre passageiros. Esta perspetiva parece ser resultante dos constrangimentos associados a uma viagem em condições de sobrelotação, nas quais alcançar sequer o telemóvel se revela difícil, como destacado na seguinte resposta:

Sinceramente penso que não, apesar de nos deixar mais entretidos e fazer o tempo passar mais rápido, a verdade é que muitas das vezes os transportes vão tão cheios que usar o telemóvel é quase impossível. Para além disso a utilização ou a não utilização do telemóvel, não vai fazer com que as pessoas socializem mais, penso que gostamos todos da nossa própria paz e ir na viagem sossegados.

Constata-se, no entanto, que uma maioria dos inquiridos defende que o recurso ao telemóvel provocou transformações notáveis nas viagens de deslocação diária via transporte coletivo. Na resposta acima, estão contempladas já as dimensões do entretenimento e de uma

percepção de passagem mais rápida do tempo. Note-se que apesar de uma concordância generalizada com uma nova influência marcante do telemóvel, os inquiridos tendem a descrever tanto fatores positivos como fatores negativos de uma utilização constante deste dispositivo eletrónico ubíquo.

Entre os fatores positivos, existe um destaque sobretudo para a introdução de um dispositivo que “ajuda a passar o tempo”, fazendo com que a viagem em si deixe de ser encarada como uma única atividade passiva, possibilitando a realização de outras tarefas em simultâneo. Dentro deste tema, realça-se um maior e mais rápido acesso à informação e aos acontecimentos exteriores, variadas novas formas de entretenimento que permitem evitar o aborrecimento associado à rotina, bem como a possibilidade anteriormente inexistente de tornar a viagem produtiva, nomeadamente através de um acesso mais prático a materiais de estudo e a documentos de leitura, permitindo o adiantamento do que “falta fazer”.

Uma maior facilidade e eficiência no contacto com pessoas à distância através do telemóvel é também apontada como uma transformação positiva incorporada nas viagens. Segundo os inquiridos, isto contribui para uma sensação de ligação ininterrupta com amigos e familiares, servindo ainda inclusivamente para comunicar imprevistos no local de trabalho e facilitar encontros com outras pessoas, através de atualizações em tempo real via mensagens ou chamadas.

O telemóvel é ainda encarado como potencializador de momentos de relaxamento e introspeção durante as viagens de deslocação diária, sobretudo através da audição de música, funcionando como um elemento que proporciona “uma pausa” do caos da rotina diária. Deste modo, veicula também um escape, trazendo conforto aos *commuters* e oferecendo uma “distração” perante situações desconfortáveis, como visível na resposta: “A utilização do telemóvel e/ou outros dispositivos, permite às pessoas abstraírem-se das condições miseráveis dos transportes - que têm de utilizar todos os dias. Seja por motivo de atraso, ou de sobrelotação”.

Ainda relativamente a esta questão, um dos participantes reforça a ideia do telemóvel como uma ferramenta que possibilita um acesso generalizado ao conforto: “Todas as informações e ‘confortos’ são mais acessíveis, deixando de haver uma ansiedade mais

urgente, precisamente porque estamos todos ligados a algum dispositivo que aparentemente nos mantém mais calmos e em controle.”

Confirma-se também que o telemóvel assume um papel importante enquanto ferramenta de navegação, permitindo uma maior facilidade na orientação geográfica e uma maior flexibilidade de planeamento, através de aplicações como o Google Maps e a Moovit, que permitem conhecer percursos e horários em tempo real, anunciando atrasos e constrangimentos que possam haver na circulação dos transportes públicos e estimando a duração da viagem, o que torna, de modo geral, a viagem “mais prática e segura” na visão de alguns inquiridos.

No que toca a fatores negativos da incorporação dos telemóveis nas viagens de deslocação diária, impõe-se principalmente a questão de propagação de ruído, abordada anteriormente, que surge mencionada por um número significativo de inquiridos que afirma sentir incómodo quando utentes dos transportes públicos em seu redor realizam chamadas demoradas em voz alta, falando em tons elevados, ou visualizam vídeos e ouvem música em volume alto sem fones.

Por sua vez, a generalidade dos inquiridos considera que o telemóvel cria um ambiente “menos social”, havendo indivíduos que defendem que os objetos eletrónicos colocam inclusivamente uma barreira na interação entre pessoas que viajam juntas, mas mesmo assim “vão agarradas ao telemóvel”. A diminuição do contacto social, como sugere o resultado das questões incluídas nas secções anteriores do inquérito, é mencionado como um aspeto desfavorável, onde se fala de um crescente isolamento social e de uma menor tendência para prestar atenção ao outro, gerando situações de importunação ou perigo em que não existe intervenção ou entreajuda, revelando-se alguma apatia perante os outros.

A distração surge também como um problema representado pelos objetos eletrónicos interativos, contribuindo novamente para uma crescente alienação social dos passageiros. Nesta área, destaca-se a influência particular dos fones, cada vez mais utilizados em contexto de deslocação diária, que criam “uma separação auditiva entre o passageiro e o espaço que o rodeia”. Há também referências a uma perda de noção espacial e temporal provocada por esta imersividade na utilização de dispositivos tecnológicos.

Em último caso, esta distração e alheamento provocados pelo telemóvel conduz também a um decréscimo da “arte de pensar” e da capacidade de atenção, bem como a uma tendência para a fuga constante ao aborrecimento e ao “nada”, revelada na procura por estímulo constante e na aparente impossibilidade de “passar o tempo sem mexer no telemóvel”. O automatismo no recurso ao telemóvel sempre que “não esteja nada a acontecer” parece, para alguns participantes, revelar uma propensão à dependência deste dispositivo. Este sentimento é ilustrado na seguinte resposta:

Se a experiência de utilizar um *smartphone* já é por si um encapsulamento, e o uso de transportes diários um contexto onde facilmente cada um zela por manter o seu espaço pessoal e a sua bolha; a junção dos dois resulta numa experiência de profunda alienação do outro e do espaço envolvente. Penso que se perde a noção de tempo enquanto momento para parar e esperar (positivamente), e se vincula ainda mais um vício inerente ao uso desta tecnologia (negativo).

Por fim, aborda-se também o lado negativo de uma constante e imediata acessibilidade que a presença do telemóvel implica, mesmo em viagens de curta duração, intensificando uma ideia de que os indivíduos têm de estar permanentemente presentes e disponíveis, construindo uma necessidade de “estar conectado”, impossibilitando momentos de descanso. Neste aspeto, a possibilidade de trabalhar e estar contactável indefinidamente a partir do telemóvel vem apresentar também uma faceta negativa da produtividade, que começa a ser encarada como uma urgência para os indivíduos, tornando a viagem mais stressante, como referido por um inquirido:

Infelizmente, no ritmo da vida diária, e com a possibilidade de trabalhar/comunicar a partir de um telemóvel, as pessoas começaram a sentir uma urgência em serem produtivas até em momentos de mobilidade, tornando-os mais stressantes e menos diferenciados do resto dos momentos do quotidiano.

IV. DISCUSSÃO DE RESULTADOS

Como já explicitado anteriormente, a presente dissertação tem como objetivo a exploração dos efeitos da normalização dos telemóveis no contexto de mobilidade diária via transportes públicos. Começando por uma reflexão sobre o significado da viagem rotineira de deslocação para os *commuters* na Área Metropolitana de Lisboa, que estabelece as bases para a sua associação à utilização do telemóvel, é possível constatar que a investigação indica determinadas conclusões relativamente à forma como os telemóveis vieram alterar a experiência de viagem rotineira, destacando os diversos papéis que estes assumem e as principais formas de interação com os dispositivos tecnológicos em mobilidade, tal como a sua influência na comunicação dentro e fora dos transportes públicos.

1. Significado das viagens de deslocação diária para os *commuters*

Em primeiro lugar, é possível concluir que a viagem é geralmente encarada como negativa, mas os dados qualitativos sugerem essencialmente que esta pode apresentar variados significados para os *commuters*, como já sugerido pela literatura existente (Bissell, 2018 e Pindek et al., 2023). Apesar de permanecer encarada como um “tempo morto”, outras perspetivas englobam também as noções de um espaço para a produtividade, de um momento de introspeção e um intervalo de tempo propício ao envolvimento digital para os *commuters*.

Se no século XVIII, com o início das deslocações em massa entre localidades, desde os subúrbios até às grandes metrópoles, estas viagens eram encaradas como um “compromisso necessário” para beneficiar de um estilo de vida suburbano, caracterizado pela calma e afastamento do caos citadino (Gager, 2020), atualmente os movimentos pendulares de transporte coletivo parecem continuar a afigurar-se redutoramente como “uma necessidade” implicada pela rotina profissional e/ou académica, como destacado por Murray e Stronge (2019). As viagens de comboio numa Inglaterra em processo de industrialização apresentavam a novidade, mas significavam também o perigo e o desconhecido. Isto reverte-se agora para a instalação de uma experiência de viagem dominada por um estado de tédio e desconforto,

que se revê na atribuição de uma classificação de experiência de viagem maioritariamente negativa, ou neutra, por parte dos participantes na investigação.

O fluxo de deslocações contemplados no estudo apresenta uma tendência para a deslocação de concelhos periféricos, como Sintra, para a cidade de Lisboa, que acompanha o que já se verificava em décadas anteriores e o que acontece a uma escala global. É importante reconhecer que se destaca uma maioria de residentes no concelho de Sintra entre os participantes, estabelecendo-se um foco não intencional nas vivências dos habitantes desta área suburbana. Embora este facto não se revele como necessariamente contraditório à investigação proposta, deve ser levado em conta, uma vez que pode refletir questões como a duração e o ambiente das viagens. Assim, a maioria dos indivíduos que compõem a investigação desloca-se diariamente para a metrópole por motivos profissionais ou académicos, experienciando viagens que excedem os trinta minutos e utilizando diversos meios de transporte.

Note-se também uma presença notável de *commuters* urbanos residentes na cidade de Lisboa, que afirmam passar, de modo semelhante, uma quantidade de tempo significativa em mobilidade. A viagem, o movimento e a mobilidade, como referenciado por Green (2002), Sheller e Urry (2006) caracterizam a experiência humana contemporânea. A deslocação diária e a rede de transportes públicos que a possibilita assume uma importância notória, ainda que aparentemente subtil na vida dos habitantes e trabalhadores da Área Metropolitana de Lisboa.

Para a generalidade dos *commuters*, o ato de viajar de transportes públicos diariamente representa uma experiência “stressante” e de desconforto, devido à grande afluência de passageiros. O cansaço da rotina de trabalho e de estudos académicos superiores contribui também para uma categorização negativa deste processo, constantemente negligenciado. Já a sua classificação enquanto “aborrecida” reflete o estado de monotonia provocado pela sua realização constante. Estas classificações vão ao encontro das perceções partilhadas em diversas plataformas *online*, acabando por espelhar o ponto de vista negativo geral que advém de uma passagem elevada de tempo em mobilidade por obrigações profissionais (Murray e Stronge, 2019).

Os dados sugerem, no entanto, que a *commute* é um fenómeno complexo que pode representar e implicar a coexistência de sentimentos positivos e negativos, algo para que Bissell (2014) já apontava. Aparece persistentemente encarada como um “tempo morto”, de transitoriedade, em que a generalidade dos indivíduos sente a impotência que é “não fazer nada”. A investigação presente, no entanto, revela que existem diversas atividades em que os viajantes frequentes se envolvem, mantendo-se uma interceção entre atividades, maioritariamente digitais, e “anti-atividades” (Julsrud e Denstadli, 2017). As “anti-atividades”, atividades ditas analógicas, remetem essencialmente para a leitura e para a preparação e revisão de textos e conteúdos associados ao ambiente de trabalho ou de estudos, deste modo atribuindo ao processo de deslocação também uma vertente de reflexão individual e preparação mental.

O estudo de Novaco e Gonzalez (2009) menciona o facto de que alguns *commuters* habituais criam uma afinidade com a sua rotina de deslocação diária e acabam por querer incorporar este tempo de viagem no seu quotidiano. Esta classificação positiva da viagem diária aparece no inquérito, sendo descrita como “repousante”, remetendo sobretudo para a criação de um tempo e de um espaço que proporciona o desligamento de assuntos exteriores e uma oportunidade para descanso, face aos acontecimentos diários, mas também para a realização de atividades pelas quais os indivíduos nutrem interesse e para as quais não têm tempo fora do contexto de deslocação passiva, algo que é destacado nas entrevistas.

O conceito de produtividade surge sob diferentes facetas durante estas viagens. Pode estar associado ao desenvolvimento de hábitos que são vistos como benéficos para o bem-estar individual, nomeadamente a leitura, que, segundo os dados das entrevistas, parece continuar a ser efetuada sobretudo em formato tradicional. Para estudantes e profissionais cujo trabalho envolve planeamento, a viagem também se revela como um momento favorável à preparação para avaliações e/ou outros assuntos profissionais que necessitam de atenção, apresentando uma possibilidade adicional de organização temporal. É notável, no entanto, que a produtividade surge também associada ao entretenimento pessoal, nomeadamente através da leitura de livros, da audição de música e até da visualização de séries e filmes com recurso ao telemóvel.

A viagem de deslocação diária proporciona assim uma janela de tempo para colocar em prática atividades para as quais os *commuters* parecem não ter disponibilidade em outras

circunstâncias. Deste modo, oferece também uma oportunidade individual para que haja um momento de descanso e calma, principalmente, previamente à chegada ao local de trabalho e/ou estudos. Surge um momento em que o envolvimento em estados meditativos e introspetivos pode ter lugar, sobretudo facilitado pela utilização de fones, um dispositivo eletrónico frequentemente mencionado, que permite uma abstração dos acontecimentos exteriores e um foco quase total no indivíduo, como realçado na definição de “me time” elaborada por Pindek et al. (2023), demonstrando a componente individual de uma viagem que é realizada coletivamente por vários passageiros em circunstâncias semelhantes.

2. O papel do telemóvel para os *commuters* nas viagens de deslocação diária

Mas de que forma é que os telemóveis passam a assumir um papel de relevância nestas viagens de na mobilidade diária? Estes momentos individuais de introspeção ou de tentativa de fuga ao desconforto do ambiente e rotina de deslocação que não apresenta a novidade, revelando-se contrapontos de uma deslocação via transporte coletivo, são facilitados pelo telemóvel, que vem, por sua vez, contribuir para a multiplicação de diferentes tipos de atividade, interação e estímulos fornecidos aos *commuters*.

Os telemóveis primordiais que surgem na última década do século XX, dispositivos dotados de ecrãs de proporções diminutas, com teclas, utilizados essencialmente para a realização de chamadas e a comunicação via SMS, dos quais Green falava (2002), rapidamente evoluíram para os *smartphones* que conhecemos atualmente, com um ecrã que ocupa praticamente a totalidade da *interface* e vem introduzir a funcionalidade de manipulação direta da tela, permitindo o envolvimento em inúmeras atividades e o acesso mais recente a uma profusão de aplicações e plataformas.

Neste contexto, os jovens encontram-se necessariamente num lugar de pioneirismo na ligação com um objeto que já é integrado nos seus anos formativos (Julsrud e Denstadli, 2017), não desvalorizando o facto de que a presença do telemóvel se revela como ubíqua e acessível a todos, independentemente de faixa etária.

Para os indivíduos que atualmente experienciam viagens de deslocação diária via transportes públicos, a mobilidade consome uma parte significativa dos seus quotidianos, questão para a qual Murray e Stronge (2021) alertavam. Este conceito de mobilidade interliga-

se necessariamente à questão das tecnologias móveis e à vertente de organização temporal que vai surgindo através delas (Green, 2002). O telemóvel parece insurgir-se como um bem essencial, uma ferramenta imprescindível à deslocação, reconhecendo alguns indivíduos que seriam afetados negativamente caso viajassem sem ele.

A viagem assume, para alguns viajantes frequentes, “um momento à parte” na rotina diária, em que o envolvimento no telemóvel é visto como aceitável e desejável perante as circunstâncias desagradáveis. Através dos dados qualitativos, aborda-se uma isenção de culpa na utilização abundante do telemóvel durante estas viagens por parte dos passageiros, que não sentem que a viagem é um tempo que tem de ser necessariamente aproveitado para a produtividade, uma vez que se assume como repetitivo e um ponto de ligação necessário presente nas rotinas contemporâneas.

Esta visão choca, no entanto, com a crescente interligação da viagem a uma oportunidade para a produtividade, sendo que uma maioria dos inquiridos considera que o telemóvel torna a viagem mais útil ou produtiva, nomeadamente para a realização de tarefas ou atividades para as quais não dispõem de tempo em outras ocasiões. A produtividade pode, neste caso, ser encarada como uma das principais associações apontadas aos telemóveis na mobilidade diária, devido à multiplicidade de novas atividades destacadas através da utilização de um único objeto, ou de dois, com a presença marcada dos fones evidenciada durante a investigação.

Mas, então, qual é o papel que o telemóvel ocupa nas viagens de deslocação diária? Os dados indicam que o telemóvel pode assumir diversos papéis, que vão desde o entretenimento à comunicação, como já evidenciado por Julsrud e Denstadli (2017) e van Melik e van de Schraaf (2020), mas também a noções de distração e escapismo, até ao conforto e à companhia.

Os dados qualitativos sugerem que o telemóvel se apresenta sobretudo como uma ferramenta que fornece uma distração perante a experiência negativa de viagem aos *commuters*, permitindo uma ocupação mental do tempo de viagem. O telemóvel parece apaziguar os compassos de tempo em que, anteriormente, os passageiros não estariam envolvidos em nenhuma atividade em concreto, permitindo a criação de uma perceção de maior utilidade e rentabilização temporal da viagem. Afirma-se, como colocado por Liang e

Hwang (2016), mais como “um portal multi-atividades” do que um objeto cuja principal função seria, em fases prévias, meramente a comunicação.

A associação da viagem a um “desperdício de tempo” não parece desaparecer com o telemóvel, uma vez que a maioria dos indivíduos continua a encarar a viagem de forma negativa, associando-lhe sentimentos de ansiedade, desconforto, monotonia e cansaço. Vários entrevistados mencionam até que gostariam que o seu tempo de viagem reduzisse. Sucedo, no entanto, que o telemóvel surge como um objeto que permite a criação de uma ilusão de passagem mais rápida de tempo nos passageiros através da possibilidade de envolvimento em múltiplas atividades.

Neste sentido, o telemóvel é sobretudo mencionado como uma fonte de entretenimento, apresentando uma plataforma de fuga ao ambiente desconfortável e ao sentimento geral de aborrecimento perante a viagem através da possibilidade de acesso rápido à atividade e ao estímulo visual e sonoro, fornecendo não só uma distração, como conforto e companhia aos seus utilizadores. Lunke (2020) confirma que uma possibilidade de envolvimento em atividades tem um efeito positivo na perceção de qualidade da experiência de viagem dos *commuters*.

Várias formas de entretenimento são mencionadas pelos participantes, mesmo antes de haver um questionamento sobre a utilização do telemóvel em concreto, nomeadamente ouvir música ou até explorar livremente as variadas aplicações e redes sociais instaladas no telemóvel. Uma vez que a generalidade dos indivíduos define a *commute* como um processo entediante e monótono, estratégias para mitigar os efeitos destes sentimentos são adotadas, refletindo-se também na utilização frequente do telemóvel, como já era evidenciado por Oulasvirta et al. (2010), que descreve a criação de hábitos que levam os utilizadores a navegar entre diferentes ecrãs em busca de estímulos e recompensas para evitar o aborrecimento dos momentos de espera quotidianos.

Para além do envolvimento em atividades diversas que implicam um encarar direto do ecrã, a presença do telemóvel enquanto distração é verificada primariamente através da utilização de fones pela maioria dos *commuters* jovens na Grande Lisboa. A música assume indubitavelmente uma grande importância, ou pelo menos familiaridade, para as camadas

mais jovens da população, resultados que aparecem em concordância com os hábitos digitais que Sales Oliveira realçava já em 2015.

Note-se, no entanto, que a utilização de fones é também encarada como um escape e sustentada pelo desejo de afastamento de um ambiente que é caracterizado pela elevada densidade de passageiros e pela monotonia da rotina, apresentando uma possibilidade de isolamento social e criando novamente uma percepção algo fantasiosa de que o tempo passa mais depressa do que passaria se não estivessem acompanhados de “muletas de entretenimento”.

Fala-se também de uma “transportabilidade do conforto”, sendo que o telemóvel possibilita que o conforto doméstico de cada um seja sujeito à mobilidade, proporcionando uma companhia a cada passageiro, que mesmo viajando rodeado de outros tantos, acaba por viajar sozinho. O telemóvel não só representa um conforto, mas parece também elevar uma barreira social entre os indivíduos, que cada vez mais é vista como desejável.

Uma das dimensões em que o telemóvel vem também assumir o protagonismo trata-se da sua utilização enquanto ferramenta de navegação. Vários participantes mencionam a relevância do telemóvel na verificação de percursos mais indicados para a chegada ao destino pretendido, acedendo a aplicações que permitem o cálculo da duração das viagens e o acesso a atualizações em tempo real sobre horários e atrasos nos meios de transportes públicos utilizados, nomeadamente o Google Maps e a Moovit.

Ainda que alguns *commuters* continuem a associar a utilização excessiva do telemóvel a um tédio e a um “desperdício de tempo”, parece haver um grande apego ao telemóvel e uma impossibilidade de afastamento cultivada nos participantes. Esta questão surge já discutida no estudo de Humphreys (2013), que contava com jovens universitários que reconheciam uma dependência exacerbada do telemóvel, que monopolizava a atenção. Tal equipara-se aos participantes na investigação presente, na qual se destacam indivíduos que reconhecem o lado negativo da distração que o telemóvel representa, que impossibilita o foco nos acontecimentos que sucedem nas redondezas e que acaba por provocar uma imersão que leva a uma descontextualização da passagem do tempo no indivíduo.

Também Katz (2006) reforçava o papel do telemóvel como uma extensão do indivíduo, infinitamente presente e tornando-se fundamental para diversas etapas do quotidiano,

afirmando: “the loss of a mobile phone is felt not just on the material level but also on the level of one’s sense of physical self” (Katz, 2006). Este hábito de transporte do telemóvel ganha uma importância que se instalou de forma subtil e rápida, apontada por alguns participantes que dizem que sair de casa sem o telemóvel lhes parece impensável, exacerbando a sensação de que lhes “falta alguma coisa”.

Neste sentido, é importante reconhecer que a utilização do telemóvel tem vindo gradualmente a tornar-se uma experiência cada vez mais individualizada e imersiva, que luta pela atenção do utilizador, reforça o seu papel de consumidor e pode colocar em causa a consciência temporal e espacial do indivíduo que encara o ecrã por um longo período de tempo. Crary (2017) chama, assim, atenção para o confronto entre os limites temporais humanos e a aparente infinitude de conteúdo nas redes sociais: “The intensity of the competition for access to or control of an individual's waking hours each day is a result of the vast disproportion between those human, temporal limits and the quasi-infinite amount of ‘content’ being marketed” (p. 75).

Paralelamente, o telemóvel surge como uma ferramenta que satisfaz a necessidade crescente de “preenchimento de um vazio” para os participantes, que se manifesta no envolvimento em atividades que evitam o confronto com os próprios pensamentos, existindo também uma tendência para a utilização produtiva do tempo de viagem (Katz, 2006).

Apesar de uma quantidade significativa de inquiridos considerar que não se sentiria desconfortável ou ansioso caso não fosse possível recorrer ao telemóvel durante a viagem, cerca de 45% dos participantes no inquérito conseguem reconhecer que seria uma situação desagradável. O telemóvel parece revelar-se como importante para ocupar o tempo dominado pelo “nada”, demonstrando uma crescente incapacidade ou indisposição forte para o ato sóbrio de viajar, sem a presença do telemóvel. Os participantes utilizam o telemóvel frequentemente para fugir a esta inatividade, que poderia motivar o confronto com os pensamentos individuais, através de um sem-fim de utilizações diferentes, como o envio de mensagens, a audição de música, a visualização de vídeos curtos ilimitados,

Paradoxalmente, embora os indivíduos se sintam compelidos a encarar o telemóvel por um intervalo significativo de tempo sem haver um foco numa atividade em concreto, a demanda pela produtividade é também incentivada e constantemente lembrada por este

dispositivo. Embora alguns reconheçam que a viagem de transportes públicos possibilita o momento ideal para a utilização do telemóvel, uma vez que ambas as “ações” são encaradas como constituindo um período de tempo presumivelmente inútil, no sentido em que não sucede qualquer oportunidade para a atividade prática, existem também indivíduos que se sentem culpados quando não estão a ser produtivos e cedem à espiral de entretenimento infindável que se encontra no telemóvel.

A noção de produtividade parece tornar-se gradualmente mais complexa e multifacetada à medida em que o telemóvel é introduzido nas viagens de deslocação diária, englobando tanto o trabalho como o entretenimento, podendo estar associada à realização de tarefas profissionais e/ou académicas, mas também ao que se entende por concretizações pessoais: o telemóvel parece encorajar também uma criação de novas expectativas e objetivos a cumprir, aparentemente definidos pelo próprio indivíduo, mas que são preconizados pelas aplicações. Para uma entrevistada, fala-se de um cumprimento da meta anual de número de livros para ler; para outro, destaca-se o compromisso com a visualização de séries e/ou filmes durante um dia de viagem.

3. A interação com os telemóveis e a socialização durante as viagens de deslocação diária

De qualquer maneira, é importante reconhecer que existe uma distinção entre usos ativos e usos passivos na utilização dada ao telemóvel durante as viagens de deslocação diária, tal como definidos por Stevic et al. (2021). A maioria dos passageiros envolve-se numa utilização passiva durante um período significativo da sua viagem, visível também na quantidade de atividades levadas a cabo. No entanto, a utilização ativa faz parte da rotina de deslocação sobretudo através de um grande destaque para o envio de mensagens. Também a realização de chamadas, verificando-se em menor escala.

Curiosamente, uma maioria dos participantes afirma não realizar chamadas durante o trajeto de deslocação, excetuando chamadas rápidas que atendem, cumprindo propósitos de comunicação de necessidades práticas, como a atualização sobre o paradeiro dos envolvidos. As chamadas em público são encaradas como desconfortáveis pela maioria dos jovens, uma situação já explorada por Humphreys (2005), existindo, durante a investigação presente, apenas o caso de um participante que afirma realizar chamadas nos transportes públicos,

considerando haver momentos e espaços em que tal é aceitável, sempre recorrendo aos fones e por observar uma grande maioria das pessoas à sua volta a fazê-lo também.

Na generalidade dos casos, surge a questão da exposição perante os outros, a falta de privacidade e a quebra de um regime de deslocação relegado ao campo do anonimato, de fusão com a estrutura que é criada para ser transitória e da paisagem em movimento que se desvanece rapidamente. Também está presente uma dimensão de desconforto associada ao ruído que se experiencia nos transportes públicos: quer seja o do próprio meio de transporte, com o metro destacado como particularmente barulhento, quer seja o que se gera quando múltiplas pessoas partilham um espaço comum, ou até mesmo o que é criado pelos objetos sonoros, nomeadamente o telemóvel.

Com uma abundância de queixas de disseminação de ruído realçadas pelos participantes não só através de chamadas realizadas em alta voz, como da audição de música e da visualização de vídeos curtos sem fones, o ruído assume-se como um dos principais pontos negativos da presença do telemóvel durante os percursos coletivos de mobilidade diária.

A utilização passiva do telemóvel, por sua vez, acompanha a experiência da maioria dos *commuters*. Está presente na audição de música e de *podcasts*, na navegação pelas redes sociais que pode implicar um grande leque de micro-atividades, na visualização de vídeos de curta duração que cada vez assume mais importância, na leitura de notícias ou realização de pesquisas rápidas e nas diversas vertentes do entretenimento: filmes/séries, livros, jogos.

Em contexto de viagens de deslocação diária, as motivações por detrás desta utilização abundante do telemóvel remetem mais significativamente para o entretenimento, que preenche uma necessidade que parece ocupar um papel de grande relevância no quotidiano humano, onde se cultiva uma tendência para ter sempre “algo para fazer”, ver ou ouvir, repudiando-se a inatividade e “o nada”. Tal observa-se nas razões mais apontadas pelos indivíduos para o recurso ao telemóvel: “para me manter entretida/o”, “para passar o tempo” e “por não ter nada para fazer”.

Neste aspeto, o Instagram destaca-se como uma aplicação amplamente utilizada pelos jovens *commuters* na Área Metropolitana de Lisboa. O Instagram apresenta-se como uma rede social multifacetada que permite não só conversar por mensagens, mas também

observar e interagir de outras maneiras: através de *posts*, de histórias temporárias e da página de exploração que dá acesso a uma quantidade ilimitada de publicações alusivas aos gostos do utilizador e vídeos de curta duração, que se tornam também conteúdo para iniciar e continuar conversas.

Em paralelo, é importante reconhecer que a audição de música se assume como a atividade digital mais importante nos percursos de deslocação diária, imediatamente atrás do envio de mensagens, que é realizado de forma regular, mas periódica. A audição de música assume-se como uma atividade que coincide com a realização simultânea de outras atividades, podendo, no entanto, ser encarada como atividade única, revelando-se como a essência da viagem para alguns indivíduos.

A principal vertente de entretenimento e de usufruto cultural para os *commuters* contemporâneos na Área Metropolitana de Lisboa, tal como se verifica no estudo de Sales Oliveira (2015), é, assim, a música, verificando-se uma tendência para a associação da utilização do telemóvel e da Internet a ferramentas que permitem um acesso fácil e instantâneo a um número ilimitado de canções, artistas e géneros musicais. O facto de que 3 dos inquiridos se sentiram compelidos a destacar a audição de música como uma das principais razões para utilizar o telemóvel durante o trajeto de deslocação reforça a importância acrescida da música durante os períodos de transitoriedade.

Neste caso, é o Spotify que se assume como a plataforma privilegiada, havendo, no entanto, referência a outras plataformas de *streaming* musical, nomeadamente o Tidal, a Apple Music e a própria ferramenta de música que vem já com o telemóvel.

Os fones destacam-se também como dispositivos tecnológicos de particular importância, sendo que são utilizados por aproximadamente 78% dos participantes no inquérito e mencionados por vários entrevistados, assumindo funções diversas para os seus utilizadores: não são meramente dispositivos que permitem a audição de música, de *podcasts* ou mensagens de voz, como também permitem o bloqueio do ruído regularmente destacado nas viagens de transportes públicos (Julsrud e Denstadli, 2017) e podem até funcionar como uma barreira à socialização (van Melik e van de Schraaf, 2020).

Mas o que é que a investigação nos diz sobre a forma com o telemóvel pode afetar a comunicação que tem lugar dentro dos transportes públicos? Segundo o inquérito, uma

maioria dos indivíduos considera que o telemóvel tem uma influência direta na diminuição do contacto entre os passageiros que partilham a viagem coletiva de deslocação diária. No entanto, os entrevistados refletem também sobre como os transportes públicos nunca se pareceram afirmar como um local de convivialidade propriamente dita, tratando-se de lugares onde um elevado número de pessoas se encontra, mas se relega ao seu próprio mundo, tratando-se de “nonsocial transient spaces”, como definidos por Kim (2012).

Aqui estão presentes dimensões sociológicas aplicadas à vida urbana já desenvolvidas ao longo do século XX por Goffman, onde os indivíduos assumem uma atitude de “inatenção civil” (Goffman, 1963) perante os restantes e numerosos companheiros de viagem, uma vez que se trata de viagens diárias partilhadas com um elevado número de indivíduos, nos quais estes se sentem compelidos a assumir uma neutralidade que nutre propósitos de autoproteção. Esta “atitude *blasé*”, como colocaria Simmel (1903), é adotada regularmente em locais de transitoriedade e impermanência. Assim embora o telemóvel possa ter influência marcada na diminuição da presença social, trata-se de algo que surge referenciado por entrevistados que não encaram o reduzido espaço para o envolvimento em conversas com outros passageiros durante estas viagens como necessariamente negativo, uma vez que procuram também um momento para estar a sós.

A distração fornecida pelo telemóvel previamente encarada como positiva, inverte-se, neste contexto, para negativa, podendo a imersividade da utilização do telemóvel ou um estado de apatia generalizado por uma visualização elevada de conteúdos digitais levar a situações em que esta se torna prejudicial, nomeadamente quando os *commuters* deixam de se aperceber de acontecimentos que decorrem à sua volta ou em que ignorem involuntariamente pessoas que se lhes dirigem.

Embora esta diminuição do contacto presencial não seja vista como lamentável pela maioria dos indivíduos, uma contínua atratividade do telemóvel parece levar à criação de pequenas esferas individuais inacessíveis (van Melik e van de Schraaf, 2020), mostrando-se cada vez menos recetividade à ideia de comunicar com outros cara a cara. Também Kim (2012) ressaltaria uma tendência para ignorar o outro, simulando a ocupação através da interação com o telemóvel e inclusivamente da utilização de fones que criam “bolhas auditivas”, que se destaca como particularmente presente nos hábitos digitais dos *commuters* jovens.

Apesar de o espaço que constitui os transportes públicos não ser encarado como um espaço de socialização pela maioria dos seus utentes diários, o telemóvel adquire um papel relevante para a comunicação em mobilidade. Neste sentido, apesar de haver uma vontade de experiência individual e isolamento perante os demais, a noção de conectividade, alcançada *online*, destaca-se como importante para os *commuters*. Os dados quantitativos destacam o envio de mensagens como a atividade mais realizada com recurso ao telemóvel. Neste contexto, destaca-se uma comunicação faseada em formato escrito, que pode ser sujeita a interrupções, mas que também é rapidamente resumível, indo ao encontro do que é mencionado por Green (2002).

Aqui, o Whatsapp surge como a aplicação mais utilizada para enviar mensagens. Também o Instagram nutre propósitos de comunicação através das suas múltiplas funcionalidades que apresentam novas formas de interação social. E, neste sentido, o TikTok ganha relevo para alguns dos utilizadores, enquanto plataforma atualizada frequentemente com novos vídeos de curta duração. A utilização do *chat* do TikTok para enviar vídeos de forma recíproca constitui também uma nova forma de interação digital apreciada pelos jovens.

Uma disponibilização ininterrupta do telemóvel permite que os indivíduos estejam em contacto constante e que rapidamente informem outros sobre atrasos ou imprevistos, algo que previamente à existência dos *smartphones* requeria procedimentos marcadamente mais complexos. Apresenta-se como igualmente importante para estar contactável perante familiares ou amigos próximos, com os quais a comunicação constante parece ser fulcral, ultrapassando assim o fator da distância, sendo esse um dos principais fatores positivos destacados por Green (2002).

Por outro lado, o facto de ser tão fácil contactar alguém leva também à criação de uma expectativa de acesso ilimitado e ao aumento da pressão social sobre o indivíduo, que, para Julsrud e Denstadli (2017) se cria sobretudo em contexto profissional. Os participantes nesta investigação parecem não estabelecer uma ligação necessária entre o telemóvel e assuntos de trabalho ou estudos, mas sim com relacionamentos que estabelecem na sua vida pessoal. Parecem encarar esta acessibilidade primeiramente como positiva, não deixando de se aperceber também dos efeitos negativos que acarreta, nomeadamente a impossibilidade de um desligamento completo do telemóvel enquanto ferramenta de comunicação e, consequentemente, a dificuldade de momentos de descanso.

Alguns participantes, no entanto, referem-se a novas formas de ansiedade suscitadas pela presença do telemóvel, surgindo novamente a questão da dependência e da utilização excessiva do telemóvel, que acaba por se revelar em novos estados de ansiedade associados à constante presença online, nomeadamente uma noção de poder estar a perder algo descrita como FOMO (fear of missing out), um estado de inquietação provocado pela impossibilidade de presenciar ou experienciar certos acontecimentos ao visualizar determinados conteúdos nas redes sociais.

Todos os dados obtidos culminam na grande pergunta de investigação, que questiona as transformações trazidas pelos telemóveis às rotinas de mobilidade diária. De que forma é que se pode dizer então que os telemóveis alteraram a experiência de viagem?

Apesar de o inquérito possibilitar uma quantificação do impacto da introdução do telemóvel em termos de qualidade da viagem de deslocação diária, com uma maioria de indivíduos a considerar este dispositivo eletrónico, de facto, melhora a experiência de viagem, os efeitos da popularização dos telemóveis são complexos, dinâmicos e multifacetados, englobando tanto aspetos positivos como aspetos negativos.

De um modo geral, os resultados sugerem que o telemóvel transforma a experiência de viagem dos *commuters* diários, no sentido em que fornece novas formas de entretenimento e apresenta estratégias para fugir ao tédio que representa o percurso rotineiro de deslocação para uma grande maioria dos jovens *commuters*. Sustenta sobretudo propósitos de entretenimento e ocupação mental do tempo de viagem, mas revela também uma associação a um maior conforto e a uma companhia, que culmina numa sensação de agilização mais rápida da passagem de tempo e um maior controlo no planeamento de deslocação, combatendo a visão negativa da viagem.

No entanto, embora a maioria dos participantes no estudo afirme que o telemóvel melhora a sua experiência de viagem, existem também fatores negativos de uma inserção generalizada dos telemóveis nos transportes públicos. Por um lado, o telemóvel contribui para uma associação da viagem a um momento mais produtivo e/ou útil do que seria previamente à disponibilização deste dispositivo eletrónico. No entanto, parece também fazer emergir novas formas de tédio, ligadas aos conceitos de *doomscrolling* e replicar estados de exaustão e indisponibilidade mental, com uma crescente normalização da acessibilidade ilimitada, do

recorrente envolvimento em interações sociais e do *multitasking*, na realização de uma profusão de atividades que podem estabelecer uma ligação interminável com o ambiente profissional e/ou académico, impossibilitando momentos de descanso. Também a questão do ruído e do desconforto provocado pela utilização indevida do telemóvel por parte de outros passageiros surge como particularmente visível.

O objetivo da presente investigação não remete tanto para criar uma conclusão definitiva acerca de um aumento ou diminuição de qualidade da experiência de viagem em consequência da introdução do fator digital, mas sim para explorar tanto as potencialidades como os atritos que o telemóvel, como objeto tecnológico em constante evolução e símbolo de uma democratização da informação e da comunicação potencializada pela facilidade e praticidade da sua utilização, representa para os padrões de vida contemporâneos e as relações sociais.

Os dados comprovam acima de tudo que o telemóvel é indubitavelmente um elemento presente nas rotinas de deslocação diária dos jovens *commuters* na Área Metropolitana de Lisboa.

CONCLUSÃO

Nas últimas décadas, o *smartphone* tornou-se uma ferramenta integrante da vida humana quotidiana, sendo utilizado para a realização de atividades que se poderão considerar indissociáveis da realidade contemporânea ocidental, nomeadamente aquelas pertencentes à esfera da comunicação e do entretenimento. Quer seja uma utilização ativa ou passiva, o telemóvel encontra-se amplamente presente, cada vez mais se apresentando como um pertence essencial ao funcionamento de cada indivíduo.

As gerações mais jovens contempladas na investigação, enquanto um conjunto de indivíduos que cresce já numa era afeta a constantes progressos tecnológicos, na qual a presença dos telemóveis se manifesta com especial materialidade, destacam-se como ávidos e dinâmicos utilizadores dos *smartphones* e das redes sociais que vão evoluindo notavelmente desde a segunda década do século XXI, tornando-se pioneiros de uma aparente consciência digital (Julsrud e Denstadli, 2017).

Por sua vez, a mobilidade diária adquire também uma posição central na vida dos habitantes das cidades e de zonas suburbanas, como é a Área Metropolitana de Lisboa. Estas viagens diárias levadas a cabo por milhares de indivíduos, nomeadamente a população mais jovem, que se desloca tanto para estudar como para trabalhar, experienciando trajetos regulares de transportes públicos que ocupam um período de tempo significativo do seu quotidiano, podem representar experiências diversas, apesar de uma contínua associação a um intervalo de tempo marcado pela passividade.

Esta premissa não é imediatamente refutada pela presente dissertação, mas revela-se como apenas uma entre variadas perspetivas possíveis, à qual se juntam noções de produtividade, de possibilidade de introspeção e descanso mental, para além de um momento que convida à utilização do telemóvel. Torna-se, portanto, importante reconhecer o papel fundamentalmente inovador que o telemóvel vem assumir nas viagens de deslocação diária, um fenómeno que é definido por uma escassez de estímulo incompatível com a aceleração da vida moderna, característica também dos desenvolvimentos nas redes sociais.

De acordo com os resultados apresentados, é possível concluir que o telemóvel assume diferentes papéis, destacando-se a faceta do entretenimento, que se apresenta

sobretudo como uma distração perante os sentimentos negativos associados à viagem destacados pelos participantes. Assim, o telemóvel assume-se também como um objeto que fornece conforto aos *commuters*, através das diversas atividades possibilitadas, alusivas também aos interesses de cada um, que podem representar uma sensação de companhia ambulante.

A produtividade surge necessariamente ligada ao telemóvel, sendo que este dispositivo apresenta a possibilidade anteriormente inexistente de realizar “tarefas por fazer”, associadas a outros aspetos da vida individual, que podem ser profissionais ou pessoais, levando ao envolvimento em diversas atividades que podem englobar a resposta a e-mails profissionais, a preparação para futuros compromissos académicos, o momento de leitura que não se proporciona noutra altura ou até o envio de mensagens por responder.

O telemóvel está presente, de forma mais concreta, como ferramenta de comunicação, permitindo estabelecer um contacto instantâneo com qualquer pessoa e colocando um fim à barreira da comunicação à distância, possibilitando a transmissão rápida de informação sobre imprevistos. Ainda se pode falar do telemóvel enquanto ferramenta de navegação, profundamente útil para quem se desloca frequentemente e passa a poder consultar horários em tempo real, informar-se sobre atrasos e aceder a rotas alternativas de transportes públicos.

De um modo geral, todas estas considerações positivas permitem um apaziguamento da comum experiência negativa ou neutra de deslocação apontada pelos *commuters*, contribuindo para uma perceção de passagem de tempo mais rápida, encarando-se a viagem diária atualmente como mais útil e produtiva graças à introdução do telemóvel.

No entanto, a investigação em causa demonstra também que a generalização dos telemóveis nos contextos de deslocação traz fatores negativos, destacando-se, de forma praticamente consensual, uma maior tendência para a propagação de ruído e o incómodo causado pela indevida utilização de objetos eletrónicos sonoros durante as viagens coletivas. O contacto social entre passageiros nos transportes públicos aparenta ter diminuído em consequência da utilização do telemóvel, havendo uma tendência para a adoção de um estado de neutralidade e falta de interesse perante o outro, embora este facto não possa ser encarado como meramente causado pela generalização das tecnologias móveis, mas também pelo contexto de mobilidade em meios urbanos, caracterizado pela efemeridade do encontro

com inúmeros outros indivíduos. Por outro lado, a distração provocada pela imersividade no telemóvel pode também representar um problema mais grave de dependência e alheamento perante as redondezas, suscitando novos estados de alienação e ansiedade relativamente à constante presença *online*.

Assim, é possível concluir que as relações que os indivíduos estabelecem com estes objetos eletrónicos se revelam complexas, carregando múltiplos propósitos e dando aso a uma heterogeneidade de perceções individuais. Entre os tipos de interação com os telemóveis entre os jovens destaca-se uma tendência para a audição de música e a utilização de fones. Também o envio de mensagens e a navegação pelas redes sociais se assumem como atividades frequentes verificadas durante as viagens dos jovens *commuters*.

A presença do digital observa-se, no entanto, de múltiplas e variadas formas: não só na audição de música, como na procura por *podcasts*, na crescente visualização de conteúdo audiovisual, que não se trata só de séries e filmes, como de vídeos de curta e média duração, na tendência para uma navegação, rápida mas consumidora de atenção, por diversas redes sociais, mas também na utilização do telemóvel para ler notícias, tanto em *sites* de jornais digitais, como em páginas de aplicações, mas também na automaticidade com que se faz pesquisas rápidas e se elaboram tanto *posts* alusivos à realidade sociopolítica, como relativamente a acontecimentos quotidianos banais, em plataformas *online*.

Apesar de os dados do inquérito possibilitarem uma quantificação do impacto do telemóvel em termos de qualidade da experiência de viagem de deslocação diária, com uma maioria de indivíduos a considerar que o telemóvel, de facto, implica melhorias no ato de viajar frequentemente, os efeitos da popularização dos telemóveis são complexos, dinâmicos e multifacetados, englobando tanto aspetos positivos como aspetos negativos que dificilmente se revelam quantificáveis e comparáveis.

Parte da experiência da investigadora enquanto *commuter* proveniente de uma área suburbana contribui para a comprovação da presença do telemóvel não só na sua própria jornada, como na das restantes centenas de passageiros que se deixam transportar via transportes públicos regularmente. Estas estruturas de deslocação coletiva tornaram-se palco da demonstração de uma utilização constante de objetos tecnológicos móveis, confrontando a própria mobilidade do objeto de estudo contida no ato de deslocação. O telemóvel

apresenta-se materialmente de diversas maneiras: não só quando é utilizado diretamente pelo *commuter*, mas quando, mesmo sem lhe dando uma utilidade concreta, este se encontra na sua mão ou no seu bolso. Não só o telemóvel faz parte desta rotina, como também os fones emergem com uma assiduidade significativamente marcante.

A nível de desafios encontrados ao longo da elaboração do estudo em causa, embora, inicialmente, se tenha projetado a demonstração de diferentes realidades nos trajetos de deslocação diária, a reduzida taxa de resposta de elementos de gerações mais velhas levou a que o foco da investigação se colocasse nas camadas mais jovens, podendo oferecer limitações no que toca a uma exploração mais aprofundada sobre as transformações ocorridas nas viagens de deslocação diária à medida em que os telemóveis vão surgindo, não concretizando uma vertente comparatista relativamente às eras pré-/pós-*smartphone*, que naturalmente seria um percurso relevante a seguir.

É também importante reconhecer que se destaca uma maioria de participantes residentes no concelho de Sintra, que se desloca frequentemente para Lisboa, potencialmente resultante do processo de recrutamento utilizado, com base no estabelecimento de contacto com indivíduos em situações semelhantes de deslocação. Estabelece-se assim um foco não intencional nas vivências dos habitantes desta área suburbana em específico. Este facto não se revela como necessariamente contraditório à investigação proposta, mas deve ser levado em conta.

Embora se apresente como uma investigação generalista, tocando em diversos temas suscitados pela utilização do telemóvel durante as viagens de deslocação diária, esta dissertação poderá servir de ponto de partida para uma exploração mais minuciosa das diversas vertentes e dimensões implicadas não só no contacto com o telemóvel verificado nestes contextos, como nos diferentes momentos constituintes do quotidiano. Cada atividade digital mencionada pelos participantes do estudo e cada papel conferido ao telemóvel pode constituir o princípio de uma investigação. Também a postura física e as novas corporalidades suscitadas pelo apego ao telemóvel poderão ser alvo de um maior aprofundamento académico-científico. A questão dos fones assume certamente uma direção relevante a ter em conta.

Como estudos anteriores indicam, os efeitos do telemóvel na vida contemporânea, que se revela como mais do que mero meio de comunicação, permanecem ainda relativamente pouco estudados, algo que se assume expectável devido à proximidade com que todos nos encontramos deste dispositivo, bem como a progressos tecnológicos que acontecem no presente. Este estudo revela, no entanto, a ambição de um maior aprofundamento da abrangente influência do telemóvel na generalidade da vida humana.

Em 2013, em *24/7: Late Capitalism and the Ends of Sleep*, Crary mostrava-se crítico relativamente à relevância duradoura do telemóvel, considerando-o apenas um objeto descartável entre muitos outros que virão, destacando outro tipo de dispositivos eletrónicos mais avançados e mais influentes no paradigma sociotecnológico. O que parece certo é que assistimos a aprimoramentos constantes na indústria dos *smartphones* e das tecnologias móveis, que revelam não só uma “necessidade” consumista, mas que apresentam também novas funcionalidades, novas formas de encarar o quotidiano e de interagir com a realidade social.

A rápida normalização dos telemóveis durante os percursos de mobilidade diária, que não se observa só nas camadas mais jovens, como também nas porções da população cujo contacto com tecnologias móveis é introduzido em fases mais tardias da vida, parece comprovar que estes dispositivos eletrónicos representam naturalmente transformações na forma como os viajantes frequentes encaram a experiência de viagem, que, de forma geral se torna menos desagradável, mas apresenta também complexidades inerentes a uma ligação exacerbada a um só objeto que assume cada vez mais centralidade nas suas vidas. Parece revelar-se, portanto, fundamental reverter uma tendência para a desvalorização do papel dos telemóveis e uma crucial continuidade na exploração deste tema intimamente ligado à cultura contemporânea.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Almeida, J. (2023, 15 de março). Mais de 30% da população empregada trabalha fora do município de residência. *Jornal de Negócios*. <https://www.jornaldenegocios.pt/economia/detalhe/mais-de-30-da-populacao-empregada-trabalha-fora-do-municipio-de-residencia>
- Augé, M. (1992). *Non-Lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Editions du Seuil.
- Bañuelos-Gimeno, J., Romero, C., Lois, D., Cândido, J. e Arce-Ruiz, R. M. (2025). How the Use of ICT Influences the Commuters' Perception of Travel Time? A Case Study of the Madrid Region. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=5236431
- Barata Salgueiro. (1987). Os transportes no desenvolvimento das cidades portuguesas. *Povos e Culturas*, 2, pp. 113-144. <https://doi.org/10.34632/povoseculturas.1987.15733>
- Bissell, D. (2018, 30 de julho). How the everyday commute is changing who we are. *The Conversation*. <https://theconversation.com/how-the-everyday-commute-is-changing-who-we-are-100323>
- Cantwell, M., Caulfield, B., O'Mahony, M. (2009). Examining the Factors that Impact Public Transport Commuting Satisfaction. *Journal of Public Transportation*, 12(2), pp. 1-21. <https://doi.org/10.5038/2375-0901.12.2.1>
- Carr, N. (2010). *The Shallows: What the Internet Is Doing to Our Brains*. W. W. Norton & Company, Inc.
- Coutinho, J. (2023). *Diferentes Usos, Diferentes Gerações: Uma Abordagem da Teoria dos Usos e Gratificações Aplicada às Redes Sociais desde os Baby Boomers à Geração Z*. [Dissertação de Mestrado em Audiovisual e Multimédia]. Escola Superior de Comunicação Social.
- Crary, J. (2013). *24/7: Late Capitalism and the Ends of Sleep*. Verso Books.
- Crary, J. (2022). *Scorched Earth: Beyond the Digital Age to a Post-Capitalist World*. Verso Books.
- Fróis, T. (2015). *Subúrbios 2025. Que estratégia para as periferias metropolitanas?* [Dissertação de Mestrado em Urbanismo e Ordenamento Território]. Instituto Superior Técnico.
- Gager, D. (2021) *Trains, Lanes and Spatial Planes: The Evolution of Railway Commuting into London 1940-1914*. [Tese de Doutoramento]. School of Advanced Study. University of London.
- Gomes, S. M. (2024, 3 maio). O digital em Portugal em 2024: a utilização da internet e das redes sociais. *InvoiceExpress*. <https://invoicexpress.com/blog/relatorio-digital-portugal-2024/>
- Green, N. (2002). On the Move: Technology, Mobility and the Mediation of Social Time and Space. *The Information Society*. 18(4), pp. 281-292.
- Habibo, E. (2020). *Exploring the Drivers of Commuting Mode Choice in Lisbon's Metropolitan Area*. [Dissertação de Mestrado em Economia e Políticas Públicas]. Instituto Superior de Economia e Gestão.

- Han, L., Peng, C., Xu, Z. (2023). The Effect of Commuting Time on Quality of Life: Evidence from China. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 20(573). <https://doi.org/10.3390/ijerph20010573>
- Humphreys, L. (2005). Cellphones in public: social interactions in a wireless era. *New media & society*, 7(6), pp. 810-833. https://www.researchgate.net/publication/250068873_Cellphones_in_public_social_interactions_in_a_wireless_era
- Humphreys, L., Von Pape, T e Karnowski, V. (2013). Evolving mobile media: Uses and conceptualizations of the mobile internet. *Journal of computer-mediated communication*, 18(4), 491-507. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1111/jcc4.12019>
- Humphreys, L. (2018). *The Qualified Self: Social Media and the Accounting of Everyday Life*. The MIT Press.
- Instituto Nacional de Estatística (2022). Censos 2021. XVI Recenseamento Geral da População. VI Recenseamento Geral da Habitação: Resultados definitivos. <https://www.inec.pt/xurl/pub/65586079>
- Julsrud, T. E. e Denstadli, J. M. (2017). Smartphones, travel time-use, and attitudes to public transport services. Insights from an explorative study of urban dwellers in two Norwegian cities. *International Journal of Sustainable Transportation*, 11(8), pp. 602–610. <https://doi.org/10.1080/15568318.2017.1292373>
- Katz, J. E. (2002). *Perpetual Contact: Mobile Communication, Private Talk, Public Performance*. Cambridge University Press.
- Katz, J. E. (2006). Mobile communication and the transformation of daily life: The next phase of research on mobiles. *Knowledge Technology & Policy* 19(1):63-71. <https://doi.org/10.1007/s12130-006-1016-4>
- Katz, E., Blumler, J. e Gurevitch, M. (1974). Uses and Gratification Research. *Public Opinion Quarterly*, 37(4), 509–523. <https://doi.org/10.1086/268109>
- Kim, E. C. (2012). Nonsocial transient behavior: Social disengagement on the Greyhound bus. *Symbolic Interaction*, 35(3), 267–283. <https://doi.org/10.1002/symb.21>
- Liang, H. e Hwang Y. (2016). Mobile Phone Use Behaviors and Postures on Public Transportation Systems. *PLoS ONE*, 11(2). <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0148419>
- Ling, R. (2004). *The Mobile Connection: The Cell Phone's Impact on Society*. Morgan Kaufmann Publishers Inc.
- Lunke, E. B. (2020, março). Commuters' satisfaction with public transport. *Journal of Transport and Health*, 16: 100842. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100842>
- LxSTAT. (2021). Duração média dos movimentos pendulares (min) da população residente empregada ou estudante que utiliza modo de transporte individual. https://lxstat.pt/dados/2gvtEazQ_?Oomvdr-5i=9dDPxJCER&vizmode=map&maptype=muni

LxSTAT. (2021). Duração média dos movimentos pendulares (min) da população residente empregada ou estudante que utiliza modo de transporte coletivo. https://lxstat.pt/dados/2gvtEazQ_?OOMvdr-5i=cMdlF1uJM&vizmode=map&mapttype=muni

Machado Pais, J., Magalhães P. e Lobo Antunes, M. (2020). *Práticas Culturais dos Portugueses. Inquérito 2020*. Imprensa de Ciências Sociais. Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa

Marques da Costa, N. (2017). *Acessibilidade e Transportes*. Atlas Digital da Área Metropolitana de Lisboa.

Marques Maia, A. (2022, 9 junho). No final da linha de Sintra, “onde a cidade acaba”, fundem-se o rural e o urbano em zona híbrida. [Entrevista]. *Público*. <https://www.publico.pt/2022/06/09/p3/fotogaleria/final-linha-sintra-onde-cidade-acaba-fundem-rural-urbano-zona-hibrida-408233>

Murray, N. e Stronge, W. (2021). *Claim The Commute*. Autonomy Research Ltd.

Observatório para as Condições de Vida e Trabalho. Duração de movimentos pendulares (2021). <https://socialdata.unl.pt/pt/trabalho/movimentos-pendulares>

Oliveira, C. (2015). In the meantime or the (ab)use of online accessing during mobility. *Comunicação e Sociedade*, 28, pp. 251-270. Universidade da Beira Interior.

Oulasvirta, A., Rattenbury, T., Ma, L. e Raita, E. (2010). *Habits make smartphone use more pervasive*. Springer-Verlag London. <https://doi.org/10.1007/s00779-011-0412-2>

Pindek, S., Shen, W., Andel, S. (2023). Finally, some “me time”: A new theoretical perspective on the benefits of commuting. *Organizational Psychology Review*. 13(1), 44-66. <https://doi.org/10.1177/204138662211336>

PORDATA. Deslocações em transportes públicos (%) 2023. <https://www.pordata.pt/pt/estatisticas/transportes/mobilidade/deslocacoes-em-transportes-publicos>

Serra, M. (2021). *The Impact of Commuting on Higher Education Students’ Academic Performance*. [Trabalho de Projeto, Mestrado de Economia]. NOVA School of Business and Economics.

Sheller, M. e Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38: 207-226. <https://journals.sagepub.com/doi/10.1068/a37268>

Simmel, G. (1903). The Metropolis and Mental Life. In J. J. Gieseeking, W. Mangold, C. Katz, S. Low e S. Saegert (Eds.), *The People, Place, and Space Reader*. Routledge.

Stevic, A., Schmuck, D., Karsay, K. e Matthes, J. (2021). Are Smartphones Enhancing or Displacing Face-to-Face Communication With Close Ties? A Panel Study Among Adults. *International Journal of Communication*, 15, pp. 792-813. <https://ijoc.org/index.php/ijoc/article/view/14796/3351>

u/avanadiopt. Porque é que em Portugal o "commuting" diário ainda é visto com tanta relutância?. Reddit.

https://www.reddit.com/r/portugal/comments/cx6ywl/porque%C3%A9_que_em_portugal_o_commuting_di%C3%A1rio_ainda/

u/schillerstone. Commuting is so depressing. Reddit.
https://www.reddit.com/r/WFH/comments/1k54oum/commuting_is_so_depressing/

Urry, J. (2002). Mobility and Proximity. *Sociology*, 36(2), 255-274.
https://www.academia.edu/5391041/255_Sociology_Mobility_and_Proximity

Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity.

Van Melik, R. e Van de Schraaf, D. (2020). Mobile devices and their effect on the sociality on Dutch Intercity trains, *Mobilities*, 15(3), pp. 380-396.
<https://doi.org/10.1080/17450101.2020.1733784>

ANEXOS

ANEXO A – Inquérito

Este questionário surge no âmbito de uma investigação para uma dissertação de Mestrado em Ciências da Comunicação, na área de especialização em Cultura Contemporânea e Novas Tecnologias na NOVA FCSH, com o título “O Irromper do Digital nos Percursos de Mobilidade Diária: Telemóveis e Transportes Públicos na Área Metropolitana de Lisboa”, levada a cabo pela mestranda Madalena Santos e sob orientação científica de Jorge Martins Rosa.

O grande foco da investigação prende-se com os **efeitos da normalização da utilização dos telemóveis nos trajetos de deslocação diária via transportes públicos na Grande Lisboa**, analisando de que forma a introdução das tecnologias móveis influencia as perceções e experiências dos viajantes diários, bem como explorando novas estratégias de "ocupação de tempo" potencializadas pelos telemóveis e semelhantes dispositivos eletrónicos.

A participação no inquérito pressupõe a residência em 1 dos 18 concelhos da Área Metropolitana de Lisboa e a utilização frequente de transportes públicos para viagens de deslocação diária para fins profissionais/académicos.

O preenchimento do inquérito levará aproximadamente 10-15 minutos. As respostas são **completamente anónimas** e serão utilizadas **meramente para fins académicos**.

NOTA: No final do inquérito, será dada a opção de facultar o seu endereço eletrónico, de modo a identificar indivíduos que manifestem interesse em participar numa entrevista presencial, que complementar as informações obtidas através dos inquéritos. A indicação do e-mail é completamente voluntária e não condiciona a participação no questionário, destinando-se meramente a facilitar o recrutamento de potenciais entrevistados para uma fase posterior da investigação. Quaisquer dados pessoais divulgados nas respostas do questionário serão mantidos confidenciais.

Em caso de dúvidas adicionais sobre o inquérito ou sobre a proteção de dados, poderá entrar em contacto com a investigadora Madalena Santos, através do e-mail a2020126392@campus.fcsb.unl.pt, com o Encarregado da Proteção de Dados da Universidade NOVA de Lisboa, através do e-mail dpo@unl.pt ou com a Comissão de Proteção de Dados através do endereço <https://www.cnpd.pt/cidadaos/participacoes/>.

Secção 1

Dados demográficos

(Esta secção permite conhecer o perfil dos inquiridos no que toca a idade, género, local de residência e contexto social/profissional. A última questão permite que não haja respostas em

falso, terminando assim o inquérito para quem não se enquadre no público-alvo da investigação.)

1. Género

- Feminino
- Masculino
- Outro

2. Faixa etária

- 18-24
- 25-34
- 35-45
- 55-64
- 65+

3. Habilitações académicas completas

- Ensino básico
- Ensino secundário
- Licenciatura
- Pós-graduação
- Mestrado
- Doutoramento

4. Situação profissional/académica atual

- Estudante
- Trabalhador
- Reformado
- Desempregado

5. Concelho de residência

- Alcochete
- Almada
- Amadora
- Barreiro
- Cascais
- Lisboa
- Loures

- Mafra
- Moita
- Montijo
- Odivelas
- Oeiras
- Palmela
- Seixal
- Sesimbra
- Setúbal
- Sintra
- Vila Franca de Xira

6. Concelho de destino

- Alcochete
- Almada
- Amadora
- Barreiro
- Cascais
- Lisboa
- Loures
- Mafra
- Moita
- Montijo
- Odivelas
- Oeiras
- Palmela
- Seixal
- Sesimbra
- Setúbal
- Sintra
- Vila Franca de Xira

7. Utiliza frequentemente os transportes públicos para se deslocar para o seu local de trabalho/estudo?

- Sim
- Não (-fim do formulário)

Secção 2

Rotinas de deslocação diária via transporte coletivo

(Esta secção permite conhecer os padrões de deslocação diária dos inquiridos, a nível de modos de transporte e durações de viagens, bem como perceções generalizadas relativamente à viagem)

1. Que meio de transporte utiliza para chegar ao seu local de trabalho/estudo? (Assinale todas as opções aplicáveis)

(Caixas de verificação, de modo a permitir que quem ande mais do que um meio de transporte selecione várias opções)

- Comboio
- Autocarro
- Metro
- Barco
- Elétrico
- Outro

2. Com que frequência se desloca de transportes públicos para o seu local de trabalho/estudo?

- Diariamente
- Várias vezes por semana
- Algumas vezes por mês

3. Qual é a duração média da sua viagem?

- Menos de 15 minutos
- Entre 15 e 30 minutos
- Entre 30 e 45 minutos
- Entre 45 minutos e 1 hora
- Mais de 1 hora

4. A nível de satisfação geral, como se sente relativamente à sua viagem de deslocação diária?

- 1 – Muito insatisfeito
- 2 – Ligeiramente insatisfeito
- 3 – Indiferente
- 4 – Satisfeito
- 5 – Muito satisfeito

5. Que adjetivo(s) utilizaria para descrever a sua viagem de deslocação diária?

- Aborrecida
- Produtiva
- Stressante
- Repousante
- Outro

Secção 3

Utilização do telemóvel durante as viagens de deslocação diária

(Esta secção assume-se como de maior importância para a investigação, revelando hábitos e padrões relativamente à utilização do telemóvel, às atividades digitais praticadas e perceções relativamente à incorporação do telemóvel nas viagens)

1. Em média, durante quanto tempo utiliza o telemóvel ao longo da viagem?

- Não uso
- Menos de 5 minutos
- Entre 5 e 10 minutos
- Entre 10 e 20 minutos
- Entre 20 e 30 minutos
- Mais de 30 minutos
- Durante toda a viagem

2. Tem acesso à Internet durante a viagem?

- Sim, acedo ao Wi-Fi do transporte que utilizo
- Sim, utilizo dados móveis
- Não

3. Em que atividades se envolve mais frequentemente através do telemóvel?

(Caixas de verificação, de forma a permitir que sejam selecionadas várias opções relevantes)

- Enviar mensagens
- Fazer chamadas
- Navegar pelas redes sociais
- Ler notícias
- Ver vídeos de curta duração
- Ver filmes/séries
- Ouvir música
- Ouvir *podcasts*
- Jogar

- Enviar e-mails de trabalho/académicos
- Outro

4. Que aplicações/plataformas utiliza mais frequentemente durante a viagem?

(Caixas de verificação, de forma a permitir que sejam seleccionadas várias opções relevantes)

- Facebook
- WhatsApp
- Instagram
- Spotify
- TikTok
- Gmail
- Google Maps
- Outra

5. Para além do telemóvel, que outros dispositivos tecnológicos utiliza?

(Caixas de verificação, de forma a permitir que sejam seleccionadas várias opções relevantes)

- Fones de ouvido
- Tablet
- E-Readers (Kindle, Kobo)
- Computador portátil
- Smartwatch
- Coluna portátil
- Outro

6. Quais são as principais razões para utilizar o telemóvel durante a viagem?

(Caixas de verificação, de forma a permitir que sejam seleccionadas várias opções relevantes)

- Para passar o tempo
- Para me manter informada/o
- Para me manter contactável
- Para me manter entretida/o
- Para adiantar tarefas profissionais/académicas
- Por não ter nada para fazer
- Outro

7. Acha que a possibilidade de utilização do telemóvel durante a viagem veio melhorar ou piorar a experiência de viagem?

- Melhorar

- Piorar
 - Indiferente
- 8. Considera que o telemóvel torna a viagem de deslocação diária mais útil ou produtiva?**
- Sim
 - Não
- 9. Sentir-se-ia desconfortável ou ansioso se não pudesse recorrer ao telemóvel durante a viagem?**
- Sim
 - Não
- 10. Considera que a utilização do telemóvel influencia a diminuição do contacto social com outros passageiros durante a viagem?**
- Sim
 - Não
 - Às vezes
- 11. Considera que a utilização do telemóvel ou de outros dispositivos tecnológicos pode ser prejudicial ao conforto dos passageiros?**
- Sim
 - Não
- 12. Na sua opinião, o telemóvel veio transformar a forma como as pessoas viajam? Se sim, como? Se não, porquê? Que aspetos positivos e/ou negativos associa à popularização dos telemóveis no contexto de viagem?**
(Resposta de desenvolvimento)

Secção 4 – Participação em entrevistas

A fase seguinte da investigação pressupõe a realização de entrevistas. Estas entrevistas serão breves, mas contribuirão para uma exploração mais profunda das perceções dos viajantes frequentes dos transportes públicos na Área Metropolitana de Lisboa relativamente à incorporação dos telemóveis nas viagens de deslocação diária. Caso demonstre interesse em participar, em breve receberá um e-mail com mais detalhes acerca da entrevista.

- 1. Estaria disposta/o a participar numa entrevista sobre as transformações trazidas pelo telemóvel às viagens de deslocação diária?**

- Sim
- Não (-fim do inquérito)

Secção 5 – Dados para agendamento de entrevistas

1. Nome
2. E-Mail

ANEXO B – Guião de entrevistas

Secção 1 - Legitimação da entrevista e motivação do entrevistado

Objetivos:

- Explicitar os fundamentos e objetivos da entrevista
- Motivar o entrevistado
- Garantir a confidencialidade e solicitar autorização para a gravação da entrevista

Guião:

- Esta entrevista insere-se numa investigação para uma dissertação de Mestrado em Ciências da Comunicação acerca das transformações trazidas pela utilização dos telemóveis nos percursos de mobilidade diária via transportes públicos na Área Metropolitana de Lisboa.
- Será garantida a confidencialidade das suas respostas, sendo estas meramente utilizadas para fins académicos.
- Tenho a sua autorização para a gravação do áudio da entrevista?

Secção 2 – Caracterização dos viajantes frequentes nos transportes públicos

Objetivos:

- Criar uma imagem aprofundada dos *commuters* de transportes públicos na Área Metropolitana de Lisboa, tendo em conta género, idade, situação profissional, concelho de residência e o período em que anda/andou de transportes públicos dentro da AML
- Conhecer os hábitos de viagem dos *commuters*
- Explorar meios de transporte utilizados, os trajetos efetuados (local de origem e destino da viagem) e a frequência e duração das suas viagens de deslocação diária para o local de trabalho/estudo

Questões:

- Com que frequência se desloca durante a semana?
- Quais são as principais motivações para a sua deslocação?
- De onde e para onde se desloca?
- Que meio de transporte utiliza mais frequentemente?
- Quanto tempo demora aproximadamente a sua viagem?
- Há quanto tempo anda de transportes públicos na Área Metropolitana de Lisboa?

Secção 3 – Perceções acerca da experiência de viagem de deslocação diária

Objetivos:

- Explorar as percepções dos viajantes frequentes de transportes públicos relativamente à sua experiência de viagem, incluindo considerações acerca do ambiente, da passagem do tempo e os sentimentos associados à viagem (cansaço vs. conforto)
- Conhecer as atividades realizadas pelos viajantes frequentes durante a sua *commute*

Questões:

- O que significa para si a viagem de deslocação diária? Considera que é um “tempo morto”?
- O que costuma fazer durante a viagem?
- Como se sente relativamente à viagem/meio de transporte em que viaja?
- Sente que o tempo de viagem passa rapidamente ou lentamente? Porquê?

Seção 4 – Utilização dos telemóveis nos transportes públicos

Objetivos:

- Conhecer a opinião dos viajantes frequentes de transportes públicos relativamente à utilização dos telemóveis durante a viagem de deslocação diária
- Conhecer as atividades digitais realizadas durante a *commute*, analisando uma potencial primazia perante as atividades que não implicam a utilização de dispositivos tecnológicos
- Explorar a relação entre a presença das tecnologias móveis e um eventual aumento/decréscimo do contacto social em contexto do transporte coletivo de passageiros

Questões:

- Costuma utilizar o telemóvel durante a viagem? Com que frequência?
- Que tipo de atividades realiza no telemóvel durante a viagem?
- Costuma utilizar outro tipo de dispositivos tecnológicos para além do telemóvel?
- O que representa para si a possibilidade de recorrer ao telemóvel durante a viagem?
- Considera que telemóvel ajuda a “passar o tempo”?
- O uso do telemóvel influencia a maneira como interage com as pessoas que o rodeiam durante a viagem?
- Por outro lado, de que forma é que o telemóvel proporciona o contacto com outras pessoas?
- Que vantagens e desvantagens aponta à utilização dos telemóveis durante a viagem?
- Acha que os mais jovens demonstram uma maior dependência do telemóvel durante as viagens? Porquê?

ANEXO C – Respostas de desenvolvimento no inquérito

Na sua opinião, o telemóvel veio transformar a forma como as pessoas viajam? Se sim, como? Se não, porquê? Que aspetos positivos e/ou negativos associa à popularização dos telemóveis no contexto de viagem?

1. Sim. Ao mesmo tempo que permite um maior acesso à informação e ao mundo exterior, serve também de objeto de afastamento dos passageiros.
2. Sim. Os telemóveis oferecem todo um novo leque de possibilidades relativamente a atividades que anteriormente não existiam. Ou que existiam mas atualmente estão concentradas num único objeto. Por outro lado, a constante necessidade de verificar novidades, notificações e ter acesso a novas informações acaba por constituir uma dependência.
3. Normalmente viajar seria uma altura de aborrecimento muito propensa à reflexão e, com a constante necessidade se sermos entretidos, perdeu-se o hábito de simplesmente refletir e observar. Acho que desta forma tem um impacto negativo na "arte de pensar", por muito que se leiam notícias ou oiçam podcasts nesse espaço de tempo.
4. Normalmente viajar seria uma altura de aborrecimento muito propensa à reflexão e, com a constante necessidade se sermos entretidos, perdeu-se o hábito de simplesmente refletir e observar. Acho que desta forma tem um impacto negativo na "arte de pensar", por muito que se leiam notícias ou oiçam podcasts nesse espaço de tempo.
5. Acho que cada um tem o direito de estar a mexer no seu telemóvel, contudo, as pessoas precisam de ter noção do espaço à sua volta, pois não são os únicos passageiros nos transportes públicos. Por exemplo, ao estarem a falar ao telemóvel num tom moderadamente alto ou estarem a ver vídeos sem fones de ouvido, estes são um dos aspetos negativos da popularização do telemóvel no contexto de viagem.
6. Sim.
Positivo: Uma boa forma de poder passar o tempo, permite acesso a entretenimento e, em alguns casos, a material de estudo de forma mais prática; também permite contactar alguém que esteja à nossa espera ou simplesmente para saber se está a correr tudo bem. Negativo: Acaba por criar mais barulho devido a quem ouça música ou veja vídeos sem fones, ou a quem faça chamadas demoradas e com o volume alto; as pessoas acabam por não estar atentas ao seu redor o que pode levar a (pequenos) acidentes ou simplesmente ignorar situações que se estejam a passar ou pessoas que necessitam de passar; também cria um ambiente menos social, com menos pessoas a interagir entre si, sejam amigos ou desconhecidos....
7. Sim
8. Sim. Considero que o telemóvel mudou profundamente a forma como viajamos. Tornou o planeamento bem mais flexível, facilitou a navegação e o entretenimento no seu

contexto, permitiu comunicações rápidas em caso de urgências, etc. No entanto, trouxe também alguns aspetos negativos como a menor interação com pessoas locais, distração constante e uma experiência menos espontânea dependendo do nível do seu uso. O telemóvel tornou viajar mais prático e seguro, mas também mais "antissocial".

9. A apatia em relação aos demais passageiros e situações incômodas sem intervenção ou atenção.
10. O telemóvel permite viajar e realizar outras tarefas simultaneamente, tal como ouvir música e mandar emails e até facilita também a viagem, através de aplicações como o Google Maps ou a Moovit. Os telemóveis evitam o aborrecimento mas também podem incomodar os outros passageiros se o seu utilizador não baixar o som ou falar muito alto numa chamada.
11. Sim, o telemóvel transformou a forma como viajamos, sobretudo de forma positiva. Tornou mais fácil navegar, comunicar e passar o tempo durante deslocações. Além disso, veio substituir ou complementar outras formas de distração, como livros ou jogos portáteis. Ainda assim, é importante que cada pessoa encontre o seu equilíbrio e continue a variar entre diferentes ferramentas, para não depender apenas do telemóvel.
12. Sim, por conduzir uma diminuição do contacto entre pessoas e, ainda, piora a experiência nos transportes, uma vez que existe muita gente que utiliza o telemóvel aos altos berros. No entanto, a utilização é benéfica no ponto de vista da comunicação entre pessoas distantes, na atualização de informação e no entretenimento.
13. Diria que sim, o telemóvel traz entretenimento e faz a passagem de tempo menos aborrecida, mas também pode ser uma fonte de desconforto como por exemplo com o uso de colunas em transportes públicos.
14. Não muito, eu acho que as pessoas já não se comunicavam muito antes da popularização do telemóvel e as diferentes aplicações só vieram a trazer benefícios como por exemplo: possibilidade de ver as horas online e as rotas sem ter que estar presente; passar o tempo nas diferentes aplicações de entretenimento; realizar tarefas sem ter que estar a escrever num caderno.
15. Sim, de modo a poder ter precisão na hora e local da partida dos transportes, além a estarmos entretidos e a possibilidade de ler/estudar. Não, porque ao estarmos entretidos estamos distraídos e sucintos a não ver o que se passa ao nosso redor. Podendo, então, não ver alguém de locomoção condicionada e/ou não estar atenção a situações de perigo/importunação.
16. Sim, diminui consideravelmente a possibilidade de contacto entre passageiros. Pode também causar poluição sonora, com passageiros a falar demasiado alto ao telemóvel ou a verem vídeos com som elevado. No entanto, a utilização do telemóvel pode ser positiva pois permite passar o tempo, sobretudo útil em viagens mais demoradas.

17. Acho que os fones têm mais impacto porque cria uma separação auditiva entre o passageiro e o espaço que o rodeia. Uma pessoa no telemóvel, mas sem fones embora esteja distraída não é muito diferente de um livro ou jornal.
18. Sim. Por um lado, há sempre mais barulho das pessoas que não usam fones e por outro lado, as pessoas já não socializam tanto. Mesmo amigos que vão juntos, vão agarrados ao telemóvel.
19. Sim. Acredito que os aspectos positivos envolvem a comunicação rápida por mensagens e também o uso de aplicações para localização e mobilidade. Porém o uso excessivo causa alienação aos passageiros, o que pode ser inclusive perigoso, e inibe as interações sociais - portanto, são aspectos negativos.
20. Acho que veio ajudar em estar contactável e adiantar o que falta fazer
21. Sim, cada vez mais as pessoas não sabem passar o tempo sem mexer no telemóvel oh saber o que fazer além disso num transporte, os aspectos negativos são por exemplo um indivíduo não coligar os fones e vir a incomodar a pessoa com música ou chamadas e até mensagens de voz, já aspetos positivos é que o tempo que normalmente costuma ser longo a pessoa consegue otimizar para diversas tarefas que iria ter que fazer assim que chega-se em casa por exemplo muitas vezes acabei trabalhos académicos numa viagem de comboios o que me poupou tempo assim que estive em casa
22. Ficam entretidas e conseguem-se ir adiantando tarefas diárias de trabalho e de vida pessoal
23. NA
24. O telemóvel veio transformar o contacto com as pessoas, isto inclui-se naturalmente durante uma viagem de transportes públicos. Estamos menos atentos ao outro, mais distantes da realidade. O telemóvel é quase como uma continuação de nós próprios que não nos deixa desligar, o que causa uma sensação de falsa liberdade e de controlo sobre nós e sobre o mundo que nos rodeia. No fundo este uso excessivo também se prende com o facto das pessoas já não conseguirem estar aborrecidas e sem nada para fazer
25. No comment
26. Na minha opinião é essencialmente pela facilidade em escutar a música que quero o que permite conferir a viagem um momento de relaxe e introspecção, como uma “pausa” do caos da rotina diária
27. A utilização do telemóvel e/ou outros dispositivos, permite às pessoas abstraírem-se das condições miseráveis dos transportes - que têm de utilizar todos os dias. Seja por motivo de atraso, ou de sobrelotação.
28. Tendo em conta que os transportes públicos não são muito eficientes na deslocação rápida e direta, penso que a possibilidade de uso de telemóveis e outros dispositivos permite usar esse tempo como algo produtivo. No entanto, por vezes a sua utilização é levada ao extremo ao ponto de não haver comunicação (por vezes nem uma mera troca de olhares) entre os passageiros do transporte.

29. Sim, porque já não há a necessidade do contacto entre as pessoas, estão ocupadas com os telemóveis a maior parte do tempo
30. .
31. Em contexto de viagem, acredito que a utilização dos telemóveis possa ser um escape para as pessoas se distraírem durante o percurso, contudo a aleação pode muitas vezes levar (dito da perspectiva de quem observa) a falta de educação, nomeadamente através do som alto do telemóvel ou mesmo do facto de não verem quem chega, ou sai, para se poderem desviar e/ou levantar. Por um lado transforma viagens cansativas (principalmente quando repetidas diariamente) num momento de descanso, por outro pode levar à falta de percepção do que nos rodeia.
32. Não sei
33. sem dúvida, criamos tamanho distanciamento entre nós mesmos e o outros só para nos sentirmos o mais conectável possível com o telemóvel na mão, chega a ser irónico.
34. Sim, o telefone transforma a forma como as pessoas viajam, ficando um ambiente mais calmo e silencioso. O uso dos telemóveis leva a uma comunicação reduzida dentro dos transportes, mas também torna a viagem mais tranquila e o tempo passa mais rápido até ao nosso destino.
35. n/a
36. Telemóveis vieram trazer uma forma de estímulo num período de tempo de outra forma monótono e repetitivo Mas como a taxa de criação de entretenimento genuíno para o indivíduo em relação ao número de repetições da rotina, é extremamente menor, julgo que os telemóveis apenas vieram criar um novo 0 na experiência da viagem quotidiana, sendo o telemóvel entediante mas com o negativo extra de impedir o indivíduo de ter o tempo para se perder nos seus pensamentos (exercício mental extremamente necessário para ter uma mente saudável)
37. Há uma mais que clara transformação nas deslocações, ou na relação que as pessoas adotam com as próprias deslocações, como em todo o período de tempo até ao destino. Surge uma constante necessidade, em muitos casos, de estímulo/gratificação imediata, especialmente da parte das mais recentes gerações, o que resulta numa diminuição drástica dos níveis e tempos de atenção/foco, no desenvolvimento de um vício e de um recurso constante ao telemóvel em qualquer momento em que "não esteja nada a acontecer", sacrificando-se uma abordagem de repouso, de pausa (cada vez mais necessária neste sistema social marcado por uma azáfama e uma aceleração constantes), de observação do espaço que nos rodeia, de curiosidade, de reflexão. As pessoas perdem a capacidade de "não fazer nada" que, por si só, é muito mais "produtiva" do que qualquer coisa que possamos retirar num estado de ébrio e apatia motivado pela utilização excessiva do telemóvel.
38. .
39. Torna as viagens mais interativas e mais "rápidas"

40. Sim e não. Por um lado é super útil em caso de emergência. Por outro, é um pouco prejudicial porque diminui a interação e não estamos tão atentos ao que acontece à nossa volta. Atualmente, já somos pessoas que estamos constantemente presas a um ecrã e sim, eu acho super útil termos acesso a um telefone com rede durante as viagens, porque lá está, emergências. Mas por outro lado, temos todo um mundo à nossa volta a acontecer.
41. Mais uma distração, alienação do ambiente que nos rodeia, impelo-nos a manter um contacto imediato mesmo em curtas viagens, sensação de ter de estar sempre disponível
42. Perdemos a noção de tempo e espaço, ficamos com menor capacidade de concentração, e aumenta a sensação de necessidade de estarmos conectados
43. Sou novo então não consigo dizer se há ou não uma grande mudança no uso dos transportes públicos face ao passado. Contudo, é notável a alienação das pessoas no uso do telemóvel, jogam jogos sem fim ou vêm conteúdo populista nas redes sociais na grande maioria, eu tento ler notícias confiáveis, usar o telemóvel para ouvir música e raramente para jogos, mais para coisas úteis, no resto do tempo, leio um pouco. Ou seja, acho possível fazer um uso produtivo, mesmo que por vezes substitua os livros ou a conversa, mas não é o que costuma acontecer.
44. Gosto de usar o telemóvel mas sinto me melhor quando leio um livro. Acho que antes as pessoas liam mais nos transportes
45. Parece certo que pode transformar em certo modo, particularmente na questão do barulho - os sons de vídeos curtos que as pessoas ouvem sem fones, mais do que música, distraem bastante e são super desconexos. De resto, claro que há menos espaço para reflexão quando se está ocupado, e a viagem diária sofre disso também. Gosto muito de ouvir música na viagem, e gosto também de ver quando outros estão a abanar ligeiramente a cabeça ou a bater o pé à sua própria música. Por outro lado, ter o telemóvel permite ter a sensação de que se "devia" estar a fazer algo com tempo morto (ou por aborrecimento pega-se no telemóvel) enquanto que podia ser um tempo para enfrentar esse aborrecimento e processar coisas interiores e exteriores.
46. Sim, negativamente, pois veio dificultar a possibilidade de usufruir do transporte como um terceiro espaço (não é casa nem trabalho), e com isso reduzir as possibilidades de interação social e de repouso. Infelizmente, no ritmo da vida diária, e com a possibilidade de trabalhar/comunicar a partir de um telemóvel, as pessoas começaram a sentir uma urgência em serem produtivas até em momentos de mobilidade, tornando-os mais stressantes e menos diferenciados do resto dos momentos do quotidiano. Também veio afetar negativamente as capacidades de observação das pessoas, que estão absortas nos conteúdos do telemóvel e não no que as rodeia. Adicionalmente, a visualização de vídeos com som ou de chamadas em alta voz veio também perturbar o conforto dos restantes passageiros.
47. O uso do telemóvel durante as viagens é maioritariamente correspondido à questão do entretenimento

48. Sim, faz com que a viagem se torne produtiva.
49. Não aplicável
50. sim, menos comunicativas e sociáveis
51. Sim, porque as viagens são menos de falar com outras pessoas (não que isso seja sempre mau), e sim de também verificar o telemóvel (para trabalho, redes sociais, ou até informações). Positivo: Possibilidade de contacto imediato com outras pessoas fora dos transportes públicos em caso de atualização da localização das pessoas envolvidas no contacto, e utilização deste para saber informações durante o dia; Negativo - Menos interação entre pessoas dentro do comboio, e a utilização do telemóvel com som alto.
52. Sim, torna dependente e pouco interativa a viagem.
53. Se a experiência de utilizar um smartphone já é por si um encapsulamento, e uso de transportes diários um contexto onde facilmente cada um zela por manter o seu espaço pessoal e a sua bolha; a junção dos dois resulta numa experiência de profunda alienação do outro e do espaço envolvente. Penso que se perde a noção de tempo enquanto momento para parar e esperar (positivamente), e se vincula ainda mais um vício inerente ao uso desta tecnologia (negativo). Embora seja profundamente útil poder manter o contacto ou planear os próximos passos com o google maps, creio que somente em viagens de longa duração se justifica a necessidade de se dissociar do espaço envolvente.
54. Acredito que o telemóvel pode ser usado da mesma maneira que eu um livro é usado, para entreter. Não acredito que o uso do telemóvel durante a viagem mude o contacto que as pessoas teriam umas com as outras porque os transportes públicos são meios transitórios, designados a levar o público de sítio x a y, não são espaços construídos para convívio ou conversa. Deste modo, o telemóvel acaba por ser uma ferramenta de informação ou de entretenimento para os passageiros, um objeto de distração para ser utilizado até ao seu destino. O único lado negativo são os passageiros que ouvem música/ vêem vídeos com o som no máximo e sem fones, nesse contexto estão a ser inconvenientes para com os restantes passageiros.
55. Sim, com o telemóvel conseguimos estar informados de eventos a tempo real, incluindo o atraso dos transportes por exemplo
56. O telemóvel ajuda no contexto de entretenimento mas o negativo é q já não há comunicação verbal há nossa volta e existe também uma grande dependência do mesmo
57. Ajuda a passar o tempo distrair manter em contacto mas se for com som alto pode incomodar os outros
58. Sinceramente penso que não, apesar de nos deixar mais entretidos e fazer o tempo passar mais rápido, a verdade é que muitas das vezes os transportes vão tão cheios que usar o telemóvel é quase impossível. Para além disso a utilização ou a não utilização do telemóvel, não vai fazer com que as pessoas socializem mais, penso que gostamos todos da nossa propria paz e ir na viagem sossegados.

59. Sim, porque torna tudo mais imediato e premeditado de uma forma sem precedentes. Todas as informações e “confortos” são mais acessíveis, deixando de haver uma ansiedade mais urgente, precisamente porque estamos todos ligados a algum dispositivo que aparentemente nos mantém mais calmos e em controle. Mas também por isto, uma conectividade constante com um dispositivo tecnológico impede oportunidades de conexão humana e até de silêncio.
60. O telemóvel transformou a forma como as pessoas viajam, porque retira-as de meio social onde estão. Isto é, o foco deixou de ser a socialização para o scroll constante.
61. Sim, as pessoas estão muito mais alheias do que se passa à sua volta. Aspectos positivos: aproveitar a viagem para tratar de tarefas pendentes; possibilidade de abstrair do ambiente exterior. Aspectos negativos: grande impacto negativo ao nível do barulho. Muitas pessoas não têm preocupação com o facto de incomodarem os outros ao falarem durante muito tempo e alto em chamadas telefónicas e videochamadas, e a verem e ouvirem vídeos alto, sem colocarem fones.
62. O telemovel é uma ferramenta que ajuda a dar produtividade aos viagens, nao ajuda a ter uma boa concentracao durante viagens a sitios nao conhecidos, dificulta a interacao com os demais pasajeros
63. Sim, é um novo entretenimento ou permite adiantar trabalho. Positivos é fazer do tempo perdido em viagens, tempo útil. Negativo é redução do socializar.. embora muitos, quem não viaja com conhecidos ou amigos, já não socializavam.
64. Aumento de barulho nas viagens com pessoas em chamadas/redes sociais
65. sem dúvida que sim. por uma questão de conforto (caso seja, por exemplo, um percurso que fazemos pela primeira vez e necessitamos de usar GPS) mas também porque muita gente, no geral, o usa para se "desligar" do mundo- vêem os transportes apenas e só como um método para se deslocarem. com a popularização dos telemóveis muitas pessoas acabam por marcar negativamente a viagem de outros passageiros, ao assistirem vídeos curtos com o som alto ou por efetuarem chamadas em alta-voz, por exemplo
66. Sim pois não há conversas nem aproveitamento da viagem de forma social
67. Penso que sim, veio permitir as pessoas que eu se mantenham atualizadas sendo possível ver o notícias e etc., bem como ajudar a passar o tempo que muitas vezes pode ser aborrecido
68. Há pessoas que ouvem áudios/música em alta voz e isso incomoda.

ANEXO D – Modelo de declaração de consentimento de participação nas entrevistas

Título da Dissertação de Mestrado: *O Irromper do Digital nos Percursos de Mobilidade Diária, Telemóveis e Transportes Públicos na Área Metropolitana de Lisboa*

Investigadora: Madalena Paulos Gomes dos Santos

Instituição: FCSH-UNL

Contacto eletrónico: a2020126392@campus.fcsh.unl.pt | Telemóvel: 967280807

Eu, _____, declaro que fui informada/o de forma clara sobre os objetivos, procedimentos e finalidade do estudo acima referido.

Compreendo que:

- A minha participação consiste na realização de uma entrevista com duração aproximada de 30 minutos.
- A participação é completamente voluntária, estando eu livre para desistir a qualquer momento.
- Todas as informações fornecidas por mim serão utilizadas meramente para fins académicos.
- A minha identidade será mantida confidencial e pseudonimizada em todas as fases da investigação e da redação da dissertação.
- A entrevista poderá ser gravada em áudio, mediante o meu consentimento, para propósitos de transcrição e auxílio no tratamento da informação.
- Posso entrar em contacto com a investigadora, caso quaisquer condições se alterem.

Declaro que compreendi toda a informação fornecida e aceito participar neste estudo de forma livre.

Local e data: _____

Assinatura da/o participante: _____

Assinatura da investigadora: _____

ANEXO E – Quadro de entrevistas

Número de entrevistado	Idade	Género	Situação profissional/motivação de deslocação	Local de residência/destino	Meio de transporte	Duração de viagem
1	23	Feminino	Trabalhadora-estudante	Sintra (Portela de Sintra) a Lisboa/Rossio	Comboio	Entre 45 minutos e 1 hora
2	27	Masculino	Trabalhador-estudante	Seixal – Lisboa/Entrecampos	Comboio	Entre 30 e 45 minutos
3	18	Feminino	Estudante	Sintra (Monte Abraão) – Lisboa/Cidade Universitária	Comboio e metro	Entre 30 e 45 minutos
4	31	Feminino	Trabalhadora	Sintra (Cacém) – Lisboa/Rossio	Comboio, ocasionalmente metro e autocarro	Entre 30 e 45 minutos
5	23	Masculino	Trabalhador-estudante	Sintra (Rio de Mouro) – Lisboa/Entrecampos	Comboio, ocasionalmente metro e autocarro	Entre 45 minutos e 1 hora
6	23	Masculino	Estudante	Sintra (Rio de Mouro) – Lisboa/Cidade Universitária	Comboio, ocasionalmente metro e autocarro	Mais de 1 hora
7	23	Masculino	Trabalhador	Sintra (Queluz/Belas) – Lisboa/Rossio	Comboio e autocarro, ocasionalmente metro	Entre 45 minutos e 1 hora
8	23	Feminino	Trabalhadora	Azeitão – Lisboa/Rossio	Comboio, metro e autocarro	Entre 1 hora e 1 hora e meia
9	26	Feminino	Trabalhadora-estudante	Odivelas-Lisboa	Metro	20 minutos
10	25	Masculino	Trabalhador-estudante	Barreiro-Lisboa/Entrecampos	Barco e metro	1 hora e 30 minutos

ANEXO F – Transcrição das entrevistas

ENTREVISTA Nº 1

Género feminino, 23 anos. Viaja todos os dias de comboio de Sintra com destino ao Rossio por motivos profissionais e académicos. A viagem demora cerca de 40 minutos.

Data: 21/11/2025

Entrevistadora: O que costumas fazer durante a tua viagem de deslocação diária?

E1: Normalmente ouço música e leio. Leio tudo fisicamente em papel. 99.9% das vezes vou a ler.

E1: Quando comecei a andar de autocarro ainda era muito os telemóveis de teclas, ainda estavam a vir os primeiros iPhones e outros telemóveis sem teclas. Então não havia muito essa coisa do telemóvel. Mas acontecia teres colunas no autocarro, no comboio. Ou mesmo a dar música nos telemóveis de teclas.

E1: Com o tempo as coisas foram piorando.

Investigadora- Evoluindo?

E1: Evoluindo e ao mesmo tempo também não. Porque o telemóvel ajuda a passar o tempo mais depressa, mas tem essa desvantagem que perturba as outras pessoas

Investigadora: E tu sentes-te muito perturbada?

E1: Às vezes sim. Eu normalmente ouço música no comboio, porque há sempre barulho. Nunca consigo estar só a ler. O barulho das outras pessoas incomoda a minha leitura. E eu tenho sempre lo-fi beats a dar. Só que também não posso ter muito alto porque começo a concentrar-me muito no ritmo.

E1: As pessoas vão a falar... Tudo bem. Mas depois tens pessoas que estão ao telemóvel a falar com a amiga e eu não preciso de ouvir a sua conversa. Depois tens uns que estão a ver vídeos no YouTube, mas sem fones. Ou a ver TikToks. Ou *Reels*. E é incomodativo. Eu não tenho de estar a ouvir as coisas das outras pessoas.

E1: Tens senhoras velhinhas ao telemóvel. Tens jovens também. Se bem que uma coisa que eu tenho notado mais é que também vejo mais pessoas a ler. Mais pessoas a ler no comboio. Seja em papel, seja no Kobo ou no Kindle.

Entrevistada: O que representa a viagem para ti?

E1: É um momento produtivo, porque vou a ler. (...) Por norma, é sempre algo pessoal, criativo. Mas às vezes, se tiver de ler, vou também a ler coisas para a faculdade ou para o trabalho. (...)

Entrevistada: Sentes que haveria teria um impacto grande se deixasses de experienciar esta viagem?

E1: Impactava um pouco, porque não ia ler com tanta frequência. Geralmente não leio em casa. Às vezes leio se estiver muito investida num livro. Mas, por norma, leio sempre no comboio.

Entrevistada: Vês a viagem como um “tempo morto”?

E1: Às vezes é um tempo morto. Naqueles dias em que estou mais cansada. Se estiver com os olhos muito pesados não vou a ler. Não me vou conseguir concentrar. Então a viagem acaba por ser um bocado um tempo morto. Mas em geral, não. Em geral, é produtiva.

E1: Às vezes, por exemplo, se eu estiver no médico à espera, penso *devia ter trazido um livro*. E acabo por ficar no telemóvel, no Tiktok mais precisamente.

Entrevistadora: Como te sentirias se não tivesses o telemóvel?

E1: Fico com ansiedade de não ter o telemóvel. Eu estou mais no telemóvel por causa da música e para estar contactável. Não é aquele sentimento de que eu não posso mexer no telemóvel... Mas é aquela sensação de que eu não estou em contacto com ninguém. E para mim isso é muito importante. (...) Imagina não estares contactável e acontece alguma coisa a alguém. É uma ansiedade...

Entrevistadora: Achas que antes as pessoas comunicavam mais no comboio?

E1: Talvez sim, talvez não. Não sei bem responder a essa questão, só porque não tenho essa realidade.

E1: Eu acredito que as pessoas falavam mais antes. Era mais fácil. Hoje em dia, estás constantemente no telemóvel e mesmo que olhes para alguém, não há iniciativa. Parece que há um certo medo de chegar à pessoa e dizer *olá*. Mas penso que é geral.

E1: Tenho o hábito de enviar mensagens a amigos, ao meu namorado. Vou comunicando faseadamente. Estou ali na minha leitura...

ENTREVISTA Nº 2

Género masculino, 27 anos. Viaja regularmente por motivos profissionais e académicos, apanhando o comboio desde Coima até Entrecampos. A viagem demora cerca de 30 minutos.

Data: 15/12/2025

Entrevistadora: Achas que a utilização indevida do telemóvel costuma vir de pessoas mais velhas? Ou é geral?

E2: Depende muito. Já vi mais velhos a fazê-lo, mas também já vi mais jovens a fazê-lo, e gente de meia idade... Não há tanto um padrão particular. Porque depende do contexto. Às vezes uma pessoa estar a telefonar a outra pessoa é mais complicado, porque há muito barulho dentro do comboio. Já tive esse exato problema.

E2: Às vezes, também já aconteceu... Eu não estou a ver, mas as pessoas estão a passar pelos *reels*, pelos *posts* nas redes sociais. E às vezes, há um que fica mais alto que os outros todos. Uns parece que têm som de música clássica, outros parece que estão a ver cinema. É um bocado aleatório: sobretudo o barulho de chamadas e redes sociais.

Entrevistadora: O que achas sobre a viagem ser geralmente classificada como um “tempo morto”?

E2: No geral, pode-se considerar que pode ser uma perda de tempo.

E2: Dependendo do tempo que a pessoa pode passar nos transportes pode ser, no geral, um tédio. Se não estivermos com alguém que conhecemos e com quem podemos colocar a conversa em dia, pode tornar-se uma perda de tempo. Às vezes o tempo que se passa a fazer *scrolling*, ou por redes sociais, ou para ver informação torna-se um tédio. Ainda por mais se for numa hora de ponta. Numa hora de ponta, uma pessoa já está cansada e ainda tem que estar apinhada com tanta gente.

Entrevistadora: Consideras a viagem um ponto positivo ou negativo da tua rotina?

E2: Considero que à sua maneira é um ponto positivo. Não olho assim tanto para o telemóvel, olho para a paisagem.

Entrevistadora: Sentes que a tua viagem passa rápido ou lentamente?

E2: Rápido. É rápida, só raras vezes é que sinto que é lenta.

Entrevistadora: O que costumas fazer durante a viagem?

E2: Como sou uma pessoa tímida, acabo por não ter muita confortabilidade em encarar as pessoas. Mas olho para a paisagem. Só que às vezes há tanta gente que eu nem consigo olhar bem para a paisagem.

Entrevistadora: E com o telemóvel?

E2: Mando sobretudo mensagens a amigos, colegas, familiares para informar sobre atualizações do meu dia ou avisar sobre atrasos.

E2: Um dos grandes problemas nos comboios é que às vezes as pessoas não deixam os outros entrar ou sair. Há imensas pessoas. É tudo empurrado, ninguém sai e ninguém entra.

E2: Não vou dizer que toda a gente o faz, a todos os minutos (utilizar o telemóvel). Às vezes as pessoas podem utilizá-lo por alguns minutos e depois param. Nesse aspeto, sou como essas pessoas. Uso e paro, uso e paro. Mas há pessoas que estão os seus 10, 20, 30 minutos a olhar para o telemóvel. Já vi pessoas a ver séries ou filmes, mesmo. Mas são muito poucos. Estão é mais em redes sociais.

E2: Uma das partes mais importantes das viagens de transportes públicos pode-se considerar que é o uso do telemóvel, mas não sei se será a única.

Entrevistadora: O que significa para ti ter o telemóvel durante a viagem?

E2: Tudo. Tanto dá para entretenimento. Como o contexto mais informativo. Também há a vertente social, das redes sociais. Pode ser uma distração também. As pessoas podem esquecer-se de sair no comboio.

ENTREVISTA Nº 3

Género feminino, 18 anos. Viaja diariamente por motivos académicos, de Monte Abraão para Entrecampos de comboio. E de Entrecampos até à Cidade Universitária, de metro. A viagem demora cerca de 40-50 minutos.

Data: 16/12/2025

Entrevistadora: O que significa a viagem diária para ti?

E3: Eu sei que eu não consigo começar as coisas sem ter ouvido pelo menos uma música. A viagem serve para ouvir música, para pensar *vou ter de apresentar aquele trabalho, mas vou refletir e descontraír um bocadinho antes de isso acontecer...* Para mim é um momento em que dá para estabelecer o que é que vai acontecer durante o dia. Começar com boas energias, a ouvir música, ver o céu passar enquanto estamos no comboio.

Entrevistadora: Sentes que a viagem é um desperdício de tempo?

E3: A viagem não é um desperdício de tempo. É necessário. Ponto final.

Entrevistadora: E se pudesses classificá-la como positiva ou negativa?

E3: Acho que é positiva.

Entrevistadora: O que costumás fazer durante a viagem?

E3: Eu às vezes até penso em casa, *eu até poderia fazer isto no comboio*. Mas quando estou no comboio, eu não faço nada. Eu só ouço música, olho pela janela, às vezes começo a ler também, quando dá para sentar, porque às vezes não dá.

E3: Leio livros físicos, no telemóvel dá-me dores de cabeça. Também não vejo redes sociais, fico só a ouvir música. Descontraír, só esperar até chegar, pensar.

Entrevistadora: Sentes que a viagem passa rápido ou lentamente?

E3: Eu demoro cerca de 20 minutos no comboio. Se dá para dormir, passa rápido. Se houver muita gente no comboio, o tempo parece que passa muito mais lentamente. Mesmo que esteja a ouvir música ou a ler, passa muito mais lentamente porque estás rodeado de gente e estás a pensar *ok, não quero bater contra esta senhora* e noutros casos se, por exemplo, estiver a ler ou a ouvir música o tempo passa a correr.

Entrevistadora: Quando vais a ouvir música, o que mais fazes?

E3: Estou a olhar para a paisagem lá fora. É aquele momento em que te esquecer o que está a acontecer à tua volta. Estás a ouvir a música e olhas para a paisagem e pensas *que dia giro ou tenho de fazer isto hoje, mas vai correr bem...*

Entrevistadora: No telemóvel, o que fazes mais para além de ouvir música?

E3: De vez em quando só respondo a mensagens do dia anterior, que não vi quando saí de casa. Muito rápido... E não muito mais que isso...

E3: Se eu precisar de alguma coisa, de uma coisa rápida que eu precise de comunicar, um imprevisto, um atraso, o telemóvel é essencial para poder comunicar isso. Eu acho que é importante tê-lo connosco

E3: Às vezes estou na viagem e os meus fones ficam sem bateria e eu fico triste.

Entrevistadora: Quando colocas os fones, sentes que é uma barreira que te isola do mundo ou só queres ouvir a tua música?

E3: Por os fones para mim é uma forma de não sobrecarregar a minha cabeça com tudo o que está a acontecer à minha volta. Tenho sempre pessoas a roçar-me, tenho pessoas a falar,

tenho conversas paralelas de todos os sítios que não me permitem focar em nada. Se eu não tiver fones, não consigo estar tranquila nos transportes. Há muitos movimentos a acontecer. Há sempre pessoas a falar. Acho que os fones me ajudam a concentrar-me numa coisa. No meu caso, é a música. Podia ser um podcast. É uma coisa em que me consigo focar e dispersar do que está a acontecer a volta. Mesmo assim, não é uma barreira de *eu não quero saber do resto*. Eu gosto de estar com atenção. Hoje de manhã estava com os fones e estava com o braço apoiado num dos bancos. Uma senhora virou-se para mim porque eu estava a puxar o cabelo dela, sem querer. Eu não ia perceber, estando com ou sem fones. Mas ela virou-se para mim e eu consegui perceber que estava alguma coisa errada. Gosto de estar com atenção àquilo que estou a fazer ao mesmo tempo. Eu não ouvi o que ela disse. Eu vi que ela falou. E eu pedi desculpa.

E3: Eu não consigo ler sem estar a ouvir música. Porque está muita coisa a acontecer. Eu quando estou a ler, gosto de imaginar. E se eu tiver conversas paralelas, portas a abrir e a fechar e o vento. Se eu prestar atenção a isso, não consigo ler. É necessário para mim (o telemóvel e os fones).

Entrevistadora: De um modo geral, quais são para ti os fatores positivos e negativos associados à presença dos telemóveis durante a viagem?

E3: Uma vantagem é para perceber se o comboio está atrasado. Outra vantagem é uma forma de escapar, um momento para estar sozinho, mesmo sem estar nas redes sociais. Quando tens de estar concentrado nalguma coisa, por música com os fones para mim é fantástico. Na eventualidade de chegar atrasado, é uma ótima forma de comunicar.

Desvantagens: já perdi uma ou outra vez a paragem. Provavelmente estava a mandar mensagens a alguém ou a ouvir música. Outra desvantagem é às vezes quando estás a sair do comboio e há pessoas no telemóvel, é mais difícil que elas percebam que tu queres sair. Às vezes tens que as empurrar porque elas estão focadas no telemóvel. Elas nem estão a ouvir porque estão com fones, torna-se mais difícil sair porque há montes de pessoas distraídas.

E3: Acho que os telemóveis impactam muito as viagens, estão sempre presentes.

Entrevistadora: Como seria para ti se não pudesses recorrer ao telemóvel durante a viagem?

E3: Significaria que eu não poderia estar no momento de pensamento próprio. Estou sempre consciente do que está a acontecer à volta, ia estar muito mais atenta e ia estar sobrecarregada com os barulhos. Sobretudo nas horas em que eu ando de transportes, logo no início de manhã e no início da tarde, há sempre muitas pessoas. Já sem os fones fico triste...

Entrevista Nº 4

Género feminino, 31 anos. Desloca-se diariamente por motivos profissionais, desde o Cacém até ao Rossio utilizando o comboio. A viagem leva aproximadamente 30 minutos. Por vezes utiliza o autocarro e o metro. Antes de começar a trabalhar e a estudar em Lisboa, já utilizava meios de transporte públicos, nomeadamente o autocarro.

Data: 17/12/2025

Entrevistadora: O que significa a viagem para ti? Costumas refletir sobre a viagem?

E4: Depende. Quando fazem greve, penso muito... Quando não fazem, não estão atrasados nem nada, é muito tranquila a viagem... Como trabalho por turnos, normalmente não apanho as horas de ponta. Então, no geral é uma viagem tranquila.

Entrevistadora: Associas a viagem a um momento positivo?

E4: Sim, porque é o momento em que eu leio mais. É muito raro ler em casa. Normalmente leio no comboio, se tiver um bocadinho antes de entrar no trabalho.

Entrevistadora: Que mais costumás fazer durante essas viagens?

E4: *Scroll* no telemóvel. Normalmente no Instagram. Vejo *Reels*. Fico só a fazer *scroll*.

Entrevistadora: E o que sentes quando fazes isso?

E4: Que estou a perder tempo. Há aquele momento do Rossio até Campolide, em que não tens rede. Ou fico a olhar para a janela para o nada. Ainda não me apetece começar a ler. Ou faço *scroll*. E quando dou por mim estou no Cacém. Como tenho várias malas, casaco... Às vezes, o telefone é mais fácil de pegar do que um livro. Mesmo se o comboio estiver cheio, podes estar ali sem problema. Então acabo por às vezes fazer mais *scroll* do que aquilo que eu quero.

Entrevistadora: Olhas para o telemóvel como algo bom?

E4: É mais uma distração. Pode ser positiva ou negativa. Quando quero ler, é negativo porque fico chateada porque não li. E tenho um objetivo de ler 24 livros e só me falta 1... Outras vezes é... Lá está... Passar o tempo.

Entrevistadora: A viagem no geral passa rápido?

E4: É rápida. A viagem é tranquila, é calma. É 30 minutos.

E4: Gosto de ir principalmente naqueles lugares de 6, que dá para observar melhor. Gosto de ver o que as pessoas estão a fazer. Quando estão a ler, tento descobrir o livro. A minha curiosidade para o livro é saber o que estão a ler. Com o telefone, sinto que estou a invadir a privacidade delas. Então é aquele desviar de olhar, apesar de ter uma pessoa mesmo ao meu lado, com o som do telemóvel alto.

Entrevistadora: Sentes que esta viagem é uma parte importante do teu dia?

E4: Por um lado sim. Não tendo esse tempo, acabava por ler menos, quer queira quer não. É um momento que eu aproveito para avançar leituras. É onde eu leio mais. É muito raro ler em casa. Se eu tentar ler em casa, se tenho alguém em casa, não consigo. Ou há coisas para fazer. No comboio, não.

E4: O comboio proporciona mesmo isso (momentos de leitura). Mesmo quando andava de metro ou de autocarro, não lia. Acho que é uma coisa do comboio, é mais confortável. Nos autocarros, os lugares são mais juntos ainda e as viagens são mais curtas. No metro, os bancos também parecem mais juntos. E parece que as pessoas ficam mesmo em cima de ti. É raro ver alguém a fazê-lo. E o barulho em si é tão alto, que não dá para focar. É mais raro pegar no livro dentro do metro.

Entrevistadora: Associas a viagem a um desperdício de tempo?

E4: Não. Já gostei mais, já gostei menos. Agora estou naquele ponto em que é aceitável. É aquele tempinho para mim.

Entrevistadora: Associo a viagem e a utilização do telemóvel mais à produtividade. Mais por causa do objetivo que criei para mim própria, que só me falta 1 e o ano está a acabar.

E4: Eu vou a ler, mas tenho sempre os fones com música a dar. Normalmente meto aleatório. De preferência músicas que eu não conheço. Assim fica só barulho de fundo para abstrair-me do som das pessoas a falar e ao mesmo tempo a música não me distrai. É só mesmo como barulho de conforto. Estou ali a ouvir a música, mas ao mesmo tempo não estou a ouvir. Estou focada noutra coisa, mas está ali como um conforto nos ouvidos

Entrevistadora: Sentes que isso te isola do que está a acontecer à tua volta?

E4: Sim. Com os fones deixo de ouvir as conversas das pessoas. Mas não costumo ter a música muito alta. Quando os altifalantes do comboio anunciam alguma coisa, eu percebo que está a acontecer alguma coisa. Tiro os fones, para ouvir melhor. Não gosto de ouvir música muito alto, porque lá está caso aconteça alguma coisa, eu consigo ouvir alguém a gritar *Cuidado!*

Entrevistadora: O que é para ti o telemóvel durante a viagem?

E4: É maioritariamente para ouvir música. Se não tiver à conversa com ninguém antes. E mesmo assim, às vezes entro no comboio e ignoro. Para mim, o telemóvel nas viagens é maioritariamente para ouvir música.

E4: Não acho que a viagem seja um momento de socialização digital. No geral, as pessoas maioritariamente estão a fazer *scroll* no telefone. Não estão a comunicar. Se fores sozinha no comboio, podes usar o telefone tanto para conversar como não. Se fores com alguém, faz-me muita confusão estarem ao telefone, sem falar.

Entrevistadora: Quais são as vantagens e desvantagens que realçarias na possibilidade de recorrer ao telemóvel durante a viagem?

Por um lado, o telefone faz com que estejas sempre presente. Comunicas com toda a gente mais facilmente. Por outro lado, tenho curiosidade de saber como eram os transportes antes. É uma viagem que, apesar de não ser muito grande, não tens muito com que te abstrair. As pessoas já não falam com desconhecidos. Não sei, conversar com alguém no comboio, se não criares um momento de ligação... Não vejo assim nenhum motivo para as pessoas conversar umas com as outras. E se calhar, antigamente não era assim. Por um lado, é positivo teres algo com que te abstraíres, por outro lado é negativo teres algo com que te abstraíres. Acabas por não saber o que está a acontecer à tua volta. Ficas ali completamente abstraído com coisas muito aleatórias. Mas acho que não é tanto o telefone, é a Internet em si... O aparecimento dos smartphones e a Internet em si... Teres a facilidade de teres um pequeno dispositivo através do qual estás ligado à Internet e ao mundo. É uma faca de dois gumes.

E4: Se não estás a fazer nada, não sabes para onde é que hás de olhar, acabas por pegar no telemóvel e ficar ali...

E4: Cada um utiliza o telemóvel e a Internet para fazer aquilo que mais gosta. Por exemplo, ler notícias em sites de jornais de futebol, para um entusiasta de futebol. Pode ser uma ferramenta para conhecimento próprio e para angariação de informação, de estatísticas. Para outros, pode ser ver um episódio de uma série de 20 minutos.

E4: Sinceramente acho que nunca andei de transportes sem telemóvel. Principalmente agora com este (aponta para smartphone que se encontra em cima da mesa, à sua frente), não sei sair de casa sem o telemóvel. O telemóvel acaba por ser um essencial. Nos momentos mortos, em que não sabes o que hás de fazer, o telemóvel acaba por ser algo para fazer. Sem telemóvel, não sei bem...

ENTREVISTA Nº5

Género masculino, 23 anos. Desloca-se diariamente de Rio de Mouro até Entrecampos sobretudo por motivos académicos. É trabalhador-estudante. Para além da experiência de deslocação na AML, morou também em Évora, fazendo viagens semanais de ida e volta. Viaja entre Sintra e Lisboa, utilizando comboio, metro e autocarro. O tempo total de viagem pode chegar aos 90 minutos.

Data: 19/12/2025

NOTA: por vontade do entrevistado, não existe gravação de áudio da entrevista. Foram tirados apontamentos por escrito em tempo real.

Recorda a experiência de andar de transportes públicos sem telemóvel ou funcionalidades posteriormente disponibilizadas em aplicações, através da ligação à Internet, com alguma ansiedade relativamente à incerteza de horários e à falta de informação. Hoje em dia, vê como principal vantagem da utilização do telemóvel, a consulta de horários em tempo real e possibilidade de saber se o transporte público que planeia apanhar está dentro dos horários, através do Google Maps.

As principais transformações que observa ao longo dos anos são a passagem dos websites para a criação de aplicações e plataformas de acesso mais fácil através do telemóvel, a experiência tornou-se muito mais *smartphone user friendly*.

O entrevistado encara a viagem como um fardo, uma atividade que lhe é esperada, mas que pretende ultrapassar. Gostava de poder deslocar-se de carro ou de caminhar/andar de bicicleta para onde pretende ir. Sente obrigação em estar nos meios de transporte público. Ao contrário de viagens mais longas, nomeadamente a que fazia de Lisboa para Évora, nas quais mais facilmente encontrava um espaço para a produtividade, a necessidade de trocar de meio de transportes e a falta de conforto derivada da densidade ocupacional dos transportes públicos na AML, torna a viagem de deslocação diária uma “necessidade incomodativa”.

O telemóvel surge como uma ferramenta que possibilita a sua abstração e conforto da experiência negativa de viagem, agilizando a passagem de tempo. No telemóvel, o que faz essencialmente é ouvir música e utilizar o YouTube, visualizando vídeos e outros vídeos alusivos a música ou a um assunto de interesse.

Para além de ser uma ferramenta, o telemóvel afigura-se também como uma distração, encorajando o isolamento social. Ao mesmo tempo em que possibilita uma maior imersão e maior envolvimento do indivíduo, sente-se completamente distraído e deslocado das redondezas, confessando que não está atento nem tem necessariamente interesse em saber o que está a acontecer à sua volta.

Para o entrevistado, a viagem de transportes públicos nunca foi um momento de socialização profunda. Atualmente, as pessoas continuam a interagir, retratando relações interpessoais positivas. As pessoas continuam a pedir direções umas às outras, por exemplo. As interações más observáveis nas viagens de transportes públicos resultam de más circunstâncias, nomeadamente períodos de tensão suscitados por greves e sobrelotação.

É comum observar-se pessoas coladas ao telemóvel, quer estejam sozinhas ou quer viagem em pares/grupo. Confessa não realizar chamadas durante a viagem, porque não quer incomodar os restantes passageiros e porque geralmente não consegue efetivamente perceber o que a outra pessoa poderá estar a tentar comunicar. Mandar mensagens, por outro lado, é um ato individual que não coloca em causa o conforto daqueles que o rodeiam. Sendo os transportes públicos um meio social público, existem regras e procedimentos que todos devem ter em conta.

Para além de ouvir música, diz também ler no telemóvel e jogar o jogo diário Wordle do The New York Times. Utiliza o Instagram, visualiza o feed com publicações e as stories de pessoas que segue e reels recomendados pelo algoritmo. Vê também YouTube Shorts, que se assemelham a vídeos de curta duração do TikTok, passando vídeos non-stop. Confessa que, quando se envolve nestas atividades durante um período significativo de tempo, se encontra em modo “papa cerebral”, considerando-o uma perda de tempo. Adicionalmente, pode também fazer pequenas pesquisas que aludam aos seus pensamento e desejos, como, por exemplo, procurar carros num stand virtual.

Por outro lado, estas atividades digitais coexistem com atividades não-digitais, nomeadamente a leitura de livros físicos e a realização de tarefas de trabalho, nomeadamente escrever/planear aulas num caderno.

A audição de música é algo em que se envolve constantemente. Mesmo quando viaja e adormece, a música está presente. Funciona como um código social, que concretiza o seu isolamento social e que comunica aos outros que não está disponível.

De um modo geral, afirma que o tempo de viagem passa mais rápido com a possibilidade de recurso ao telemóvel, transportando um pouco do conforto caseiro, a realidade doméstica e atividades de lazer para fora. Para o entrevistado, a viagem não é encarada como um tempo produtivo. Afigura-se antes como um momento em que se estabelece uma facilidade em não fazer nada, onde se sente menos culpado porque não pode fazer mais nada.

O entrevistado acredita que a utilização frequente do telemóvel é um vício e têm uma grande influência para todos, independentemente da faixa etária. Existe uma subvalorização do impacto da utilização do telemóvel nas gerações mais velhas. O público mais velho encontra-se igualmente consumido pelo recurso ao telemóvel. São menos propensos à utilização de headphones, partilhando com o resto dos passageiros o vício e influência.

O maior envolvimento cultural é discutível. Por um lado, existe uma maior facilidade no acesso à cultura, com aplicações e plataformas de música disponíveis em todo o lado, a toda a hora. Não existe necessariamente um cuidado com aquilo que se consome musicalmente. O consumo não é pensado. É fácil, não carregando necessariamente um valor artístico.

Ao longo da sua experiência de pelo menos uma década a andar de transportes públicos, o telemóvel veio a intensificar-se como uma ferramenta que permite o isolamento do contexto em que se insere, enquanto viajante frequente que não sente uma particular afinidade pela

sua viagem de deslocação diária, encarando-a como uma obrigação desconfortável. O telemóvel vem possibilitar uma sensação de conforto, assumindo-se como uma ferramenta que permite combater a monotonia face a viagem repetitiva. Referindo-se à expressão recorrente de que o telemóvel permite que se esteja ligado ao mundo, o entrevistado nega esta posição. Afirmando que o telemóvel permite antes que se ligue ao seu próprio mundo, fora das circunstâncias em que isso seria suscetível de acontecer.

Torna também a experiência de andar de transportes públicos mais fácil, uma vez que se viajassem sem telemóvel, ou sem bateria no telemóvel, não poderia confirmar os horários e locais onde teria de apanhar determinado transporte público. Logo, a impossibilidade de recorrer ao telemóvel é impeditiva de se deslocar e fazer planos.

ENTREVISTA Nº6

Género masculino, 23 anos. Desloca-se diariamente desde Rio de Mouro, utilizando o autocarro para a estação de comboio. Utiliza o comboio para chegar até Entrecampos, onde apanha o metro até à Cidade Universitária. No total, a sua viagem de deslocação diária demora cerca de 1 hora e meia. Atualmente desloca-se por motivos de estudos. Já se deslocou por razões profissionais anteriormente também. Já tinha experiência anterior com viagens de transportes públicos, nomeadamente de autocarro e de comboio, deslocando-se para a escola ou viagens recreativas pontuais a Lisboa.

Data: 20/12/2025

Entrevistadora: O que significa esta viagem para ti?

E6: Esta viagem varia bastante. Há dias em que eu consigo aproveitar a viagem para por pensamentos em ordem, para conseguir organizar-me de alguma maneira. Às vezes a hora e meia de viagem de transportes que costumo ter, e também porque o que eu costumo fazer é estar a ouvir música mas não estar ativamente a olhar para o telemóvel, consigo permitir-me perder-me na minha mente e organizar pensamentos. Mas depois também há aqueles dias em que não estou com energia para estar nesse estado pseudo-meditativo, mais introspetivo. É pura e simplesmente uma luta para ver quanto é que eu me consigo enganar de que o tempo está a passar mais rápido do que de facto está. Ou seja tentar procurar doses de dopamina instantânea em redes sociais ou em conversas de Whatsapp, só para ver o quão rápido eu consigo escapar do desconforto de um transporte público cheio, em que nem consigo estar sentado, nem consigo estar confortável. Então varia muito... Ou consegue ser bastante agradável e essa hora e meia passa num instante em que eu consigo só perder-me. Ou então foi extra cansativo porque eu estava tão desconfortável e tão incapaz de desassociar desse desconforto.

Entrevistadora: De uma forma geral, sentes que a viagem passa de forma lenta ou rápida?

E6: Em geral, acho que já consegui habituar-me o suficiente aos horários. Também para conseguir organizar-me e ver qual é que é o horário em que consigo ficar o mais confortável possível. Até já comecei a explorar ir para estações de comboio que estão mais atrás no percurso para ter a garantia de que os 20 e tal ou restantes 30 minutos de comboio são confortáveis.

E6: Eu sou obrigado a não usar o telemóvel nos transportes porque literalmente sou incapaz de mexer nele, não tenho qualquer acesso. Já aconteceu estar tão cheio, que houve um entalar qualquer, um empurrar qualquer que desconectar o cabo e eu não consigo voltar a por o cabo, então sou obrigado a estar de fones postos, mas não estar a ouvir música e não tenho acesso ao telemóvel, porque só estou ali... Portanto eu continuo a experienciar transportes públicos sem telemóvel involuntariamente.

Entrevistadora: Pensas no telemóvel como algo que te permite escapar a esses ambientes?

E6: Ao barulho. O próprio barulho da carruagem pode ser bastante incomodativo. E os fones para mim não é tanto entreterem, embora entretém-me ouvir uma música, por músicas a passar, é mais o conseguir proteger-me do barulho que é viagem de transportes públicos.

E6: No meu caso em que é todos os dias, 5 vezes por semana, eventualmente até às vezes aos fins de semana, tendo em conta que é ida e volta, e é comum estar rodeado de pessoas, rapidamente fica um número (de pessoas) ridículo. Uma pessoa para se manter estável, tem de arranjar métodos de bloquear. Acho que é comum as pessoas, até subconscientemente, *ok agora estou no telemóvel, agora estou a fingir que estou a dormir*. Pessoas que usam fones mesmo sem estar a ouvir música nenhuma têm sempre a desculpa de *eu não te vi nem te ouvi, porque estou de fones*.

E6: Dispositivos em geral, sinto que não vejo distinção entre faixas etárias.

Entrevistadora: Acerca da tua experiência pessoal com a utilização do telemóvel, como dirias que o telemóvel entra nesta viagem? O que é que ele é para ti?

E6: O telemóvel é uma distração. É maioritariamente uma distração. Seja isto, uma fonte para ouvir música, ou seja, para criar o mais parecido de estado meditativo que eu consigo. Seja a falar com alguém. Uma vez que eu não consigo ter um amigo de viagem, estar a falar pelo telemóvel é um bom simulacro disso.

E6: Regra geral é uma maneira de estar distraído. De uma viagem que... É sempre a mesma paisagem, 10 vezes por semana, porque é ida e é volta, sempre a mesma duração. Que não estando a fazer nada, parece que não é cansativo. Mas como não há qualquer exigência psicológica. 1 hora de viagem, portanto 10 horas por semana, dedicadas a fazer nada acaba por ser extremamente exaustivo.

E6: Estás num período de zero atividade. Não podes estar a fazer o que normalmente gostarias de fazer, seja qual for a atividade. Mas tens que estar ali e tens que estar à espera. E sendo que a espera é sempre de uma hora. 10 horas por semana dedicadas a nada é extremamente exaustivo. Já houve vezes em que eu faltei às aulas na faculdade apenas porque não me sentia capaz de aguentar com o tédio da viagem, mesmo com o telemóvel.

Entrevistadora: Concordas com a descrição da viagem como um desperdício de tempo?

E6: Sim. Para além de a viagem ser longa, está dividida em múltiplas partes. Pior do que uma viagem longa, é uma viagem dividida.

E6: A viagem de transporte sem o telemóvel originalmente era normal. Tudo o que eu disse sobre a distração e o estado meditativo, eu conseguia fazer isto sem o telemóvel. Ia habituar-me. Mas volto a introduzir o telemóvel. Fantástico. Tenho redes sociais, tenho conversas com pessoas, músicas, etc. Tenho isso com que me entreter. Mas ao final de um mês, isto não é

diferente da paisagem para o qual eu estava a olhar. Mesmo se eu ouvir músicas novas, se eu vir novos vídeos no YouTube, no Instagram, tu como estás constantemente a obrigares-te a encontrar coisas que te entretenham, depois ficas satisfeito com qualquer coisa, mesmo coisas que não te interessem. É um novo zero, é um zero acima do zero original. O telemóvel no final não sinto que influencie muito, só influencia como qualquer novo estímulo, como qualquer quebra de rotina.

E6: Imagens e sons a passar. É o suficiente para te enganares. Para ficares dormente. O telemóvel é uma tentativa de ficares dormente. (...) Estás a enganar o teu cérebro, a desligar a sua perceção de tempo o suficiente para depois teres aquele momento de *ah, já chegámos*.

E6: Sinto que o telemóvel afeta a nossa capacidade de lidar com pouco estímulo. Eu próprio que sou uma pessoa que fica regularmente a olhar para o nada, não consigo, ou pelo menos é mais raro eu conseguir aguentar 10 minutos nesse estado quando eu tenho a certeza que quando era mais novo e estava menos acostumado ao telemóvel o fazia.

E6: Não só falta de atenção, sinto mais falta de compromisso. Nós estamos tão conectados que temos a perceção do Mundo bem maior do que as gerações anteriores tinham. O nosso Mundo é enorme, porque nós sabemos o que é que está a acontecer em todo o lado constantemente. Então nós ficamos sempre na coisa de *ok, eu não consigo estar em todo o lado ao mesmo tempo, eu quero tomar a decisão, eu quero fazer a coisa mais proveitosa de tudo o que eu conheço*. É aqui que começou a entrar todo o conceito de FOMO. Uma pessoa fica paralisada. Porque enquanto estás a fazer aquilo, o teu cérebro está constantemente a pensar *talvez a outra coisa fosse melhor*. Então o que é que veio aproveitar-se disso? Vídeos de 30 segundos. Tu não tens medo de usar mal esses 30 segundos, porque são só 30 segundos. Mas ao final desses 30 segundos, como não queres tomar uma decisão caís na tentação de ver o próximo vídeo de 30 segundos. E estás constantemente a permitires-te adiar tomar uma decisão. Uma hora passou e não fizeste nada, ao teres medo de tomar a decisão errada.

E6: Houve uma coisa que eu fiz, para ver se a viagem de comboio era um bocadinho mais estimulante para mim, que é recorrer à funcionalidade de recomendações diárias ou semanais de músicas, no Tidal e no Spotify. Obriguei-me a ouvir uma música nova até ao fim. Permiti-me ficar desiludido com o tempo gasto porque faz parte. O telemóvel permite-nos ter acesso a conteúdos que nos interessam, mas o problema é que nunca vai ser possível haver uma fonte de entretenimento que se renove com a regularidade exigida pelo tempo que nós temos que dedicar aos transportes.

E6: Na sua base, acho que o telemóvel é uma adição positiva a viagens e no dia a dia, porque permite-nos ter acesso a várias coisas. Nós é que somos viciados. Queremos sempre aquela sensação de *esta música é mesmo boa, este vídeo foi mesmo engraçado, aquela conversa foi mesma fantástica*. E é sempre aquela coisa do *isto foi tão bom, eu quero voltar a ter*. É a possibilidade de ser... A qualquer instante eu posso ouvir a próxima música que é fenomenal, a qualquer instante eu posso ver o próximo vídeo que é fantástico, a qualquer instante eu posso receber a mensagem que vai ser excelente. Antes não.

E6: A possibilidade de ser e a promessa de experiências: de ouvir a próxima música, de ver o próximo vídeo, de receber a próxima mensagem, cria uma expectativa de antecipação sem precedentes. O FOMO surge novamente. O desejo incessante pelo conhecimento de opções e oportunidades disponíveis. Funciona tanto como uma promessa e como uma prisão de entretenimento. O telemóvel dá essa promessa, e ao mesmo tempo essa prisão, de *eu estou*

exausto, eu quero ter um momento para relaxar, mas eu quero saber de todas as opções que eu tenho a qualquer instante.

ENTREVISTA Nº7

Género masculino, 23 anos. Desloca-se de Belas até à estação do Rossio, de comboio. Utiliza também o autocarro. Desloca-se por motivos profissionais, apesar de já o ter feito por motivos académicos e recreativos.

Data: 08/01/2026

Entrevistadora: Sentes que a viagem passa rápido?

E7: Sim, porque eu desassocio. É sempre o mesmo caminho. Eu vou em piloto automático. E não penso muito no tempo que está a passar.

Entrevistadora: Para ti o que significa esta viagem?

E7: Eu não penso muito a esse respeito. No entanto, posso vê-lo de duas perspetivas. Eu gostava que o tempo que eu passo em transportes públicos reduzisse ainda mais. Não é que eu passe muito tempo em transportes públicos, mas é o tempo de espera entre transportes públicos que afeta mais. E é tempo que é perdido, em que não estou a fazer nada de produtivo. De outra perspetiva, são momentos de 'me, myself and I', em que posso estar a ouvir a minha música, posso estar a ler os meus artigos, posso estar o meu livro, posso estar a fazer as minhas coisas. E até certo ponto seria um momento de descontração, mas não o considero. Porque seria só descontração total se estivesse sozinho.

E7: Os transportes públicos são espaços de transição. E as viagens são momentos de transição.

Entrevistadora: Qual é o papel do telemóvel nestas viagens para ti?

E7: Distração. Preencher o tempo. Companhia, até certo ponto. Eu não sou de fazer chamadas, porque as pessoas não têm de saber do que é que estou a falar. Trocar mensagens, coisas rápidas. Ouvir músicas ou podcasts. No fundo, é preencher o meu tempo. Porque eu não estou a fazer nada, estou só num transporte público...

E7: Hoje em dia se fores para um transporte público sem nenhum estímulo - quem diz o telemóvel, pode dizer o que quiser - toda a gente está focado no seu mundo sem falar com ninguém. O que faz sentido... São momentos de transição. Não são momentos em que tens de estar presente. Ou seja... O que fazes para preencher o vazio? Ficas sozinho com os teus pensamentos? Não verbalizas e ficas a olhar para o horizonte? Não há muito mais que possas fazer...Então acho que o telemóvel ajuda mesmo a preencher esse vazio.

E7: Eu gosto de estar sozinho, mas nos transportes públicos preciso de preencher o vazio. Porque estar sozinho num parque é diferente de estar sozinho no comboio. O ambiente... acaba por afetar também o meu estado de espírito. No comboio, se estiver muita gente... Quero sair o mais depressa possível dali. O telemóvel nesses instantes é importante.

E7: Sinto que hoje em dia, o único momento em que há algum diálogo entre pessoas que sejam desconhecidas é reclamar, falar mal, gritar com o motorista, outros passageiros. Cresci num meio em que o telemóvel já estava inserido na vida das pessoas, não sei como era o

antes. Mesmo não existindo a cultura do telemóvel, havia jornais, havia livros, havia blocos de notas. Não sei até que ponto é que essas viagens de transportes, será que eram assim tão diferentes de hoje em dia? Será que havia um elo de comunidade? Não... É uma questão de agora, e uma questão da altura. Acho que não havia essa vertente comunicativa e de comunidade, principalmente na Grande Lisboa.

E7: É uma questão de não criar conflito e de ser perspectivado pelas outras pessoas. Há pessoas que querem ser neutras, outras que querem chamar a atenção.

Entrevistadora: Para ti a comunicação digital está presente nestas viagens?

E7: Por algum motivo somos a geração mais conectada... Acabas por estar mais conectado não de uma maneira 1 on 1 através de conversas no Whatsapp ou no Instagram, mas numa conversa entre ti e o Mundo. Dar *like* num *post* de uma amiga tua é comunicar com a pessoa. É uma comunicação passiva, que vem do mundo do *scroll* e das redes sociais, mas é um modo de comunicar. Chamadas, áudios, mails, pelo telemóvel.

Entrevistadora: Sentes que existe uma diferença na utilização dos telemóveis entre pessoas mais velhas e mais novas?

E7: Claramente são naturezas muito diferentes. É muito difícil encontrar uma pessoa idosa sem telemóvel. Se calhar em zonas mais rurais... Há questões geracionais que temos de ter em conta. Se calhar pessoas mais velhas não têm a necessidade de ter três contas de E-mail abertas. Mas se calhar para alguém nos seus 30/40 anos é necessário. Troca muito mais e-mails e se calhar utiliza mais o Facebook que o TikTok. Há ainda questões de preferências. Se calhar pessoas mais velhas vão ao site da SIC Notícias e se calhar pessoas mais jovens vão ao Instagram da SIC Notícias para se manterem informadas. São tipos diferentes de te manteres informado e cada um cria uma rotina pessoal em volta disso. As diferenças acabam no tempo de uso e no tipo de aplicação. Mas os fins acabam por ser os mesmos: comunicar, escape, informação.

E7: Ouvir música para matar o silêncio é um uso passivo do telemóvel.

E7: A utilização de fones é etiqueta de transportes públicos. Regras de boa cidadania em transportes públicos – não gritar, não ser inapropriado, não estar a ouvir música aos berros. Acho que é o mínimo.

ENTREVISTA Nº8

Género feminino, 23 anos. Desloca-se Azeitão para Lisboa. Utiliza diversos meios de transporte, nomeadamente o autocarro até à estação de Coima e o comboio para Sete Rios, seguido do metro para o Chiado. A viagem leva cerca de uma hora e vinte minutos, uma hora e trinta minutos.

Data: 09/01/2026

NOTA: por vontade da entrevistada, não existe gravação de áudio da entrevista. Foram tirados apontamentos por escrito em tempo real.

Apesar de passar tanto tempo em transportes (quase 3 horas por dia), na sua perceção o tempo passa rápido e não o considera um tempo perdido. É um momento do dia em que

aproveita para ler, sobretudo e-Books, em formato digital. Não utiliza fones, mas faz-se acompanhar de tampões para que se possa concentrar totalmente na sua leitura. Ouve também podcasts ocasionalmente. Se não andasse de transportes, confessava provavelmente não conseguir ler tanto. Se utilizasse o carro, seria diferente. Nas folgas, não lê tanto, porque sabe que terá a oportunidade para o fazer no tempo de deslocação. Quando era estudante, aproveitava também para ler e rever matérias antes das aulas.

Considera que a utilização do telemóvel é comum a todas as faixas etárias. No espaço público, no entanto, pensa que os mais jovens têm mais consciência do telemóvel, devido ao crescimento num ambiente digitalizado. Confessa também notar que, mesmo em grupo, as pessoas falam umas com as outras, mas por vezes, sobre algo que observam no telemóvel. Apesar de existir comunicação interpessoal dentro dos transportes públicos, estabelece-se esta dualidade de ser focada no digital.

Nota diferença na maneira como as atividades realizadas e a utilização do telemóvel se processa em diferentes meios de transportes. No metro, por exemplo, não lê tanto, porque a viagem é mais curta, aproveitar então para fazer scroll no telemóvel, não estando focada numa atividade em concreto. No autocarro e no comboio, onde passa mais tempo, já sente que se estabelece um ambiente mais propício ao envolvimento em atividades mais imersivas como a leitura.

O envolvimento cultural das pessoas verifica-se sobretudo na audição de música, mas as pessoas não estão necessariamente atentas ao que estão a ouvir.

O telemóvel assume-se como uma ajuda na navegação e na organização de horários, permitindo saber se um ou outro transporte poderá chegar mais tarde. Serve também para comunicar atrasos, por exemplo no local de trabalho. É também uma companhia.

Entrevista Nº 9

Género feminino, 26 anos. Apanha o metro diariamente de Odivelas para se deslocar em Lisboa e outros locais dentro da Área Metropolitana de Lisboa. Prefere andar de metro, a andar de autocarro. A sua viagem demora aproximadamente 20 minutos, ou seja, é de curta duração.

Data: 20/01/2026

E9: Viajo de metro para onde for preciso. Acho que vivemos numa sociedade suficientemente boa em termos de transportes públicos que eu não sinto pressão de ter carta. Sinto que outras pessoas noutras cidades já têm todas as cartas de condução porque não têm uma rede de transportes públicos tão funcional na cidade delas.

E9: Sempre que faço uma viagem diria que nunca passa dos 20 minutos.

Entrevistadora: O que é que tu fazes durante a viagem?

E9: Agora ando completamente viciada em sudoku portanto tenho feito imenso sudoku. Eu costumo com muita pena minha e com muita vergonha da minha parte, eu passo a maior parte do tempo no telemóvel. Mas eu sinto-me bem quando sou aquela pessoa que está a ler

um livro nos transportes públicos... E sinto que o tempo passa muito mais rápido quando estou a ler um livro do que quando estou no telemóvel.

Entrevistadora: Porquê?

E9: O telemóvel não é bem uma diversão. O telemóvel está a fingir que é uma distração, mas não é. Não é de facto lazer. Uma coisa como um livro, uma revista de *sudoku* é mais lazer do que o telemóvel, em que estás a ter estímulos a cada 5 segundos. As outras coisas são mais imersivas. Eu nunca seria capaz de atravessar uma estrada a ler um livro, mas sou capaz de atravessar a estrada a olhar para o telemóvel. Acho que esse é que é o grande perigo do telemóvel. Dá uma ideia de... Como não é imersivo, nós conseguimos estar a fazer coisas enquanto estamos no telemóvel e isso rapidamente faz com que tenhamos uma dependência de estar no telemóvel quando estamos a fazer outras coisas.

E9: Se eu uma pessoa numa mesa gigante estiver no telemóvel ninguém repara. Se alguém está a ler um livro, vais sempre reparar que há uma pessoa que está claramente a ler um livro.

Entrevistadora: Sentes que a utilização do telemóvel está muito presente nas pessoas que usam os transportes públicos?

E9: Sim, é muito raro ver pessoas a ver livros. Diria que praticamente todas as pessoas que vejo nos transportes públicos está no telemóvel. Até acho mais frequente ver pessoas a não fazer anda, do que a ler livros.

Entrevistadora: Quando dizes não fazer nada... Referes-te a olhar...?

E9: Ou seja, *rawdogging* a viagem... Sem qualquer tipo de entretenimento.

Entrevistadora: Sentes que a viagem continua a ser um tempo morto?

E9: As viagens no metro não são grandes o suficiente para se poder fazer coisas. Já me aconteceu chegar à faculdade e não saber qual é a sala em que vou ter aula, e nem sequer tratei disso quando estava na viagem. Ou seja, é como se o tempo no metro não existisse. Mais rapidamente à ultima da hora eu vou ver a sala em que é suposto eu estar a ter aulas do que vejo no metro. Parece que no metro quando eu uso o telemóvel não é para funções objetivas, é só mesmo porque apetece-me estar a olhar para alguma coisa.

Entrevistadora: E o que é que fazes mais no telemóvel?

E9: O famoso *doomscrolling*.

E9: Uso o Instagram. Neste momento não tenho TikTok, mas sou capaz de voltar. Acho que o Instagram é que está completamente a apoderar-se da minha vida. Acho que 90% do meu *screen time* é do Instagram. É a rede social mais versátil porque tem tudo. Parece que lança *features* novas todos os dias.

Entrevistadora: Sentes que há diferenças vincadas na forma como as pessoas mais velhas utilizam o telemóvel relativamente às pessoas mais novas?

E9: Mais rapidamente vejo pessoas mais velhas, nos seus 50s/60s para cima, nos telemóveis do que pessoas mais novas. É um cliché que era atribuído a adolescentes e a mais jovens que eram viciados. Acho que não. Acha que começam a ser os mais velhos... Mas dá para perceber o tipo de conteúdo que existe para pessoas mais velhas, ao invés do que existe para a minha

geração. Por exemplo, acho que existem mesmo memes que são memes de mãe, que a minha geração nunca acharia piada.

E9: Se desse para voltar à época dos MP3s, se pudesse haver um telemóvel que só tivesse GPS, fotos e música, acho que muita gente voltaria aos telemóveis de teclas. E deixaria smartphones com todas as aplicações.

Entrevistadora: Porque é que achas que as pessoas se inclinariam mais para isso?

E9: Em primeiro lugar, é algo que acontece de 20 em 20 anos, as gerações querem voltar às décadas anteriores. Nostalgia. Mas já comecei a ver artigos sobre isso. Pessoas que estão a voltar aos telemóveis com teclas e para mim faz todo o sentido.

E9: De 4 em 4 semanas penso *tenho que apagar estas apps todas*. Já apaguei o Instagram muitas vezes, a tentar fazer uma purga de redes sociais. Só que depois acedo ao Instagram no browser. Não consigo estar afastada. A grande forma de eu me afastar 100% do Instagram era se eu pudesse ter um telefone de teclas em que eu só mando mensagens.

Entrevistadora: Para estares em contacto com amigos?

E9: Sim, mas não é normal nós termos acesso às pessoas 24/7. Não é normal. E acho que está a fazer coisas horríveis ao nosso cérebro e à nossa saúde mental. E acho que há pessoas, não obstante estarem viciadas, que já estão a perceber que é exaustivo e saturante e já se querem afastar disso. Mesmo pessoas que só conheceram isto...

E9: Principalmente eu que uso as redes sociais como se fossem o LinkedIn, ou seja, para dizer que espetáculos é que eu fiz, que exposições é que eu fiz. Às vezes vou falar com pessoas pessoalmente e elas não sabem que eu fiz isso. Mas puseram *like* e viram as minhas *stories*. As pessoas não prestam atenção.

E9: Só descobri recentemente que o estímulo auditivo também é um estímulo em que estamos viciados. Parece que não conseguimos estar em silêncio.

E9: A maneira como toda a gente tem acesso à música de repente está a fazer com que nós já não saibamos ser apreciadores de música. Ouvimos em piloto automático. Temos tanto acesso à música que se está a tornar uma coisa automática, está a desvalorizar o nosso acesso à música.

Entrevistadora: Sentes que a socialização que existe nos transportes públicos é sobretudo presencial ou digital?

E9: Já me aconteceu uma senhora idosa pedir o meu lugar nos transportes públicos e eu não tinha percebido que havia uma senhora idosa ao meu lado porque estava no telemóvel. Já reparei que há muitos pais que põem os filhos ao telemóvel para não terem que comunicar com eles, para os entreter.

E9: Acho que a comunicação (digital) está a substituir certas faculdades que nós temos e a apurar outras. Acho que agora temos um maior sentido espacial, consigo estar no telemóvel e não chocar com ninguém. Mas ao mesmo tempo estamos mais obcecados com comunicar digitalmente e parece que já não temos bem noção do que é que se passa à nossa volta. (...) As redes sociais estão a fazer-nos perder essa noção de saber comunicar cara-a-cara.

Entrevistadora: Costumas utilizar o telemóvel para comunicar durante as viagens?

E9: Sim, por mensagens é maioritariamente Whatsapp. Às vezes mando mensagens no Instagram, envio por exemplo um meme a alguém com quem me vou encontrar e essa pessoa aproveita para perguntar *olha vais sair às quatro, certo?* E eu respondo. Mas às vezes ficamos pelos memes e pelos *reels*, e coisas dessas.

Entrevistadora: Achas que os telemóveis tiveram verdadeiramente um impacto na forma como as pessoas viajam?

E9: Acho que os telemóveis servem para encher a cabeça, quando uma pessoa não consegue estar aborrecida. Ou seja, para uma pessoa não estar aborrecida, fica a fazer *doomscrolling*. Muitas vezes não estou a fazer no telemóvel durante a viagem, só quando saio é que começo à última a procurar as informações que de facto preciso. Eu pego no telemóvel já tendo em mente que vou usá-lo para não estar aborrecida, para esvaziar a cabeça.

E9: A viagem é um tempo nulo. Que melhor momento para usar o telemóvel?

ENTREVISTA Nº10

NOTA: Género masculino, 25 anos. Desloca-se regularmente por motivos profissionais, já o tendo feito por motivos académicos anteriormente. Viaja de autocarro até ao Barreiro, de barco do Barreiro até ao Terreiro do Paço e de metro do Terreiro do Paço até à Pontinha. A sua viagem ronda os 90 minutos.

Data: 25/01/2026

Entrevistadora: Sentes que a viagem passa rápido?

E10: A ida passa rápido, mas o regresso é mais custoso. De manhã, vou com mais paciência e consigo até dormir nos transportes públicos. Ao final do dia, só quero voltar a casa por causa do cansaço de um dia de trabalho.

Entrevistadora: O que significa para ti a viagem de deslocação diária?

E10: A viagem não é nada produtiva. É um tempo morto. Às vezes leio, mas muito esporadicamente. Quando vou dar uma aula sobre uma matéria que nunca dei anteriormente, leio o plano da aula para me preparar, mas é cerca de 4-5 minutos de leitura.

E10: Por outro lado, a viagem é muito produtiva para ouvir música, ver vídeos no YouTube, ver séries. Para ver séries, é bastante produtiva. A viagem é direta e grande o suficiente para conseguir ver uma série, sem me preocupar constantemente com a necessidade de mudar de transporte.

Entrevistadora: Não te incomoda teres de mudar de transportes durante a visualização da série?

E10: A série fica em pausa durante muito pouco tempo. Num dia, a ida e vinda dá-me tempo para ver um filme. Não tenho problemas com enjoo nos transportes. E sinto que preciso de estar sempre ocupado a ver alguma coisa, não sei se é défice de atenção... Se não pudesse estar ocupado com o telemóvel, seria mais custoso.

E10: Depois também sinto remorso por não estar a ser produtivo em casa, porque depois continuo a querer ver as séries e os filmes. E se vir séries nos transportes, quando chego a

casa sou mais produtivo, porque já tive um momento em que consegui aproveitar para fazer algo de que gosto.

Investigadora: Então olhas para a viagem como um momento positivo?

E10: É chato, custa-me ser tão longa, eu vejo o tempo passar. Custa-me saber que demoro tanto tempo a chegar de um sítio para o outro. Não vejo como algo positivo, vejo como negativo porque perco imenso tempo. Mas consigo tirar melhor proveito dela do que se fosse sem o telemóvel, a fazer nada.

Entrevistadora: E o que mais costumás fazer no telemóvel?

E10: No barco, vou a falar ao telemóvel com a minha namorada. No metro não e no autocarro também não. Mas no barco sinto-me confortável para fazer isso. Sinto-me constrangido no autocarro estar tão perto das pessoas e sinto que o espaço é mais fechado. No barco, é normal as pessoas irem a falar. No autocarro, as pessoas vão mais caladas e não me sinto bem, porque parece que está toda a gente a ouvir a minha conversa. No metro, do outro lado perceberem o que é que eu estou a dizer e eu ouvir também.

Entrevistadora: A nível da socialização, sentes que antes as pessoas comunicavam mais presencialmente nos transportes?

E10: Sim, eu sei que sim.

Entrevistadora: E achas que os telemóveis tiveram um impacto nisso?

E10: Sim. Os espaços nos transportes públicos, antigamente, eram mais convidativos para que as pessoas falassem umas com as outras. Por exemplo, antigamente, o café do barco estava aberto e havia mesas entre os lugares. As pessoas iam frente a frente a beber o café e acabavam por conversar umas com as outras, mesmo não se conhecendo. Estavam sentadas à mesa, como se fosse um refeitório. O espaço convidava as pessoas a falarem.

E10: Mas o telemóvel também faz isso... Eu vejo muitas pessoas a verem séries nos transportes, estão de fones... mostram que não estão abertas a conversar.

E10: Gosto de ir a ouvir música no metro porque o barulho do metro faz-me doer os ouvidos. É muito alto e eu prefiro ouvir som agradável a ruído.

E10: Quando vou de fones, vou a ouvir música. Mas, por exemplo, quando quero estar atento e participar em conversas, utilizo só o fone do lado esquerdo para não estar isolado por completo.

E10: Acho que ainda há muitas pessoas que ouvem vídeos com som alto, e isso incomoda-me. Eu próprio não o faço. Ao partilhar um espaço com outras pessoas, há que respeitar o espaço. Já se vê várias placas que indicam a proibição de utilização de objetos sonoros dessa maneira. Mas acontece muito no autocarro e no barco, pessoas que vão a falar em alta voz ao telemóvel ou a ver vídeos e, de facto, incomoda as pessoas, e até há pessoas que mandam fazer pouco barulho. E a pessoa fica indignada e acha que é um direito dela.

E10: Isto acontece sobretudo com pessoas mais velhas ou crianças, porque os pais permitem ir a ver vídeos com som. A dar música altíssima, não tem jeito nenhum...

E10: Acho que antes ouvia-se muita música à mesma. Mas agora é capaz de se ouvir mais. É mais acessível, está no nosso bolso, está connosco. É muito mais fácil. Ouvimos as que nós queremos, quando queremos e pulamos de uma música para a outra. Está mais prático ouvir música.

Entrevistadora: Onde costumava ouvir música?

E10: Costumo ouvir sempre as mesmas músicas. Ouço-as até ao fim. Descarrego as músicas e ouço na aplicação de música que já vem com o telemóvel. Eu faço download porque nem sempre os meus dados móveis funcionam bem, por exemplo no metro não funcionam bem e o barco há muitas vezes que não tem rede. E assim certifico-me que não tenho anúncios, ouço a música que eu quero. É uma experiência que eu sei que é *old school*, mas habituei-me.

Entrevistadora: E séries onde vês?

E10: HBO, Netflix, Disney+, essas três.

Entrevistadora: E ver vídeos?

E10: YouTube. Também vejo no Instagram, vejo *reels*. E *old school* outra vez uso, o Facebook também para ver vídeos. No Instagram, os *reels* é coisas para rir, coisas *random*. No Facebook eu uso para ver documentários, podcasts, mais coisas relacionadas com cultura para aprender e artigos e coisas do género e no Instagram não, é lazer, entretenimento.

Entrevistadora: De fofura gerla, quais são os grandes benefícios de termos telemóvel agora durante a viagem?

E10: Não me aborreço.

Entrevistadora: E a pior parte?

E10: Estou sempre disponível. Como as pessoas sabem que estou nos transportes, entram em contacto comigo, quer seja telefonar ou por mensagens, e é esperado que eu esteja a responder porque, de facto, não estou a fazer nada, ou seja, estou disponível. É o que me chateia. Às vezes, também gosto de estar no transporte, a ouvir música, estar ali de olhos fechados, é um momento que eu tenho.

Entrevistadora: E o telemóvel desestabiliza isso?

E10: Se eu não o tivesse também não ia a ouvir música. Mas se calhar ia de olhos fechados a descansar na mesma... Acaba por desestabilizar essa paz que eu tanto gosto de ter antes de ir para o trabalho ou à vinda do trabalho, porque já que estou ali mais vale tirar proveito.