

# o b s e r v a

observatório  
de ambiente  
e sociedade



Laboratório associado

## **Dia Europeu sem Carros 2001** **Estudo de Avaliação e Impacto Social**

**João Ferreira de Almeida, Fernando Luís Machado,  
Susana Valente, Susana Rosa, Susana Fonseca**

**e**studo / 17

**2003**

# **Dia Europeu sem Carros 2001**

**Estudo de Avaliação e Impacte Social**

**Relatório Final**

**Equipa de investigação**

João Ferreira de Almeida (coordenação geral)

Fernando Luís Machado (coordenação executiva)

Susana Valente

Susana Rosa

Susana Fonseca

**Dezembro 2001**

## ÍNDICE

<b>1. INTRODUÇÃO</b>	7
<b>2. INQUÉRITO NACIONAL À POPULAÇÃO DAS CIDADES ADERENTES AO DIA EUROPEU SEM CARROS</b>	10
<b>2.1. Caracterização social da amostra</b>	10
<b>2.2. Opinião sobre o Dia Europeu Sem Carros</b>	13
2.2.1. Avaliação genérica do DESC	13
2.2.2. Vantagens e desvantagens da iniciativa	16
2.2.3. Preocupação com os danos ambientais provocados pelos carros	20
2.2.4. A eficácia da iniciativa no combate aos danos ambientais	22
2.2.5. Repetição da iniciativa	24
<b>2.3. Os dias 21 e 22 de Setembro</b>	28
2.3.1. Residentes e não residentes na ZSTA	28
2.3.2. Rotinas de deslocação nas zonas que foram fechadas ao trânsito	34
2.3.3. Sábado, 22 de Setembro	40
2.3.4. Sexta, 21 de Setembro	45
<b>2.4. Práticas e quotidianos de deslocação</b>	49
<b>2.5. Disponibilidades para a mudança</b>	53
<b>2.6. Alguns elementos de análise por cidade</b>	55
2.6.1. As cidades e a opinião sobre o DESC	55
2.6.2. As cidades e os dias sem carros	57
<b>2.7. Algumas comparações com o DESC 2000</b>	58
<b>3. OBSERVAÇÃO DIRECTA EM QUATRO CIDADES</b>	62
<b>3.1. Elementos metodológicos</b>	62
<b>3.2. Fluxos de população e movimento geral no espaço público</b>	63
<b>3.3. Formas de deslocação e de apropriação do espaço público</b>	77
<b>3.4. Observações e avaliações de informantes privilegiados</b>	83
<b>3.5. Problemas e efeitos perversos dos dias sem carros</b>	85

<b>4. (AUTO-)AVALIAÇÃO DO DESC PELOS RESPONSÁVEIS AUTÁRQUICOS</b>	88
<b>4.1. Elementos metodológicos e caracterização das autarquias</b>	88
<b>4.2. O contexto de adesão ao DESC</b>	91
<b>4.3. O balanço da iniciativa</b>	96
<b>4.4. Processos de mobilização e participação dos actores institucionais</b>	102
<b>4.5. Estratégias para o futuro</b>	107
<b>5. O DIA EUROPEU SEM CARROS NA IMPRENSA ESCRITA</b>	114
<b>5.1. Elementos metodológicos</b>	114
<b>5.2. Amplitude e contornos da cobertura de imprensa</b>	115
<b>5.3. A opinião expressamente produzida: crítica negativa e politização</b>	119
<b>5.4. Uma cobertura parcial e enviesada</b>	121
<b>6. CONCLUSÃO</b>	123

## ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 2.1. As cidades da amostra	11
Quadro 2.2. Caracterização da amostra	11
Quadro 2.3. Tinha conhecimento de que a 22 de Setembro decorreu o DESC...	13
Quadro 2.4. O DESC é uma ideia...	13
Quadro 2.5. O DESC tem ou não...	14
Quadro 2.6. Opinião genérica sobre o DESC, p/ categorias sociais	15
Quadro 2.7. Desvantagens do DESC	18
Quadro 2.8. Vantagens do DESC	19
Quadro 2.9. Os danos ambientais provocados pelos carros são...	20
Quadro 2.10. Os danos ambientais provocados pelos carros são..., p/ categorias sociais	21
Quadro 2.11. Eficácia do DESC no combate aos danos provocados pelos carros	22
Quadro 2.12. Eficácia do DESC no combate aos danos provocados pelos carros, p/ categorias sociais	23
Quadro 2.13. Repetição da iniciativa no próximo ano	24
Quadro 2.14. Frequência desejável de repetição da iniciativa	24
Quadro 2.15. Repetição da iniciativa, p/ categorias sociais	26
Quadro 2.16. Se a iniciativa se repetir, a dimensão da área fechada ao trânsito devia ser...	27
Quadro 2.17. Se a iniciativa se repetir, a dimensão da área fechada ao trânsito..., p/ categorias sociais	27
Quadro 2.18. A sua residência fica na zona que esteve fechada aos carros?	29
Quadro 2.19. Caracterização social dos residentes nas ZSTA	29
Quadro 2.20. Opinião genérica dos residentes nas ZSTA sobre o DESC	30
Quadro 2.21. Gostaria que a sua residência ficasse incluída nas ZSTA?	31
Quadro 2.22. Inquiridos que gostariam e não gostariam que a sua residência fosse incluída ZSTA, p/ categorias sociais	32
Quadro 2.23. Opinião genérica sobre o DESC dos inquiridos que gostariam e dos que não gostariam que a sua residência fosse incluída nas ZSTA	33
Quadro 2.24. Frequência de deslocação às/nas ZSTA em dias normais	34
Quadro 2.25. Inquiridos que se deslocam frequentemente e às vezes às ZSTA, p/ categorias sociais	35
Quadro 2.26. Formas de deslocação às/ nas ZSTA, de 2ª a 6ª e aos fins de semana	36
Quadro 2.27. Principais formas de deslocação às/ nas ZSTA, de 2ª a 6ª e fim semana, p/ categorias sociais	37
Quadro 2.28. Razões de deslocação à/ na ZSTA, de 2ª a 6ª e fim de semana	38
Quadro 2.29. Razões de deslocação durante a semana e fins de semana, p/ categorias sociais	39
Quadro 2.30. Passou o dia 22 na cidade ?	40
Quadro 2.31. Deslocou-se à ZSTA no dia 22?	40
Quadro 2.32. Formas de deslocação às/ nas ZSTA no dia 22 de Setembro	41
Quadro 2.33. Principais formas de deslocação no dia 22 de Setembro, p/ categorias sociais	42

Quadro 2.34. Razões de deslocação às/ nas ZSTA no dia 22 de Setembro	43
Quadro 2.35. Razões de deslocação no dia 22 de Setembro, p/ categorias sociais	44
Quadro 2.36. Passou o dia 21 na cidade ?	45
Quadro 2.37. Deslocou-se à ZSTA no dia 21?	45
Quadro 2.38. Forma deslocação às/ nas ZSTA no dia 21 de Setembro	46
Quadro 2.39. Principais formas deslocação no dia 21 de Setembro, p/ categorias sociais	46
Quadro 2.40. Razões de deslocação às/nas ZSTA no dia 21 de Setembro	48
Quadro 2.41. Razões de deslocação no dia 21 de Setembro, p/ categorias sociais	48
Quadro 2.42. Formas de deslocação diárias	50
Quadro 2.43. Formas de deslocação diárias, p/ categorias sociais	50
Quadro 2.44. Automóveis por agregado familiar	51
Quadro 2.45. Razões para não andar em transportes públicos, no dia a dia	52
Quadro 2.46. Estaria disposto a não utilizar o automóvel se...	53
Quadro 2.47. Sim, estaria disposto a não utilizar o automóvel se..., p/ categorias sociais	54
Quadro 2.48. O DESC é uma ideia... (comparação 2000/2001)	59
Quadro 2.49. Os danos ambientais provocados pelos carros são... (comparação 2000/2001)	59
Quadro 2.50. Eficácia do DESC no combate aos danos provocados pelos carros (comparação 2000/2001)	60
Quadro 2.51. Repetição da iniciativa no próximo ano (comparação 2000/2001)	60
Quadro 2.52. Frequência desejável da repetição da iniciativa (comparação 2000/2001)	60
Quadro 3.1. Locais de observação e observações por dia e cidade	64
Quadro 3.2. Variação dos fluxos de pessoas em Lisboa entre sexta-feira 14.9.2001 e sexta-feira 21.9.2001, por tipos de locais observados	67
Quadro 3.3. Variação dos fluxos de pessoas em Lisboa entre sábado 15.9.2001 e sábado 22.9.2001, por tipos de locais observados	68
Quadro 3.4 Variação dos fluxos de pessoas no Porto entre sábado 15.9.2001 e sábado 22.9.2001, por tipos de locais observados	69
Quadro 3.5. Variação dos fluxos de pessoas em Coimbra entre sábado 15.9.2001 e sábado 22.9.2001, por tipos de locais observados	70
Quadro 3.6. Variação dos fluxos de pessoas em Bragança entre sábado 15.9.2001 e sábado 22.9.2001, por tipos de locais observados	71
Quadro 3.7. Variações de fluxos de pessoas entre dias com e sem carros, por cidades	72
Quadro 3.8. Variações nos fluxos de pessoas, por período do dia – Lisboa, 6ª feiras 14 e 21	75
Quadro 3.9 Variações nos fluxos de pessoas, por período do dia – Lisboa, sábados 15 e 22	75
Quadro 3.10 Variações nos fluxos de pessoas, por período do dia – Porto, sábados 15 e 22	75
Quadro 3.11 Variações nos fluxos de pessoas, por período do dia – Coimbra, sábados 15 e 22	75
Quadro 3.12. Variações nos fluxos de pessoas, por período do dia – Bragança, sábados 15 e 22	75

<b>Quadro 3.13. Variações nos fluxos de pessoas, por período do dia – Total das 4 cidades, sábados 15 e 22</b>	<b>76</b>
<b>Quadro 3.14 Formas de deslocação e apropriação do espaço público – Lisboa, dia 21 de Setembro (sexta-feira)</b>	<b>77</b>
<b>Quadro 3.15 Formas de deslocação e apropriação do espaço público – Lisboa, dia 22 de Setembro (sábado)</b>	<b>78</b>
<b>Quadro 3.16 Formas de deslocação e apropriação do espaço público – Porto, dia 22 de Setembro (sábado)</b>	<b>80</b>
<b>Quadro 3.17 Formas de deslocação e apropriação do espaço público – Coimbra, dia 22 de Setembro (sábado)</b>	<b>81</b>
<b>Quadro 3.18 Formas de deslocação e apropriação do espaço público – Bragança, dia 22 de Setembro (sábado)</b>	<b>81</b>
<b>Quadro 4.1 Distribuição das autarquias entrevistadas por regiões</b>	<b>90</b>
<b>Quadro 4.2 - Principais razões apresentadas para justificar a adesão ao DESC em 2001</b>	<b>96</b>
<b>Quadro 5.1. Âmbito da recolha de imprensa sobre o DESC em Setembro de 2001</b>	<b>115</b>
<b>Quadro 5.2. Frequência e peso relativo de peças por jornal</b>	<b>116</b>
<b>Quadro 5.3 Tipos de peças, por jornal</b>	<b>117</b>
<b>Quadro 5.4. Número de peças por dia e por jornal</b>	<b>118</b>
<b>Quadro 5.5. Opiniões negativas e total de opiniões, por jornal</b>	<b>120</b>
<b>Quadro 5.6. Argumentos contra o DESC</b>	<b>120</b>

## 1. INTRODUÇÃO

O uso intensivo e crescente do automóvel, e as suas consequências em termos de poluição do ar, ruído e sobreocupação do espaço físico das cidades, constituem um dos problemas ambientais que mais afecta as sociedades contemporâneas.

Como o mostram os inquéritos nacionais realizados pelo OBSERVA, em 1997 e 2000, esta e outras questões ambientais fazem já hoje parte das preocupações da população portuguesa, que coloca o ambiente entre os principais problemas com que se defronta. Mais concretamente, os portugueses em geral reconhecem o trânsito automóvel, o ruído e a poluição do ar como males que se têm agravado, ao longo dos anos, nas zonas urbanas, e apontam a intensidade e densidade do tráfego rodoviário como um dos aspectos mais desagradáveis das suas áreas de residência, em particular.

Se essa sensibilidade se manifesta, de forma inequívoca, no plano das avaliações e valores, ela não se tem traduzido senão parcialmente nas práticas quotidianas. Apesar de se reconhecer colectivamente que o uso intensivo do automóvel tem consequências ambientais negativas, tal reconhecimento não tem trazido mudanças significativas nas práticas individuais no que respeita ao uso do automóvel particular no dia a dia. Embora alguns dos que respondem a esses inquéritos declarem, por exemplo, evitar usar o carro nas suas deslocações diárias, outros indicadores dão conta de uma resistência enraizada à possibilidade de substituição ou complemento do transporte individual pelo transporte público ou a outras medidas de salvaguarda ambiental relacionadas com o automóvel.

Não se pode ignorar, no entanto, que as atitudes sociais mais ou menos abertas à mudança de cultura ambiental não são independentes das circunstâncias e condições que envolvem o problema da mobilidade urbana e da redução do uso massivo do automóvel no interior das cidades. Em Portugal sabe-se que essas condições e circunstâncias não são das mais favoráveis, sobretudo no que tem a ver com os sistemas de transportes públicos, insuficientes em termos de malha coberta, frequência, pontualidade ou comodidade.

É neste contexto que se inscreve a iniciativa de promoção, por parte de autoridades públicas, de dias sem carros nas cidades. Depois de experiências nacionais em França, em 1998, e neste país e em Itália no ano seguinte, o Dia Europeu sem Carros teve, em 2000, a primeira



edição generalizada a todo o espaço da União Europeia e a outros países, dentro e fora da Europa. Em Portugal participaram nessa iniciativa seis cidades (Aveiro, Beja, Évora, Leiria, Lisboa e Porto) e uma vila (Sintra).

Desta vez, o próprio facto de as localidades oficialmente aderentes serem 51, incluindo as maiores cidades e cobrindo praticamente todo o território nacional, de norte a sul e do litoral ao interior, e também as regiões autónomas, foi à partida, só por si, um elemento de avaliação positiva da versão 2001 do Dia Europeu sem Carros (DESC).

De acordo com a estratégia metodológica estabelecida pela equipa responsável por este estudo e apresentada ao IPAMB, a recolha empírica destinada à avaliação do impacto social do DESC socorreu-se de um conjunto integrado de técnicas quantitativas e qualitativas, cujos instrumentos de registo foram entregues ao Instituto, em volume próprio, logo que se completou a sua elaboração.

Foram elas um inquérito por questionário a nível nacional (Continente e Regiões Autónomas) de 1.200 aplicações, realizado telefonicamente nos dias imediatamente a seguir ao evento; uma operação de observação de terreno, directa, sistemática e comparativa, através de vários instrumentos de registo previamente construídos e de fotografias, dos comportamentos e ocorrências dentro e fora das zonas sem trânsito automóvel em quatro cidades seleccionadas, a saber, Lisboa, Porto, Coimbra e Bragança; entrevistas aos responsáveis das autarquias participantes no DESC sobre a preparação, concretização e balanço da iniciativa; recolha e análise de imprensa de referência, diária e semanal, no que respeita à cobertura noticiosa propriamente dita, mas também à opinião expressamente produzida.

Cada uma destas técnicas individualmente considerada e as leituras integradas e cruzadas que elas permitem, quando tomadas em conjunto, proporcionaram uma massa muito vasta de informação empírica pertinente para fins avaliativos. Em todo o caso, valeria ainda a pena dispor, em futuras avaliações do DESC, de uma quinta linha de recolha de informação, que desta vez não foi possível pôr em prática. Tratar-se-ia de alargar o inquérito feito aos residentes nas cidades participantes àquelas pessoas que moram fora dessas cidades, mas que entram e saem diariamente delas por razões profissionais, escolares ou outras. Esse alargamento seria particularmente importante, como é óbvio, nos casos de Lisboa e do Porto.

Antecipando, de forma muito sintética, o conteúdo do que se segue, pode dizer-se que o *Dia Europeu sem Carros*, versão 2001, teve um impacto geral francamente positivo na

população das cidades aderentes. É isso que ressalta, com toda a clareza, do sentido das opiniões recolhidas através do inquérito a nível nacional, mas também de muitos elementos da observação directa efectuada no próprio dia, nas quatro cidades referidas, e ainda da generalidade dos testemunhos dos responsáveis das Câmaras Municipais envolvidas. Mas também se pôde dar conta, de um conjunto significativo de problemas e efeitos perversos, relatados mais circunstanciadamente no ponto 3, a que se deveria atender em futuras iniciativas deste tipo.

Este Relatório Final está dividido em seis pontos. Para além desta introdução e de uma conclusão onde se retomam, de forma integrada, os resultados obtidos através dos diferentes instrumentos de avaliação, há um ponto dedicado ao inquérito nacional, outro à observação directa, outro às entrevistas às autarquias e outro ainda à análise de imprensa.

Em anexo, junta-se uma selecção das fotografias tiradas pelos observadores de terreno nas quatro cidades onde decorreu a operação de observação. Essas fotografias foram seleccionadas e dispostas aos pares de modo a proporcionarem um olhar comparativo dos mesmos locais das quatro cidades, à mesma hora, em dias com e sem carros.

## **2. INQUÉRITO NACIONAL À POPULAÇÃO DAS CIDADES ADERENTES AO DIA EUROPEU SEM CARROS**

O inquérito por questionário à população das cidades aderentes ao Dia Europeu sem Carros (DESC) de 2001 foi elaborado de forma a garantir a comparabilidade dos seus resultados com os estudos realizados por ocasião da edição do DESC de 2000 e com dados europeus sobre o mesmo tema. Não deixou, no entanto, de incluir outras questões, nomeadamente sobre os padrões de mobilidade da população urbana, quer no próprio dia 22 de Setembro, quer no resto do ano.

A aplicação do inquérito no terreno ficou a cargo da empresa Metris, que o fez telefonicamente a uma amostra de 1.200 inquiridos, entre os dias 24 e 27 de Setembro, entre as 17 e as 22 horas. A realização do inquérito após a iniciativa foi uma opção metodológica da equipa, tomada de forma a garantir que os inquiridos tivessem já vivido a experiência do DESC e formado opinião sobre ele, algo que não aconteceria caso a recolha tivesse sido feita no próprio dia.

### **2.1. Caracterização social da amostra**

A população do inquérito foi constituída por 1.200 pessoas, com 18 ou mais anos, 100 de cada uma de 12 cidades escolhidas entre as 51 localidades que aderiram ao DESC 2001. A escolha dessas 12 cidades teve em conta critérios de importância demográfica e social e de localização geográfica, de modo a poder considerar-se a amostra obtida representativa da população daquelas 51 localidades. Na escolha das cidades levou-se também em consideração o facto de algumas aderirem à iniciativa não só dia 22 de Setembro, sábado, mas também dia 21 de Setembro, sexta-feira e teve-se ainda em conta a participação na primeira edição do DESC em Portugal, no ano 2000. À excepção da vila de Sintra, todas as restantes localidades que participaram nessa primeira edição foram incluídas na amostra (quadro 2.1.).

**Quadro 2.1. As cidades da amostra**

<b>Cidades</b>	<b>DESC 2000</b>	<b>21 Setembro</b>	<b>22 Setembro</b>
Lisboa			
Porto			
Coimbra			
Aveiro			
Beja			
Leiria			
Évora			
Viseu			
Portimão			
Bragança			
Ponta Delgada			
Machico			

Quanto à caracterização social, seleccionou-se um conjunto de variáveis consideradas relevantes para a compreensão da opinião dos inquiridos sobre DESC, bem como das suas práticas de mobilidade quotidiana: sexo, idade, escolaridade, condição perante o trabalho, profissão, situação na profissão, número de pessoas no agregado familiar e número de crianças até 12 anos que fazem parte desse agregado (quadro 2.2.).

**Quadro 2.2. Caracterização da amostra**

		<b>N</b>	<b>%</b>
<b>Sexo</b>	Masculino	563	46.9
	Feminino	637	53.1
<b>Idade</b>	18 / 24 anos	171	14.3
	25 / 34 anos	241	20.1
	35 / 44 anos	238	19.8
	45 / 54 anos	225	18.8
	55 / 64 anos	180	15.0
	65 / 74 anos	145	12.1
<b>Escolaridade</b>	Não frequentou/analfabeto	38	3.2
	1º ciclo	282	23.5
	2º ciclo	117	9.8
	3º ciclo	177	14.7
	Secundário	259	21.6
	Médio / Superior	327	27.3

<b>Condição perante o trabalho</b>		
Exerce profissão	690	57.5
Estudante	124	10.3
Doméstica	118	9.8
Reformado	194	16.2
Outra	74	6.2
<b>Situação na profissão</b>		
Trabalhador por conta de outrem	639	53.3
Trabalhador por conta própria	104	8.7
Patrão	20	1.7
Sem profissão	437	36.4
<b>Profissão</b>		
Dirigentes de empresas e organismos públicos	13	1.1
Profissionais intelectuais, científicos e técnicos	173	14.4
Profissionais técnicos intermédios	120	10.0
Empregados administrativos, do comércio e dos serviços pessoais	314	26.2
Operários	100	8.3
<i>Não respostas e sem profissão</i>	480	40.0
<b>Nº de pessoas no agregado</b>		
1 pessoa	88	7.3
2 pessoas	298	24.8
3 pessoas	310	25.8
4 pessoas	328	27.3
5 ou mais	170	14.2
<i>Recusa</i>	6	0.5
<b>Nº de crianças até 12 anos</b>		
0 crianças	855	71.3
1 criança	211	17.6
2 e mais	128	10.7
<i>Recusa</i>	6	0.5
<b>Total</b>	1200	<b>100</b>

## 2.2. Opinião sobre o Dia Europeu Sem Carros

### 2.2.1. Avaliação genérica do DESC

Praticamente todos os inquiridos (98,6%) tinham conhecimento de que no sábado, dia 22 de Setembro, tinha decorrido em muitas cidades, incluindo a sua, uma iniciativa designada Dia Europeu Sem Carros. À semelhança do ano anterior, a divulgação teve o seu efeito junto da população das cidades aderentes, seja através da campanha nacional de informação via meios de comunicação social, seja através da divulgação realizada a nível local pelos municípios, sendo residual o número de inquiridos que desconheciam a iniciativa (quadro 2.3.).

**Quadro 2.3. Tinha conhecimento de que a 22 de Setembro decorreu o DESC...**

Sim	98.6
Não	1.4
Total	100

n =1200

A opinião sobre esta iniciativa enquanto ideia é bastante favorável: 88% dos inquiridos consideram a ideia *excelente* ou *boa* e apenas 9% a consideram *má* ou *péssima* (quadro 2.4.).

A opinião positiva que os inquiridos revelam sobre o Dia Europeu Sem Carros manifesta-se noutras perguntas do inquérito, nomeadamente ao serem questionados sobre as vantagens e as desvantagens da iniciativa: é visível que os inquiridos apontam muito mais vantagens (87%) do que desvantagens (34%) (quadro 2.5.). Este é um ótimo indicador da opinião favorável que a população residente nas cidades aderentes sobre a iniciativa.

**Quadro 2.4. O DESC é uma ideia...**

Excelente	29.9
Boa	58.2
Má	6.1
Péssima	2.7
NS/NR	3.1
Total	100

n =1183

**Quadro 2.5. O DESC tem ou não...**

Desvantagens		Vantagens	
Sim	34.2	Sim	86.7
Não	65.8	Não	13.3
Total	100	Total	100

n =1183

Os jovens (18-29 anos) são mais favoráveis à ideia do DESC e têm mais opinião sobre o assunto, verificando-se que quanto mais jovens mais vantagens e desvantagens identificam.

A escolaridade dos inquiridos não diferencia substancialmente a opinião em relação ao DESC enquanto ideia, notando-se, no entanto, que os inquiridos menos escolarizados apresentam valores mais baixos do que a média nacional na classificação negativa da ideia e apresentam valores mais altos nas não respostas, o que é sinal de uma postura menos opinativa. Quanto mais escolaridade (ensino secundário, médio e superior), em contrapartida, mais vantagens e desvantagens se identificam, o que revela posições mais informadas e mais capazes de verem os dois lados da questão.

Verifica-se que os inquiridos não activos são ligeiramente mais favoráveis à ideia e identificam mais vantagens; dentro destes, são os estudantes que acentuam esta tendência. No caso das desvantagens, são também os estudantes que mais se pronunciam a este propósito, sendo o grupo que se revela mais opinativo, favorável ou desfavoravelmente. Em sentido contrário destacam-se as mulheres domésticas, que são quem identifica menos desvantagens no DESC.

No caso dos activos, e em relação à situação na profissão, o que se salienta é a opinião menos favorável à ideia por parte dos trabalhadores por conta própria, eventualmente por se tratar de pessoas que necessitam de usar correntemente o carro na sua actividade profissional, sendo também estes os que identificam mais desvantagens.

Em relação à profissão, apenas se destaca a opinião mais positiva por parte dos operários, talvez por serem aqueles que possuem menos possibilidades económicas ou necessidade de usar carro nas suas deslocações diárias. No que diz respeito à identificação de vantagens são os dirigentes de empresas e de organismos públicos que mais as assinalam. Em relação às desvantagens, verifica-se uma certa divisão entre profissões mais diferenciadas: os mais críticos são os profissionais intelectuais, científicos e técnicos e os profissionais técnicos intermédios (o

que, pelo que se disse atrás, é, em parte, um efeito dos seus níveis de escolaridade mais altos), enquanto os operários, os empregados administrativos, do comércio e dos serviços apontam menos desvantagens.

Para além das variáveis de composição social, neste inquérito impunha-se como variável independente o uso, ou não, do carro nas deslocações diárias. Assim, dividimos os inquiridos em dois grandes grupos – o dos que utilizam o carro no quotidiano e o dos que não o utilizam - e cruzámos sistematicamente essa nova variável com diferentes perguntas do inquérito, procurando verificar se o meio de deslocação habitual tem reflexos nas opiniões sobre o DESC.

Neste caso particular, verifica-se que quem não utiliza o carro nas deslocações diárias acentua mais o facto de se tratar de uma *excelente* ideia (36% consideram a ideia *excelente* contra os 26% dos inquiridos que usam o carro nas deslocações diárias). Além disso, quem utiliza o carro no quotidiano identifica mais desvantagens do que aqueles que não o fazem (quadro 2.6.).

**Quadro 2.6. Opinião genérica sobre o DESC, por categorias sociais**

	Ideia excelente ou boa	Ideia má ou péssima	Sim, tem vantagens	Sim, tem desvantagens
<i>Média Nacional</i>	88.1	8.8	34,2	86,7
<b>Género</b>				
Masculino	86.7	10.5	85.1	37.2
Feminino	89.3	7.4	88.2	31.6
<b>Idade</b>				
18-29 anos	92.1	7.5	90.0	38.9
30-44 anos	89.2	8.0	89.2	35.1
45-64 anos	85.2	8.5	84.2	32.3
+ de 65 anos	85.2	8.4	81.0	28.2
<b>Escolaridade</b>				
Não frequentou/1º ciclo	89.9	7.0	90	24.0
2º e 3º ciclo	88.6	9.3	89.2	30.2
Secundário	88.7	9.6	84.2	42.6
Médio/superior	88.3	8.6	81	41
<b>Condição perante trabalho</b>				
Exerce profissão	87.0	9.8	87.9	35.6
Estudantes	94.3	5.7	91.1	37.4



Domésticas	88.0	6.8	82.9	19.7
Reformados	85.3	9.4	81.1	31.6
<b>Situação na profissão</b>				
Trab. por conta de outrem	88.9	8.0	88.4	35.0
Trab. por conta própria	73.3	16.6	86.3	43.1
Patrão	84.3	10.6	89.5	57.9
<b>Profissão</b>				
Dirigentes emp. e org. pub.	84.7	15.4	92.3	38.5
Prof. intelectuais, científicos e técnicos	87.8	8.1	91.3	44.5
Prof. técnicos intermédios	87.2	11.1	86.3	40.4
Emp. administrativos, comércio e serviços	87.1	9.7	86.7	33.0
Operários	92.0	7.0	88.9	29.3
<b>Deslocação quotidiana</b>				
Usa o carro	86.4	11.2	86.6	39.9
Não usa o carro	90.8	5.2	86.9	25.4
n = 1183				

### 2.2.2. Vantagens e desvantagens da iniciativa

Para os inquiridos que assinalavam vantagens e/ou desvantagens, seguia-se uma pergunta aberta que tentava apurar, de modo mais concreto, qual a sua principal vantagem e/ou desvantagem. Através desta pergunta aberta obteve-se uma multiplicidade de respostas<sup>1</sup>.

Dos 34% que consideraram que a iniciativa tem desvantagens, a principal é a ausência, insuficiência e falta de qualidade de transportes públicos/colectivos que ofereçam uma alternativa ao transporte individual nesse dia em particular e em todos os outros dias. A dificuldade de deslocação sem carros, o difícil acesso ao centro da cidade e a falta de

<sup>1</sup> Construiu-se uma grelha de classificação das respostas tendo em consideração, sempre que isso se mostrasse pertinente, a pré-codificação proposta no manual europeu. No entanto, há categorias de resposta que não fazem sentido no caso português; por exemplo, “anda-se melhor de bicicleta” pressupõe que nos outros dias a bicicleta é um meio de transporte utilizado no quotidiano dentro da cidade, o que não acontece na realidade quotidiana das cidades portuguesas. Outras categorias apresentavam valores residuais, tendo sido remetidas para a categoria genérica “outras”. Pelo contrário, surgiram categorias de resposta que devido à sua expressão percentual elevada foram autonomizadas.

estacionamentos são outras desvantagens identificadas, que se relacionam com a questão das alternativas de transporte. Estas respostas reflectem a dificuldade de mobilidade e de deslocação que as pessoas sentem se não puderem utilizar o carro. Aliás, esta percepção de carência e dificuldade manifestada por um conjunto de inquiridos não deixa de indicar que os dias sem carros, não estando assegurado determinado tipo de infra-estruturas, podem ter o efeito perverso de as pessoas sentirem, mais nesses dias do que em quaisquer outros, que o carro lhes é indispensável nas deslocações diárias (quadro 2.7.).

A segunda desvantagem mais assinalada prende-se com os problemas ou prejuízos que o DESC causa alegadamente ao nível do comércio, tanto a quem vende como a quem quer comprar. Aliás, segundo o testemunho dos responsáveis autárquicos entrevistados no âmbito deste estudo (ver Ponto 4), os comerciantes constituem o sector da população que com maior frequência encara negativamente esta iniciativa, embora nem sempre assim aconteça.

Em terceiro lugar surgem os problemas relacionados com o exercício de actividade profissional, seja o atraso e a dificuldade em chegar ao local de trabalho, seja o facto de certas profissões necessitarem permanentemente do uso do automóvel. Este tipo de desvantagem, note-se, aparece associado, sobretudo, à sexta-feira, 21 de Setembro, também um dia sem carros em algumas das cidades participantes. O mesmo acontece com as desvantagens relacionadas com o transporte de crianças para as escolas.

Transtorno da rotina, ineficácia, insuficiência ou falta de organização da iniciativa e ainda falta de estacionamento são outras desvantagens apontadas, embora com frequência muito menor.

Uma das categorias incluída na pré-classificação europeia das respostas a esta pergunta remetia para o aproveitamento político da iniciativa. Apenas 4 pessoas responderam nesse sentido, o que não deixa de surpreender num país em que a desconfiança em relação à classe política é elevada. Apesar de ao nível da cobertura mediática, em especial no caso da imprensa, se falar muito do aproveitamento político do DESC (ver Ponto 5), os inquiridos que apontam desvantagens a esse dia não o tematizam dessa maneira, mas sim pelo lado dos prejuízos que, na sua opinião, ele traz para o quotidiano.

**Quadro 2.7. Desvantagens do DESC**

Transportes públicos insuficientes e sem qualidade	21.0
Prejudica o comércio	15.9
Prejudica o trabalho, desvantagem para quem trabalha	13,4
Difícil deslocação sem carro	12
Transtorna a rotina	8.8
Iniciativa ineficaz e insuficiente para resolver os problemas	6.8
Difícil acesso ao centro da cidade	4.4
Prejudica quem tem de levar as crianças às escolas	2.9
Falta de estacionamento	2.9
Mau tempo	2.7
Iniciativa mal organizada	2.7
Outras	6.6
Total	100

n = 410

Certas desvantagens são mais ou menos enfatizadas consoante os perfis sociais dos inquiridos. Assim, confirma-se que os mais jovens e os estudantes são os que revelam mais capacidade de produzir opiniões sobre a iniciativa, neste caso opiniões sobre as suas desvantagens, falando nomeadamente de desorganização e falta de eficácia, ao passo que os inquiridos entre os 30 e os 64 anos e os que exercem profissão são quem mais refere os prejuízos relacionados com o trabalho, como seria de esperar, e também a insuficiência dos transportes públicos; por sua vez, os que trabalham por conta de outrem.

Passando agora à análise das vantagens que os inquiridos associam ao DESC, destaca-se, no topo da lista, com mais de 50% das ocorrências, a resposta “haver menos poluição”, expressando que se trata de uma iniciativa que directamente se associa ao combate à poluição, e especificamente à poluição do ar, remetendo para as ideias de “ar puro” e de que “é bom para o ambiente”. Há também referências ao combate à poluição sonora e ao ruído, o que expressa o prazer do silêncio e de não haver tanto barulho como nos outros dias. Estas respostas estão interligadas com as que incidem no sossego e calma que se viveu nesse dia na cidade (quadro 2.8.).

Outra das vantagens mais referidas, a segunda da lista, é poder andar-se a pé à vontade pelas ruas, sem se precisar de estar sempre a contornar os carros e sem medo de se ser atropelado, levando um dos inquiridos a dizer que “até as crianças podem brincar na rua”, Essa

opinião não é, no entanto, como veremos adiante, totalmente corroborada pela observação directa dos usos do espaço público num dia sem carros. Na opinião de algumas pessoas, este dia parece também criar uma atmosfera de boa disposição e proporcionar a convivência nas ruas, já que se trata de um dia com carácter de festa e que traz as pessoas para a rua e lhes “devolve” a cidade.

A sensibilização para os problemas do ambiente e da poluição é vista por muitas pessoas como a principal vantagem desta iniciativa, ocupando o terceiro lugar da lista. A acção é percebida como uma campanha ambiental de alerta e de chamada de atenção. Na análise das respostas destacou-se um outro nível de sensibilização, que se optou por autonomizar da sensibilização mais genérica: respostas que indicavam a percepção da iniciativa como um incentivo ao uso de transportes públicos/colectivos em vez do carro, tentando alertar para a necessidade de mudança de comportamentos quanto ao uso do transporte individual.

Haver menos barulho, ser saudável, incentivar o exercício físico, haver mais sossego nas ruas, são outras vantagens do DESC assinaladas pelos inquiridos, embora todas elas com expressão quantitativa bastante mais reduzida do que a das anteriores.

#### **Quadro 2.8. Vantagens do DESC**

Há menos poluição	53,9
Anda-se a pé à vontade	15,2
Sensibiliza e alerta para os problemas da poluição	9,0
Há menos carros e trânsito	4,8
Há menos barulho	2,8
Incentiva o uso de transportes públicos em vez do carro	2,8
Há mais sossego nas ruas	2,4
Incentiva o exercício físico	2,1
É saudável	1,8
Pessoas mais amigáveis	0,7
Outras	4,5
<b>Total</b>	<b>100</b>

n = 1028

Podemos verificar que a resposta genérica “haver menos poluição”, a primeira da lista, aumenta à medida que se sobe na escala etária, ao passo que os jovens e os estudantes diversificam mais as suas respostas, dando comparativamente mais importância ao facto de haver

menos carros e trânsito, à sensibilização para os problemas do ambiente e ao incentivo ao uso dos transportes públicos, sendo ainda eles os que se mostram mais sensíveis às questões do ruído e que mais valorizam a calma do dia.

Ao nível da escolaridade e da profissão, verifica-se que os inquiridos com ensino médio ou superior e os que têm profissões intelectuais, científicas e técnicas os apontam menos a vantagem de “haver menos poluição” por comparação com os dos outros graus de ensino e dos restantes grupos profissionais. Em contrapartida, estes dois grupos, em grande parte coincidentes, são os que mais referem a questão da sensibilização e do alerta para os problemas da poluição e o incentivo ao uso dos transportes públicos. Ou seja, a posse de mais escolaridade e de competências profissionais mais elevadas confere capacidade de assinalar outras dimensões associadas ao DESC, menos óbvias do que a ideia mais imediata e comum da redução da poluição.

Em relação àqueles que andam de carro no quotidiano, verifica-se que enfatizam o facto de a iniciativa ser uma acção de sensibilização, em comparação com os que não usam carro. Os que não usam o carro nas suas deslocações habituais valorizam comparativamente mais o andar-se a pé à vontade, haver mais sossego nas ruas, menos barulho e menos carros e trânsito.

### 2.2.3. Preocupação com os danos ambientais provocados pelos carros

Quando questionados sobre o grau de preocupação atribuído aos danos provocados pelo uso dos carros na cidade, nomeadamente ao nível da poluição e de engarrafamentos, as pessoas manifestam-se bastante preocupadas: 91% afirmam que esses danos são *preocupantes* ou *muito preocupantes* (quadro 2.9.)<sup>2</sup>.

**Quadro 2.9. Os danos ambientais provocados pelos carros são...**

Muito preocupantes	49.5
Preocupantes	41.3
Pouco preocupantes	7.7
Nada preocupantes	0.8
NS/NR	0.7
Total	100

n = 1183

<sup>2</sup> Estes resultados vêm de encontro a dados dos inquéritos Observa (1997, 2000), em que os portugueses ao nível do seu quotidiano identificam como principais afectações ambientais a poluição do ar e a poluição automóvel, sobretudo os que residem em zonas urbanas.

Trata-se de uma preocupação generalizada a todos os sectores da população, salientando-se, no entanto, as respostas femininas – 55% das mulheres consideram esses danos muito preocupantes contra 43% dos homens. Verifica-se também que quanto mais velhos são os inquiridos maior é a preocupação manifestada com os danos ambientais causados pelos automóveis e que a resposta *muito preocupantes* encontra o seu valor mais elevado nos inquiridos com mais instrução.

O facto de se usar carro no dia a dia, ou não se usar, não faz variar significativamente as respostas a esta questão, já que tanto os que usam como os que não usam manifestam elevado grau de preocupação (quadro 2.10.).

**Quadro 2.10. Os danos ambientais provocados pelos carros são..., por categorias sociais**

	Muito preocupantes	Preocupantes
<i>Média Nacional</i>	49.5	41.3
<b>Género</b>		
Masculino	43.0	45.1
Feminino	55.2	38.0
<b>Idade</b>		
18-29 anos	49.3	41.4
30-44 anos	49.7	39.8
45-64 anos	47.9	43.1
+ de 65 anos	53.5	40.1
<b>Escolaridade</b>		
Não frequentou/1º ciclo	48.4	43.3
2º e 3º ciclo	49.5	40.9
Secundário	48.0	42.2
Médio/superior	51.5	39.2
<b>Condição perante trabalho</b>		
Exerce profissão	46.2	43.4
Estudantes	54.5	35.0
Domésticas	48.7	40.2
Reformados	55.3	40.0
<b>Situação na profissão</b>		
Trab. por conta de outrem	47.1	43.1
Trab. por conta própria	52.0	37.3
Patrão	31.6	68.4

<b>Profissão</b>		
Dirigentes emp. e org. pub.	38.5	46.2
Prof. intelectuais, científicos e técnicos	49.1	40.5
Prof. técnicos intermédios	55.6	39.3
Emp. administrativos, comércio e serviços	46.0	43.4
Operários	44.4	45.5
<b>Deslocação quotidiana</b>		
Usa o carro	48.7	41.4
Não usa o carro	50.6	41.2
n = 1183		

#### 2.2.4. A eficácia da iniciativa no combate aos danos ambientais

No que diz respeito à eficácia de uma iniciativa como o DESC para combater os problemas ambientais provocados pelos automóveis, as respostas, embora apontem no sentido positivo, descem em comparação com a opinião relativa à ideia do DESC enquanto tal. Assim, 61% dos inquiridos consideram a iniciativa *eficaz* ou  *muito eficaz*, enquanto 38% a consideram *pouco* ou *nada eficaz* (quadro 2.11.).

**Quadro 2.11. Eficácia do DESC no combate aos danos provocados pelos carros**

Muito eficaz	17.3
Eficaz	43.3
Pouco eficaz	29.2
Nada eficaz	8.4
NS/NR	1.9
Total	100
n = 1183	

Os mais críticos quanto à eficácia da iniciativa são os homens, os inquiridos entre os 30 e os 44 anos, os mais instruídos, os estudantes, os profissionais intelectuais, científicos e técnicos, os trabalhadores por conta própria e aqueles que usam o carro nas suas deslocações diárias (quadro 2.12.).

**Quadro 2.12. Eficácia do DESC no combate aos danos provocados pelos carros, por categorias sociais**

	Muito eficaz	Eficaz	Pouco eficaz	Nada eficaz
<i>Média Nacional</i>	17.3	43.3	29.2	8.4
<b>Género</b>				
Masculino	13.7	40.3	32.9	11.3
Feminino	20.6	45.9	25.8	5.7
<b>Idade</b>				
18-29 anos	12.5	48.2	31.1	7.9
30-44 anos	15.2	41.7	32.3	9.4
45-64 anos	19.5	40.9	28.8	8.3
+ de 65 anos	26.1	44.4	18.3	7.0
<b>Escolaridade</b>				
Não frequentou/1º ciclo	24.4	52.6	16.0	3.2
2º e 3º ciclo	21.6	46.7	22.3	7.9
Secundário	12.9	41.4	35.2	10.2
Médio/superior	10.2	32.7	43.2	12.3
<b>Condição perante trabalho</b>				
Exerce profissão	14.6	42.6	31.3	10.5
Estudantes	8.1	44.7	41.5	5.7
Domésticas	24.8	48.7	16.2	6.8
Reformados	27.4	40.5	22.1	6.3
<b>Situação na profissão</b>				
Trab. por conta de outrem	15.5	43.1	30.7	8.9
Trab. por conta própria	13.7	40.2	31.4	14.7
Patrão	10.5	52.6	31.6	5.3
<b>Profissão</b>				
Dirigentes emp. e org. pub.	15.4	46.2	23.1	15.4
Prof. intelectuais, científicos e técnicos	8.7	34.1	41.6	15.0
Prof. técnicos intermédios	11.1	38.5	31.5	10.3
Emp. administrativos, comércio e serviços	19.7	45.0	26.9	6.1
Operários	18.2	53.5	19.2	8.1
<b>Deslocação quotidiana</b>				
Usa o carro	13.8	40.5	34.2	10.2
Não usa o carro	22.8	47.6	21.3	5.6

n =1183



O facto de as opiniões favoráveis quanto à eficácia da iniciativa (60,3% considera *eficaz* e *muito eficaz*) serem em menor número do que as opiniões favoráveis quanto à ideia do DESC em si mesma (88,1% classifica de *boa* e *excelente ideia*), encontrará parte da explicação em algumas das desvantagens apontadas para um dia como esse, nomeadamente, a ideia de que, sendo uma acção que dura apenas um dia, ela tem reduzidos impactos tanto ao nível da promoção da mudança de comportamentos das pessoas em relação ao uso do carro no dia-a-dia, como ao nível do ambiente e da poluição.

### 2.2.5. Repetição da iniciativa

No que se refere à repetição do DESC, as opiniões são claramente favoráveis: 90% respondem *sim* à repetição, optando embora por periodicidades diferentes (quadro 2.13.). Assim, 38% dos que consideram que a iniciativa deve repetir-se preferiam que fosse uma vez por mês, 17% uma vez de três em três meses e 16% uma vez por semana ao fim de semana. O conjunto destas respostas indica uma disposição favorável a uma periodicidade maior do que um mero dia por ano. Note-se que, se se juntar aqueles que responderam “todos os dias” àqueles que gostariam que o DESC se repetisse uma vez por semana (ao fim de semana ou de segunda a sexta), encontra-se cerca de um terço do total dos inquiridos a apontar para uma repetição bastante frequente (quadro 2.14.).

**Quadro 2.13. Repetição da iniciativa no próximo ano**

Sim	89.5
Não	10.5
Total	100

n = 1183

**Quadro 2.14. Frequência desejável de repetição da iniciativa**

Todos os dias	7.6
Uma vez por semana (de 2ª a 6ª)	8.1
Uma vez por semana (fim de sem.)	15.5
Uma vez por mês	38.1
Uma vez de 3 em 3 meses	16.6
Uma vez por ano	9.7
NS/NR	4.4
Total	100

n = 1059

Trata-se de uma pergunta que, de algum modo, permite fazer diferenciações dentro da esmagadora maioria que, como vimos, considera ser o DESC uma ideia boa ou excelente. Entre estes inquiridos encontramos, de facto, tanto os que gostariam que os dias sem carros fossem bastante mais frequentes como os que acham que uma vez por ano é suficiente. No fundo, é uma pergunta que leva as pessoas a posicionarem-se de forma mais clara face à iniciativa: é boa ideia, mas quantas vezes quer que se repita essa boa ideia? A opinião em relação à repetição desta iniciativa pode, por isso, ser considerada uma forma de “medir” mais em profundidade a avaliação que dela fizeram as pessoas.

Se da parte dos poucos inquiridos que acham a iniciativa uma *má* ou *péssima* ideia não surpreende que estejam contra a repetição, já quanto aos mais de 30% que a consideram ineficaz não se pode presumir que também não queiram que ela se repita. Pelo contrário, em muitos casos essa resposta significa que para ser uma iniciativa eficaz é preciso justamente que se repita mais vezes, considerando-se que um acontecimento anual tem um carácter apenas comemorativo e esporádico sem os impactos comportamentais e ambientais desejáveis, como já se referiu anteriormente. Se isolarmos aqueles que consideraram o DESC *pouco* ou *nada eficaz* no combate aos danos ambientais provocados pelos carros, verifica-se, com efeito, que as suas preferências quanto à frequência da repetição acompanham de perto a média nacional.

Embora a generalidade dos inquiridos se manifeste favorável à repetição, nota-se uma ênfase acrescida nesse sentido por parte do sector feminino. Verifica-se, igualmente, que quanto mais novos são os entrevistados mais receptivos se mostram à repetição do evento e a uma maior frequência de repetições. Esta receptividade por parte dos mais jovens e também daqueles que ainda estudam (trata-se, em grande parte, das mesmas pessoas), pode eventualmente reflectir uma maior sensibilidade para as questões ambientais e uma maior abertura e entusiasmo perante acontecimentos que quebrem a rotina, acontecimentos que para outros sectores da população são vistos como um “transtorno”. Os que não usam o carro nas deslocações quotidianas mostram-se, como seria de esperar, mais favoráveis à repetição do que os automobilistas diários (quadro 2.15).

**Quadro 2.15. Repetição da iniciativa, por categorias sociais**

	Sim, repetir	Diária	Semanal (de 2ª a 6ª e fins de semana)	Mensal	De 3 em 3 meses e Anual
<i>Média Nacional</i>	89.5	7.6	23.6	38.1	26.3
<b>Género</b>					
Masculino	87.2	11.1	23.1	33.2	28.8
Feminino	91.5	4.5	24.1	42.2	24.2
<b>Idade</b>					
18-29 anos	92.5	8.9	24.8	39.8	24.7
30-44 anos	91.2	7.9	26.4	35.8	25.8
45-64 anos	86.2	7.6	21.2	37.8	27.9
+ de 65 anos	88.7	4.0	21.4	40.5	27.0
<b>Escolaridade</b>					
Não frequentou/1º ciclo	91.0	5.3	26.4	39.8	21.5
2º e 3º ciclo	91.8	7.9	27.0	37.8	24.0
Secundário	86.3	5.9	22.2	36.7	34.4
Médio/superior	88.6	10.8	19.1	37.3	27.2
<b>Condição perante trabalho</b>					
Exerce profissão	89.0	8.6	21.7	38.0	27.8
Estudantes	91.9	8.8	23.0	44.2	22.1
Domésticas	92.3	8.3	27.7	39.8	15.8
Reformados	86.8	4.2	24.3	35.8	29.1
<b>Situação na profissão</b>					
Trab. por conta de outrem	89.7	8.0	22.8	38.0	27.9
Trab. por conta própria	87.3	10.1	24.7	34.8	26.9
Patrão	94.7	0.0	22.3	22.2	38.4
<b>Profissão</b>					
Dirigentes emp. e org. pub.	76.9	10.0	40.0	10.0	40.0
Prof. intelectuais, científicos e técnicos	87.3	8.6	17.2	35.8	33.2
Prof. técnicos intermédios	87.2	11.8	23.6	29.4	29.4
Emp. administrativos, comércio e serviços	91.3	5.3	23.4	41.8	26.9
Operários	92.9	9.8	28.3	38.0	21.8
<b>Deslocação quotidiana</b>					
Usa o carro	87.2	7.0	21.3	37.0	30.0
Não usa o carro	93.1	8.3	27.4	39.4	21.1

n =1183

Em caso de repetição do DESC, 49% dos inquiridos consideraram que a área fechada ao trânsito deveria ser igual à que foi definida este ano, 33% preferiam uma área maior e apenas 7% consideraram que essa área deveria ser menor (quadro 2.16).

**Quadro 2.16. Se a iniciativa se repetir, a dimensão da área fechada ao trânsito devia ser...**

Igual	48.9
Maior	32.5
Menor	7.2
NS/NR	11.4
Total	100

n = 1183

De modo geral, esta distribuição é transversal aos diferentes grupos sociais. Nota-se, contudo, alguma ênfase dos mais jovens e dos estudantes na opinião de que a área deveria ser maior, diferentemente do que se passa com os inquiridos do grupo etário dos 45 aos 64 anos e com os trabalhadores por conta própria, que assinalam mais do que outros que a área deveria ser menor. Verifica-se também que entre os mais velhos há um maior número de não respostas a esta questão, o que poderá indiciar um desconhecimento da área delimitada este ano, e que os que andam de carro todos os dias preferem uma área menor enquanto os que não o fazem preferem uma área maior (quadro 2.17.).

**Quadro 2.17. Se a iniciativa se repetir, a dimensão da área fechada ao trânsito devia ser..., por categorias sociais**

	Igual	Maior	Menor	NS/NR
<i>Média Nacional</i>	48.9	32.5	7.2	11.4
<b>Género</b>				
Masculino	51.4	32.9	7.6	8.1
Feminino	46.6	32.2	6.9	14.4
<b>Idade</b>				
18-29 anos	48.9	37.1	7.1	6.8
30-44 anos	48.9	34.5	6.1	10.5
45-64 anos	49.6	27.8	8.5	14.0
+ de 65 anos	46.5	31.7	6.3	15.5
<b>Escolaridade</b>				
Não frequentou/1º ciclo	50.6	27.2	8.7	13.5

2º e 3º ciclo	47.8	35.7	5.2	11.3
Secundário	49.6	34.8	7.0	8.6
Médio/superior	47.5	33.0	7.7	11.7
<b>Condição perante trabalho</b>				
Exerce profissão	49.0	33.5	7.2	10.3
Estudantes	43.9	42.3	6.5	7.3
Domésticas	44.4	28.2	6.8	20.5
Reformados	49.5	28.4	8.4	13.7
<b>Situação na profissão</b>				
Trab. por conta de outrem	50.2	33.0	5.9	10.9
Trab. por conta própria	47.1	33.3	14.7	4.9
Patrão	63.2	21.1	5.3	10.5
<b>Profissão</b>				
Dirigentes emp. e org. pub.	46.2	30.8	7.7	15.4
Prof. intelectuais, científicos e técnicos	49.1	30.1	7.5	13.3
Prof. técnicos intermédios	48.7	34.2	8.5	8.5
Emp. administrativos, comércio e serviços	50.8	32.4	6.1	10.7
Operários	53.5	34.3	7.1	5.1
<b>Deslocação quotidiana</b>				
Usa o carro	50.8	30.0	8.8	10.4
Não usa o carro	45.9	36.4	4.7	12.9
n = 1183				

## 2.3. Os dias 21 e 22 de Setembro

Analizadas as opiniões dos inquiridos sobre o DESC – a ideia em si, suas vantagens e desvantagens, possibilidade e frequência desejada para a sua repetição e área abrangida -, trata-se agora de analisar as implicações que essa iniciativa teve nas rotinas dos residentes nas cidades que a ela aderiram, seja no próprio dia 22 de Setembro, seja no dia anterior, no caso das cidades que organizaram dois dias sem carros.

### 2.3.1. Residentes e não residentes na ZSTA

Começamos por identificar e conhecer as avaliações de um grupo de inquiridos muito directamente afectado pela iniciativa: os residentes nas ZSTA (Zonas Sem Trânsito Automóvel).

Na amostra, 21% dos entrevistados residem nas zonas das cidades que estiveram fechadas ao trânsito (regra geral, os centros históricos ou as partes mais antigas das cidades). Os moradores nas ZSTA constituem um dos sectores da população cujas opiniões é mais indispensável conhecer para se poder estimar o impacto do evento em causa (quadro 2.18.).

**Quadro 2.18. A sua residência fica na zona que esteve fechada aos carros?**

Sim	21.4
Não	77.4
Não sabe	1.2
Total	100

n =1183

Em termos de caracterização social, verifica-se que a subamostra dos residentes nessas zonas não se diferencia substancialmente da amostra nacional, tirando o facto de haver um pouco mais de pessoas acima dos 65 anos e, conseqüentemente, ao nível da condição perante o trabalho, mais reformados (quadro 2.19).

**Quadro 2.19. Caracterização social dos residentes nas ZSTA**

	Residentes	Amostra Nacional
<b>Género</b>		
Masculino	45.8	46.9
Feminino	54.2	53.1
<b>Idade</b>		
18-29 anos	22.1	23.7
30-44 anos	28.1	30.6
45-64 anos	32.8	33.7
+ de 65 anos	17.0	12.0
<b>Escolaridade</b>		
Não frequentou/1º ciclo	25.3	26.4
2º e 3º ciclo	26.5	24.6
Secundário	19.4	21.6
Médio/superior	28.9	27.4
<b>Condição perante trabalho</b>		

Exerce profissão	55.3	57.5
Estudantes	8.7	10.3
Domésticas	7.5	9.8
Reformados	21.7	16.2
<b>Situação na profissão</b>		
Trab. por conta de outrem	49.8	53.3
Trab. por conta própria	9.5	8.7
Patrão	2.4	1.7
<b>Profissão</b>		
Dirigentes emp. e org. pub.	1.6	1.1
Prof. intelectuais, científicos e técnicos	15.4	14.4
Prof. técnicos intermédios	9.5	10.0
Emp. administrativos, comércio e serviços	23.7	26.2
Operários	7.5	8.3
n= 253                      n =1183		

Já quanto às formas de deslocação diárias, observa-se que os residentes nas ZSTA usam o carro com menos frequência (51% fazem-no por comparação com 61% da amostra nacional). Este subgrupo de inquiridos não deixa, no entanto, de ter uma opinião um pouco menos favorável sobre o DESC do que a que foi expressa a nível da amostra total (quadro 2.20.).

**Quadro 2.20. Opinião genérica dos residentes nas ZSTA sobre o DESC**

	Residentes	Amostra Nacional
<b>DESC é uma ideia</b>		
Excelente ou boa	83.8	88.1
Má ou péssima	12.7	8.8
<b>DESC tem desvantagens</b>		
Sim	40.3	34.2
<b>DESC tem vantagens</b>		
Sim	87.0	86.7
<b>DESC é eficaz...</b>		
Muito eficaz ou eficaz	58.9	60.6
Pouco ou nada eficaz	40.0	37.6
<b>Repetição DESC</b>		
Sim	87.7	89.5

Diária	6.8	7.6
Semanal	26.6	23.6
Mensal	37.4	37.4
De 3em 3 meses ou anual	26.6	26.3
<b>Área do DESC</b>		
Igual	49.8	48.9
Maior	31.6	32.5
Menor	10.3	7.2
	n= 253	n =1183

Por outro lado, perguntou-se àqueles que residem fora das ZSTA, se gostariam que a sua zona de residência fosse também fechada aos carros numa futura iniciativa. As opiniões dividem-se praticamente a meio: 48% afirmam que *sim* e 44% dizem que não. Muitos dos que não gostariam que a sua zona de residência fosse abrangida manifestam-se, no entanto, a outros níveis, bastante favoráveis ao DESC, o que leva a supor que apenas não o querem “no seu quintal” (quadro 2.21.).

Dir-se-ia que, da mesma forma que nem todos os que a consideram uma *boa* ou *excelente* iniciativa a querem ver repetida mais do que uma vez por ano, também nem todos querem que os seus locais de residência sejam envolvidos tão directamente no evento. Esta chamada de atenção permite relativizar um pouco eventuais leituras demasiado optimistas e/ou simplistas sobre as altas percentagens de opiniões favoráveis à iniciativa enquanto tal. A ideia é *boa* ou até *excelente*, mas existem vários “mas”.

**Quadro 2.21. Gostaria que a sua residência ficasse incluída nas ZSTA?**

Sim	47.5
Não	43.5
NS/NR	8.9
Total	100
n =930	

Na metade dos inquiridos que não desejariam que a sua residência estivesse incluída nas ZSTA encontramos, principalmente, os homens, os mais escolarizados (ensino médio/superior), os inquiridos entre os 30-64 anos e os que exercem profissão, em especial os empregados administrativos, do comércio e serviços.



No entanto, a característica que, neste caso, marca mais a diferença entre quem gostaria que a sua residência fosse incluída nas ZSTA, ou não, é o uso do carro nas deslocações diárias: os que não andam de carro gostariam mais que a sua residência fosse incluída nessas zonas, enquanto aqueles que usam sistematicamente o carro se manifestam muito menos nesse sentido (quadro 2.22.).

**Quadro 2.22. Inquiridos que gostariam e que não gostariam que a sua residência ficasse incluída nas ZSTA, por categorias sociais**

	Gostariam	Não gostariam
<b>Género</b>		
Masculino	42.5	52.6
Feminino	57.5	47.4
<b>Idade</b>		
18-29 anos	24.4	24.7
30-44 anos	29.2	32.8
45-64 anos	35.5	33.3
+ de 65 anos	10.9	9.1
<b>Escolaridade</b>		
Não frequentou/1º ciclo	28.5	24.2
2º e 3º ciclo	25.3	21.7
Secundário	22.9	22.5
Médio/superior	23.3	31.6
<b>Condição perante trabalho</b>		
Exerce profissão	52.2	62.7
Estudantes	10.4	11.4
Domésticas	12.0	7.9
Reformados	17.0	10.9
<b>Situação na profissão</b>		
Trab. por conta de outrem	52.9	57.8
Trab. por conta própria	6.8	10.1
Patrão	0.9	2.0
<b>Profissão</b>		
Dirigentes emp. e org. pub.	0.9	1.2
Prof. intelectuais, científicos e técnicos	11.8	18.0
Prof. técnicos intermédios	7.9	13.3
Emp. administrativos, comércio e serviços	29.0	25.7

Operários	7.9	8.6
<b>Deslocação quotidiana</b>		
Usa o carro	53.4	76.3
Não usa o carro	46.6	23.7
n= 442 n =405		

Verifica-se, também, como era de esperar, que aqueles que desejariam ver o seu local de residência incluído nas ZSTA são mais favoráveis à ideia do DESC, apontando-lhe mais vantagens e considerando-o mais vezes uma iniciativa eficaz. São igualmente estes inquiridos que se manifestam mais favoráveis a uma repetição do DESC mais frequente e com uma área maior (quadro 2.23.)

**Quadro 2.23. Opinião genérica sobre o DESC dos inquiridos que gostariam e dos que não gostariam que a sua residência ficasse incluída nas ZSTA**

	Gostariam	Não gostariam
<b>DESC é uma ideia</b>		
Excelente ou boa	96.6	82.0
Má ou péssima	1.8	14.8
<b>DESC tem desvantagens</b>		
Sim	22.6	44.4
<b>DESC tem vantagens</b>		
Sim	93.9	80.7
<b>DESC é eficaz...</b>		
Muito eficaz ou eficaz	89.5	53.6
Pouco ou nada eficaz	29.0	44.5
<b>Repetição DESC</b>		
Sim	97.5	82.5
Diária	7.2	7.8
Semanal	27.8	18.0
Mensal	41.8	35.0
De 3em 3 meses ou anual	19.7	34.8
<b>Área do DESC</b>		
Igual	39.8	58.3
Maior	49.1	16.8
Menor	2.0	11.4

<b>Preocupação com danos ambientais</b>		
Muito preocupantes e preocupantes	92.5	87.9
Pouco ou nada preocupantes	6.8	11.8
n= 442 n =405		

### 2.3.2. Rotinas de deslocação nas zonas que foram fechadas ao trânsito

Para compreender melhor o que aconteceu, nos dias 21 e 22 de Setembro, nas cidades aderentes, ao nível dos modos de deslocação e das rotinas de mobilidade dos inquiridos, interessa conhecer primeiro esses modos de deslocação e rotinas de mobilidade em dias normais, dentro das zonas fechadas ao trânsito ou no acesso até elas.

De acordo com os dados do inquérito, 60% dos inquiridos deslocam-se *frequentemente* à zona que esteve fechada aos carros na sua cidade nos dias da semana; 18% deslocam-se *um ou dois dias por semana*; e 22% afirmam que *raramente* ou *nunca* se deslocam a essa zona. Nos fins de semana, verifica-se uma baixa na afluência a essas zonas – 47% dos entrevistados *raramente* ou *nunca* se deslocam aí, enquanto somente 33% afirmam fazê-lo *frequentemente* (quadro 2.24.).

**Quadro 2.24. Frequência de deslocação às/nas ZSTA em dias normais**

	De 2 <sup>a</sup> a 6 <sup>a</sup>	Ao fim de semana
Frequentemente	60.2	32.9
Às vezes	17.8	19.4
Raramente	20.0	40.8
Nunca	1.7	6.4
NS/R	0.3	0.4
Total	100	100

n =1183

Durante a semana, os que se deslocam com mais frequência a essas são os homens, os mais jovens, os mais escolarizados, os activos e os estudantes, os dois últimos grupos provavelmente para chegarem aos respectivos locais de trabalho e de estudo, sendo as mulheres domésticas, em contrapartida, as que menos o fazem (quadro 2.25).

Ao fins de semana, os homens continuam a deslocar-se com mais frequência do que as mulheres, mas a diferença não é tão grande como de segunda a sexta. Em termos de composição etária, voltam a ser os jovens que mais se deslocam até ou nessas zonas.

**Quadro 2.25. Inquiridos que se deslocam frequentemente e às vezes às ZSTA, por categorias sociais**

Durante a semana (de segunda a sexta)			Fim de semana	
	Frequentemente	Às vezes	Frequentemente	Às vezes
<i>Média nacional</i>	60.2	17.8	32.9	19.4
<b>Género</b>				
Masculino	67.4	14.9	36.2	17.8
Feminino	53.7	20.3	30.0	20.9
<b>Idade</b>				
18-29 anos	68.2	12.9	38.9	21.1
30-44 anos	56.4	19.3	31.8	22.7
45-64 anos	61.7	19.5	29.1	16.8
+ de 65 anos	50.0	18.3	34.5	15.5
<b>Escolaridade</b>				
Não frequentou/1º ciclo	48.4	22.1	26.6	18.9
2º e 3º ciclo	58.8	21.6	32.3	21.6
Secundário	69.5	13.3	38.7	17.2
Médio/superior	65.4	13.6	34.9	19.8
<b>Condição perante trabalho</b>				
Exerce profissão	64.0	15.9	34.7	19.1
Estudantes	73.2	12.2	37.4	22.8
Domésticas	39.3	27.4	27.4	17.9
Reformados	50.5	20.5	31.6	13.7
<b>Situação na profissão</b>				
Trab. por conta de outrem	62.8	17.0	32.6	21.4
Trab. por conta própria	68.6	13.7	33.3	18.6
Patrão	68.4	15.8	52.6	5.3
<b>Profissão</b>				
Dirigentes emp. e org. pub.	5.8	23.1	46.2	0.0
Prof. intelectuais, científicos e técnicos	68.8	11.0	35.8	22.0
Prof. técnicos intermédios	60.7	18.8	29.1	21.4
Emp. administrativos, comércio e serviços	65.4	16.8	32.4	20.4
Operários	53.5	18.2	31.3	24.2

n= 1183

Dos que se deslocam *frequentemente* ou *às vezes*, verifica-se que a maioria utiliza o carro ou vai a pé, tanto ao fim de semana como durante a semana, ainda que durante a semana o

autocarro assuma também alguma expressão. Os restantes meios de transporte têm expressão residual. Durante os dias de semana, efectivamente, 57% dos inquiridos dizem deslocar-se de carro, enquanto ao fim de semana o valor é praticamente o mesmo (58%). No entanto, conclui-se que de segunda a sexta andam muito mais de carro sozinhos e ao fim de semana os valores de quem anda de carro sozinho ou acompanhado são mais próximos. Por outro lado, vê-se que aos fins de semana se anda menos de transportes públicos e um pouco mais a pé (quadro 2.26).

**Quadro 2.26. Forma de deslocação às/nas ZSTA, de 2<sup>a</sup> a 6<sup>a</sup> e aos fins de semana**

	De 2 <sup>a</sup> a 6 <sup>a</sup>		Ao fim de semana	
Carro – sozinho	38.9		- 31.2	
Carro – acompanhado	17.9	56.8	- 27.1	58.3
Mota		1.4		1.0
Bicicleta		0.7		1.3
Comboio		0.1		0.3
Metro		2.0		1.5
Autocarro		15.4		10.7
Eléctrico		0.4		0.2
A pé		42.5		48.9
Outras		0.8		0.5
Total		100		100
		n =922		n =619

Note-se que há aqui um efeito agregado de uma amostra onde predominam largamente as pequenas cidades. Se isolarmos Lisboa e Porto, encontramos, como seria de esperar, algumas diferenças importantes no que toca a meios de deslocação, nomeadamente uma maior utilização do autocarro e, no caso lisboeta, também do metro. Significa isto que meios de transporte com muita utilização em Lisboa e no Porto, como o autocarro, ou só em Lisboa, como o metro, aparecem aqui com valores reduzidos, por não existirem ou serem muito menos habituais nas cidades pequenas.

Agregando, para efeitos de análise, os diferentes modos de deslocação em três categorias - carro (sozinho ou acompanhado), transportes públicos (comboio, metro, autocarro e eléctrico) e a pé -, e deixando de lado, por terem valores residuais, a bicicleta, a mota e a categoria “outras”, verifica-se que quem mais se movimenta de carro durante a semana são os homens (é esta a sua forma predominante de deslocação), enquanto as mulheres dividem-se entre andar de carro e

andar a pé. Em contrapartida, são as mulheres que utilizam mais os transportes públicos, em especial o autocarro.

Em termos etários, os mais novos e os mais velhos usam mais os transportes públicos, sendo também os mais velhos os que menos usam o carro e mais andam a pé. Os inquiridos com mais escolaridade e os que exercem profissão (sobretudo trabalhadores por conta própria e patrões) servem-se do carro com maior frequência do que os menos escolarizados e os inactivos, acontecendo o contrário com os transportes públicos (quadro 2.27).

Aos fins de semana, a frequência das deslocações até ou nas ZSTA decresce significativamente, como se viu. Continuam, contudo, a ser os homens, os mais novos, os mais escolarizados e os que exercem profissão (mas, neste caso, principalmente os que trabalham por conta de outrem) quem mais usa o carro para o fazer. Por seu turno, os transportes públicos têm menos utilizadores do que durante a semana, enquanto a prática de andar a pé aumenta ligeiramente em quase todas as categorias sociais.

**Quadro 2.27. Principais formas de deslocação às/nas ZSTA, de 2ª a 6ª e ao fim de semana, por categorias sociais**

	Durante a semana (de segunda a sexta)			Fim de semana		
	Carro	Transportes públicos	A pé	Carro	Transportes públicos	A pé
<i>Média Nacional</i>	56.8	17.9	42.5	58.3	12.7	48.9
<b>Género</b>						
Masculino	67.0	11.0	38.6	66.0	8.0	45.0
Feminino	46.8	24.8	46.3	51.1	16.9	52.7
<b>Idade</b>						
18-29 anos	59.9	22.0	39.2	67.3	10.7	47.6
30-44 anos	66.1	11.3	36.5	65.4	6.1	44.7
45-64 anos	53.4	17.9	45.4	49.2	18.1	50.8
+ de 65 anos	35.0	26.8	57.7	40.9	21.1	59.2
<b>Escolaridade</b>						
Não frequentou/1º ciclo	38.2	25.5	47.3	42.3	24.6	47.2
2º e 3º ciclo	55.5	17.5	39.3	57.3	12.1	47.1
Secundário	67.0	14.2	37.3	67.9	6.3	46.2
Médio/superior	65.7	14.8	45.7	64.4	8.4	54.2
<b>Condição perante trabalho</b>						

Exerce profissão	65.3	13.0	38.3	63.3	10.1	46.2
Estudantes	52.4	23.9	45.7	56.8	8.2	52.7
Domésticas	39.8	25.6	46.2	45.2	20.8	52.8
Reformados	31.1	25.9	58.5	34.9	22.1	58.1
<b>Situação na profissão</b>						
Trab. por conta de outrem	56.4	14.5	38.4	67.1	11.2	44.9
Trab. por conta própria	60.8	14.3	34.5	58.5	7.5	47.2
Patrão	68.8	0.0	37.5	45.5	0.0	63.6
<b>Profissão</b>						
Dirigentes emp. e org. pub.	80.0	10.0	40.0	83.3	0.0	5.0
Prof. intelectuais, científicos e técnicos	64.5	13.3	50.0	62.0	8.0	56.0
Prof. técnicos intermédios	70.9	9.7	31.2	64.4	5.1	54.2
Emp. administrativos, comércio e serviços	64.9	17.8	33.5	62.6	14.1	41.7
Operários	61.9	9.9	36.6	69.1	10.9	30.9
n =922				n=619		

Entre as razões que levam as pessoas às zonas em questão, ao fim de semana, predominam as actividades de lazer, seguindo-se as compras. É também ao fim de semana que se intensificam as visitas a amigos e familiares. Deslocações para trabalhar têm valor residual. Já aos dias de semana, as razões de deslocação mais comuns são o trabalho, seguindo-se as compras, enquanto as actividades de lazer diminuem substancialmente (quadro 2.28.).

**Quadro 2.28. Razões de deslocação à/na ZSTA, de 2ª a 6ª e ao fim de semana**

	De 2ª a 6ª	Ao fim de semana
Fazer compras	41.6	43.1
Trabalhar	44.1	9.4
Estudar/escola	7.4	0.2
Visitar amigos/familiares	7.5	16.2
Lazer	23.4	67.2
Outras	7.4	6.0
Total	100	100
n =922		n =619

Durante a semana, são mais as mulheres, os inquiridos mais velhos, os menos escolarizados, as domésticas e os reformados, quem se desloca para fazer compras. Trabalhar é

uma razão predominante para os homens, para os inquiridos dos 30 aos 64 anos e, obviamente, para os que exercem profissão. O lazer ou a visita a amigos e familiares são razões de deslocação menos habituais durante a semana, mas que, mesmo assim, têm algum peso entre os mais velhos e os reformados (quadro 2.29.).

Aos fins de semana, observa-se mais uma vez a predominância das mulheres nas compras, ainda que não tão acentuada como de 2ª a 6ª feira. As compras predominam entre os inquiridos em idade activa, precisamente aqueles que durante a semana têm menos tempo para o fazer. O lazer e as visitas a familiares e amigos são razões de deslocação invocadas sobretudo pelos homens, pelos extremos etários (mais jovens e mais velhos), estudantes, reformados e inquiridos com mais instrução.

**Quadro 2.29. Razões de deslocação durante a semana e fins de semana, por categorias sociais**

	Durante a semana (de segunda a sexta)				Fim de semana			
	Trabalhar	Fazer compras	Lazer	Visitas	Trabalhar	Fazer compras	Lazer	Visitas
<i>Média Nacional</i>	44.1	41.6	23.4	7.5	9.4	43.1	67.2	16.2
<b>Género</b>								
Masculino	52.6	31.7	23.8	8.3	12.0	38.0	70.3	20.0
Feminino	35.8	51.5	23.1	6.7	6.9	48.0	64.3	12.5
<b>Idade</b>								
18-29 anos	40.1	30.4	25.1	6.2	10.1	36.3	77.4	17.3
30-44 anos	58.0	38.0	14.6	3.3	10.7	47.2	66.5	12.2
45-64 anos	45.7	47.2	23.8	9.0	9.8	48.6	59.0	16.4
+ de 65 anos	9.3	59.8	43.3	17.5	2.8	33.8	62.2	23.9
<b>Escolaridade</b>								
Não frequentou/1º ciclo	28.2	51.4	31.8	11.8	8.5	43.7	57.7	15.5
2º e 3º ciclo	47.4	35.5	19.7	7.3	14.6	40.8	60.5	11.5
Secundário	49.1	34.4	22.2	6.1	9.1	33.6	74.8	16.1
Médio/superior	50.8	44.9	20.7	5.1	5.6	52.5	74.6	20.,9
<b>Condição perante trabalho</b>								
Exerce profissão	66.3	33.7	14.5	5.0	13.3	46.5	64.1	16.6
Estudantes	10.5	28.6	31.4	5.7	2.7	31.1	86.5	23.0
Domésticas	0.0	79.5	33.4	7.7	0.0	41.5	64.2	7.5
Reformados	0.0	63.0	50.4	18.5	0.0	33.7	72.1	18.6
<b>Situação na profissão</b>								
Trab. por conta de outrem	63.0	36.2	16.1	5.8	12.0	48.1	64.5	15.5



Trab. por conta própria	78.6	23.8	8.3	3.6	20.8	43.4	56.6	13.2
Patrão	75.0	31.3	6.3	0.0	27.3	54.5	54.5	27.3
<b>Profissão</b>								
Dirigentes emp. e org. pub.	70.0	30.0	10.0	0.0	16.7	50.0	83.3	33.3
Prof. intelectuais, científicos e técnicos	59.4	39.9	18.1	2.2	6.0	50.0	71.0	20.0
Prof. técnicos intermédios	72.0	39.8	14.0	6.5	10.2	44.1	64.4	20.3
Emp. administrativos, comércio e serviços	68.1	31.5	13.0	5.1	19.0	47.2	56.4	9.8
Operários	62.0	25.4	16.9	7.0	16.4	45.5	61.8	14.5
n =922					n=619			

Depois desta breve análise das formas de deslocação e das rotinas de mobilidade nas ZSTA, nos dias normais, vejamos então o que ocorreu, a esse nível, nos dias 22 de Setembro e 21 de Setembro.

### 2.3.3. Sábado, 22 de Setembro

No sábado, 22 de Setembro, a grande maioria dos entrevistados não saiu da sua cidade (73%). Os inquiridos não “fugiram”, portanto, do dia sem carros. Apenas 3% afirmaram ter saído da cidade expressamente por causa do DESC, enquanto 24% saíram porque já estava previsto. Como é sabido, uma parte significativa da população urbana aproveita os fins de semana para passear fora da cidade ou mesmo para os passar fora, em casas secundárias ou noutros locais (quadro 2.30).

Dos que ficaram nas cidades respectivas, a maioria (58%) deslocou-se à zona que esteve fechada aos carros e 39% não necessitaram de lá ir. Somente 4% afirmaram que não se deslocaram a essa zona por ser um dia sem carros. Em suma, o DESC não só não provocou saídas da cidade em maior número do que o habitual, como não afastou as pessoas das ZSTA (quadro 2.31.).

**Quadro 2.30. Passou o dia 22 na cidade ?**

Sim	73.3
Passei-o fora porque estava previsto	24.2
Como era dia sem carros decidi passá-lo fora	2.5
Total	100
n =1183	

**Quadro 2.31. Deslocou-se à ZSTA no dia 22?**

Sim	57.6
Não, porque não necessitei	38.8
Não, como era dia sem carros não fui	3.7
Total	100
n =867	

Entre os que saíram das cidades a 22 de Setembro ou que, ficando, não foram até às ZSTA ou não se movimentaram dentro delas residindo lá, sobressaem os jovens, categoria social com maior mobilidade e disponibilidade para sair, em contraponto com os reformados, que foram os que menos declararam ter saído da cidade. Entre os que não foram até às ZSTA a 22 de Setembro, afirmando que não necessitaram, destacam-se também os mais velhos e os reformados, bem como os menos escolarizados, categorias que, de resto, se sobrepõem largamente.

Grande parte dos 58% que se deslocaram até às ZSTA, fê-lo a pé (79%). O carro, por sua vez, foi o meio de transporte utilizado por 11% dos inquiridos. Este valor (que inclui os que circularam até à ou na ZSTA fora do horário de interdição do trânsito, mas também os que o fizeram dentro dele, a coberto ou não do regime de exceções previstas) contrasta fortemente com o que passa nos fins de semana em geral, em que, como vimos, 58% dos entrevistados se servem do automóvel particular para se deslocarem até essas zonas e/ou dentro delas. Apesar de não ser um valor muito alto, não se pode deixar de notar que a bicicleta foi usada por 6% dos inquiridos. Os transportes públicos não parecem ter tido utilização distinta da dos outros fins de semana (quadro 2.32).

**Quadro 2.32. Forma de deslocação às/nas ZSTA no dia 22 de Setembro**

		Dia 22	Fim de semana
Carro – sozinho	6.2		
Carro – acompanhado	5.0	11.2	58.3
Mota		0.2	1.0
Bicicleta		6.0	1.3
Comboio		0.0	0.3
Metro		1.2	1.5
Autocarro		9.0	10.7
Eléctrico		0.2	0.2
A pé		78.6	48.9
Outras		0.8	0.5
Total		100	100

n = 499 n=619

O uso do carro, nesse sábado, sofreu uma quebra substancial em todas as categorias sociais, com excepção de um uso acima da média por parte dos mais velhos (eventualmente por limitações físicas de deslocação) e dos trabalhadores por conta própria (eventualmente em trabalho). Aos transportes públicos não houve adesão especial, registando valores muito

próximos dos outros fins de semana ou baixando até em algumas das categorias sociais que mais os costumam usar. A forma de deslocação dominante, para todos, foi a pé (quadro 2.33.).

**Quadro 2.33. Principais formas de deslocação no dia 22 de Setembro, por categorias sociais**

	Dia 22 de Setembro			Fim de semana		
	Carro	Transportes públicos	A pé	Carro	Transportes públicos	A pé
<i>Média Nacional</i>	11.2	10.4	78.6	58.3	12.7	48.9
<b>Género</b>						
Masculino	11.6	8.0	77.3	66.0	8.0	45.0
Feminino	10.8	12.9	79.8	51.1	16.9	52.7
<b>Idade</b>						
18-29 anos	12.4	9.9	80.2	67.3	10.7	47.6
30-44 anos	11.6	8.9	76.9	65.4	6.1	44.7
45-64 anos	8.7	11.1	80.1	49.2	18.1	50.8
+ de 65 anos	15.7	11.8	74.5	40.9	21.1	59.2
<b>Escolaridade</b>						
Não frequentou/1º ciclo	10.6	13.3	74.3	42.3	24.6	47.2
2º e 3º ciclo	12.9	9.1	76.5	57.3	12.1	47.1
Secundário	10.4	6.9	84.3	67.9	6.3	46.2
Médio/superior	10.8	11.5	79.1	64.4	8.4	54.2
<b>Condição perante trabalho</b>						
Exerce profissão	11.2	10.6	77.8	63.3	10.1	46.2
Estudantes	8.1	11.3	77.4	56.8	8.2	52.7
Domésticas	12.2	3.0	93.9	45.2	20.8	52.8
Reformados	10.4	10.4	79.2	34.9	22.1	58.1
<b>Situação na profissão</b>						
Trab. por conta de outrem	11.8	11.8	77.6	67.1	11.2	44.9
Trab. por conta própria	14.9	6.4	72.3	58.5	7.5	47.2
Patrão	0.0	0.0	85.7	45.5	0.0	63.6
<b>Profissão</b>						
Dirigentes emp. e org. pub.	0.0	0.0	83.3	83.3	0.0	5.0
Prof. intelectuais, científicos e técnicos	11.4	12.6	77.2	62.0	8.0	56.0
Prof. técnicos intermédios	13.0	6.5	78.3	64.4	5.1	54.2
Emp. administrativos, comércio e serviços	12.5	12.6	75.6	62.6	14.1	41.7
Operários	17.1	6.4	72.3	69.1	10.9	30.9
n =449			n=619			

Quem se deslocou nesse sábado às ZSTA apontou como principais razões o lazer (42%) e as compras (34%), que, apesar de registarem valores mais baixos do nos fins de semana normais, continuam a ser as razões de deslocação dominantes. Curiosamente, a percentagem de inquiridos que foi trabalhar é maior, talvez, em parte, trabalhadores do comércio ou da restauração excepcionalmente ao serviço em estabelecimentos abertos por efeito da iniciativa. As deslocações expressamente para ver o que estava a acontecer por ser um dia sem carros mobilizaram 13% dos inquiridos, valor que se pode somar ao das deslocações motivadas pelo lazer, perfazendo 55%, valor já mais próximo do de um fim de semana normal (quadro 2.34).

**Quadro 2.34. Razões de deslocação às/nas ZSTA no dia 22 de Setembro**

	Dia 22	Ao fim de semana
Fazer compras	34.5	43.1
Trabalhar	17.2	9.4
Estudar/escola	1.2	0.2
Visitar amigos/familiares	6.2	16.2
Ver o que estava a acontecer	13.4	-
Lazer	42.1	67.2
Outras	5.0	6.0
Total	100	100

n =449 n=619

As compras motivaram as idas às ZSTA, nesse sábado, sobretudo por parte das mulheres, das domésticas e dos inquiridos mais velhos. Por seu lado, as idas por razões de lazer e para visitar amigos e familiares foram mais comuns para os homens, os mais novos e os estudantes (quadro 2.35.).

Entre os 13% que foram até às ZSTA para ver o que estava a acontecer por ser um dia sem carros, destacam-se, com valores acima da média, os reformados, as domésticas e, uma vez mais, os inquiridos mais velhos.

**Quadro 2.35. Razões de deslocação no dia 22 de Setembro, por categorias sociais**

	Dia 22 de Setembro				Fim de semana			
	Trabalhar	Fazer compras	Lazer	Visitas	Trabalhar	Fazer compras	Lazer	Visitas
<i>Média Nacional</i>	17.2	34.5	42.1	6.2	9.4	43.1	67.2	16.2
<b>Género</b>								
Masculino	19.1	25.5	45.8	8.8	12.0	38.0	70.3	20.0
Feminino	15.3	43.5	38.3	3.6	6.9	48.0	64.3	12.5
<b>Idade</b>								
18-29 anos	16.5	29.8	52.1	10.7	10.1	36.3	77.4	17.3
30-44 anos	21.2	33.3	40.4	2.6	10.7	47.2	66.5	12.2
45-64 anos	18.7	36.8	33.9	6.4	9.8	48.6	59.0	16.4
+ de 65 anos	2.0	41.2	51.0	5.9	2.8	33.8	62.2	23.9
<b>Escolaridade</b>								
Não frequentou/1º ciclo	15.9	38.9	38.9	6.2	8.5	43.7	57.7	15.5
2º e 3º ciclo	21.2	33.3	34.1	4.5	14.6	40.8	60.5	11.5
Secundário	20.9	27.8	47.0	8.7	9.1	33.6	74.8	16.1
Médio/superior	11.5	37.4	48.2	5.8	5.6	52.5	74.6	20.,9
<b>Condição perante trabalho</b>								
Exerce profissão	25.8	33.1	37.1	4.6	13.3	46.5	64.1	16.6
Estudantes	8.1	25.8	61.3	12.9	2.7	31.1	86.5	23.0
Domésticas	0.0	51.5	39.4	3.0	0.0	41.5	64.2	7.5
Reformados	0.0	35.1	53.2	5.2	0.0	33.7	72.1	18.6
<b>Situação na profissão</b>								
Trab. por conta de outrem	21.0	35.3	37.1	5.1	12.0	48.1	64.5	15.5
Trab. por conta própria	42.6	31.9	27.7	8.5	20.8	43.4	56.6	13.2
Patrão	42.9	14.3	57.1	0.0	27.3	54.5	54.5	27.3
<b>Profissão</b>								
Dirigentes emp. e org. pub.	16.7	0.0	66.7	16.7	16.7	50.0	83.3	33.3
Prof. intelectuais, científicos e técnicos	15.2	38.0	41.8	2.5	6.0	50.0	71.0	20.0
Prof. técnicos intermédios	19.6	39.1	41.3	10.9	10.2	44.1	64.4	20.3
Emp. administrativos, comércio e serviços	31.5	32.3	34.6	4.7	19.0	47.2	56.4	9.8
Operários	29.8	23.4	29.8	2.1	16.4	45.5	61.8	14.5
n =499					n=619			

#### 2.3.4. Sexta, 21 de Setembro

Beja, Évora, Leiria, Lisboa e Viseu foram as cidades da amostra que realizaram, também a 21 de Setembro, um Dia Sem Carros. De acordo com os resultados do inquérito, e à semelhança do que se passou no sábado, dia 22, foram muito poucos os que afirmaram ter saído daquelas cidades, nessa data, por se tratar de um dia com essas características (2%). A grande maioria (72%) ficou nas cidades respectivas e 25% saíram porque já tinham previsto fazê-lo (quadro 2.36.).

Os que permaneceram nas suas cidades nesse dia e se deslocaram às zonas fechadas ao trânsito são em proporção muito semelhante à dos que o fizeram no sábado, embora, como veremos de seguida, as razões e as formas de deslocação tenham sido distintas (quadro 2.37.).

Quadro 2.36. Passou o dia 21 na cidade ?		Quadro 2.37. Deslocou-se à ZSTA no dia 21?	
Sim	72.4	Sim	58.3
Passei-o fora porque estava previsto	25.4	Não, porque não necessitei	36.5
Como era dia sem carros decidi passá-lo fora	2.2	Não, como era dia sem carros não fui	5.2
Total	100	Total	100
n =500		n =362	

Na sexta feira, dia 21, ao contrário de sábado, não foram os mais novos quem mais se deslocou à ZSTA, mas antes os inquiridos entre os 30 e os 64 anos e os activos, o que corresponde, grosso modo, às mesmas pessoas. Dos não activos, os reformados e as domésticas foram os que menos necessidade tiveram de lá se deslocar. Do pequeno grupo dos que disseram que não foram a essas zonas por ser um dia sem carros, destacam-se, por sua vez, os mais instruídos (12% contra 5 % no total da amostra).

Mas se, como se disse, os fluxos de deslocação têm dimensões idênticas na sexta-feira e no sábado, há diferenças quanto aos meios de deslocação utilizados. A maioria deslocou-se a pé, mas tanto o autocarro como o metro registam valores mais elevados do que no sábado, enquanto a opção pela bicicleta foi mais rara. Na sexta-feira o carro foi mais usado no regime individual.

Comparada esta 6ª feira com os dias de semana normais, no que toca aos meios de deslocação utilizados, observam-se mudanças consideráveis. O carro foi muito menos usado do que é habitual (57%), enquanto andar a pé foi a opção de muito mais pessoas. Os autocarros

tiveram um nível de utilização semelhante, e o metro – e aqui falamos naturalmente só de Lisboa - registou uma subida notória, tendo mesmo sido a opção que mais cresceu, em termos relativos (quadro 2.38.).

**Quadro 2.38. Formas de deslocação às/nas ZSTA no dia 21 de Setembro**

		Dia 21	Durante a semana
Carro – sozinho	10.9		
Carro – acompanhado	3.8	14.7	56.8
Mota		0.0	1.4
Bicicleta		2.4	0.7
Comboio		0.5	0.1
Metro		6.6	2.0
Autocarro		14.7	15.4
Eléctrico		0.5	0.4
A pé		71.1	42.5
Outras		1.4	0.8
Total		100	100

n = 211 n=922

Quando se analisa as formas de deslocação, na sexta 21 de Setembro, por categorias sociais, verifica-se que, como nos outros dias, o carro foi mais utilizado nesse dia pelos homens e pelos que exercem profissão. Já os transportes públicos foram mais usados pelas mulheres, também à semelhança do que acontece em dias normais. Os mais velhos e os reformados serviram-se menos dos transportes públicos, mas andaram mais a pé.

**Quadro 2.39. Principais formas de deslocação no dia 21 de Setembro, por categorias sociais**

	Dia 21 de Setembro			Durante a semana (de segunda a sexta)		
	Carro	Transportes públicos	A pé	Carro	Transportes públicos	A pé
<i>Média Nacional</i>	14.7	22.3	71.1	56.8	17.9	42.5
<b>Género</b>						
Masculino	19.3	19.4	71.0	67.0	11.0	38.6
Feminino	11.0	24.5	71.2	46.8	24.8	46.3
<b>Idade</b>						
18-29 anos	11.8	24.5	72.5	59.9	22.0	39.2

30-44 anos	15.0	20.9	70.1	66.1	11.3	36.5
45-64 anos	18.2	23.4	66.2	53.4	17.9	45.4
+ de 65 anos	6.3	6.3	93.8	35.0	26.8	57.7
<b>Escolaridade</b>						
Não frequentou/1º ciclo	12.2	26.8	63.4	38.2	25.5	47.3
2º e 3º ciclo	16.0	22.0	72.0	55.5	17.5	39.3
Secundário	17.5	17.4	73.0	67.0	14.2	37.3
Médio/superior	12.2	22.8	73.7	65.7	14.8	45.7
<b>Condição perante trabalho</b>						
Exerce profissão	18.5	20.8	68.9	65.3	13.0	38.3
Estudantes	8.4	16.6	75.0	52.4	23.9	45.7
Domésticas	0.0	22.2	66.7	39.8	25.6	46.2
Reformados	7.4	11.1	88.9	31.1	25.9	58.5
<b>Situação na profissão</b>						
Trab. por conta de outrem	18.7	34.3	68.3	56.4	14.5	38.4
Trab. por conta própria	16.6	29.1	58.3	60.8	14.3	34.5
Patrão	0.0	0.0	100.0	68.8	0.0	37.5
<b>Profissão</b>						
Dirigentes emp. e org. pub.	0.0	0.0	100.0	80.0	10.0	40.0
Prof. intelectuais, científicos e técnicos	12.9	28.2	69.2	64.5	13.3	50.0
Prof. técnicos intermédios	18.2	13.5	72.7	70.9	9.7	31.2
Emp. administrativos, comércio e serviços	18.8	31.2	65.6	64.9	17.8	33.5
Operários	33.3	13.3	46.7	61.9	9.9	36.6
n =211				n=922		

Onde se fazem notar maiores diferenças entre sexta e sábado é ao nível das razões de deslocação. Na 6ª feira, dia 21, 53% dos inquiridos deslocaram-se às ZSTA para trabalhar. Muito abaixo encontramos as “compras” e o “lazer”. Neste dia houve também menos “curiosos” a deslocarem-se até à ZSTA para ver o que estava a acontecer. Em relação aos hábitos de deslocação a essas zonas durante a semana, verifica-se que todas as opções sofrem uma certa diminuição, excepto ir trabalhar, que aumenta. As deslocações de lazer ultrapassam as motivadas pelas compras, ainda mais significativamente se lhes juntarmos as daqueles que foram ver o que estava a acontecer.

A grande redução das deslocações para ir às compras não pode interpretar-se como uma consequência exclusiva do DESC. Além do mau tempo que se fez sentir durante metade do dia



ter certamente condicionado as saídas com essa finalidade, há que ter em conta que, ao mencionarem com mais frequência idas às compras durante os dias de semana normais, os inquiridos podem estar a referir-se a outros dias que não as sextas-feiras. Ou seja, se não fazem habitualmente compras às sextas-feiras também não iriam fazê-las nessa sexta-feira. Já no que se refere às deslocações de lazer, que diminuíram pouco, além de ocorrerem geralmente à tarde (quando já não chovia) ou à noite (quando já não havia, além disso, restrições à circulação automóvel), elas têm justamente a 6ª feira como um dos dias preferidos (quadro 2.40.).

**Quadro 2.40. Razões de deslocação às/nas ZSTA no dia 21 de Setembro**

	Dia 21	De 2ª a 6ª
Fazer compras	16.6	41.6
Trabalhar	53.1	44.1
Estudar/escola	3.8	7.4
Visitar amigos/familiares	4.7	7.5
Ver o que estava a acontecer	8.5	-
Lazer	18.0	23.4
Outras	7.6	7.4
Total	100	100

n =211 n=922

Repetindo um padrão já detectado para sábado, dia 22, as deslocações para trabalhar foram mais referidas pelos homens e, como é óbvio, pelos que exercem profissão, enquanto as idas às compras foram mais femininas, embora com valores bastante mais baixos do que os apontados para os dias de semana em geral. Os mais velhos deslocaram-se mais por razões de lazer. Também como no sábado 22, foram domésticas e reformados os que mais estiveram nas ZSTA para ver o que estava a acontecer por ser um dia sem carros.

**Quadro 2.41. Razões de deslocação no dia 21 de Setembro, por categorias sociais**

	Dia 21 de Setembro				Durante a semana (de segunda a sexta)			
	Trabalhar	Fazer compras	Lazer	Visitas	Trabalhar	Fazer compras	Lazer	Visitas
<i>Média Nacional</i>	<i>53.1</i>	<i>16.6</i>	<i>18.0</i>	<i>4.7</i>	<i>44.1</i>	<i>41.6</i>	<i>23.4</i>	<i>7.5</i>
<b>Género</b>								
Masculino	59.1	12.9	20.4	4.3	52.6	31.7	23.8	8.3
Feminino	48.3	19.5	16.1	5.1	35.8	51.5	23.1	6.7

<b>Idade</b>								
18-29 anos	49.0	15.7	17.6	11.8	40.1	30.4	25.1	6.2
30-44 anos	65.7	10.4	10.4	3.0	58.0	38.0	14.6	3.3
45-64 anos	54.5	16.9	20.8	1.3	45.7	47.2	23.8	9.0
+ de 65 anos	6.3	43.8	37.5	6.3	9.3	59.8	43.3	17.5
<b>Escolaridade</b>								
Não frequentou/1º ciclo	39.0	19.5	34.1	2.4	28.2	51.4	31.8	11.8
2º e 3º ciclo	54.0	18.0	8.0	6.0	47.4	35.5	19.7	7.3
Secundário	58.7	15.9	17.5	7.9	49.1	34.4	22.2	6.1
Médio/superior	56.1	14.0	15.8	1.8	50.8	44.9	20.7	5.1
<b>Condição perante trabalho</b>								
Exerce profissão	73.3	8.1	8.9	2.2	66.3	33.7	14.5	5.0
Estudantes	20.8	29.2	25.0	12.5	10.5	28.6	31.4	5.7
Domésticas	0.0	55.6	33.3	11.1	0.0	79.5	33.4	7.7
Reformados	0.0	25.9	59.3	3.7	0.0	63.0	50.4	18.5
<b>Situação na profissão</b>								
Trab. por conta de outrem	69.1	9.8	8.1	4.1	63.0	36.2	16.1	5.8
Trab. por conta própria	83.3	8.3	12.5	0.0	78.6	23.8	8.3	3.6
Patrão	33.3	66.7	0.0	0.0	75.0	31.3	6.3	0.0
<b>Profissão</b>								
Dirigentes emp. e org. pub.	0.0	100.0	0.0	0.0	70.0	30.0	10.0	0.0
Prof. intelectuais, científicos e técnicos	71.8	7.7	0.0	7.7	59.4	39.9	18.1	2.2
Prof. técnicos intermédios	63.6	13.6	9.1	13.6	72.0	39.8	14.0	6.5
Emp. administrativos, comércio e serviços	78.1	7.8	1.6	7.8	68.1	31.5	13.0	5.1
Operários	60.0	6.7	6.7	13.3	62.0	25.4	16.9	7.0
n =211					n=922			

## 2.4. Práticas e quotidianos de deslocação

Nas actividades do dia a dia, 44% dos inquiridos utilizam sozinhos o carro nas suas deslocações. Se lhes acrescentarmos aqueles que o utilizam acompanhados, o valor sobe para cima dos 60%. Andar de carro é, com efeito, a forma de deslocação dominante e muitas vezes praticamente exclusiva. A outra forma de deslocação mais frequente é andar a pé (38%) e, depois, o autocarro (18%).

Como já se disse, o facto de existir apenas em Lisboa, faz com que o metro apresente uma frequência de utilização muito baixa enquanto transporte quotidiano a nível nacional. O mesmo acontece, de resto, com a utilização do autocarro, muito mais comum do que a média em Lisboa, Porto e Coimbra. Em sentido inverso, pode dizer-se que o segundo lugar registado pela resposta “andar a pé” se deve ao facto de a amostra incluir muitas cidades de média e pequena dimensão (quadro 2.42.).

**Quadro 2.42. Formas de deslocação diárias**

Carro – sozinho	43.5	
Carro – acompanhado	22.7	66.2
Mota		1.7
Bicicleta		1.0
Comboio		0.4
Metro		1.9
Autocarro		17.8
Eléctrico		0.5
A pé		37.5
Outras		1.1
Total		100

n =1200

Andar de carro no dia a dia é um comportamento dominante em todas as categorias sociais, mas ainda o é mais para os homens, para os inquiridos entre os 30 e os 44 anos, para os mais escolarizados, para os que trabalham e para os dirigentes e os profissionais intelectuais, científicos e técnicos. Andar a pé é comparativamente mais comum entre as mulheres e os inquiridos com 65 ou mais anos. São também mais as mulheres do que os homens que usam os transportes públicos, bem como aqueles que não trabalham, isto é, os mais novos, os estudantes, as domésticas e os reformados. Dito de outro modo, confirma-se, nestes dados, a bem conhecida associação estreita do automóvel ao exercício de actividade profissional (quadro 2.43.).

**Quadro 2.43. Formas de deslocação diárias, por categorias sociais**

	Carro	Transportes públicos	A pé
<i>Média Nacional</i>	66.2	20.6	37.5
<b>Género</b>			
Masculino	77.7	13.3	30.0
Feminino	56.0	27.1	44.1

<b>Idade</b>			
18-29 anos	65.2	28.1	35.8
30-44 anos	83.4	10.9	26.1
45-64 anos	60.7	22.4	41.2
+ de 65 anos	39.3	25.6	59.3
<b>Escolaridade</b>			
Não frequentou/1º ciclo	43.2	29.3	45.9
2º e 3º ciclo	62.6	20.0	40.1
Secundário	76.0	16.3	32.4
Médio/superior	84.1	15.8	30.9
<b>Condição perante trabalho</b>			
Exerce profissão	79.0	14.3	28.1
Estudantes	57.3	33.0	46.0
Domésticas	43.3	30.5	50.8
Reformados	36.6	28.3	61.3
<b>Situação na profissão</b>			
Trab. por conta de outrem	78.7	16.5	27.7
Trab. por conta própria	70.2	12.5	29.8
Patrão	100.0	0.0	30.0
<b>Profissão</b>			
Dirigentes emp. e org. pub.	100.0	0.0	30.8
Prof. intelectuais, científicos e técnicos	90.2	11.0	28.9
Prof. técnicos intermédios	89.2	5.9	25.0
Emp. administrativos, comércio e serviços	69.4	20.7	29.0
Operários	75.0	16.0	24.0

n=1200

O uso dominante do automóvel por parte dos residentes nas cidades da amostra não é de admirar perante a sua taxa de motorização: 14% têm moto e 86% têm automóvel no agregado familiar. Mais precisamente, 42% dos inquiridos têm 2 automóveis e 12% têm três ou mais automóveis em casa (quadro 2.44).

**Quadro 2.44. Automóveis por agregado familiar**

1 automóvel	46.0
2 automóveis	41.6
3 ou mais	12.3
Recusa	0.1

Total	100
-------	-----

n =1038

Àqueles que utilizam o carro particular nas deslocações diárias perguntou-se qual a principal razão porque não usam (exclusivamente) os transportes públicos. As razões invocadas apontam sobretudo para questões que se relacionam com o factor tempo: por um lado, não consideram que os transportes sejam frequentes e pontuais; por outro lado, dizem que demorariam mais tempo a percorrer o mesmo trajecto do que indo de carro. Outra das razões apresentadas liga-se ao facto de não terem acesso a transportes públicos na respectiva zona de residência.

Trata-se, em suma, de respostas que confirmam as fragilidades conhecidas das infra-estruturas de transportes públicos urbanos no país. Há, ainda, um conjunto de inquiridos que afirma não utilizar os transportes públicos porque, habituado ao conforto do carro, prefere essa comodidade, sendo também de assinalar que quase ninguém refere a questão do preço dos títulos de transporte como obstáculo à sua utilização (quadro 2.45.).

**Quadro 2.45. Razões para não andar em transportes públicos, no dia a dia**

Demoraria mais tempo	22.0
Teria de mudar de transporte muitas vezes	2.6
Não tem acesso na zona de residência	16.8
Não são frequentes nem pontuais	25.6
São muito caros	1.5
Más infra-estruturas	2,8
Por questões de trabalho	7,3
Porque prefere o carro pela sua comodidade	13.4
Outras	8.1
Total	100

n =743

Existe toda uma série de questões relativas ao uso de carro *versus* transportes públicos – ofertas, necessidades, constrangimentos, tipos e exigências das rotinas de mobilidade diárias – que, como é evidente, ficam fora do âmbito deste estudo e que carecem de pesquisas mais específicas e de nível local.

## 2.5. Disponibilidades para a mudança

Para se apurar a disponibilidade dos inquiridos que usam o carro nas suas deslocações quotidianas em deixarem de o fazer colocaram-se duas questões. Uma mais focada no conforto individual, outra mais associada a preocupações ambientais. Quando se coloca esses inquiridos perante a hipótese de existirem transportes públicos frequentes, pontuais e confortáveis, 76% afirmam estar disponíveis para substituir o transporte individual pelo colectivo. Este sentido de resposta é ainda mais notório quando a questão se coloca ao nível da qualidade ambiental com implicações na saúde. No caso de existirem níveis de poluição atmosférica muito elevados, 87% desses utilizadores diários do carro dizem estar disponíveis para prescindir dele (quadro 2.46.).

**Quadro 2.46. Estaria disposto a não utilizar o automóvel se...**

... os transportes públicos fossem confortáveis, frequentes e pontuais		... os níveis de poluição atmosférica fossem muito elevados	
Sim	75.5	Sim	87.2
Não	24.5	Não	12.8
Total	100	Total	100

n =743

Verifica-se, nos dois casos, que as mulheres se declaram mais disponíveis para deixarem de usar o carro do que os homens, sendo essa disponibilidade mais acentuada quando está em causa a qualidade do ar e, portanto, o ambiente e a saúde estão em risco.

Verifica-se, ainda, que a disponibilidade para passar a usar habitualmente transportes públicos que fossem confortáveis, frequentes e pontuais é menor nos mais velhos, nas domésticas, nos reformados e nos trabalhadores por conta própria, ao contrário dos mais escolarizados e dos profissionais intelectuais, científicos e técnicos, que se mostram mais favoráveis a essa mudança.

Quando o que está em causa são níveis de poluição atmosférica muito elevados, a disponibilidade para deixar de usar o carro vai descendo com a idade, sendo também, neste caso, os mais velhos os que se mostram menos abertos à possibilidade de mudança, o que se poderá dever a uma menor sensibilidade ambiental em comparação com as gerações mais novas. Tal como na pergunta anterior, são os mais instruídos que se revelam mais sensíveis à questão da poluição atmosférica, acompanhados pelos estudantes (quadro 2.47.).

**Quadro 2.47. Sim, estaria disposto a não utilizar o automóvel se..., por categorias sociais**

	... os transportes públicos fossem confortáveis, frequentes e pontuais	... os níveis de poluição atmosférica fossem muito elevados
<i>Média Nacional</i>	75.5	87.2
<b>Género</b>		
Masculino	72.9	84.0
Feminino	78.6	91.1
<b>Idade</b>		
18-29 anos	78.0	89.6
30-44 anos	75.0	87.2
45-64 anos	77.4	86.8
+ de 65 anos	64.9	80.7
<b>Escolaridade</b>		
Não frequentou/1º ciclo	75.9	85.8
2º e 3º ciclo	72.1	83.8
Secundário	71.7	85.9
Médio/superior	81.1	91.2
<b>Condição perante trabalho</b>		
Exerce profissão	76.4	86.3
Estudantes	75.4	93.8
Domésticas	68.1	85.1
Reformados	71.1	80.3
<b>Situação na profissão</b>		
Trab. por conta de outrem	80.7	89.3
Trab. por conta própria	58.7	76.0
Patrão	55.6	83.3
<b>Profissão</b>		
Dirigentes emp. e org. pub.	92.3	84.6
Prof. intelectuais, científicos e técnicos	81.0	88.7
Prof. técnicos intermédios	78.8	86.9
Emp. administrativos, comércio e serviços	75.7	87.4
Operários	71.6	87.8
<b>Gostariam de ser incluídos na ZSTA</b>		
Gostariam	80.6	91.5
Não gostariam	72.5	83.2

n =1183

## **2.6. Alguns elementos de análise por cidade**

Como referimos no início, a amostra, constituída por 1.200 inquéritos aplicados em 12 cidades aderentes ao DESC, pode considerar-se globalmente representativa da população das 51 localidades que participaram na iniciativa, mas não representativa por cidade. Isto é, com apenas 100 inquéritos em cada cidade, não se pode assumir que os resultados obtidos são representativos das populações de cada uma das cidades, individualmente tomada. Ainda assim, uma leitura genérica dos dados por cidade permitiu constatar algumas tendências interessantes, as quais, mau grado os limites de representatividade, vale a pena mencionar, a título meramente indicativo.

### **2.6.1. As cidades e a opinião sobre o DESC**

Todas as cidades apresentam valores inequivocamente favoráveis à ideia do DESC. No entanto, é possível distinguir cidades que se mostram mais favoráveis à iniciativa e outras que se revelam sistematicamente menos favoráveis.

Assim, mais de 40% dos residentes das cidades do Porto e de Bragança consideram a ideia de um dia sem carros *excelente*, valores que ficam bem acima da média nacional (30%). Estas duas cidades, juntamente com Portimão, são também aquelas que mais apontam vantagens à iniciativa. No pólo oposto, encontramos Lisboa e Leiria, cujos residentes são mais críticos em relação à ideia e onde mais de 50% deles apontam desvantagens ao DESC (contra os 34% de média nacional).

Estas linhas de diferenciação encontram-se também noutras questões. Por exemplo, no Porto, mais de 60% dos inquiridos que moram fora do perímetro que, a 22 de Setembro, ficou sem trânsito automóvel, gostariam que o seu local de residência tivesse sido incluído nessa zona. São também os inquiridos do Porto os que mais acham, entre todos, que a ZSTA devia ser maior do que foi. Pelo contrário, os residentes de Leiria acentuam mais do que os das outras cidades a vontade de verem o seu local de residência fora da zona sem trânsito e são também os que, em caso de repetição da iniciativa, mais optariam por uma área menor fechada ao trânsito.

No que diz respeito à preocupação com os danos ambientais provocados pelo uso dos carros, as cidades que “dramatizam” mais as suas respostas (afirmando que os danos são *muito preocupantes*) são o Porto (65%) e Lisboa (60%). Esta ênfase advém, certamente, do facto de



serem as duas maiores cidades do país e, portanto, aquelas em que há mais trânsito automóvel e movimentos mais intensos de entrada e saída quotidiana da cidade, com as respectivas consequências em termos de engarrafamentos e poluição do ar. Pelo contrário, os residentes nas cidades de Bragança, Beja e Machico, apesar de também se revelarem preocupados, exprimem essa preocupação a níveis consideravelmente mais baixos.

Em consonância com as respostas anteriores, é também em Lisboa e no Porto que encontramos mais pessoas que se afirmam dispostas a deixar de usar o carro por motivos ambientais, isto é, se os níveis de poluição atmosférica vierem a ser muito elevados. Nas cidades cujos residentes se preocupam em menor escala com os danos ambientais provocados pelos automóveis, também se revela menor disposição para prescindir do uso diário do carro, indiciando maior distância quotidiana face a este problema. É o que sucede em Beja, Bragança, Machico e também em Ponta Delgada, Évora e Viseu.

Ainda que o Dia Europeu Sem Carros seja considerado, de modo geral, como se viu, uma iniciativa eficaz para a resolução dos danos ambientais provocados pelos carros, verifica-se que os inquiridos de Leiria, Porto, Lisboa, Coimbra e Aveiro se revelam mais críticos quanto a essa eficácia. Note-se que, à excepção de Coimbra, se trata de cidades que aderiram ao DESC em 2000. Outro momento do inquérito em que se revela alguma postura crítica por parte dos inquiridos de cidades aderentes ao DESC 2000 é quando são questionadas sobre a repetição desta iniciativa. Cidades como Lisboa, Beja, Leiria e Évora são as que mais apontam para repetições menos frequentes. Os dados disponíveis não permitem perceber por que razão os residentes destas cidades se revelam, nestes aspectos, menos favoráveis do que a média dos inquiridos.

### **2.6.2.As cidades e os dias sem carros**

Nem a 21 nem a 22 de Setembro se verificou uma “fuga” ao dia sem carros em qualquer das 12 cidades da amostra. Apenas no Machico têm alguma expressão (14%) aqueles que afirmam directamente terem saído da cidade, a 22 de Setembro, por se tratar de um dia sem carros. Seguem-se Lisboa, Leiria e Évora, mas já com valores que não ultrapassam os 5%.

Entre a grande maioria dos que ficaram nas respectivas cidades (não tendo tão pouco saído por razões previstas anteriormente ao DESC), as deslocações às ZSTA também não foram substancialmente afectadas. As respostas nesse sentido são poucas. Note-se, no entanto, que são mais uma vez Lisboa e Leiria as cidades onde essas respostas têm, apesar de tudo, alguma expressão, não para sábado, mas para sexta-feira. Em sentido oposto, registe-se que em Beja, Coimbra, Portimão e Machico mais de 16% dos residentes foram até à ZSTA ver o que se estava a passar por ser um dia sem carros.

Quanto às formas de deslocação utilizadas nos dias sem carros, verifica-se que a maior parte das pessoas se deslocou a pé, excepto em Lisboa onde se privilegiou o autocarro e, na sexta-feira 21, também o metro. Lisboa foi, aliás, a cidade onde menos se andou a pé, tanto no sábado como na sexta, o que tem a ver, antes de mais, note-se, com o facto de a ZSTA ter sido aí muitíssimo maior do que em qualquer das restantes cidades. As bicicletas surgem com destaque apenas em Aveiro, cidade onde já existe alguma tradição nesse sentido, associada à disponibilização pública de bicicletas no âmbito da iniciativa “bugas”. Quanto à utilização do carro particular, ela ainda teve um certo peso em algumas cidades, justamente nas menos favoráveis à iniciativa, ou seja, Lisboa e Leiria e, desta vez, também Portimão.

No que se refere ao meio de deslocação habitual, de 2ª feira a 6ª feira, às/nas ZSTA, que vimos anteriormente ser o carro, conclui-se que é em Lisboa e no Porto que ele é, apesar de tudo, menos usado, o que se explicará certamente pelo facto de serem as cidades que oferecem aos seus residentes mais alternativas de transporte público. Isso mesmo se comprova quando se verifica que o uso do autocarro só tem expressão significativa em Lisboa e Porto e também em Coimbra. Aveiro, Beja e Viseu, em contrapartida, são as cidades onde se anda mais a pé. Em qualquer dessas cidades foram mais de 50% os inquiridos que disseram fazê-lo.

Aos fins de semana, o carro é o meio de transporte utilizado por cerca de 70% dos residentes de Lisboa, Portimão e Ponta Delgada para irem até às zonas que estiveram fechadas ao

trânsito no DESC ou para circular dentro delas, sendo também de registar que, em Lisboa, o autocarro e o metro perdem utilizadores por comparação com os dias de semana.

No que toca aos meios de transporte usados nas deslocações quotidianas em geral, ou seja, todas as deslocações efectuadas e não apenas as que se fazem às/nas zonas fechadas ao trânsito no DESC, o carro continua a ser dominante, como se disse antes, em todas as cidades. Mais uma vez, e pelas mesmas razões que acabámos de apontar, ou seja, a maior oferta de transportes públicos, Lisboa e Porto são as duas cidades que ficam mais abaixo da média nacional. Os autocarros são usados por mais de um terço dos residentes destas duas cidades, acompanhados aqui também pelos inquiridos de Coimbra, e em Lisboa há ainda 23% de referências à utilização do metro.

A principal razão por que não se utiliza exclusivamente os transportes públicos é, em todas as cidades, excepto Lisboa, a falta de pontualidade e frequência dos mesmos. Outra razão muito apontada, especialmente pelos inquiridos de Évora, Bragança e Portimão, é a falta de acessibilidade a esses transportes nas zona de residência. Mudar muitas vezes de transporte, por seu lado, parece ser um problema com o qual apenas os residentes de Lisboa e Porto se confrontam significativamente. A demora em chegar onde precisam parece ser, assim, aumentada pela necessidade de mudar de meio de transporte e não tanto, neste caso, pela sua falta de pontualidade ou frequência.

## **2.7. Algumas comparações com o DESC 2000**

O “Inquérito às Cidades Envolvidas no DESC” (Aveiro, Évora, Leiria, Lisboa, Porto, Sintra)<sup>3</sup>, do estudo de “Avaliação Sociológica do DESC 2000”, realizado pela empresa *Mapa das Ideias*, apresenta alguns resultados que podem ser comparados com os do presente inquérito, apesar das diferenças de metodologia seguida num e noutro caso. A amostra do inquérito feito em 2000 envolveu 488 indivíduos residentes nas seis aglomerações assinaladas, tendo a selecção dos inquiridos sido aleatória – quer do ponto de vista espacial (dentro ou fora da perímetro fechado ao trânsito) quer do ponto de vista de características sócio-demográficas como o sexo, idade e habilitações literárias. Os questionários foram aplicados telefonicamente entre as 19 e as 22 horas do dia 22 de Setembro.

---

<sup>3</sup> Segundo os seus responsáveis, devido a imperativos de calendarização, não foi possível incluir a cidade de Beja na primeira fase desse estudo, a que estes dados dizem respeito.

Salvaguardadas as diferenças metodológicas, pode dizer-se, num primeiro plano de comparação, que quer em 2000 quer em 2001 as opiniões expressas pelos inquiridos são, de forma geral, muito favoráveis ao DESC, tanto à ideia em si, como às suas vantagens, à sua eficácia e à possibilidade da sua repetição. Com variações de um indicador para outro, por exemplo a eficácia do DESC é menos unânime do que a ideia em si, o sentido global das respostas, nos dois anos, é, em todo o caso, inequivocamente positivo. Também as preocupações com os danos ambientais provocados pelos carros nas cidades se mantêm muito elevadas, de um ano para o outro (quadros 2.48. a 2.52).

**Quadro 2.48. O DESC é uma ideia...(comparação 2000/2001)**

	2000	2001
Excelente	37,5	29.9
Boa	54.8	58.2
Má	4.7	6.1
Péssima	0.1	2.7
NS/NR	2.3	3.1
Total	100	100
	n= 448	n =1183

**Quadro 2.49. Os danos ambientais provocados pelos carros são...(comparação 2000/2001)**

	2000	2001
Muito preocupantes	53.1	49.5
Preocupantes	43.2	41.3
Pouco preocupantes	2.6	7.7
Nada preocupantes	1.1	0.8
NS/NR	0.0	0.7
Total	100	100
	n= 448	n =1183

**Quadro 2.50. Eficácia do DESC no combate aos danos provocados pelos carros (comparação 2000/2001)**

	2000	2001
Muito eficaz	16.9	17.3
Eficaz	48.4	43.3
Pouco eficaz	30.1	29.2
Nada eficaz	4.6	8.4
NS/NR	0.0	1.9
Total		100
	n= 448	n =1183

**Quadro 2.51. Repetição da iniciativa no próximo ano (comparação 2000/2001)**

	2000	2001
Sim	94	89.5
Não	6.0	10.5
Total	100	100
	n= 448	n =1183

**Quadro 2.52. Frequência desejável da repetição da iniciativa (comparação 2000/2001)**

	2000	2001
Todos os dias	13	6.8
Uma vez por semana (de 2ª a 6ª)	17	7.3
Uma vez por semana (fim de sem.)	12	13.9
Uma vez por mês	27	34.1
Uma vez de 3 em 3 meses	13	14.8
Uma vez por ano	8	8.7
Não repetir	6	10.5
NS/NR	5	3.9
Total	100	100
	n= 448	n =1059

Numa análise mais fina, a comparação dos resultados dos dois inquéritos mostra, no entanto, que, em 2001, há uma ligeira quebra dessa leitura positiva do DESC, quebra que é sistemática, isto é, verifica-se consistentemente em todos os indicadores em questão. Assim, é um pouco menos unânime a avaliação de que o DESC é uma ideia excelente ou boa; há um pouco

mais de gente a dizer que a iniciativa não é eficaz; e um pouco menos gente a dizer que ela deve repetir-se. Vê-se ainda, quanto à frequência da repetição, que os que preferem maior número de repetições são menos e, mesmo quanto às preocupações com os danos causados pelos automóveis ao ambiente, se verifica uma pequena diminuição.

Trata-se, como se disse, em estudos com metodologias de terreno diferentes, de variações ligeiras a partir de patamares muito elevados de aprovação genérica da iniciativa, o que quer dizer que variações tão diminutas não têm necessariamente, sequer, um significado substantivo. Ver-se-á, no próximo ano, se haverá também oscilações de opinião e respectivas amplitudes e sentido. O que se pode dizer, em todo o caso, é que, a terem as presentes variações esse significado substantivo, ele não é de inflexão, nem parcial, do sentido das avaliações positivas da população das cidades envolvidas.

### **3. OBSERVAÇÃO DIRECTA EM QUATRO CIDADES**

#### **3.1. Elementos metodológicos**

A metodologia de observação directa dos efeitos do DESC no espaço público urbano foi aplicada nas cidades de Lisboa, Porto, Coimbra e Bragança. Em cada uma dessas cidades, equipas de observadores qualificados, previamente munidos de formação específica, estiveram no terreno durante todo o período que durou a interdição à circulação automóvel. No Porto, em Coimbra e em Bragança a observação teve lugar no dia 22 de Setembro e em Lisboa a 21 e 22 de Setembro, uma vez que a Câmara da cidade organizou não um, mas dois dias sem carros.

Para efeitos comparativos, no que toca particularmente aos fluxos e ao movimento geral de pessoas, fez-se também um trabalho de observação directa na sexta-feira e no sábado da semana anterior, ou seja, no dia 15 de Setembro para as cidades do Porto, Coimbra e Bragança, e nos dias 14 e 15 de Setembro para a cidade de Lisboa. Essa observação prévia foi igualmente sistemática e cobriu, em cada cidade, toda a área e período correspondente ao da interdição do trânsito automóvel nos dias 21 e 22 de Setembro.

A equipa de Lisboa incluiu sete observadores, a do Porto quatro e as de Coimbra e Bragança três. A cada observador foi atribuída uma área específica dentro da ZSTA, de modo a multiplicar e aprofundar a capacidade de observação em cada área e no conjunto das áreas, sem sobreposições nem vazios.

A observação socorreu-se de instrumentos de categorização e registo (grelhas de observação) previamente elaborados e explicados aos observadores. Essas grelhas foram aplicadas por cada um deles em todas as áreas em que foi dividida a ZSTA em cada cidade. Cada observador procedeu ainda a uma cobertura fotográfica de locais e ocorrências considerados estratégicos (por exemplo, parques de estacionamento, zonas de esplanadas, movimento geral de certas ruas ou praças).

Utilizaram-se seis tipos de grelhas: grelhas de registo de movimento/circulação de pessoas; grelhas de registo de formas de deslocação e apropriação informal do espaço público; grelhas de registo de formas de apropriação organizada do espaço público; grelhas de registo de testemunhos de informantes privilegiados; grelhas de registo de conflitos e frases relevantes; e grelhas de registo fotográfico do espaço público.

A utilização comum dessas grelhas garantiu o rigor, a sistematicidade e a comparabilidade (entre observadores) das observações efectuadas. Também para obter elementos comparativos, mas agora entre dias com e sem carros, as grelhas de registo do movimento/circulação das pessoas e a cobertura fotográfica foram usadas, nos mesmos locais e às mesmas horas, nos dias 15 e 22 no Porto, Coimbra e Bragança, e nos dias 14, 15, 21 e 22 em Lisboa.

A título complementar pediu-se aos observadores que registassem todas as ocorrências relevantes não contempladas nas grelhas de observação de que dispunham à partida, grelhas que podiam, se tomadas de forma exclusiva e ritualista, cingir o seu olhar ao já previsto. Esse registo adicional foi feito e daí resultaram, de resto, alguns elementos de observação importantes.

Se o inquérito tem a virtualidade de captar de forma extensiva e sistemática o que as pessoas dizem e o que dizem que fazem, a observação, nos termos em que foi realizada, tem a virtualidade de dar a conhecer o que as pessoas fazem no espaço público num dia sem carros.

### **3.2. Fluxos de população e movimento geral no espaço público**

Com este primeiro conjunto de observáveis, o que se pretendia era conseguir uma avaliação o mais rigorosa e extensiva possível do movimento geral de pessoas no espaço público, ou melhor, nos vários tipos de locais constitutivos desse espaço. Tratava-se de saber se nos dias sem carros havia mais, menos ou sensivelmente as mesmas pessoas nas cidades aderentes, por comparação com dias equivalentes anteriores, mais exactamente a sexta-feira e/ou o sábado da semana precedente.

Nas quatro cidades seleccionadas e nos dois dias em questão (dessas quatro cidades, só Lisboa realizou, como se disse, dois dias sem carros) foram realizadas, pelos 17 observadores envolvidos, 692 observações em 363 locais diferentes (quadro 3.1). Essas observações foram realizadas em proporção ao tamanho das cidades e das respectivas ZSTA. Foram mais numerosas em Lisboa, seguindo-se, por esta ordem, Porto, Coimbra e Bragança.



**Quadro 3.1. Locais de observação e observações por dia e cidade**

	Nº locais	Nº observações
Lisboa – sextas-feiras	106	178
Lisboa - sábados	119	207
Porto - sábados	56	119
Coimbra - sábados	40	99
Bragança - sábados	42	89

Esses locais foram escolhidos de forma a cobrir o essencial do espaço público, nas suas múltiplas vertentes e funcionalidades: ruas, praças e avenidas principais; jardins; cafés e pastelarias; restaurantes e estabelecimentos de *fast-food*; centros comerciais; estabelecimentos comerciais fora desses centros; terminais, interfaces, estações e paragens de transportes públicos; parques de estacionamento; e ainda outros locais, como sítios turísticos ou igrejas. Em muitos desses locais, sempre que tal se considerou pertinente, fizeram-se observações de manhã e de tarde, por vezes mais do que uma vez ao longo de cada um desses períodos do dia.

Os quadros 3.2. a 3.6 mostram os resultados dessas observações comparadas. Há um quadro para cada cidade, excepto em Lisboa, com dois quadros, um para sexta-feira e outro para sábado. Em cada quadro discriminam-se locais e períodos do dia e usa-se uma escala de avaliação quantitativa genérica com cinco pontos: muito mais pessoas (++); mais pessoas (+); mais ou menos as mesmas pessoas (=); menos pessoas (-); muito menos pessoas (--).

Mais do que uma leitura fina quadro a quadro, interessa retirar o respectivo sentido geral e esse pode enunciar-se da seguinte maneira: o resultado agregado das quase 700 observações efectuadas é o de que nas quatro cidades e nos dois dias havia, na grande maioria dos locais observados, as mesmas, mais ou mesmo muito mais pessoas do que na sexta-feira e no sábado anteriores.

O quadro 3.7. permite justamente fazer essa leitura global. Considerando o total das quatro cidades e dos dois dias, vê-se que 79% das observações registaram “mais ou menos as mesmas”, “mais” ou “muito mais” pessoas e que só nas restantes 21% se registou “menos” ou “muito menos”. Em algumas das cidades, concretamente em Lisboa, na sexta-feira, 21, e em Coimbra, no dia 22, o somatório do “menos” e do “muito menos” atinge valores ainda mais baixos, 12% e 10% respectivamente. Nos restantes casos, esse somatório está na média ou um pouco acima da média, havendo só uma situação de afastamento significativo para cima da média, que é o de Lisboa, no sábado 22.

Ou seja, dito por outras palavras, o *Dia Europeu Sem Carros* (22 de Setembro) não provocou qualquer movimento significativo de saída de população das cidades observadas, para além daquele que é normal nos fins de semana em geral.

O mesmo se pode dizer da 6ª feira, 21 de Setembro, em Lisboa. Sendo um dia de trabalho, pôde verificar-se através do trânsito fora da ZSTA, do movimento geral de pessoas nas ruas e avenidas dentro da ZSTA (particularmente notório justamente porque, não havendo carros, há mais pessoas a andar a pé, fazendo pequenos ou médios percursos, ou a caminho de pontos de tomada de transportes), nos terminais de transportes e parques de estacionamento e, sobretudo – por se tratar de um indicador particularmente expressivo –, nas áreas de restaurantes e estabelecimentos similares nas zonas de concentração de escritórios, comércio e outras actividades profissionais, que não houve uma redução significativa nos fluxos de pessoas e no movimento geral da cidade.

Isso não significa que não tenha havido algumas quebras. Concretamente em Lisboa, na sexta-feira, dia 21, em zonas como a Avenida Almirante Reis, Rua Morais Soares e Alameda D. Afonso Henriques, registou-se menos movimento, quer nas ruas, quer em restaurantes, por exemplo. No mesmo sentido vão informações recolhidas em alguns infantários e estabelecimentos pré-escolares, dizendo que algumas crianças tinham faltado.

Mas o que é de relevar é que essas variações negativas são parcelares e não afectam o sentido de permanência ou de crescimento da distribuição geral. De resto, mesmo em relação aos estabelecimentos escolares dos mais novos, também houve indicações de sentido contrário ao referido. Uma educadora de um desses estabelecimentos dizia que não tinha faltado quase nenhuma criança porque no dia anterior os alunos estavam “entusiasmados com a ideia de verem como seria a cidade sem carros”.



**Quadro 3.2. Variação dos fluxos de pessoas em Lisboa entre sexta-feira 14.9.2001 e sexta-feira 21.9.2001,  
por tipos de locais observados**

Intensidade de fluxos e variações Tipos de locais observados e períodos de observação		Nº de locais observados	Nº de observações	++	+	=	-	--
1	Movimento geral de avenidas, ruas, praças e jardins (8-10 horas)	26	26 (100.0)	2 (8.0)	9 (35.0)	14 (54.0)	1 (4.0)	---
2	Movimento geral de avenidas, ruas, praças e jardins (12.30-14.30 horas)		21 (100.0)	3 (14.0)	11 (52.0)	6 (29.0)	1 (5.0)	---
3	Movimento geral de avenidas, ruas, praças e jardins (17.00-19.30 horas)		24 (100.0)	3 (13.0)	16 (67.0)	5 (21.0)	---	---
4	Terminais, interfaces, estações e paragens de transportes públicos (8-10 horas)	9	11 (100.0)	5 (46.0)	4 (36.0)	2 (18.0)	---	---
5	Terminais, interfaces, estações e paragens de transportes públicos (17.00-19.30 horas)		11 (100.0)	4 (36.0)	6 (55.0)	1 (9.0)	---	---
6	Cafés e pastelarias (8-10 horas)	21	20 (100.0)	---	2 (10.0)	11 (55.0)	7 (35.0)	---
7	Cafés e pastelarias (17.00-19.30 horas)		8 (100.0)	---	1 (13.0)	6 (75.0)	1 (13.0)	---
8	Restaurantes, cervejarias e estabelecimentos de <i>fast-food</i> (12.30-14.30 horas)	28	28 (100.0)	---	4 (14.0)	18 (64.0)	6 (21.0)	---
9	Centros comerciais – geral, comércio e restaurantes (todo o dia)	12 (7)	16 (100.0)	1 (6.0)	3 (19.0)	7 (44.0)	5 (31.0)	---
10	Parques de estacionamento (todo o dia)	3	5 (100.0)	---	5 (100.0)	---	---	---
11	Outros locais (todo o dia)	7	8 (100.0)	1 (13.0)	2 (25.0)	4 (50.0)	1 (13.0)	---
TOTAL		106	178 (100.0)	19 (11.0)	63 (35.0)	74 (42.0)	22 (12.0)	---

(++) *Muito mais pessoas*; (+) *Mais pessoas*; (=) *Mais ou menos as mesmas pessoas*; (-) *Menos pessoas*; (--) *Muito menos pessoas*

\*Doze espaços/estabelecimentos específicos em sete centros comerciais

**Quadro 3.3. Variação dos fluxos de pessoas em Lisboa entre sábado 15.9.2001 e sábado 22.9.2001,  
por tipos de locais observados**

Intensidade de fluxos e variações Tipos de locais observados e períodos de observação		Nº de locais observados	Nº de observações	++	+	=	-	--
1	Movimento geral de avenidas, ruas, praças e jardins (9-13 horas)	27	33 (100.0)	1 (3.0)	6 (18.0)	18 (55.0)	4 (12.0)	4 (12.0)
2	Movimento geral de avenidas, ruas, praças e jardins (15-19 horas)		23 (100.0)	4 (19.0)	9 (43.0)	9 (43.0)	1 (5.0)	---
3	Terminais, interfaces, estações e paragens de transportes públicos (9-13 horas)	10	14 (100.0)	---	2 (14.0)	8 (57.0)	4 (29.0)	---
4	Terminais, interfaces, estações e paragens de transportes públicos (15-19 horas)		11 (100.0)	1 (9.0)	6 (55.0)	3 (27.0)	1 (9.0)	---
5	Cafés e pastelarias (9-13 horas)	15	19 (100.0)	---	3 (16.0)	3 (16.0)	12 (63.0)	1 (5.0)
6	Cafés e pastelarias (15-19 horas)		19 (100.0)	---	5 (26.0)	11 (58.0)	3 (16.0)	---
7	Estabelecimentos comerciais (9-13 horas)	21	25 (100.0)	---	2 (8.0)	5 (20.0)	12 (48.0)	6 (24.0)
8	Estabelecimentos comerciais (15-19 horas)		4 (100.0)	2 (50.0)	1 (25.0)	1 (25.0)	---	---
9	Restaurantes, cervejarias e estabelecimentos de <i>fast-food</i> (13-15 horas)	13	13 (100.0)	---	1 (8.0)	3 (23.0)	9 (69.0)	---
10	Centros comerciais – geral, comércio e restaurantes (todo o dia)	21 (7)	28 (100.0)	6 (21.0)	6 (21.0)	8 (29.0)	8 (29.0)	---
11	Parques de estacionamento (todo o dia)	2	3 (100.0)	---	1 (33.0)	2 (66.0)	---	---
12	Outros locais (todo o dia)	10	15 (100.0)	---	1 (7.0)	11 (73.0)	3 (20.0)	---
TOTAL		119	207 (100.0)	14 (7.0)	43 (21.0)	82 (40.0)	57 (28.0)	11 (5.0)

(++) *Muito mais pessoas*; (+) *Mais pessoas*; (=) *Mais ou menos as mesmas pessoas*; (-) *Menos pessoas*; (--) *Muito menos pessoas*

- Vinte e um espaços/estabelecimentos específicos em sete centros comerciais

**Quadro 3.4 Variação dos fluxos de pessoas no Porto entre sábado 15.9.2001 e sábado 22.9.2001,  
por tipos de locais observados**

Intensidade de fluxos e variações Tipos de locais observados e períodos de observação		Nº de locais observados	Nº de observações	++	+	=	-	--
1	Movimento geral de avenidas, ruas, praças e jardins (9-13 horas)	13	24 (100.0)	---	11 (46.0)	8 (33.0)	4 (17.0)	1 (4.0)
2	Movimento geral de avenidas, ruas, praças e jardins (15-19 horas)		13 (100.0)	---	8 (62.0)	3 (23.0)	2 (15.0)	---
3	Terminais, interfaces, estações e paragens de transportes públicos (9-13 horas)	4	8 (100.0)	---	2 (25.0)	5 (63.0)	1 (13.0)	---
4	Terminais, interfaces, estações e paragens de transportes públicos (15-19 horas)		4 (100.0)	---	2 (50.0)	2 (50.0)	---	---
5	Cafés e pastelarias (9-13 horas)	7	12 (100.0)	---	4 (33.0)	3 (25.0)	5 (42.0)	---
6	Cafés e pastelarias (15-19 horas)		10 (100.0)	---	5 (50.0)	1 (10.0)	4 (40.0)	---
7	Estabelecimentos comerciais (9-13 horas)	13	18 (100.0)	---	3 (17.0)	12 (67.0)	3 (17.0)	---
8	Estabelecimentos comerciais (15-19 horas)		6 (100.0)	---	4 (66.0)	2 (33.0)	---	---
9	Restaurantes, cervejarias e estabelecimentos de <i>fast-food</i> (13-15 horas)	7	7 (100.0)	---	3 (43.0)	---	4 (57.0)	---
10	Centros comerciais – geral, comércio e restaurantes (todo o dia)	5 (2) *	5 (100.0)	---	3 (60.0)	2 (40.0)	---	---
11	Parques de estacionamento (todo o dia)	4	8 (100.0)	---	4 (50.0)	---	4 (50.0)	---
12	Outros locais (todo o dia)	3	4 (100.0)	---	---	1 (25.0)	3 (75.0)	---
TOTAL		56	119 (100.0)	---	49 (41.0)	39 (33.0)	30 (25.0)	1 (1.0)

(++) *Muito mais pessoas*; (+) *Mais pessoas*; (=) *Mais ou menos as mesmas pessoas*; (-) *Menos pessoas*; (--) *Muito menos pessoas*

\* Cinco espaços/estabelecimentos específicos em dois centros comerciais

**Quadro 3.5. Variação dos fluxos de pessoas em Coimbra entre sábado 15.9.2001 e sábado 22.9.2001,  
por tipos de locais observados**

Intensidade de fluxos e variações Tipos de locais observados e períodos de observação		Nº de locais observados	Nº de observações	++	+	=	-	--
1	Movimento geral de avenidas, ruas, praças e jardins (9-13 horas)	8	14 (100,0)	4 (29,0)	7 (50,0)	2 (14,0)	---	1 (7,0)
2	Movimento geral de avenidas, ruas, praças e jardins (15-19 horas)		10 (100,0)	3 (30,0)	6 (60,0)	1 (10,0)	---	---
3	Terminais, interfaces, estações e paragens de transportes públicos (9-13 horas)	5	10 (100,0)	1 (10,0)	2 (20,0)	3 (30,0)	3 (30,0)	1 (10,0)
4	Terminais, interfaces, estações e paragens de transportes públicos (15-19 horas)		5 (100,0)	---	2 (40,0)	3 (60,0)	---	---
5	Cafés e pastelarias (9-13 horas)	5	6 (100,0)	---	2 (33,0)	3 (50,0)	1 (17,0)	---
6	Cafés e pastelarias (15-19 horas)		10 (100,0)	---	5 (50,0)	3 (30,0)	2 (20,0)	---
7	Estabelecimentos comerciais (9-13 horas)	5	8 (100,0)	---	3 (38,0)	4 (50,0)	---	1 (13,0)
8	Estabelecimentos comerciais (15-19 horas) *	---	---	---	---	---	---	---
9	Restaurantes, cervejarias e estabelecimentos de <i>fast-food</i> (13-15 horas)	3	3 (100,0)	---	2 (66,0)	---	1 (33,0)	---
10	Centros comerciais – geral, comércio e restaurantes (todo o dia)	4 (2) **	7 (100,0)	2 (29,0)	1 (14,0)	4 (57,0)	---	---
11	Parques de estacionamento (todo o dia)	8	23 (100,0)	---	10 (43,0)	13 (57,0)	---	---
12	Outros locais (todo o dia)	2	3 (100,0)	---	1 (33,0)	2 (66,0)	---	---
TOTAL		40	99 (100,0)	10 (10,0)	41 (41,0)	38 (38,0)	7 (7,0)	3 (3,0)

(++) *Muito mais pessoas*; (+) *Mais pessoas*; (=) *Mais ou menos as mesmas pessoas*; (-) *Menos pessoas*; (--) *Muito menos pessoas*

- Só foram observados centros comerciais ou estabelecimentos/zonas específicas dentro de centros comerciais \*\* Quatro espaços/estabelecimentos específicos em dois centros comerciais

**Quadro 3.6. Variação dos fluxos de pessoas em Bragança entre sábado 15.9.2001 e sábado 22.9.2001,  
por tipos de locais observados**

Intensidade de fluxos e variações Tipos de locais observados e períodos de observação		Nº de locais observados	Nº de observações	++	+	=	-	--
1	Movimento geral de avenidas, ruas, praças e jardins (9-13 horas)	5	6 (100.0)	1 (17.0)	2 (33.0)	3 (50.0)	---	---
2	Movimento geral de avenidas, ruas, praças e jardins (15-19 horas)		3 (100.0)	---	1 (33.0)	2 (66.0)	---	---
3	Terminais, interfaces, estações e paragens de transportes públicos (9-13 horas)	1	2 (100.0)	---	---	2 (100.0)	---	---
4	Terminais, interfaces, estações e paragens de transportes públicos (15-19 horas)		1 (100.0)	1 (100.0)	---	---	---	---
5	Cafés e pastelarias (9-13 horas)	5	12 (100.0)	---	6 (50.0)	2 (17.0)	4 (33.0)	---
6	Cafés e pastelarias (15-19 horas)		8 (100.0)	---	5 (63.0)	2 (25.0)	1 (13.0)	---
7	Estabelecimentos comerciais (9-13 horas)	14	21 (100.0)	---	3 (14.0)	12 (57.0)	6 (29.0)	---
8	Estabelecimentos comerciais (15-19 horas)		9 (100.0)	---	2 (22.0)	4 (44.0)	3 (33.0)	---
9	Restaurantes, cervejarias e estabelecimentos de <i>fast-food</i> (13-15 horas)	9	14 (100.0)	---	5 (36.0)	8 (57.0)	1 (7.0)	---
10	Centros comerciais – geral, comércio e restaurantes (todo o dia)	---	---	---	---	---	---	---
11	Parques de estacionamento (todo o dia)	3	7 (100.0)	---	4 (57.0)	2 (29.0)	1 (14.0)	---
12	Outros locais (todo o dia)	5	6 (100.0)	---	1 (17.0)	2 (33.0)	3 (50.0)	---
TOTAL		42	89 (100.0)	2 (2.0)	29 (33.0)	39 (44.0)	19 (21.0)	---

(++) *Muito mais pessoas*; (+) *Mais pessoas*; (=) *Mais ou menos as mesmas pessoas*; (-) *Menos pessoas*; (--) *Muito menos pessoas*



**Quadro 3.7. Variações de fluxos de pessoas entre dias com e sem carros, por cidades**

	Lisboa 6ª feiras (14 e 21)	Lisboa Sábados (15 e 22)	Porto Sábados (15 e 22)	Coimbra Sábados (15 e 22)	Bragança Sábados (15 e 22)	Conjunto das 4 cidades sextas-feiras e sábados (14, 15, 21 e 22)
Muito mais pessoas (++)	19 (11.0)	14 (7.0)	--	10 (10.0)	2 (2.0)	45 (7.0)
Mais pessoas (+)	63 (35.0)	43 (21.0)	49 (41.0)	41 (41.0)	29 (33.0)	225 (33.0)
Mais ou menos as mesmas pessoas (=)	74 (42.0)	82 (40.0)	39 (33.0)	38 (38.0)	39 (44.0)	272 (39.0)
Menos pessoas (-)	22 (12.0)	57 (28.0)	30 (25.0)	7 (7.0)	19 (21.0)	135 (19.0)
Muito menos pessoas (--)	--	11 (5.0)	1 (1.0)	3 (3.0)	--	15 (2.0)
Total	178 (100.0)	207 (100.0)	119 (100.0)	99 (100.0)	89 (100.0)	692 (100.0)

É preciso lembrar que nessa sexta-feira, como de resto no sábado seguinte, choveu bastante em Lisboa durante toda a manhã, o que tornou o acesso à cidade muito complicado, até porque muitas pessoas vieram de carro até onde puderam, ou seja, até à própria fronteira da ZSTA (ver ponto 3.5).

Assim, algumas variações negativas (tipicamente a de crianças nos estabelecimentos de ensino pré-escolar) bem como algum ambiente de confusão geral no trânsito, gerado ao princípio da manhã de 6ª feira, não podem ser linearmente atribuídas ao próprio DESC, mas sim à conjugação do DESC (a uma sexta-feira) com uma manhã muito chuvosa. O que se passou com o movimento nos cafés e pastelarias, na manhã do dia 21, em Lisboa, locais onde se registou a maior variação negativa (35% dos locais observados tinham “menos pessoas” do que na 6ª feira anterior à mesma hora), ilustra-o bem. Muitas pessoas, já atrasadas, não passaram pelos cafés ou pastelarias habituais antes de se dirigirem aos locais de trabalho.

Aliás, as más condições climatéricas (chuva e vento) não se fizeram sentir só em Lisboa, nas manhãs de 6ª feira e sábado. No sábado, no Porto, Coimbra e Bragança, ou choveu ou esteve um tempo cinzento e a ameaçar chuva (caso do Porto), o que condicionou, tanto ou mais do que o próprio DESC, a circulação das pessoas e o movimento geral da cidade num sábado normal de bom tempo (como foi o dia 15 de Setembro, tomado para comparação).

Mais uma vez, o movimento de cafés e pastelarias funciona aqui como um bom indicador. Nas quatro cidades, no sábado, dia 22, esses estabelecimentos registaram variações negativas de clientes quase sempre acima da média geral dessas variações. O mesmo aconteceu, até certo ponto, nos restaurantes e similares. No caso dos cafés e pastelarias, estamos claramente perante uma consequência mais da chuva do que do DESC, já que se trata tipicamente de estabelecimentos situados nas imediações dos locais de residência, a que as pessoas se dirigem muitas vezes a pé. Não foi, portanto, por não poderem usar o carro que as pessoas foram menos a esses locais do que no sábado anterior, mas sim porque estava a chover.

Entre as variações positivas vale a pena destacar, agora, também para sábado 22, os casos das estações/interfaces/terminais de transportes públicos e dos centros

comerciais, em Lisboa e no Porto. Nestes locais as categorias “muito mais pessoas” e “mais pessoas” registaram os valores mais altos de todos.

No caso dos transportes públicos, justamente por se tratar de um dia sem carros, essa variação era esperada, ou seja, as pessoas recorreram muito mais a esses transportes do que é habitual nos dias normais.

No caso dos centros comerciais, e também dos estabelecimentos comerciais fora desses centros, da parte da tarde, devem assinalar-se duas coisas diferentes. A primeira é a de que, tanto quanto se pôde ver, eles não foram prejudicados pela ocorrência do DESC. Se é verdade que a maioria dos centros comerciais em causa fica fora do perímetro das ZSTA, ainda assim eles poderiam ter sido afectados se, por exemplo, muitas pessoas tivessem saído da cidade por ser um dia sem carros. O segundo aspecto a referir é que o acréscimo de pessoas (num centro comercial do Porto uma empregada dizia que estava tanta gente que “parecia Natal”) está certamente relacionado com o facto de 22 ter sido, para muita gente, o primeiro sábado após o recebimento do ordenado, altura do mês em que se fazem mais compras<sup>4</sup>.

Mais importante do que as variações globais, num ou noutro sentido, registadas nos vários tipos de locais observados, foi a substancial alteração dos fluxos de pessoas da manhã para a tarde.

Nas quatro cidades, e no caso de Lisboa tanto na 6ª feira como no sábado, houve sempre, sem excepção, fluxos mais intensos de pessoas na parte da tarde do que na parte da manhã. Ou melhor, feitas as comparações com os dias de referência da semana anterior (14 e 21 de Setembro), há muito mais registos de “muito mais pessoas” ou “mais pessoas” durante as tardes do que durante as manhãs (quadros 3.8 a 3.13), facto que se deve atribuir, no essencial, à mudança total das condições climatéricas, com a chuva e o vento da manhã, ou o tempo cinzento sem chuva do Porto, a darem lugar, a partir do fim da manhã ou da hora de almoço, a um tempo de sol sem nuvens durante toda a tarde.

---

<sup>4</sup> Vale a pena dizer ainda que nem só os casos de acréscimo dos fluxos de pessoas são aqui significativos. Algumas das situações em que foram assinaladas “mais ou menos as mesmas pessoas” são igualmente significativas, já que esse registo diz respeito a duas situações de “muitas pessoas” (uma a 15, outra a 22), que é obviamente muito diferente de casos em que o registo “mais ou menos as mesmas pessoas” resulta de duas observações de “poucas pessoas”.

**Quadro 3.8. Variações nos fluxos de pessoas, por período do dia – Lisboa, 6ª feiras 14 e 21**

	Manhã	Tarde
Muito mais pessoas (++)	7 (12.0)	7 (16.0)
Mais pessoas (+)	15 (26.0)	23 (52.0)
Mais ou menos as mesmas pessoas (=)	27 (47.0)	12 (27.0)
Menos pessoas (-)	8 (14.0)	2 (5.0)
Muito menos pessoas (--)	--	--
Total	57 (100.0)	44 (100.0)

**Quadro 3.9 Variações nos fluxos de pessoas, por período do dia – Lisboa, sábados 15 e 22**

	Manhã	Tarde
Muito mais pessoas (++)	1 (1.0)	7 (12.0)
Mais pessoas (+)	13 (14.0)	21 (37.0)
Mais ou menos as mesmas pessoas (=)	34 (37.0)	24 (42.0)
Menos pessoas (-)	32 (35.0)	5 (9.0)
Muito menos pessoas (--)	11 (12.0)	--
Total	91 (100.0)	57 (100.0)

**Quadro 3.10 Variações nos fluxos de pessoas, por período do dia – Porto, sábados 15 e 22**

	Manhã	Tarde
Muito mais pessoas (++)	--	--
Mais pessoas (+)	20 (32.0)	19 (58.0)
Mais ou menos as mesmas pessoas (=)	28 (45.0)	8 (24.0)
Menos pessoas (-)	13 (21.0)	6 (18.0)
Muito menos pessoas (--)	1 (2.0)	--
Total	62 (100.0)	33 (100.0)

**Quadro 3.11 Variações nos fluxos de pessoas, por período do dia – Coimbra, sábados 15 e 22**

	Manhã	Tarde
Muito mais pessoas (++)	5 (13.0)	3 (12.0)
Mais pessoas (+)	14 (37.0)	13 (52.0)
Mais ou menos as mesmas pessoas (=)	12 (32.0)	7 (28.0)
Menos pessoas (-)	4 (11.0)	2 (8.0)
Muito menos pessoas (--)	3 (8.0)	--
Total	38 (100.0)	25 (100.0)

**Quadro 3.12. Variações nos fluxos de pessoas, por período do dia – Bragança, sábados 15 e 22**

	Manhã	Tarde
Muito mais pessoas (++)	1 (2.0)	1 (5.0)
Mais pessoas (+)	11 (27.0)	8 (38.0)
Mais ou menos as mesmas pessoas (=)	19 (46.0)	8 (38.0)
Menos pessoas (-)	10 (24.0)	4 (19.0)
Muito menos pessoas (--)	--	--
Total	41 (100.0)	21 (100.0)

**Quadro 3.13. Variações nos fluxos de pessoas, por período do dia  
– Total das 4 cidades, sábados 15 e 22**

	Manhã	Tarde
Muito mais pessoas (++)	14 (5.0)	18 (10.0)
Mais pessoas (+)	73 (25.0)	84 (47.0)
Mais ou menos as mesmas pessoas (=)	120 (42.0)	59 (33.0)
Menos pessoas (-)	67 (23.0)	19 (11.0)
Muito menos pessoas (--)	15 (5.0)	--
Total	289 (100.0)	180 (100.0)

Essa mudança de tempo marca também uma mudança nos próprios parâmetros de avaliação do impacto do DESC, podendo ver-se melhor o que aconteceu nas quatro cidades, quando o factor perturbador da chuva deixou de estar presente. Se com chuva se coloca inevitavelmente o problema de atribuir ao DESC o que pode ser da chuva e à chuva o que pode ser do DESC, a partir do momento em que melhoraram substancialmente as condições climáticas essa confusão de atribuições deixa de ocorrer.

Nos quadros 3.2. a 3.6., onde se regista para cada cidade as variações dos fluxos de pessoas por tipos de locais observados, pode encontrar-se um sinal claro e consistente dessa mudança. Se observarmos o movimento geral registado em avenidas, ruas, praças e jardins, da parte da tarde, concluímos que em Lisboa, na 6ª feira e no sábado, e no Porto e em Coimbra, no sábado, os somatórios dos valores atingidos pelas classificações “muito mais pessoas” e “mais pessoas” são sempre muito mais elevados do que a média dessas classificações no total dos locais observados.

Este pode ser considerado um primeiro sinal sólido de que houve efectivamente, assim que o tempo melhorou, um movimento alargado de apropriação do espaço público disponível, com muitas pessoas a quererem beneficiar do facto de não haver carros em certas zonas das cidades. Mas para perceber melhor o que realmente ocorreu, interessa analisar directamente essas formas de apropriação não convencional do espaço público, bem como as formas de deslocação alternativas utilizadas.

### 3.3. Formas de deslocação e de apropriação do espaço público

Tendo em conta a estratégia subjacente à organização de dias sem carros, que procura, entre outros objectivos, incentivar formas não convencionais de deslocação e de apropriação do espaço público tornado disponível pela interdição do trânsito automóvel particular, um segundo tipo de observáveis consistiu precisamente nessas modalidades alternativas de uso e movimentação de pessoas dentro das ZSTA.

Procedeu-se, assim, à observação e registo sistemático de um conjunto variado de ocorrências incluindo: utilização de bicicletas, skates, patins em linha, trotinetes e outras formas de deslocação não habituais; recurso a veículos alternativos (por exemplo, carros eléctricos); prática de *jogging* e de actividades desportivas informais; prática de actividades informais não desportivas; e ainda actividades de animação e/ou sensibilização formalmente organizadas.

Tal como se fez ao nível dos fluxos de pessoas anteriormente analisados, também aqui a observação cobriu toda a extensão das ZSTA e alguns locais fora delas, tanto de manhã como de tarde. Os resultados desta segunda componente da metodologia de observação estão sintetizados nos quadros 3.14. a 3.18.

**Quadro 3.14 Formas de deslocação e apropriação do espaço público – Lisboa, dia 21 de Setembro (sexta-feira)**

Bicicletas	Poucas, da parte da manhã, em qualquer das zonas da cidade fechadas ao trânsito. Crescimento muito significativo da parte da tarde. Em certas zonas, nomeadamente no eixo Marquês de Pombal - Avenida da Liberdade – Rossio registaram-se muitas pessoas a utilizá-las. Sobretudo rapazes e homens, em grupos ou aos pares.
Skates, patins em linha e trotinetes	Raros, quer de manhã, quer de tarde. Só no referido eixo do Marquês de Pombal ao Rossio foram vistos alguns rapazes (14) a andar de skate, da parte da tarde.
Pessoas a fazer <i>jogging</i>	Raras. Homens sozinhos ou em pequenos grupos.
Outras formas de deslocação	Nenhumas.
Veículos alternativos	Raros, Só da parte da tarde.
Actividades desportivas informais	Raras. Grupo de rapazes a jogar futebol nos relvados da Alameda D. Afonso Henriques.
Outras actividades informais	Nenhumas.
Actividades formais de animação/sensibilização	Apenas quatro: exposição e aluguer de bicicletas (todo o dia); exposição sobre qualidade do ar e aparelhos para a sua medição (de tarde); exposição de veículos alternativos (todo o dia); distribuição de folhetos de sensibilização ambiental por parte de um partido político (de manhã).

**Quadro 3.15 Formas de deslocação e apropriação do espaço público – Lisboa, dia 22 de Setembro (sábado)**

Bicicletas	Muitas, em especial da parte da tarde, mas, em algumas zonas, também da parte da manhã. Além do eixo Marquês de Pombal-Rossio e da zona da Baixa, também na zona do Saldanha e das Avenidas Novas foram registadas muitas, quer de manhã, quer de tarde. Predomínio de rapazes e homens, mas também número significativo de casais jovens e de famílias com crianças pequenas.
Skates, patins em linha e trotinetes	Em algumas zonas poucos, noutras com alguma expressão, mais à tarde. Sobretudo rapazes, em grupo ou sozinhos, no caso dos skates e dos patins em linha. No caso das trotinetes, mais crianças acompanhadas pelos pais (por vezes, de bicicleta)
Pessoas a fazer <i>jogging</i>	Poucas, quer de manhã quer de tarde. Homens sozinhos ou em pequenos grupos.
Outras formas de deslocação	Raras. Pessoas a cavalo ou em carroças com póneis, mais de tarde do que de manhã.
Veículos alternativos	Raros.
Actividades desportivas informais	Raras. Rapazes a jogar à bola, de tarde.
Outras actividades informais	Raras. Grupo de oito rapazes a fazer break-dance numa entrada do metro
Actividades formais de animação/sensibilização	Só três: exposição e aluguer de bicicletas (todo o dia); passeio colectivo de bicicletas e veículos alternativos com saída do Marquês do Pombal, a partir das 16 horas, em direcção à Baixa; banda musical (à tarde)

Começando por Lisboa, na 6ª feira, dia 21 (quadro 3.14), pode ver-se que, durante a parte da manhã, as diferentes formas de utilização alternativa do espaço público não tiveram grande expressão. Poucas pessoas em bicicleta, ainda menos em skates, patins em linha ou trotinetes, actividades informais, desportivas ou outras, raras ou inexistentes e, atendendo ao tamanho da cidade e à extensa área fechado ao trânsito, muito poucas actividades organizadas de animação ou sensibilização ambiental.

Diga-se, a este propósito, que o cancelamento pela Câmara de muitas iniciativas previstas, devido ao mau tempo que se fazia sentir de manhã, parece ter sido algo precipitada, já que, como se disse antes, o tempo melhorou totalmente à tarde. O resultado foi que, tanto na 6ª feira como no sábado, Lisboa teve menos actividades organizadas de apropriação do espaço público do que qualquer das três restantes cidades.

Com a melhoria das condições climáticas a partir da hora de almoço, assistiu-se também, ainda na sexta-feira, a uma mudança de registo no que respeita ao uso do espaço público disponível. Tornou-se mais frequente, em toda a ZSTA e mesmo fora dela (em locais como as imediações do Centro Comercial Colombo, na Avenida da Igreja ou na

Avenida de Roma), ver pessoas de bicicleta. No eixo que vai da Praça do Marquês de Pombal ao Rossio, em particular, essa prática foi muito observada. Muitas pessoas, sobretudo rapazes, em grupo ou aos pares, circularam de bicicleta ao longo desse percurso.

De sexta-feira para sábado houve alterações consideráveis, com todas as formas não convencionais de uso do espaço urbano a registarem mais adesões. Como o tempo esteve chuvoso também no sábado de manhã, esse acréscimo fez sentir mais da parte da tarde, mas, comparando manhãs, a de sábado foi, de qualquer modo, mais participada.

Actividades que não tinham tido qualquer expressão observável no dia anterior passaram a tê-la, ainda que pontualmente; outras, que tinham registado poucos participantes, mesmo sem se tornarem frequentes, subiram de patamar, em termos de número de pessoas e espaços utilizados; outras ainda, que já tinham alcançado uma expressão significativa na 6ª feira, generalizaram-se e tornaram-se frequentes, especialmente em certas zonas da cidade.

O destaque vai para as pessoas em bicicleta, observadas em grande número em praticamente toda a ZSTA, mais de tarde, mas, em certos locais, também de manhã. Os protagonistas mais comuns (jovens do sexo masculino) mantiveram-se, mas apareceram outros, como os casais ou as famílias. Bastantes menos vistos do que as bicicletas, mas, ainda assim, com uma expressão claramente superior à de 6ª feira, os skates e as trotinetes (não tanto os patins em linha) foram usados por jovens, no primeiro caso, e por crianças, no segundo, estas acompanhadas pelos pais ou outros adultos, os quais, por vezes, se deslocavam eles próprios de bicicleta.

Como já dera para ver no dia anterior, certas áreas da cidade tiveram manifestamente a preferência das pessoas que aproveitaram o DESC para usar a rua de forma alternativa. Foi o caso do já referido eixo Marquês de Pombal-Rossio, o mais usado de todos, mas também da Baixa e da zona do Saldanha e das Avenidas Novas. Em suma, todo um tronco central da cidade, que começa na Avenida da República e desce até ao Terreiro do Paço.

No Porto, Coimbra e Bragança, há a registar aspectos em tudo semelhantes aos registados em Lisboa, mas também diferenças que importa sublinhar.

Entre os aspectos semelhantes, contam-se:



- a apropriação do espaço público disponível ocorreu mais de tarde do que de manhã;
- a utilização de bicicletas situou-se num patamar quantitativo muito superior ao de qualquer outro meio de deslocação alternativo;
- outras formas de apropriação informal do espaço tiveram expressão meramente pontual;
- os protagonistas dessa apropriação colectiva foram predominantemente do sexo masculino, mais jovens do que crianças ou adultos, e só secundariamente famílias, casais ou pessoas mais velhas;
- certas zonas das cidades (no Porto, a marginal do rio Douro ou a Rua de Cedofeita, por exemplo; em Coimbra, a Rua Ferreira Borges, fechada ao trânsito em permanência) foram claramente preferidas face a outras.

**Quadro 3.16 Formas de deslocação e apropriação do espaço público – Porto, dia 22 de Setembro (sábado)**

Bicicletas	Muitas, quer de manhã quer de tarde, com excepção da zona da marginal do Douro, da parte da manhã, só com algumas. Particular intensidade em Cedofeita e Parada Leitão. Jovens, adultos e crianças, mais do sexo masculino.
Skates, patins em linha e trotinetes	Poucos skates e patins em linha, quer de manhã quer de tarde. Predominantemente crianças e jovens do sexo masculino. Muitas trotinetes, da parte da tarde, em algumas zonas. Crianças com os pais e rapazes.
Pessoas a fazer <i>jogging</i>	Algumas. Um grande grupo de homens e rapazes (26), de manhã, na marginal do Douro.
Outras formas de deslocação	Poucas. Andas, cavalos, bicicletas de pares.
Veículos alternativos	Raros.
Actividades desportivas informais	Raras. Jogo de bola na rua.
Outras actividades informais	Raras. Lançamento de papagaios.
Actividades formais de animação/sensibilização	Muitas. Total de 22 registos. Música; teatro; dança; ateliers de pintura para crianças; espaços de leitura; espaços lúdicos infantis com jogos e outras actividades; aluguer de bicicletas; demonstração de actividades de reciclagem; gincana de bicicletas; exposição de veículos ecológicos. Algumas de manhã, outras de tarde, mas várias todo o dia.

**Quadro 3.17 Formas de deslocação e apropriação do espaço público – Coimbra, dia 22 de Setembro (sábado)**

Bicicletas	Muitas, da parte da tarde, em certas ruas, incluindo a Rua da Sofia e a Rua Ferreira Borges. Menos, da parte da manhã. Jovens, adultos e algumas crianças, sobretudo do sexo masculino.
Skates, patins em linha e trotinetes	Poucos skates e patins em linha. Os que foram vistos foi mais de tarde. Rapazes e algumas crianças. De tarde, na Rua da Sofia e na Rua Ferreira Borges muitas crianças de trotinete acompanhadas pelos pais.
Pessoas a fazer <i>jogging</i>	Algumas, mais da parte da tarde. Homens e rapazes.
Outras formas de deslocação	Raras. Charretes, pessoas a cavalo.
Veículos alternativos	Nenhum.
Actividades desportivas informais	Raras. Rapazes a jogarem ténis num parque.
Outras actividades informais	Nenhumas.
Actividades formais de animação/sensibilização	Só cinco: passeios a cavalo e em charrete (de tarde); atelier de pintura para crianças (de manhã); espectáculo musical com orquestra (de tarde); dois espectáculos de magia (de tarde).

**Quadro 3.18 Formas de deslocação e apropriação do espaço público – Bragança, dia 22 de Setembro (sábado)**

Bicicletas	Muitas, quer de manhã quer de tarde em toda a zona sem carros.
Skate, patins em linha e trotinetes	Ninguém em skates. Poucos patins em linha. Muitas crianças e jovens em trotinete, mais de manhã do que de tarde.
Pessoas a fazer <i>jogging</i>	Nenhumas.
Outras formas de deslocação	Nenhumas
Veículos alternativos	Nenhuns.
Actividades desportivas informais	Nenhumas.
Outras actividades informais	Nenhumas.
Actividades formais de animação/sensibilização	Oito: passeio colectivo de bicicleta; gincana de trotinetes e bicicletas; exposição de veículos alternativos; dois espectáculos com palhaços; magia; “bicipaper”; tatuagens para crianças. Maioria das actividades de tarde.

Quanto às diferenças entre estas três cidades e Lisboa, elas expressam-se a dois níveis. Em primeiro lugar, na intensidade média da utilização alternativa do espaço público. Especialmente ao nível das bicicletas, mas também de outras formas de deslocação, como as trotinetes, Porto, Coimbra e Bragança parecem ter conhecido, regra geral e em *termos relativos* (considerados os tamanhos muito desiguais das respectivas

ZSTA<sup>5</sup>), um pouco mais actividade e participação do que Lisboa, a que não terá sido alheio o facto de as condições climáticas terem sido um pouco piores na capital.

Veja-se que, tanto no Porto como em Bragança, apesar de um aumento de utilização da parte da tarde, que também ocorreu em Lisboa, se registavam já muitas bicicletas da parte da manhã, em praticamente toda a área fechada aos carros. Por outro lado, há registo, no Porto, em Coimbra e em Bragança, de muito mais crianças a andar de trotinete do que em Lisboa.

A segunda diferença importante, que contribuiu igualmente, por si própria, para a desigual intensidade de apropriação do espaço público das várias cidades, é a respeitante às actividades de animação e sensibilização formalmente organizadas pelas respectivas Câmaras Municipais, sozinhas ou em parceria com outras entidades.

O Porto destaca-se aqui largamente, com 22 acções registadas, de todos os tipos - música, teatro, jogos para crianças, desporto, gincanas, exposições, demonstração de actividades de reciclagem - em diferentes pontos da ZSTA. Mas mesmo Bragança (oito) e Coimbra (cinco), esta apesar de alguns cancelamentos e atrasos, tiveram mais actividades deste tipo do que Lisboa, em que só se contaram três. De acordo com as observações efectuadas, essas actividades tiveram, na maioria das vezes, uma boa participação, em número de pessoas e receptividade.

Numa última nota, vale a pena referir que em Lisboa, Porto e Coimbra, e mesmo em Bragança, mas menos, tratando-se de um sábado de Setembro, havia um número considerável de turistas a circular no espaço público ou a visitar sítios de interesse cultural e histórico.

Há registo de participação ocasional de alguns dessas turistas em actividades organizadas (no Porto, por exemplo), mas, independentemente dessa participação, e mesmo sem elementos directos de avaliação das respectivas opiniões, é de sublinhar que eles estarão provavelmente entre os mais receptivos à ideia de cidades sem carros. Afinal, ser turista é, muitas vezes, sinónimo de andar a pé ou em autocarros de passeio,

---

<sup>5</sup> Importa dizer que, no caso de Coimbra, diferentemente do que estava previsto e tinha sido formalmente anunciado pela Câmara, a ZSTA acabou por se cingir a uma rua e meia, mais a Rua Ferreira Borges, que já está permanentemente fechada aos carros. Locais como a Praça da República, Avenida de Sá da Bandeira ou Avenida Fernão de Magalhães ficaram, portanto, fora da ZSTA, para surpresa e desapontamento de muitas pessoas (ver pontos 5.4. e 5.5.)

actividades que saem a ganhar, em qualquer dos casos, com a restrição de certas zonas das cidades aos automóveis particulares.

### **3.4. Observações e avaliações de informantes privilegiados**

O recurso ao testemunho de informantes privilegiados foi um meio complementar de recolha de informação, dentro de uma metodologia mais geral de observação que teve no registo comparativo dos fluxos de pessoas e no registo das formas de deslocação e apropriação do espaço público as suas componentes principais.

Consideraram-se informantes privilegiados aqueles indivíduos que, por conhecerem bem as rotinas de certas zonas da cidade e por terem ocupações que os colocam em contacto visual regular com as pessoas que circulam nessas zonas, podem dar testemunhos particularmente informados sobre o impacto do DESC nessas zonas e, mais genericamente, no conjunto da área sem trânsito automóvel. Incluem-se aí, entre outros, comerciantes e empregados comerciais (cafés, pastelarias, restaurantes, quiosques de rua e outros tipos de estabelecimentos), taxistas, polícias, seguranças de centros comerciais, vendedores de rua, porteiros, funcionários de empresas de transportes públicos.

Para recolher os testemunhos dessas pessoas de forma a poder-se compará-los uns com os outros, os observadores utilizaram um pequeno guião de entrevista, que contemplava quatro tipos de questões principais: impacto do DESC sobre o comércio próprio (caso existisse) e sobre o comércio em geral; problemas ou conflitos devidos ao DESC; mudanças sentidas no ambiente na cidade; opinião global sobre a iniciativa.

Foram entrevistadas, ao todo, 101 pessoas, das quais 56 em Lisboa (31 na 6ª feira e 25 no sábado), 18 no Porto, 15 em Coimbra e 12 em Bragança.

Na análise de conjunto encontraram-se alguns padrões de resposta bastante consolidados e comuns às quatro cidades.

No que respeita ao impacto do DESC sobre o comércio próprio e o comércio em geral, as opiniões dividem-se sensivelmente a meio, com ligeiras oscilações num ou noutro sentido, conforme os itens em análise (volume de negócios, clientes, acesso de

fornecedores), a cidade e o dia. De um lado os que dizem que o DESC afectou negativamente o comércio a vários níveis; do outro, os que dizem que não teve influência ou que foi mesmo vantajoso, esta última uma opinião minoritária, mas expressa mais do que uma vez em cada cidade.

A ideia de que a iniciativa teve efeitos prejudiciais para a actividade comercial é, justamente, um dos pontos que uma parte dos informantes privilegiados voltou a assinalar quando se lhes perguntou se tiveram conhecimento ou assistiram a problemas/conflitos relacionados com o DESC. Outro tipo de problemas várias vezes referido é o dos automobilistas que pretendiam entrar em ruas ou outros locais fechados ao trânsito e que foram impedidos de o fazer pela polícia. Em todo o caso, quando se toma as quatro cidades em conjunto, a maioria das respostas é no sentido de que o DESC não causou problemas nem conflitos.

Relativamente às diferenças sentidas no ambiente da cidade, há uma maioria esmagadora de informantes com um mesmo padrão de resposta. Essas diferenças foram muito sensíveis, para melhor, a vários níveis. A redução do ruído e da poluição do ar foram os aspectos mais citados, mas muitos falam também de um ambiente e de pessoas mais tranquilas e calmas. No Porto, um inquirido dizia haver “mais liberdade nas ruas” e outro que era “uma paz”.

Finalmente, no que toca à opinião sobre o DESC em si mesmo, as respostas a favor são largamente maioritárias, em total sintonia, note-se, com as opiniões recolhidas através do inquérito telefónico nacional

Se parte dessas respostas têm um “mas” a seguir - dizendo-se que os dias sem carros devem ser só de vez em quando, ou só ao fim de semana, que deve haver mais informação, que devem ser mais bem organizados, que deve haver mais transportes públicos ou que são bons para o ambiente mas menos bons para quem trabalha -, são, sem dúvida, em maior número aqueles que dizem que os dias sem carros deviam ser mais vezes, durante períodos mais longos, em áreas maiores e preferencialmente aos dias de semana.

Dentro deste padrão geral, há algumas variações e especificidades por cidade e dia, que importa mencionar.

Em Lisboa, na sexta-feira, as opiniões positivas sobre o DESC, embora maioritárias, são-no muito menos do que no sábado. Além disso, um dos problemas que muitos associaram ao DESC (com uma ou outra referência simultânea à chuva), e que no sábado já não é mencionado, foi o da dificuldade de acesso a Lisboa, ao início da manhã, devido à situação de engarrafamento generalizado nas imediações da fronteira da ZSTA. Por outro lado, ao nível das diferenças no ambiente, a redução do ruído (em particular das buzinas) foi muito mais citada na sexta-feira do que no sábado.

No caso do Porto e de Bragança, é visível que as avaliações dos informantes são um pouco mais favoráveis do que a média, seja relativamente à própria ideia do DESC (em Bragança nenhum dos 12 entrevistados se manifestou contra e no Porto só 2 dos 18 o fizeram) seja relativamente ao impacto sobre o comércio.

Em Coimbra, por fim, registaram-se especificidades de avaliação que se prendem com o facto, já mencionado, de a Câmara ter, à última hora, reduzido muito a superfície fechado ao trânsito. Assim, para além de críticas frequentes à autarquia justamente por isso ter acontecido, muitas pessoas disseram não ter sentido quaisquer diferenças no ambiente da cidade, o que é compreensível dado ter havido apenas uma rua e meia fechada aos carros e uma outra já habitualmente pedonal. Houve, de resto, quem referisse ter sentido mais barulho na cidade, atribuído ao maior número de autocarros em circulação, que nesse dia eram grátis.

Por outro lado, o facto de em Coimbra quase ninguém ter dito que fez menos negócio, que teve menos clientes ou que notou menos movimento no comércio não pode deixar de se reportar também a essa circunstância, ficando por saber como seriam as opiniões, a esse nível, se a ZSTA fosse aquela que era para ter sido.

### **3.5. Problemas e efeitos perversos dos dias sem carros**

Para além da análise comparativa de fluxos de pessoas em diferentes locais e dias, do registo de formas não convencionais de deslocação e apropriação do espaço público e da recolha de testemunhos de informantes privilegiados, a metodologia de observação posta em prática permitiu também dar conta de um conjunto importante de problemas,

incidentes e pequenos conflitos, ocorridos nos dias 21 e 22 de Setembro, em todas as quatro cidades.

Esses problemas resultam, muitas vezes, da situação nova gerada pela própria suspensão do trânsito automóvel, situação para a qual nem sempre há regras claras, já que as regras que vigoram habitualmente - regras formais e informais de cidades com carros - se encontram temporariamente suspensas. Todos percebem que há um espaço público disponível para usos não habituais, muitos tentam pô-los em prática e é justamente a coexistência dessas várias vontades de utilização não rotineira do espaço que nem sempre é pacífica ou isenta de (novos) riscos. Nessa medida, pode dizer-se que os dias sem carros têm os seus próprios efeitos perversos.

O problema mais flagrante, especialmente em Lisboa, tanto na sexta-feira, 21, como no sábado, 22, foi o do estacionamento “selvagem” em vários locais junto à fronteira que delimitava a ZSTA. Muitas pessoas foram até onde puderam com os carros (foi possível apurar que houve automobilistas que só resolveram estacionar fora da ZSTA depois de duas ou três tentativas frustradas de entrar na cidade por sítios diferentes<sup>6</sup>) e deixaram-nos de qualquer maneira por cima de passeios, praças, largos relvados, separadores centrais.

Esse comportamento foi particularmente notório no eixo do Campo Pequeno até à Praça de Espanha, especialmente na 6ª feira, mas também no sábado. A placa central relvada dessa praça foi transformada num gigantesco parque de estacionamento espontâneo. Mas também na Avenida de Ceuta, na Avenida de Roma e na zona de Alvalade se observou procedimentos semelhantes. Em Lisboa, no sábado, dia 22, o contraste entre os parques de estacionamento pagos e vazios e esse estacionamento selvagem nas imediações da ZSTA era ainda mais flagrante do que na sexta-feira, fazendo pensar se faz sentido, em dias como estes, manter as tarifas habituais nesses parques.

Outro problema, registado em todas as cidades de forma directamente proporcional ao tamanho das respectivas ZSTA, e que corresponde tipicamente à ideia de efeito perverso,

---

<sup>6</sup> Diga-se, de resto, que alguns automobilistas conseguiram mesmo iludir a vigilância e entrar e circular na zona sem carros. Muitos outros, especialmente em Lisboa na manhã de sexta-feira, mas não só, tentavam durante longos minutos convencer os polícias a deixarem-nos passar (geralmente sem sucesso), complicando assim a circulação automóvel nas imediações das ZSTA.

foi o número significativo de táxis, outros veículos autorizados e, embora menos, autocarros, em excesso de velocidade, com os riscos inerentes para a segurança da circulação em geral e, em particular, para aqueles que, seguindo a filosofia do DESC, o aproveitaram para usar meios de deslocação alternativos ou para uma movimentação pedonal mais descontraída. Esse comportamento foi observado nas principais avenidas de Lisboa, na zona marginal ao rio Douro, no Porto, e mesmo em Coimbra, apesar da diminuta área fechada ao trânsito. Em suma, onde se podia acelerar, muitas vezes acelerava-se.

Trata-se de um comportamento contraproducente, não só porque pode condicionar fortemente as formas de deslocação alternativa que se pretende incentivar (por mais de uma vez, viu-se ciclistas ou utilizadores de skates ou trotinetes claramente assustados com essa situação, tem alguns acabado por optar pela circulação nos passeios), como porque tem efeitos negativos também ao nível da poluição atmosférica.

As palavras de um taxista entrevistado em Coimbra ilustram bem como se pode interpretar de forma distorcida o quadro que é proporcionado pelos dias sem carros. Quando se lhe perguntou se tinha tido ou visto qualquer problema relacionado com o DESC, esse taxista disse que não, que só tinha tido de se “chatear com peões que pensavam que a rua era deles”.

Um terceiro conjunto de problemas prende-se com certos comportamentos “de risco” por parte das próprias pessoas que utilizam meio de deslocação alternativos. Também se viu ciclistas em excesso de velocidade; peões atropelados por ciclistas ou por crianças em trotinetes; grupos de rapazes em skate a fazerem acrobacias no meio de uma avenida com muitos táxis e autocarros em circulação; ou ainda várias dessas pessoas a atravessarem cruzamentos semaforizados sem atenderem à cor do semáforo.

Sem pôr em causa o impacto largamente positivo que o DESC teve na população das cidades aderentes, a identificação desses problemas e efeitos perversos dá a ver uma outra face dos dias sem carros, a ser tida em conta pelos organizadores de futuras realizações deste tipo.



## **4. (AUTO-)AVALIAÇÃO DO DESC PELOS RESPONSÁVEIS AUTÁRQUICOS**

### **4.1. Elementos metodológicos e caracterização das autarquias**

No sentido de recolher informações sobre a forma como as autarquias oficialmente aderentes à iniciativa se envolveram em todo o processo de preparação e realização do DESC, procurou-se obter, através de entrevistas telefónicas, o testemunho de representantes de cada uma delas. Para tal foram enviadas, em 24 e 25 de Setembro de 2001, cartas dirigidas aos Presidentes das 51 autarquias participantes, cartas essas que explicavam o contexto em que este estudo surgiu, bem como os seus objectivos.

O período previsto inicialmente para a realização das entrevistas foi o mês de Outubro; perante as dificuldades de agendamento das entrevistas com algumas Câmaras, este período foi alargado até ao final da primeira quinzena de Novembro.

Das 51 Câmaras Municipais envolvidas na implementação e realização do DESC, foi possível recolher o testemunho de 47. Os 4 casos em que não se realizou a entrevista solicitada são de tipo diferente. As Câmaras Municipais do Porto e de Coimbra, muito embora não tenham demonstrado à partida indisponibilidade para a realização das entrevistas, provocaram o «arrastamento» do processo de decisão sobre a pessoas em quem seria delegada essa incumbência, o que no final resultou na impossibilidade de as fazer. Relativamente às duas outras autarquias, as Câmaras de Portalegre e de Angra do Heroísmo, fomos informados de que os nossos pedidos de entrevista haviam sido arquivados, por ordem dos respectivos Presidentes, não tendo sido dada qualquer justificação para que tal tenha sucedido.

Nos restantes casos, há a registar diferentes graus de adesão à ideia da entrevista. Houve situações de pouco “entusiasmo” com a ideia, mas houve outras em que fomos contactados directamente no sentido de se proceder à marcação da entrevista, ainda antes de termos nós próprios iniciado os contactos telefónicos nesse sentido.

Após a recolha e transcrição integral das gravações das entrevistas, e no sentido de facilitar o tratamento da informação reunida, foi elaborada uma grelha de análise que reteve os quatro temas sobre que versava o guião utilizado, a saber: antecedentes,

objectivos e razões de adesão ao DESC; balanço da iniciativa; mobilização e adesão dos actores institucionais; estratégias e continuidades no futuro.

Com o primeiro tema, pretendia-se conhecer o contexto em que surgiu a adesão ao DESC, nomeadamente as principais razões que levaram à participação de cada município na iniciativa e perceber, em particular, se a adesão se ficou a dever simplesmente a um reconhecimento genérico do interesse da iniciativa e à circunstância de ela ser suscitada pelo Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território, ou se, mais do que isso, ela foi entendida como um elemento estruturante de uma estratégia municipal mais ampla e continuada.

O segundo tema centra-se nas avaliações dos entrevistados, tendo por base a sua experiência e conhecimento da realidade local e a leitura que fizeram de todo o processo de preparação e concretização do DESC nos respectivos municípios.

O terceiro tema contempla a avaliação relativa ao envolvimento dos diversos actores institucionais locais na preparação, implementação e fruição da iniciativa.

Para finalizar, procura-se perceber de forma mais aprofundada se existem medidas que perdurarão após os dias «oficiais» da iniciativa, e ainda se estão pensadas outras medidas ou projectos futuros dentro do «espírito» do DESC. Em complemento, afere-se igualmente o interesse manifestado em aderir a futuras edições do evento e os moldes em essa adesão é equacionada.

As quarenta e sete autarquias inquiridas representam mais de 90% do universo das CM que aderiram ao DESC em 2001 (no total foram cinquenta e uma). Em termos das regiões (NUTS II) do Continente e Regiões Autónomas aquelas que surgem melhor representadas são a região Norte (com 14 autarquias que correspondem a cerca de 30% do total) e a região de Lisboa e Vale do Tejo (com 13 autarquias que representam cerca de 28%). A região Centro e do Alentejo surgem logo de seguida com um destaque idêntico (7 autarquias em cada caso) (ver quadro 4.1).

Dos dezasseis distritos de Portugal Continental representados, os que surgem com maior destaque são os de Lisboa (15%), Setúbal (13%), Aveiro e Braga (ambos com cerca de 10%), distribuindo-se as restantes autarquias pelos outros doze distritos, que assumem valores pouco significativos no conjunto.

**Quadro 4.1 - Distribuição das autarquias entrevistadas por regiões**

Região (NUTS II)	n	%
Norte	14	29,8
Lisboa e Vale do Tejo	13	27,7
Centro	7	14,9
Alentejo	7	14,9
Algarve	2	4,3
Região Autónoma dos Açores	3	6,4
Região Autónoma da Madeira	1	2,1
TOTAL	47	100

Em termos de filiação partidária na altura em que as entrevistas se realizaram, as autarquias socialistas representavam perto de 55% do total. O Partido Social Democrata presidia a 10 (21%), a Coligação Democrática Unitária a 9 (19%) e apenas uma Câmara Municipal era presidida por um membro do Partido Popular.

Mais do que a cor política das Câmaras e de ela coincidir ou não com a do governo, terá estado em causa, na decisão de aderir ou não ao DESC, o tratar-se de municípios mais ou menos urbanizados. O que se verificou foi que as principais cidades do país, justamente aquelas onde os problemas relacionados com o trânsito automóvel são mais acentuados, aderiram quase todas ao DESC e essas eram, nessa fase, dirigidas por autarcas socialistas.

A existência de um alegado enviesamento no DESC, no sentido de privilegiar e de estar adaptado à realidade das grandes cidades e dos problemas que estas enfrentam no seu dia-a-dia, e não tanto às questões sentidas pelas pequenas e médias cidades, é aliás sublinhada por algumas (ainda que poucas) autarquias de pequena dimensão ao longo das entrevistas.

Quanto aos dias eleitos para a realização do DESC estes variam entre o dia oficial (Sábado 22); Sexta e Sábado; Sábado e Domingo; Sexta, Sábado e Domingo; e Sábado, Domingo e Segunda. O mais comum foi assinalar-se exclusivamente o dia oficial, o que aconteceu na maioria das Câmaras entrevistadas (28). A opção por dois dias reuniu a preferência de cerca de 32% do universo e a abordagem mais alargada (3 dias) foi escolhida por 9% das autarquias.

Cerca de 27% das câmaras optaram por incluir um dia útil na realização da iniciativa. As principais razões apresentadas para este facto prendem-se essencialmente:

com a vontade de pôr à prova as medidas num dia normal de vida na cidade; com o interesse em envolver de forma mais profunda o público escolar; e ainda com a possibilidade de comparar com a iniciativa do ano anterior.

CM 22 - «(...) daí que a (...) para além do Sábado que era o dia oficial das cidades sem carros, ter englobado a Sexta-feira foi mesmo para poder ter meios de comparação e ver como seria mesmo no dia a dia do cidadão e com os horários de trabalho e etc., e como é que seria a cidade e como é que cidade respondia ao fecho de toda a zona que se afectou a esse dia.»;

#### **4.2. O contexto de adesão ao DESC**

Do conjunto de CM inquiridas apenas seis aderiram formalmente ao DESC, em 2000. São também seis aquelas que, tendo estado oficialmente envolvidas este ano, procuraram desenvolver algumas actividades alusivas ao evento no ano transacto, ainda que à margem do programa oficial e sem qualquer apoio do MAOT. São também estas as que mais tendem a referir e, até certo ponto, criticam o facto de a iniciativa europeia não ter abrangido maior número de autarquias no ano passado. Em alguns destes municípios foi justamente a boa experiência do ano anterior que os impeliu a aderir este ano. A larga maioria das autarquias aderentes este ano fê-lo, no entanto, pela primeira vez (35 autarquias que correspondem a 75% do total).

Por outro lado, há autarquias que não desenvolveram quaisquer actividades naquele dia específico (em 2000), mas fizeram-no ao longo do ano. É o caso de Almada com a iniciativa «Almada sem carros», todas as quintas-feiras, ou de Bragança, com o encerramento do centro histórico à noite durante o mês de Agosto, entre várias outras. Também nestes casos, a avaliação positiva que foram fazendo da forma como essas iniciativas estavam a correr, modo como eram recebidas pelas populações e do impacto que tiveram no aumento da qualidade de vida dos munícipes em geral e na sua sensibilização, foi um dos factores que esteve na base da decisão de aderir este ano ao DESC.

Observando as autarquias que realizaram iniciativas próprias dentro do espírito do DESC no decorrer do ano de 2000/2001, vemos que em dois casos estas foram pontuais (normalmente com a duração de um dia ou de apenas algumas horas); quatro das

autarquias entrevistadas preferiram promover iniciativas regulares ao longo do ano e três optaram por iniciativas permanentes. A larga maioria (81%), no entanto, não realizou qualquer iniciativa dentro desta perspectiva.

No que diz respeito às principais razões que levaram as Câmaras a aderir ao DESC este ano, surge com maior destaque o facto de ele se inserir em pleno na estratégia delineada pela autarquia no que concerne à mobilidade urbana e promoção da qualidade de vida. Este ponto é referido por 17 das 47 CM inquiridas, sendo aquele que reúne o maior consenso.

CM 17 - «(...) esta iniciativa é uma iniciativa que nós acolhemos em termos estratégicos do desenvolvimento da nossa cidade, porque grande parte desta filosofia do DESC tem vindo a ser, de algum modo, colocada em prática nos últimos 4 anos do actual mandato autárquico.»; «(...) no fundo esta situação de retirada dos automóveis das cidades e do centro da cidade tem sido uma das políticas que nós temos vindo a executar pelo pelouro de trânsito e em várias obras, ao longo deste tempo todo.»; «Mas por toda esta grande acção política que eu acho que já realizámos aqui e que estamos a tentar continuar, teria todo o interesse e toda a vantagem, todo o enquadramento de políticas com o DESC. Daí que o (...), não podia ficar mesmo de fora.»<sup>7</sup>

CM 20 - «(...) a principal razão é porque ela enquadra-se no trabalho que temos vindo a desenvolver exactamente com os mesmos princípios que estão subjacentes à jornada; exactamente no mesmo dia 22 de Setembro nós, informalmente, inaugurámos os espaços que resultam do nosso projecto de reabilitação urbana, e um dos objectivos da reabilitação urbana é conquistar mais espaços pedonais e melhor qualidade de vida no centro da vila (...); «Portanto esta foi a melhor razão para aderir, não necessariamente só porque é um dia simbólico para mostrarmos as alternativas, mas para antecipar aquilo que vai ser a nossa opção de futuro.»

CM 39 - «(...) tem essencialmente a ver com o facto desta estratégia estar perfeitamente integrada na estratégia da autarquia, penso que a autarquia tem um plano de reabilitação urbana do centro histórico da vila, e esse plano consubstancia o corte de algumas artérias ao tráfego, e então pensou-se realmente aproveitar esta campanha a nível nacional para testarmos aquilo que iria ser no futuro. Portanto, o centro histórico sem carros passará à prática.»

CM 44 - «(...) integra-se perfeitamente na política ambiental que nós queremos implementar na cidade, que passa por libertar algumas zonas fundamentalmente zonas do centro da cidade que têm a ver com o centro histórico, com zonas fundamentalmente comerciais, da poluição dos carros, da poluição atmosférica, mas também a poluição visual e a poluição sonora. É uma iniciativa que vem ao encontro das pretensões e das preocupações ambientais que a CM de (...) tem tido para com a cidade de (...).»

Como seria de esperar, e considerando o contexto autárquico onde o «parecer» de apoio da população (os eleitores) às medidas propostas pelo município tem um peso importante, a possibilidade de testar no terreno planos, projectos, ideias que apenas

---

<sup>7</sup> As partes das entrevistas aqui apresentadas poderão incluir alusões a outros aspectos para além daqueles que foram frisados nos parágrafos de descrição geral que as precedem; tal resulta de uma opção da equipa de não cortar os discursos dos entrevistados, mantendo o seu seguimento. Desta forma, mais facilmente nos apercebemos da perspectiva geral de cada CM sobre as múltiplas razões ou dimensões que foram tidas em conta na decisão de aderir à iniciativa.

existiam no papel ou em qualquer plano de ordenamento do tráfego no centro das cidades, surge como o segundo aspecto mais referido (é sublinhado por 15 autarquias); o DESC aparece assim como o momento de eleição para apresentar às populações e aos diversos agentes económicos que vivem e circulam nas cidades, uma nova forma de olhar os espaços públicos nas suas múltiplas funções.

CM 10 - «(...) temos aqui uma parte da vila que interessava averiguar como é que poderíamos utilizar num dia sem carros, até porque temos interesse e o planeamento aponta para pedonalizar algumas ruas onde temos mais comércio.»

CM 16 - «(...) essencialmente esse dia foi um teste para o município para avaliarmos quais as ruas que podemos agora fechar ao trânsito, foi um dia que poderá ter funcionado como um teste para Autarquia.»

CM 19 - «A principal razão penso que foi criar de facto uma situação que nos permitisse aferir formas diferentes de viver a cidade, isto é, não teríamos, a não ser através desta iniciativa a que o Governo português aderiu, não nos seria possível recriar em toda esta área em que nós aderimos, as condições que nós tivemos nesse dia, trazer as pessoas sem o seu carro para uma situação diferente e nós percebermos pela reacção das pessoas, pela afluência ou não dessas pessoas, percebermos o que é que é importante para elas e como é que a cidade se nos apresenta nestas condições.»

CM 22 - «e fazê-lo para quê, para ensaiarmos, embora a área fosse um pouco mais alargada, foi já quase um ensaio de toda a zona que se pretende pedonalizar na cidade (...), com o fecho da zona do centro histórico intra-muralhas, e que nos demonstrou o que poderá ser numa primeira abordagem, um primeiro ensaio nesses dias.»

CM 38 - «Porque a CM entendeu que era importante aderir ao DESC também para testar a possibilidade de fechar ao trânsito algumas ruas da cidade, que consideramos importante do ponto de vista do ordenamento urbanístico.»

CM 42 - «(...) pareceu-nos interessante fazer já um pré-aviso daquilo que será o futuro próximo e também começar a sensibilizar os habitantes da cidade para as vantagens de uma cidade mais descomprometida do peso dos automóveis e mais liberta para outras actividades, quer sejam desportivas, quer sejam culturais ou mesmo comerciais.»

Esta perspectiva de um novo olhar sobre a cidade e sobre o património que contém é, de resto, outro dos aspectos bastante frisados nas entrevistas (é referido por 8 autarquias).

Uma das componentes fundamentais do DESC e um dos seus objectivos primeiros é, como se sabe, a sensibilização dos cidadãos em geral para a necessidade de encarar a mobilidade de outra forma, onde o peso assumido pelo uso do transporte individual seja questionado face aos problemas que apresenta quer em termos de saúde pública, quer em termos do seu impacte ambiental. Este aspecto, com efeito, é também dos mais referenciados pelas autarquias (14 no total), logo seguido de questões como a redução da

poluição - aos seus diversos níveis - ou a diminuição do tráfego rodoviário (com 10 e 11 respostas, respectivamente).

CM 36 - «O que entendemos útil neste projecto e que merecia a nossa adesão era mais o valor simbólico e pedagógico que a nossa adesão podia ter, mais do que aquele efeito directo de desabituação da utilização dos carros no centro histórico, porque ao longo do ano já fomos tomando algumas medidas nesse sentido, nomeadamente fomos fechando alguns acessos à área central a veículos automóveis.»; «(...) também despoletou uma discussão pública, que embora não haja uma densidade urbana muito profunda, há concerteza problemas de mobilidade, e um dos problemas principais é o de não existir um sistema de transportes públicos urbanos (...)»

A participação no evento é ainda fortemente associada à promoção do peão, à assumpção dos seus direitos e à devolução de um espaço que foi seu e que progressivamente tem vindo a ser ocupado pelo automóvel particular. São 9 as autarquias que destacam esta perspectiva, desde logo muito ligada, também, à promoção de maior qualidade de vida e de um desenvolvimento sustentável das cidades.

CM 46 - «É uma forma da população poder usufruir de um espaço que habitualmente não usufrui sem carros, sem ruído, com algum silêncio e com espaço.»

O estímulo aos transportes colectivos e à descoberta e experimentação de novas formas de mobilidade sustentável e não poluente (bicicletas, trotinetes, patins) no centro da cidade não poderia deixar de ser sublinhado, apresentando-se como um dos aspectos mais importantes para 7 das autarquias inquiridas.

O assumir do DESC enquanto iniciativa simbólica está, por sua vez, mais ligado a autarquias de pequena dimensão, onde os problemas visados pela campanha europeia não são ainda muito visíveis, como é o caso de Castro Verde ou Povoação. Trata-se, de facto, de autarquias onde encerrar ruas ao trânsito ou criar ciclovias não são medidas prioritárias.

Neste contexto, a adesão à iniciativa fica a dever-se à vontade de demonstrar às populações os aspectos positivos de viver em locais onde os problemas de poluição do ar ou sonora são reduzidos ou praticamente inexistentes, e onde os engarrafamentos (mesmo em hora de ponta) não acontecem. É uma maneira de abordar as questões pela positiva e ao mesmo tempo com intuítos preventivos, sensibilizando as pessoas para a qualidade de vida que possuem e para a necessidade de a procurarem manter, de modo a que no futuro

não tenham que aderir a iniciativas desta natureza para resolver problemas que são agora sentidos noutras cidades de maior dimensão e de mais complexa rede urbana (quadro 4.2).

CM 13 - «O que nós quisemos dizer às pessoas foi que em (...) ainda é uma mais valia morar precisamente no sítio onde nós nos podemos deslocar todos os dias sem problemas de circulação, ou seja, enquanto em outras localidades e grandes cidades procuram repor esta qualidade ambiental que nós temos, o que nós quisemos foi dizer às pessoas que é importante manter essa qualidade ambiental. O que eu aqui posso realçar é que a envolvência de (...) neste processo é precisamente isso, o carácter simbólico de continuar a reafirmar a vontade de (...) ser uma alternativa aos grandes centros urbanos, enquanto os grandes centros urbanos procuram conquistar uma situação, nós já a temos cá e ainda a mantemos, e é isso que queremos continuar a fazer, a mantê-la. Esta é a linha base e fundamental para a nossa adesão.»

CM 32 - «(...) como sabe nós somos uma zona ainda ecologicamente pura, mas isso quer precisamente dizer que nós devemos continuar com estes objectivos para que possamos preservar este ambiente; neste ambiente reside a nossa maior riqueza e por isso nós devemos preservar. Com iniciativas deste género penso que nós estamos a conseguir uma nova mentalidade da população, mentalidade essa que é a da preservação do nosso ambiente.»

O que ressalta desta análise de conjunto é, sem dúvida, uma certa unanimidade nas razões de cada uma das autarquias para a adesão ao DESC 2001. É um facto que diferentes autarquias expõem visões ligeiramente diferentes das razões que consideram fundamentais para a sua participação (que terão sem dúvida ligadas às suas experiências e até às suas estratégias para abordar as questões levantadas por esta iniciativa), mas uma análise transversal deixa transparecer alguma interiorização do espírito do DESC e dos objectivos a que se propõe.

CM 12 - «(...) encorajar o desenvolvimento de comportamentos compatíveis com o desenvolvimento sustentável e em particular com a protecção da qualidade do ar e da prevenção do efeito de estufa; promover oportunidades para as pessoas utilizarem um transporte alternativo ao seu carro; proporcionar aos cidadãos uma oportunidade de descobrirem a cidade os seus habitantes, o seu património em ambiente mais saudável e agradável.»

CM 15 - «(...) poder aproveitar esta oportunidade para sensibilizar a sua população e os seus munícipes para a necessidade de preservar o ambiente, de melhorar a qualidade do ambiente urbano, principalmente em termos atmosféricos e de ruído, e permitir à população que com as ruas disponíveis e mais livres pudessem desfrutar melhor do espaço e principalmente dos monumentos que muitas vezes estão obstruídos, e digamos assim, ofuscados com o movimento do trânsito.»



**Quadro 4.2 - Principais razões apresentadas para justificar a adesão ao DESC em 2001**

	n	%
Inserir-se perfeitamente na estratégia delineada pela CM	17	36
Representa uma possibilidade de testar situações e cenários futuros (mais ou menos longínquos)	15	32
A sensibilização dos munícipes	14	30
Redução do tráfego automóvel	11	23
Redução da poluição (do ar e sonora)	10	21
Possibilidade de devolver a cidade aos peões	9	19
Promoção da qualidade de vida e do desenvolvimento sustentável	8	17
Representa uma oportunidade de redescobrir a cidade, o seu património, as suas gentes e os seus costumes	8	17
Promoção dos transportes públicos e de formas de mobilidade alternativas	7	15
Estimular novos hábitos / questionar hábitos antigos	7	15
É uma iniciativa simbólica	5	11

### 4.3. O balanço da iniciativa

Os aspectos que se procuraram sistematizar a partir desta dimensão de análise prendem-se com a avaliação geral da forma como correu o DESC em cada uma das localidades envolvidas. Nesta dimensão enquadram-se questões como as relativas ao cumprimento dos objectivos, aos aspectos mais positivos e negativos decorrentes da implementação da iniciativa em cada contexto local, às diferenças registadas nas situações em que a iniciativa se prolongou por mais do que um dia ou ainda à ocorrência de actividades ou situações inesperadas durante o DESC.

Em termos de balanço geral, pode dizer-se que as respostas se distribuem de forma quase idêntica pelas três opções possíveis: “acima das expectativas”, “abaixo das expectativas” ou “como era esperado”. Ainda assim, se juntarmos os casos em que as respostas correspondem a uma avaliação acima das expectativas iniciais com as situações em que a avaliação corresponde ao cumprimento do que era esperado à partida, temos cerca de 64% do universo de autarquias inquiridas (14 autarquias referem que o DESC decorreu acima do que esperavam e 16 que decorreu como estavam à espera).

As más condições atmosféricas que se fizeram sentir em várias regiões do país, que, em muitos casos levaram ao cancelamento de um conjunto importante de actividades de animação e acabaram por induzir um maior uso do carro por parte da população, assim como diminuíram a sua adesão e participação no evento, representam o principal

fundamento para justificar a opinião expressa pelas 17 autarquias que consideram que o DESC 2001 ficou abaixo das expectativas iniciais. Outras razões apontadas prendem-se com a reduzida ou nula colaboração por parte dos comerciantes ou ainda com o facto de a área de interdição seleccionada assumir dimensões muito reduzidas, o que levou quer ao desapontamento por parte das populações, quer à minimização dos efeitos do DESC ao nível da redução do ruído ou do tráfego automóvel.

CM 5 - «Houve uma diferença bastante significativa, portanto em relação a Sexta-feira a adesão foi muito baixa porque esteve sempre a chover, não houve qualquer aberta, não se via praticamente ninguém na rua e então a zona estava vedada mas estava praticamente deserta, embora todos os meios de transportes alternativos foram implementados nestes dias, não funcionaram em pleno porque não havia pessoas que os procurassem. Em relação ao Sábado até por volta das 10 e meia, onze horas estava a chover bastante e as coisas continuavam mais ou menos como na Sexta-feira com pouca adesão da população, poucas pessoas na rua, fora da zona vedada não havia praticamente trânsito significativo, e a nossa ideia era que as pessoas nem sequer estavam a sair de casa. A partir dessa hora o tempo acabou por melhorar e acabou por não chover mais durante o dia e essa tarde então correu em pleno; as pessoas aderiram a todos os transportes alternativos, por curiosidade ou por outra razão (nós ainda estamos a analisar os inquéritos) as pessoas deslocaram-se a esta zona, vieram ver as coisas e vieram utilizar um espaço que normalmente não é visto da forma que estava nesses dias.»

Entre as autarquias que consideram que o DESC atingiu os resultados esperados ou que os superou, as respostas mais frequentes estão ligadas à ampla adesão e participação que se verificou por parte da população em geral. De facto, vinte e uma autarquias referem que a iniciativa correu bem ou muito bem pela forma como os seus municípios se apropriaram do espaço, participaram nas actividades de animação e sensibilização propostas, usaram estratégias de mobilidade dentro do espírito da iniciativa europeia (a bicicleta, a trotinete, os cavalos, as charretes, os carros de bois), em suma, pela forma como se adaptaram e compreenderam a iniciativa DESC e os seus objectivos.

A um outro nível surgem justificações relativas ao esforço das próprias autarquias aquando da preparação da iniciativa; referimo-nos aos cuidados colocados na selecção da área que esteve interdita ao trânsito de veículos particulares (e consequentemente, nas alternativas que foram colocadas à disposição da população), nas formas encontradas para sensibilizar os diversos públicos alvo - nomeadamente o escolar - os esforços encetados no sentido de envolver os diversos agentes sociais que se movimentam e que dão vida às cidades, assim como o investimento financeiro realizado para que a iniciativa corresse bem.

CM 4 - «Eu acho que houve um grande empenhamento e um grande cuidado na preparação de todas as actividades e medidas que no fundo compensassem as pessoas directamente envolvidas por estarem ou a residir ou por terem o seu estabelecimento comercial dentro da zona.»

CM 6 - «(...) como tivemos muito cuidado na divulgação e na sensibilização, e se calhar por ser a primeira vez que se realizava em (...) e já nos anos anteriores tinham acompanhado essas iniciativas noutras cidades, as pessoas foram de uma simpatia extraordinária e aderiram de forma que ultrapassou em tudo aquelas expectativas que nós inicialmente tínhamos.»; «também houve bastante investimento financeiro da parte da Câmara para que tudo corresse bem (...)»

Do universo de autarquias inquiridas, mais de metade (mais concretamente 32) sublinham não ter atingido totalmente os seus objectivos, quer devido às más condições atmosféricas, quer à incapacidade de mobilizar e sensibilizar determinados grupos como os comerciantes, ou mesmo o público escolar (muito em particular devido ao facto do ano lectivo estar praticamente no seu início quando esta iniciativa acontece).

CM 2 - «(...) num dia de chuva com vento, a população, como noutros municípios aqui à volta, onde houve chuva, a adesão foi fraca, as condições climatéricas não ajudaram rigorosamente nada.»

CM 22 - «Se o tempo tivesse ajudado teríamos atingido todos os objectivos, portanto alguns ficaram um pouco aquém, a actividade ficou aquém do que pensámos, mas no globalidade podemos considerar, e tendo em conta o tempo que esteve, que foi uma acção positiva que terá que continuar a evoluir nos próximos anos.»; «Eu penso que só não foi atingido a questão de levarmos mais gente à zona pedonal em virtude de mau tempo, tudo o resto quer em termos de medições de ruídos e poluição e a sensibilização das crianças, já que são um meio fundamental para atingirmos mais os adultos, e a sensibilização global das pessoas, penso que foi atingido em pleno.»

A participação e adesão das populações em geral e dos jovens e das crianças em particular às iniciativas e ao espírito do DESC, é referido como um dos aspectos mais positivos de todo o processo relacionado com o DESC (é sublinhado por vinte e uma autarquias). A oportunidade de proporcionar à população novas experiências ao nível da mobilidade e do usufruto do espaço público (nomeadamente através do uso pelos peões de áreas habitualmente ocupadas pelos automóveis e o sentimento de liberdade vivido), assim como demonstrar que existem alternativas credíveis aos modos de vida actuais em meios urbanos, são outros aspectos positivos sublinhados por algumas autarquias.

CM 3 - «O aspecto foi mesmo a participação das pessoas, foram as pessoas e ver estampado no seu rosto, podemos dizer, alguma alegria de estarem a passear de novo; é óbvio que nós não queremos abolir as vias, nós queremos manter as nossas vias, mas por outro lado gostámos de ver muitas pessoas satisfeitas por andarem a passear, uma certa calma, mas eu penso que acima de tudo foi bom ver as crianças e familiares andarem a passear. E o dia correu bem (...) acho que foi muito agradável e as pessoas sentiram a diferença do dia a dia.»

CM 14 - «(...) o aspecto mais positivo foi a adesão das pessoas; não tivemos ninguém que tivesse dito «isto é uma maçada, só estão a prejudicar-nos», não, ninguém teve esse tipo de atitude, o que é, se o dia estivesse bom não teria entrado nenhum carro no perímetro que estava definido.»

CM 21 - «(...) portanto as pessoas andaram à vontade, desfrutaram das esplanadas, do centro da cidade de facto com uma presença de pessoas que não é nada habitual, e isso também se traduz num importante acréscimo do uso dos transportes públicos sobretudo no Sábado e dos pontos mais distantes da cidade, o que também é revelador de que muitas das pessoas aceitaram o nosso desafio, deixaram o carro em casa e vieram de transporte público; claro que muitos outros vieram de bicicleta.»; «(...) percebeu-se claramente uma grande satisfação das pessoas pelo facto de poderem desfrutar da cidade para além das áreas onde já existe algum condicionamento, ou seja, as áreas que até aqui eram consideradas domínio específico ou mesmo privado dos veículos, pois são zonas de circulação muito intensa onde mesmo na passeadeira é preciso ter muito cuidado, de repente deixou de haver carros, de repente pode-se andar à vontade, de repente pode-se parar e falar com um amigo no meio da rua, pode-se andar de bicicleta e pode-se andar em sentido contrário ao trânsito (de bicicleta), é um enorme prazer que se tem, é um sentido de libertação, de liberdade, para além de permitir ver as fachadas dos edifícios de uma outra perspectiva. É sentir que os carros não mandam, que quem manda são as pessoas e as pessoas de facto sentem-se muito bem neste espaço sem os carros.»

CM 28 - «Mais positivo foi por um lado a adesão das pessoas e a interacção das pessoas com a cidade sem os automóveis, isto é, a interacção das pessoas com os espaços públicos, com as ruas sem automóveis, com o rio da cidade, com os jardins, com o património construído. Portanto, eu creio que esse é de longe o aspecto mais positivo e a consequência disso a forte acção de sensibilização que a cidade sentiu.»

CM 46 - «Na minha opinião foi o facto das pessoas andarem livremente na rua, as crianças poderem andar na rua. Porque era assim, de manhã toda a gente andava pelo passeio. E eu achei piada porque instintivamente andava-se pelo passeio (...) e da parte da tarde já se viam meninos a brincar com a sensação "mas o que é isto"? E acho que é muito positivo ver as crianças livres num espaço que devia ser mais delas e que infelizmente hoje os carros nas cidades são imensos (...) Para mim esse foi o aspecto mais positivo.»

CM 47 - «Portanto correu tudo como esperávamos e com muita adesão das pessoas e utilização de bicicletas que estavam também disponíveis gratuitamente, andaram o dia inteiro e as pessoas recolheram uma imagem que normalmente não é muito costume que é poder passear nestas zonas à vontade, e percebia-se a alegria das pessoas na fruição dos espaços que normalmente são conflituados com o carro (...) Percebia-se facilmente que as pessoas ansiavam por esta possibilidade de tirar partido de uma situação completamente nova.»

O contexto de reflexão sobre diversos problemas que afectam as áreas urbanas que o DESC proporciona e a possibilidade de testar e apresentar novos projectos ou planos na área da mobilidade, do ordenamento do tráfego, da pedonalização de determinadas áreas, da construção de ciclovias são aspectos também referidos.

CM 19 - «O mais positivo foi poder viver a cidade, fazer um ensaio não em laboratório mas em teatro real, de toda uma situação que só academicamente se pode colocar no dia a dia das cidades, fechar a zona central onde há maior concentração de comércio de toda a cidade e de todo o concelho.»

Cm 20 - «O aspecto mais positivo no fundo foi dar mais visibilidade àquilo que é uma profunda intenção nossa para (...). Parece-nos importante que este dia fosse um dia para despertar algum entusiasmo nas pessoas sobre a possibilidade de viver nas cidades de maneira diferente.

(...) Portanto, o que é fundamental para nós é, por um lado, explicar às pessoas, dar-lhes a conhecer a prática, aquilo que já era o projecto que era mais difícil de explicar se fosse uma discussão pública normal, foi uma maneira muito prática de mostrar que os transportes vão funcionar desta maneira, as bicicletas podem ocupar o centro, as pessoas podem ter outro tipo de ocupação, os comerciantes não deixam de ter comércio, e a parte positiva é exemplificar outro modelo de viver a cidade com nítidas vantagens para toda a gente, e no nosso caso concreto era a demonstração de um projecto que queremos construir.»

Quanto aos aspectos mais negativos do DESC, quando surgem, estes dizem habitualmente respeito às más condições climatéricas que se fizeram sentir em diversas regiões do país - e que acabaram por ter bastante impacte no desenrolar da iniciativa - ao incumprimento por parte de algumas pessoas em relação aos condicionamentos impostos pelo DESC - mais concretamente em relação às áreas fechadas ao trânsito - e ainda à pouca receptividade por parte dos comerciantes de algumas cidades.

CM 17 - «(...) à tarde houve muita gente que aderiu depois de bicicleta a andar pelo centro da cidade e por aí fora, e de manhã houve uma maior retracção por causa da chuva, mas depois à tarde houve realmente uma grande participação das pessoas, mas é óbvio que a manhã chuvosa foi sempre de algum modo um "handicap".»

Ainda que não se tenha registado um grande número de referências ao problema da circulação livre dos transportes públicos nas zonas sem trânsito, algumas autarquias manifestaram grande preocupação em relação aos perigos decorrentes da circulação conjunta de peões, de pessoas em bicicletas ou de trotinete e dos diversos transportes públicos, uma vez que estes últimos tendem a atingir velocidades mais elevadas do que é habitual no dia a dia, e existe uma forte possibilidade de ocorrerem acidentes - por exemplo atropelamentos. Esta preocupação vem, aliás, ao encontro de algumas opiniões manifestadas pelos observadores que estiveram no terreno, e de que demos conta num capítulo anterior.

CM 21 - «A questão dos transportes públicos, os táxis podiam circular nas zonas de interdição, no entanto, nós em futuras edições vamos procurar estabelecer corredores específicos, porque não é muito compaginável ter crianças e adultos a circular de bicicleta e trotinete e passar autocarros de vez em quando. Há uma certa perigosidade latente (...) Eles vão ter que passar por alguns sítios porque nós queremos que as pessoas cheguem à cidade, mas iremos fazer alguns desvios por forma a dar outras garantias em termos de segurança para todos aqueles que querem desfrutar a rua sem que de vez em quando apareça uma autocarro por trás. É um aspecto que nos pareceu estar menos bem e que vamos corrigir numa próxima iniciativa.»

Em termos de situações inesperadas ou espontâneas que tenham surgido no decorrer da iniciativa, não se registaram muitas sugestões, sendo de sublinhar que o planeamento, por vezes levado a grande pormenor (mesmo ao nível do envolvimento de

múltiplos actores locais), por parte das autarquias em relação ao DESC, poderá ter contribuído para um contexto onde o surgimento de actividades alternativas às proporcionadas/planeadas oficialmente não foi muito comum. Ainda assim, são de sublinhar os passeios a cavalo, em charretes ou em carroças e as formas originais encontradas para que os casamentos se pudessem realizar (uma vez que na maioria dos casos as igrejas estão situadas em locais centrais das cidades, que são também os que habitualmente são seleccionados para o DESC), donde podemos talvez destacar o transporte da noiva num carro de bois, como sucedeu na cidade de Braga.

As diferenças de balanço entre o DESC de 2000 e o de 2001 era outro dos aspectos abordados nas entrevistas, sendo contudo uma questão dirigida apenas às cidades que aderiram oficialmente à iniciativa nos dois anos. É desde logo sublinhada uma menor necessidade de investimento em sensibilização e informação, uma vez que as populações já tinham passado por uma experiência idêntica no ano passado, pelo que foi necessário um menor trabalho ao nível da sensibilização para os objectivos da iniciativa. Este menor esforço revelou-se de igual forma em todo o processo de preparação, uma vez que já havia uma rede de contactos desde o ano anterior. No que concerne ao decorrer da iniciativa deste ano a comparação com o ano de 2000 é sempre desvantajosa, isto porque em 2001 o mau tempo condicionou bastante o desenvolvimento das diversas actividades programadas e houve casos em que a iniciativa decorreu apenas no dia 22 de Setembro, que como não era um dia útil, teve reflexos muito diferentes e menos «espectaculares» do que no ano anterior.

CM 8 - «(...) aliás a comparação entre o ano passado e este ano não tem nada a ver, porque no ano passado estive um dia magnífico e permitiu que se fizesse da iniciativa um grande dia de festa, este ano toda essa componente lúdica e de fruição do espaço público, a partir de um conjunto vasto de iniciativas que tínhamos programadas, acabou por não ter visibilidade, uma vez que eram quase tudo actividades de ar livre e que por isso mesmo acabaram por não se realizar. Em todo o caso, e com este processo que não é de somenos importância, a reacção das pessoas à iniciativa foi realmente boa, como tinha sido já no anterior, e mesmo com estas condições atmosféricas menos simpáticas verifica-se que as pessoas de facto encontraram formas de resolver os seus problemas de mobilidade na área que estava restrita à circulação, e a cidade funcionou sem problemas de maior.»

CM 18 - «Sexta-feira já tínhamos tido a experiência do ano anterior, esta Sexta-feira correu menos bem no sentido em que foi um dia péssimo, choveu imenso e isso causou perturbações de diferente ordem, ou seja, as pessoas quando chove sentem ainda mais necessidade de usar o seu veículo, e portanto sentiram a proibição de forma...perturbou um pouco mais.»

Quanto às diferenças registadas entre os diversos dias da iniciativa nas autarquias em que o DESC teve a duração de dois ou três dias, há a referir que as condições meteorológicas voltaram a surtir o seu efeito e a influenciar os dias em que a iniciativa correu melhor ou pior, a par com os ritmos próprios de cada cidade. De facto, várias autarquias referiram que no Sábado à tarde há habitualmente pouco movimento nas ruas, o que acabou por diluir um pouco os efeitos do DESC. Pelo contrário, as manhãs de Sábado são habitualmente movimentadas (principalmente devido à deslocação das pessoas às compras), e como as pessoas tendem a estar mais disponíveis do que nos dias úteis para participar ou realizar outras actividades, foi por vezes o melhor momento da iniciativa. E facto as características da própria cidade e dos seus ritmos habituais, acabaram por influenciar a forma como o DESC se desenrolou.

CM 24 - «O que aconteceu é que o facto das condições climatéricas serem adversas teve um efeito dissuasor, teve um efeito desmotivador na eventual apetência que as pessoas teriam por experimentar o transporte público como uma alternativa viável.»; «No Sábado o clima mudou, houve uma abertura e houve um aumento substancial de utentes na via com transportes alternativos, bicicletas, toda uma outra animação, (...) porque o tempo o permitiu. Na Sexta-feira todo o aspecto de usufruto da cidade, todo o aspecto lúdico que eventualmente poderia estar associado ao próprio dia, não foi atingido de facto (...)»

#### **4.4. Processos de mobilização e participação dos actores institucionais**

O DESC pressupõe o envolvimento de um conjunto de entidades externas às autarquias ou aos serviços centrais do Estado, na preparação e implementação da iniciativa. Dos testemunhos recolhidos, praticamente todas as autarquias procuraram estabelecer contactos com as entidades, instituições e com os representantes dos diversos interesses presentes nas cidades ou vilas. Como é óbvio, o grau e a abrangência de envolvimento varia muito de caso para caso; se há situações em que o envolvimento pouco mais foi do que um processo de transmissão de informação sobre como a iniciativa se iria processar, houve outras em que existiam comissões locais de acompanhamento, mais ou menos formais (em Aveiro foi formado, em 2000, o Conselho Municipal da Mobilidade que foi a medida permanente proposta para o DESC), onde estavam representados interesses muito diversificados - protecção civil, bombeiros, regiões de turismo, forças de segurança, representantes das indústrias, do comércio, de ONGA, de

operadores de transportes - com o intuito de contemplar as diferentes visões sobre um mesmo problema.

É entre estes dois extremos que vamos encontrar a larga maioria das autarquias envolvidas no DESC 2001. Muitas vezes um menor envolvimento das «forças vivas» locais também poderá decorrer de alguma falta de interesse ou inexperiência das entidades contactadas; no caso de uma autarquia da região do Alentejo procuraram contactar cerca de trinta entidades, mas apenas cerca de metade responderam afirmativamente ao desafio. De facto, muitas vezes a experiência de diálogo e de preparação conjunta de iniciativas é ainda algo incipiente em muitas regiões do país, e iniciativas como o DESC acabam por ser o primeiro exemplo de possibilidade de colaboração.

Por outro lado, não podemos deixar de sublinhar certas tendências centralistas registadas por algumas autarquias no que diz respeito à implementação desta iniciativa. Ainda assim, a tendência mais marcada é a de valorizar uma participação alargada (até porque dilui um pouco o esforço que a autarquia tem que realizar) onde as forças de segurança, as escolas, os escuteiros e as associações culturais e desportivas surgem com maior destaque.

CM 21 - «A Câmara desde logo quando abraçou esta iniciativa tomou a decisão de uma abertura absoluta à comunidade, e então nós desenhamos o projecto da seguinte maneira: criámos uma comissão consultiva para onde convidámos as forças vivas representativas do concelho e em particular da cidade, associações culturais, desportivas, as escolas de vários níveis de ensino, museus, a associação comercial e industrial de (...), os bombeiros, as autoridades policiais; procurámos fazer com que nessa comissão consultiva estivesse representada a sociedade (...). Tivemos também uma comissão executiva integrada sobretudo por funcionários e técnicos da CM que deu corpo e garantiu toda a logística para a iniciativa. Respondendo à questão, tivemos a melhor colaboração, umas foram mais participativas outras menos, mas tivemos uma franca adesão. A PSP foi inexcédível sobretudo no controle das entradas, a Associação industrial e comercial também teve uma colaboração estreita connosco, as escolas tiveram aquele problema do início do ano lectivo mas tivemos uma adesão muito participada e interessada, os museus também (...)»

CM 22 - «(...) houve algumas instituições que aderiram em pleno, e só aí foi possível fazer várias iniciativas quer de animação, quer de outro nível; penso que é de registar agradavelmente essa interligação entre todas as associações que desde o início aderiram à iniciativa.»

CM 26 - «A CM de (...) tanto o ano passado como este ano, a ideia base, a nível da organização dos eventos, é chamar o máximo dos outros agentes existentes no concelho e na cidade. Significa isto que a quase totalidade das actividades propostas foram propostas também por associações aqui do concelho. E isto é importante porquê? Não só porque nós damos a hipótese a estas associações de mostrarem o seu trabalho, de mostrarem aquilo que fazem, mas também porque desta forma, digamos, à iniciativa do DESC corresponde um número maior de



pessoas. Há aqui o máximo de trabalho de colaboração para chamar as pessoas para este evento, do que propriamente ser o programador oficial e controlar aquilo que é mostrado à cidade. Este aspecto também é importante, e estamos a falar ao nível de eventos, mas poderemos falar da parte logística e de organização (...)»

CM 28 - «(...) houve uma boa articulação, uma preparação muito boa com todas estas instituições, e justamente foram as instituições, as associações e as colectividades que acabaram por proporcionar o sucesso da iniciativa porque se empenharam completa e totalmente.»

CM 31 - «Foi muito interessante sobretudo ver a reacção do conjunto de associações e instituições que foram envolvidas no processo, que aderiram e cada uma delas criou o seu programa específico de iniciativas.»

As forças de segurança - PSP e GNR - foram as entidades mais referidas pelas autarquias entrevistadas enquanto parceiras na implementação do DESC, o que também se ficará a dever ao papel que representam na operacionalização do evento. Exceptuando dois ou três casos em que se registou uma maior dificuldade em colocar operacionais no terreno (sempre devido à escassez de efectivos e não por desconsideração da iniciativa), as opiniões são unanimemente favoráveis ao seu bom desempenho, quer em termos da manutenção da ordem e na efectivação das medidas propostas, quer na abordagem de sensibilização seguida pelos agentes.

As associações culturais e desportivas e os escuteiros são também muito referenciados enquanto parceiros na estruturação de actividades de animação e sensibilização associadas ao DESC, representando um papel fundamental em termos da dinamização do(s) dia(s). A participação das escolas dos diversos graus de ensino enfrentou algumas dificuldades, pelo facto do ano lectivo ter tido início na semana anterior ou mesmo no decorrer da semana de 22, o que torna bastante difícil organizar actividades alusivas ao dia e envolver a população estudantil na iniciativa. Este ano surgiu ainda uma outra dificuldade acrescida, que foi o facto do dia 22 ser a um Sábado, e as escolas estarem fechadas. Ainda assim, houve autarquias que promoveram programas especiais nas escolas no dia 21 - ainda que o dia de adesão à iniciativa fosse o dia 22 - alargaram a iniciativa ao dia 21 ou promoveram actividades nas escolas que perduraram para além do dia oficial - exposições itinerantes - para que o público escolar não ficasse à margem desta iniciativa. De facto, grande parte das autarquias, mesmo quando não desenvolveu nenhum esforço especial para envolver o público estudantil, reconhece a importância desse envolvimento e lamenta o facto de se registar esta relativa incompatibilidade de datas.

Os comerciantes são outro dos públicos alvo que merecem uma atenção especial por parte das Câmaras Municipais. A adesão deste grupo ao DESC é fundamental, na medida em que as zonas condicionadas ao trânsito são habitualmente as zonas nobre da cidade, que são também aquelas onde se concentra grande parte do comércio «tradicional»; neste contexto, o comércio apresenta uma mais valia fundamental em termos da animação do espaço público enquanto pólo de atracção das pessoas ao centro. São frequentes os discursos onde se associa o movimento, a vida de uma cidade, e uma maior adesão às actividades de rua com o facto do comércio estar ou não aberto.

Sendo um dos pontos fundamentais para o bom desenvolvimento destas iniciativas, é também aquele em que se registam, habitualmente, maiores reticências. No conjunto de reacções negativas sublinhadas pelas autarquias, os comerciantes e os infractores das medidas de condicionamento são os únicos a ser referidos; quer a população em geral, quer as restantes entidades com relevo a nível local são mais receptivas a iniciativas desta natureza e às mudanças que acarreta. Não podemos deixar de assinalar que os comerciantes são dos grupos que sofrem um maior impacte resultante da iniciativa, mas muito embora estes efeitos podem ser positivos, a postura mais comum é a da rejeição à partida, ainda que após o desenvolvimento da iniciativa muitos reconsideraram a sua posição.

As corporações de bombeiros, as empresas de transporte colectivo, os Governos Cívicos, os serviços da Protecção Civil e as Associações Industriais são entidades também referidas por um conjunto significativo de autarquias.

CM 12 - «Poderíamos destacar a boa contribuição que tivemos por parte das escolas, e por parte dos escuteiros e por parte do BTT e etc., inclusive pedimos aqui à direcção do hospital que nos deixasse usar o estacionamento deles, um estacionamento que neste momento é amplo, e não tivemos uma única voz negativa no desenrolar desse processo; pedimos às escolas e a particulares terrenos para estacionamento e ninguém nos negou a sua contribuição.»

CM 13 - «Os que mais aderiram a este tipo de iniciativa foram sem dúvida os mais jovens, foram as crianças e os jovens os que mais aderiram a esta iniciativa. De qualquer forma, as próprias crianças acabaram por arrastar os pais para o espírito desta filosofia do DESC, e daí a importância das escolas e do público infantil para passar este tipo de mensagens.»

CM 19 - «Apesar de tudo temos dos comerciantes um bom feedback, isto é, que a iniciativa deve ser repetida porque eles também acreditam que é uma questão de hábito.»

CM 23 - «(...) a zona intervencionada tem muito comércio mas também tem restauração, que aderiu com uma pequena mostra gastronómica e foram divulgados os pratos típicos que eles fariam para esse dia e a população aderiu indo almoçar a esses locais de intervenção, nas esplanadas, e foi uma actividade que para o comércio foi, a meu ver, muito boa, até ao ponto deles sugerirem que devia ser sempre assim, estar sem carros naquela zona (...)»

CM 45 - «Na véspera do dia 22, dia 21, deram uma conferência de imprensa dizendo que (...) não estava preparada para o DESC, que era mau, os comerciantes iam perder muito (...) Devo dizer de que depois do dia 22 também não disseram o contrário. Ou seja, vendo que de facto o dia correu bem e que muita gente circulou pelo centro da cidade, não vieram a público; mas isto já é prática, não vieram público dizer o contrário. Por antecipação disseram "não vai correr bem, nós não estamos preparados", mas depois nem por isso vieram dizer "nos estávamos enganados", mantiveram a posição deles.»

CM 47 - «(...) preparámos a operação com os comerciantes que eram as pessoas que neste tecido, nesta zona sem carros, seriam os mais afectados, preparou-se a operação com eles, foram sensíveis, fizeram os seus retoques, as cargas e descargas foram contempladas e dentro do horário que se tinha previsto, e não houve assim nenhuma situação de conflito nem nada que gerasse qualquer tensão entre as pessoas.»

CM 47 - «(...) os alunos das escolas foi pena que isto tivesse ocorrido só uma semana depois de se terem iniciado as aulas, e portanto a preparação que podia ter havido a nível da população estudantil que ficou prejudicada por esse calendário, mas mesmo assim aderiram imenso; ficaram conscientes, e podia ter sido feita uma sensibilização maior porque provavelmente eles teriam iniciativas que vinham ao encontro da nossa organização, mas mesmo assim percebeu-se que participaram muito e na parte dos jogos radicais e das bicicletas.»

Em termos dos esforços de envolvimento das populações, algumas autarquias referiram ter colocado no terreno campanhas de sensibilização e informação sobre os objectivos do evento, assim como sobre os condicionamentos a que a cidade iria estar sujeita e as alternativas que seriam colocadas à disposição. Se pensarmos em termos de balanço global as populações parecem ter aderido à iniciativa e nos casos em que tal não se verificou, as más condições atmosféricas foram a principal razão apontada. As opiniões recolhidas durante a iniciativa - através de um inquérito - por cada uma das autarquias, deixam transparecer, por parte das populações, uma esmagadora opinião positiva em relação a iniciativas desta natureza; a participação nas actividades agendadas parece ter sido bastante alargada e a imaginação parece ter sido estimulada pelas condições oferecidas pela iniciativa.

CM 5 - «(...) eu acho que as pessoas gostaram, com base nos inquéritos a maioria das pessoas diz que a iniciativa é muito boa, que gostavam, que estava um dia diferente, que podiam andar na rua mais livremente.»

CM 6 - «A adesão da população foi o que mais me agradou e o que me fez ver que o balanço foi bastante positivo, é essa parte que mais nos toca, é ver a população a aderir às iniciativas e vê-las a aderir com entusiasmo, com alegria, a conversarem nas ruas, a andarem e até criancinhas, bebés nos seus triciclos, portanto, foi tudo muito bonito nesse aspecto.»

CM 34 - «(...) as pessoas aderiram bastante, daquilo que verificámos do impacte sobre as pessoas foi que além de aderirem gostaram, e o que mais diziam era que isto se deveria repetir mais vezes. Via-se famílias inteiras a circular de bicicletas, de patins, de trotinetes, aderiram também muito aos jogos de rua, e portanto as pessoas gostaram.»

CM 36 - «(...) houve muita gente a participar, mesmo cidadãos anónimos que nunca pensámos uma vez que não há muita tradição nestas coisas. Acima de tudo sentimos que as

peessoas vinham participar não de uma forma passiva, mas muito activa e muito curiosa. E não só nas demonstrações desportivas e ambientais, mas circulavam muito pelo espaço, faziam muitas perguntas estavam sobretudo muito interessadas nas informações de carácter ambiental. Eu pessoalmente não tinha uma expectativa muito optimista em relação a isso, porque entendia que embora nas escolas se tenha feito já algum trabalho de sensibilização, que as outras faixas etárias não estariam muito curiosas, mas provou-se exactamente o contrário.»

#### **4.5. Estratégias para o futuro**

Se o intuito base dos DESC é que eles sejam tempos simbólicos para alertar para alguns dos problemas mais graves que as grandes cidades enfrentam no seu dia-a-dia no que concerne à mobilidade, aos níveis de poluição (sonora e do ar) e à qualidade de vida daqueles que nelas vivem e trabalham, uma grande parte das autarquias portuguesas que aderiram - como aliás já vimos anteriormente - decidiram fazê-lo ao DESC porque este se inseria dentro da estratégia de desenvolvimento urbano que tinham preconizado.

As realidades das autarquias aderentes são muito diversas, como diversas são a sua complexidade e localização; ainda assim, e tal como estipulado na carta compromisso que assinaram com o MAOT, praticamente todas apresentaram medidas permanentes imbuídas do espírito do DESC, isto é, medidas a ser aplicadas no imediato ou a curto/médio prazo que possam contribuir para que os objectivos desta iniciativa europeia sejam cada vez mais uma realidade nas cidades aderentes.

Em termos das medidas permanentes propostas parece haver um relativo predomínio do peão, na medida em que as situações mais referidas são a criação de áreas pedonais ou o seu alargamento, nomeadamente de ruas centrais das cidades ou no coração dos centros históricos. A promoção de formas alternativas e mais sustentáveis de mobilidade urbana é outra das grandes categorias que reúnem um número importante de referências, onde podemos destacar a construção e disponibilização de ciclovias, assim como de bicicletas para a deslocação na cidade, a promoção dos transportes colectivos - através do alargamento da sua rede, da sua regularidade e da requalificação do material circulante - ou mesmo a introdução de veículos eléctricos (ainda que esta medida tenha sido referida apenas por duas autarquias). De referir ainda que ao nível da construção de ciclovias algumas autarquias referiram ter já conseguido estimular/condicionar os urbanizadores para que incluam ciclovias em todas as novas urbanizações, também como

forma de estimular uma mobilidade sustentável desde o primeiro momento. A realização de iniciativas de encerramento ou condicionamento de determinadas áreas ao trânsito automóvel durante determinados períodos do ano (normalmente durante o Verão ou mesmo na Primavera) ou num dia ou período específico durante a semana, é também referida.

Uma outra dimensão sublinhada é a da realização de planos de ordenamento do trânsito ou de requalificação das áreas urbanas, no sentido de condicionar o trânsito em algumas áreas, criar vias de um só sentido, novas áreas pedonais e reordenar áreas de estacionamento. A construção de parques de estacionamento (de superfície ou subterrâneos) é outra medida sublinhada pelos autarcas, enquanto forma de dissuadir a circulação de automóveis particulares nos centros das cidades.

Não obstante o interesse associado à implementação de medidas desta natureza, o facto é que muitas delas não estão ainda em pleno funcionamento, o que habitualmente se fica a dever ao facto de ainda se estarem a realizar obras de requalificação e reordenamento do espaço que impedem a sua aplicação (até porque a realização de obras nos centros das cidades acarreta sempre grandes desconfortos e condicionamentos, pelo que a estratégia seguida parece ser a de terminar primeiro as obras e só então implementar as medidas propostas - mesmo quando estas não estão directamente dependentes das obras). Apenas cerca de dezassete autarquias possuem já as medidas permanentes apresentadas em funcionamento e catorze possuem algumas já em aplicação (diversas autarquias apresentaram mais do que uma medida permanente). As restantes autarquias estão ainda a envidar esforços para que as medidas pensadas possam ser implementadas no terreno.

Quanto à vontade de repetir a experiência de adesão ao DESC, a esmagadora maioria das autarquias responde de forma positiva, sendo que nos casos em que tal não acontece, essa postura se fica a dever à indecisão relacionada com a realização de eleições autárquicas entretanto, o que poderá ditar um novo executivo a quem caberá decidir sobre a adesão no ano de 2002. Ainda assim, a tendência é para acreditar que a decisão será no sentido da adesão, até porque foi-nos referido que o DESC tendeu a reunir o consenso de todas as forças políticas e não apenas daquelas que se encontravam à frente dos destinos das autarquias. Uma outra razão também apontada prende-se com o

esforço financeiro que a realização da iniciativa representa para algumas autarquias, pelo que estão na expectativa de fazer a avaliação dos custos e dos resultados obtidos este ano, assim como da forma em que se irá apresentar o DESC no próximo ano.

No que diz respeito à introdução de alterações em termos do perímetro envolvido e dos dias em que decorrerá a iniciativa, a tendência mais marcante é para manter o figurino seguido este ano, até porque em muitos casos trata-se de testar cenários futuros, pelo que não faz muito sentido estar a alargar o perímetro para áreas onde, à partida, essas medidas não poderão ser implementadas. Em outros casos é o facto deste ser apenas um dia simbólico que justifica a manutenção da forma como se apresentou este ano. Quando a tendência é para alterar, em cerca de 90% dos casos essa alteração traduzir-se-á num aumento da área envolvida ou do número de dias (com um claro destaque para a inclusão de dias úteis), havendo apenas quatro autarquias que referem a intenção de diminuir algum destes dois aspectos (perímetro ou o número de dias).

Tal como em relação à adesão ou não ao DESC de 2002, também em relação ao perímetro e ao número de dias envolvidos, persistem ainda algumas dúvidas, por razões idênticas às explicitadas anteriormente.

CM 8 - «É uma iniciativa a repetir para o próximo ano, seguramente. E vamos ver se não será uma iniciativa que venha a ter uma presença e uma periodicidade diferente desta periodicidade anual; é uma situação que vamos discutir, não só a nível de Câmara mas na cidade com os cidadãos.»

CM 17 - «(...) eu penso que a questão do mais 3 dias, mais 4 dias tem a ver com um outro factor, que é o das pessoas tentarem aproveitar um dia para ver se conseguem implementar determinadas políticas, nós não queremos isso, nós estamos a fazer, se não nos quiserem cá mandem-nos embora, nós estamos a fazer com a convicção de que isso é o melhor.

No que concerne a estratégias para o futuro, são muito poucas as Câmaras que encaram o DESC como uma iniciativa pontual, da qual não haverá outras consequências para além de uma sensibilização momentânea para as questões abordadas e os problemas levantados. De facto, a larga maioria das autarquias entrevistadas possui a intenção de implementar medidas decorrentes do «espírito» do DESC. O grau de planeamento, a capacidade de implementação e mesmo a amplitude das medidas acabam por ser diferenciadas entre autarquias, e muito particularmente entre pequenas, médias e grandes autarquias. As discrepâncias em termos do acesso a apoios para a implementação das medidas preconizadas e da intensidade dos problemas sentidos, são sem dúvida dois dos aspectos fundamentais que influenciam a complexidade e a diversidade das estratégias

futuras. Autarquias de menores dimensões, e situadas em zonas tendencialmente rurais, tendem a apresentar apenas uma ou outra medida concreta, habitualmente ligadas ao reordenamento de áreas de estacionamento e não tanto ao condicionamento ou encerramento de ruas, praças ou perímetros mais alargados, porque medidas dessa natureza parecem fazer pouco sentido naquele contexto. A inexistência de redes de transportes colectivos acaba também por surgir como um elemento dissuasor da aplicação de medidas mais restritivas de ordenamento do espaço urbano.

Os discursos dos representantes de autarquias de maior dimensão são, assim, relativamente diferentes por deixarem transparecer um nível mais complexo de planeamento, e a intenção de aplicar um conjunto diversificado de medidas para que seja possível atingir os objectivos de uma melhor mobilidade urbana e qualidade de vida.

CM 5 - «Na minha opinião acho que é uma iniciativa muito importante, que não tem muito interesse por ela só, mas que com um objectivo de continuidade de começar a pensar nessas coisas de mobilidade, eu acho que é importante.»

CM 7 - «(...) essa forma de pensar a cidade é importante, porque obviamente as questões da mobilidade resolvem-se para além do DESC, obviamente, e portanto em termos de sensibilização o nosso trabalho é um trabalho de dia a dia, de ir subindo degrau a degrau nessa história da mobilidade (...); «(...) porque a nossa grande preocupação, a prioridade é nos nossos dias todos; o dia 22 é um símbolo e é um momento de reflexão e de discussão sobre as questões da mobilidade para a cidade e da própria cidade, e aproveita-se esse dia em que estamos todos juntos, mais à vontade, com a cidade mais livre, para os munícipes. Agora a nossa ideia é reduzir o peso do automóvel e do automóvel ter um uso mais selectivo todos os dias (...);»

CM 20 - «(...) é só este entusiasmo de que vai ser possível termos todos os dias sem carros e não precisamos de celebrar; as celebrações são necessárias quando as coisas ainda não estão conquistadas, e vamos ficar muito satisfeitos quando nos recordarmos do dia em que fizemos uma festa de uma coisa que depois vai ser normal todos os dias, e que é relativamente fácil e simples, não estamos a falar de uma grande metrópole onde os problemas não se resolvem com tanta facilidade; mas a sua topografia e um conjunto de características que tem (...), ajudam-nos a olhar com optimismo para não termos que chegar à ruptura para encontrar alternativas. Estamos muito a tempo de conquistas estes objectivos.»

CM 24 - «(...) porque o DESC serve para alertar, serve para sensibilizar, serve para testar, mas tem que ter antes e depois um conjunto de medidas consequentes de promoção do transporte público e nomeadamente, uma coisa que andamos a exigir há muito tempo, que é a criação da Autoridade Metropolitana de Transportes, que permita uma gestão particular, integrada dos interfaces, com meios, com capacidade de intervenção, de gestão, de planificação, de investimento, seja no desenvolvimento da rede viária, seja na gestão dos próprios operadores de transportes públicos.»

CM 26 - «Já desde a primeira realização do DESC que foi em 2000, nós tínhamos uma ideia muito concreta que esta iniciativa serve, desde já, para mostrar às pessoas um previsível futuro, depois das alterações levadas a cabo pelo POLIS e pelas alterações às acessibilidades levadas a cabo para o ano 2004 (...) O DESC serve para de certa forma sublinhar, reforçar a ideia que existe um conjunto de alterações que vão ser feitas em (...).»

CM 37 - «(...) é a nossa escala que não tem nada a ver; os grandes têm medidas para a sua escala e os mais pequenos têm medidas para a sua escala, mas digamos que foi uma experiência

de teste, nós não propusemos uma área muito alargada em termos de restrições porque precisamente, para não complicarmos também a vida às pessoas. O objectivo era pormos as pessoas a pensar no assunto, não era criar problemas de mobilidade.»

CM 47 - «(...) essa já era uma preocupação nossa e digamos que este evento veio ajudar a esclarecer questões, eu aliás não tinha grandes dúvidas, mas veio-nos dar a força que esse era o caminho.»

Quanto a projectos para o futuro, a sua descrição vai ao encontro de muitas das medidas permanentes apresentadas anteriormente, o que faz todo o sentido, uma vez que grande parte delas são elementos dessa estratégia de futuro.

Uma forte aposta nos transportes públicos ao nível do alargamento da rede, da criação de novas linhas, da requalificação do material circulante e ainda complementada pela construção de parques de estacionamento que possam funcionar como dissuasores do uso generalizado do transporte individual, são as questões mais referidas pelas autarquias enquanto projectos para o futuro. A par com estas medidas surge também o alargamento de áreas pedonais, assim como a criação de ciclovias (quer ao nível dos novos loteamentos, quer ligando áreas ou equipamentos das cidades). Várias autarquias referem ainda estar na expectativa de ter acesso às medidas preconizadas por planos de ordenamento de tráfego ou de requalificação de áreas, que estão ainda em fase de elaboração. A realização de iniciativas idênticas ao DESC ao longo do ano é uma medida também referida por algumas autarquias (iniciativas que poderão ter lugar semanalmente, mensalmente ou sazonalmente).

Foram também referenciados projectos em parceria entre várias autarquias, nomeadamente, Beja, Évora, Leiria e Aveiro com o intuito de estimular o contacto e a troca de experiências no que concerne à mobilidade urbana e a outras questões associadas, cuja concretização foi já iniciada com a realização do primeiro circuito nacional de veículos eléctricos. Na área metropolitana de Lisboa surgem outros dois exemplos de parceria, nomeadamente entre os municípios da Amadora, Odivelas, Loures e Oeiras, que consiste na implementação de um projecto de eléctricos rápidos; e na margem sul do Tejo o caso de Almada, que em conjunto com outras autarquias desta área estão a promover o «Metropolitano Sul do Tejo».

Valerá a pena sublinhar que apenas uma das autarquias envolvidas referiu que as medidas que estão a ser pensadas a este nível se inserem numa estratégia mais ampla que



decorre dos princípios da Agenda 21 Local, que estão a procurar aplicar através do Plano Municipal do Ambiente.

Quando questionadas sobre a possibilidade de tornar permanentes as medidas pensadas para os dias em que decorreu o DESC - como o reforço dos transportes públicos, a criação de bilhetes multimodais, a construção de parques de estacionamento, a manutenção de perímetros fechados ao trânsito - a generalidade das respostas indica que esse é o cenário para que se trabalha, mas praticamente nenhuma autarquia o apresenta como concretizável a curto prazo, e muitas delas nem mesmo a médio prazo. As mudanças requeridas são de carácter estrutural e implicam elevados investimentos, ao mesmo tempo que é necessário oferecer alternativas às pessoas que vivem e trabalham nessas zonas, para que se sintam motivadas a alterar os seus comportamentos quotidianos no que diz respeito à mobilidade.

O programa POLIS é entendido, pelas autarquias nele envolvidas, como o grande catalisador da realização destas medidas, na medida em que apoia um conjunto de obras e intervenções de grande envergadura que tendem a ir no sentido do preconizado pela iniciativa do DESC. Neste contexto, caso não existisse este apoio, apenas num futuro longínquo seria possível a muitas destas autarquias ver concretizadas medidas concretas de promoção da qualidade de vida das populações e de uma mobilidade sustentável.

As autarquias que não se inserem neste programa também referem que o grande impedimento para uma concretização mais rápida de medidas preconizadas pelo DESC, é a realização de um conjunto de obras, onde se incluem, por exemplo, a construção de variantes à cidade que permitam retirar o trânsito do centro ou de zonas próximas do centro da cidade ou obras de requalificação de praças, ruas e avenidas. A receptividade que as populações apresentam a este tipo de medidas é também fundamental para que as autarquias aceitem o desafio colocado pelo DESC, e algumas referem-na como uma das principais condicionantes.

CM 6 - «De forma permanente tínhamos primeiro que sensibilizar as pessoas, porque não nos interessa tomar uma acção sabendo que a população não está ainda preparada para a aceitar; se a população estiver preparada para aceitar, nós não temos reservas em fazer avançar um projecto que pedonalize outras zonas»

CM 9 - «(...) estamos a construir ciclovias, essa é uma das medidas mais importantes neste processo; temos parques estratégicos planeados para a cidade tendo em vista encontrar alternativas de modo a aumentar as zonas pedonais da cidade.»; «estamos neste momento a arrancar com os projectos para libertar o centro: parques de estacionamento, construir uma central

de camionagem que fique bem próxima de forma a que os cidadãos usem menos o automóvel nas suas deslocações. Estamos de facto a implementar algumas medidas que darão consistência e coerência a este projecto de melhorar a qualidade de vida.»

CM 11 - «Porque se não dermos alternativas às pessoas as pessoas não aderem e dizem que é demagogia aquilo que está a ser feito. É necessário criar alternativas para que as pessoas no seu dia a dia deixem de utilizar a viatura e passem a utilizar o transporte colectivo.»

CM 17 - «(...) há uma zona nova que estamos aqui a construir no (...), nós não, os urbanizadores daqui, e que como é nova já tem pistas de bicicletas, quer dizer, já conseguimos passar esta mensagem também para os novos urbanizadores que realmente a pista de bicicletas também é um factor de venda da casa, e eles parece que de algum modo já perceberam esse aspecto. Portanto hoje já tem um bairro novo no (...) com pista de bicicletas, e isso é feito pelos urbanizadores, o que realmente também foi um marco relevante.»

CM 42 - «Vamos trabalhar na criação de um circuito envolvente do centro histórico de transportes públicos, com articulação com os parques de estacionamento, vamos ampliar os parques de estacionamento subterrâneos. Dentro de 6 anos teremos mais 3 parques de estacionamento subterrâneos na envolvente do centro histórico, facilitando a acessibilidade à cidade e, ao mesmo tempo, disponibilizando o espaço de superfície para os peões e temos também prevista a instalação de uma ecovia em toda a cidade (...) de forma a promover o uso da bicicleta nos circuitos mais próximos da +área urbana.»

Em suma, as autarquias envolvidas no DESC de 2001 tendem a encarar esta adesão como parte integrante de uma estratégia mais vasta (cuja implementação segue a ritmos diferentes consoante as realidades vividas a nível local), e parecem compreender a importância de começar desde já a pensar em soluções, em alternativas que permitam ultrapassar, ou pelo menos, diminuir o impacte resultante do «caos» que se vive ao nível da mobilidade em grande parte destas autarquias.

A importância de abordar estas questões de uma forma consciente (tendo em consideração as condicionantes que existem no quotidiano para todos aqueles que contribuem diariamente para estes problemas), bem estruturada e participada (envolvendo diversos parceiros), parece ser a tónica geral, particularmente junto das cidades de maior dimensão e localizadas em áreas metropolitanas, onde estes problemas se colocam de uma forma mais aguda.

Não obstante os diferentes ritmos seguidos, a opção de continuar na linha preconizada pelo DESC parece reunir algum consenso junto das autarquias auscultadas, o que não poderá deixar de ser entendido como uma tendência positiva no sentido da sustentabilidade ambiental das cidades e vilas portuguesas.

## 5. O DIA EUROPEU SEM CARROS NA IMPRENSA ESCRITA

### 5.1. Elementos metodológicos

A recolha e análise da produção da imprensa escrita a propósito de um evento como o *Dia Europeu sem Carros* afigurou-se, desde o início, como uma componente da estratégia metodológica mais geral definida para a avaliação da iniciativa. O tratamento das peças publicadas por ocasião da primeira edição do DESC, em 2000, tratamento feito logo no arranque deste projecto, permitiu confirmar a importância de se recorrer a esta abordagem

Não tendo o mesmo estatuto que as metodologias de recolha directa, quantitativa e qualitativa, de cujos resultados se deu conta nos pontos anteriores, a análise de imprensa - num quadro societal em que a mediatização de todo o tipo de eventos públicos constitui uma dimensão cada vez mais importante da realidade desses mesmos eventos – funciona, em todo o caso, como um importante meio auxiliar de avaliação. Ela permite, com efeito, uma percepção adicional do impacto e visibilidade pública do DESC através, primeiro, da extensão e intensidade da sua cobertura propriamente noticiosa e, segundo, através das tomadas de posição expressas sobre ele veiculadas nos jornais por editorialistas, comentadores, colunistas e outros produtores de opinião.

A selecção do material foi feita segundo dois critérios articulados, um quanto ao tipo de títulos a considerar - escolheram-se diários e semanários de referência e bem implantados a nível nacional - e outro quanto ao período abrangido – delimitou-se um intervalo temporal, que começou uns dias antes e acabou uns dias depois do próprio DESC, de modo a captar a fase da entrada gradual do assunto na agenda jornalística, a fase de maior atenção e intensidade de notícias, que corresponde aos próprios dias sem carros e aos dias seguintes, e a fase em que o tema vai saindo, também gradualmente, das páginas dos jornais.

Tendo em vista o estabelecimento de comparações entre as duas coberturas de imprensa, fez-se coincidir os jornais e períodos de referência seleccionados este ano com os do ano anterior. Para os diários *Público*, *Diário de Notícias*, *Jornal de Notícias* e

*Correio da Manhã* considerou-se o período de 17 a 24 de Setembro. No caso dos semanários, a análise do *Independente* incide nos dias 14, 21 e 28 de Setembro; o *Expresso*, nos dias 15, 22 e 29 de Setembro; e *A Visão*, nas edições de 20 e 27 de Setembro (quadro 5.1.).

**Quadro 5.1. Âmbito da recolha de imprensa sobre o DESC em Setembro de 2001**

	DIÁRIA				SEMANAL		
	Diário de Notícias	Público	Jornal Notícias	Correio da Manhã	Expresso	Independente	Visão
14						-	
15					√		
16							
17	√	-	√	-			
18	√	√	√	√			
19	√	√	√	√			
20	√	√	√	-			√
21	√	√	-	√		√	
22	√	√	√	√	√		
23	√	√	√	√			
24	√	√	√	√			
25							
26							
27							√
28						√	
29					√		

## 5.2. Amplitude e contornos da cobertura de imprensa

Numa primeira análise, podemos afirmar que a produção noticiosa escrita sobre o DESC foi extensa nesta segunda edição, mas consideravelmente menor do que na edição do ano anterior. Assim, para um período e jornais idênticos ao ano 2000, e apesar de este ano se ter considerado não dois, mas três números dos semanários *Expresso* e *Independente*, o que se deve ao facto de os dias de saída desse jornais terem sido, desta vez, os próprios dias sem carros, temos, no ano 2000, 241 peças, contra 150 do ano 2001.

A esta redução não será alheio o espaço ocupado nos jornais, durante toda a segunda quinzena de Setembro, pela cobertura dos acontecimentos relativos à situação internacional subsequente aos atentados terroristas de 11 de Setembro nos EUA, o que remeteu para segundo plano outros temas e notícias; e, por outro lado, o facto de se tratar de uma segunda realização do DESC, já sem o efeito de novidade da primeira.

Dada, em particular, a escassez de peças de opinião relativamente às publicadas no ano transacto, acrescentaram-se alguns textos de outras fontes e dias de forma a dispormos de uma massa mínima de material para justificar a análise pretendida (ver ponto 5.3.). Surgem, então, peças do *24 Horas*, nos dias 22, 23 e 24, de *A Capital* e do *Diário Económico* de 22 e de um jornal electrónico, *Portugal Diário*, de 24 de Setembro. Reuniram-se, assim, 15 peças de opinião – crónicas, comentários, colunas, editoriais – num total de 163 (as 152 referidas mais 11 “repescadas” dos títulos referidos), bastante abaixo das 31 peças do mesmo tipo (num total de 241) contabilizadas em 2000.

O jornal que fez a maior cobertura da iniciativa, tal como ela pode ser medida pelo número total de peças, foi o *Correio da Manhã*, responsável sozinho por 38% dos textos publicados (quadro 5.2).<sup>8</sup> O DESC teve, de facto, um tratamento sobretudo ao nível da actualidade diária, com os semanários a escreverem pouco sobre o assunto. Os três semanários seleccionados (*Expresso*, *O Independente* e *Visão*) agregaram apenas 9% do material publicado, contra % da produção dos diários.

**Quadro 5.2. Frequência e peso relativo de peças por jornal**

	Nº	%
<b>Correio da Manhã</b>	57	37.5
<b>Diário de Notícias</b>	28	18.4
<b>Público</b>	32	21.1
<b>Jornal de Notícias</b>	21	13.8
<b>Expresso</b>	7	4.6
<b>O Independente</b>	5	3.3
<b>Visão</b>	2	1.3
<b>Total</b>	152	100.0

<sup>8</sup> Esta é, note-se, apenas uma das maneiras de avaliar a extensão de uma cobertura noticiosa. Outros jornais podem, por exemplo, ter menos peças, mas uma dimensão média por peça maior.

Quanto ao tipo de peças (quadro 5.3.), a esmagadora maioria são notícias (80%), seguindo-se publicidade/avisos sobre o DESC (9%) e a produção expressa de opinião: crónicas e editoriais (5%). O Correio da Manhã, fez uma cobertura predominantemente noticiosa, constituindo notícias 51 dos 57 textos aí dados à estampa. De resto, o Público também cobriu razoavelmente o evento (28 notícias), ficando o Diário de Notícias já longe (14 textos), a este nível, da cobertura dos outros dois diários. O DN destaca-se, no entanto, pelo lado da produção de opinião, com 3 peças desse tipo, à frente do Expresso, que publicou duas.

Noutra perspectiva, podemos dizer que a relativização da importância do evento em 2001 é ilustrada pelo número de referências ou notícias na primeira página. A categoria «manchete» só tem 2 registos, ambos no Correio da Manhã.

**Quadro 5.3 Tipos de peças, por jornal**

	CM	DN	Público	JN	Expresso	Independente	Visão	Total
Notícias	51	14	28	18	5	3	2	121
Opinião	-	1	1	1	2	1	-	6
Editorial		2	-	-	-	-	-	2
Carta de leitor	1	-	-	-	-	-	-	1
Frase		4	1	-	-	1	-	6
<i>Cartoon</i>		1	-	-	-	-	-	1
Aviso/publicidade	3	6	2	2	-	-	-	13
Manchete	2	-	-	-	-	-	-	2
Total	57	28	32	21	7	5	2	152

As referências da imprensa ao DESC tiveram o seu auge, como seria de esperar, nos dias 21, 22 e 23. Nos 4 jornais diários, estes dias caracterizam-se por ocorrências noticiosas muito mais numerosas do que em qualquer dos outros, traduzidas nos 69% do total de peças contabilizadas (quadro 5.4).

De notar que as sequências de publicação sobre a iniciativa dos jornais diários são diferentes entre si. Desta vez, o Diário de Notícias tem o melhor registo, quer em termos do número total de dias com referências ao DESC (8), quer em termos de continuidade, ou seja, esses oito dias são totalmente sequenciais, sem qualquer intervalo. Segue-se o Público (total de 7 dias em sequência ininterrupta), o Jornal de Notícias (total de sete dias com uma interrupção) e o Correio da Manhã (total de 6 dias com uma interrupção).

*Quadro 5.4. Número de peças por dia e por jornal*

	15	17	18	19	20	21	22	23	24	28	29	Total
Correio da Manhã			7	3		17	16	13	1			57
Diário de Notícias		1	2	3	2	6	7	6	1			28
Público			2	2	2	8	8	8	2			32
Jornal de Notícias		1	1	1	4		8	4	2			21
Expresso	2						2				3	7
Independente			1			2				2		5
Visão					1					1		2
Total	2	2	13	9	9	33	41	31	6	3	3	152

Em relação às 30 localidades mencionadas nas peças – o que traduz já, sublinhe-se, uma pré-selecção muito substancial das 51 que participaram oficialmente no evento - , verifica-se a predominância das referências à cidade de Lisboa (53), representando 44% das menções. Para além das notícias e da publicidade (esta abrangeu mais cinco cidades), só Lisboa foi visada nas crónicas de opinião, editoriais e cartas de leitores. Segue-se o Porto (7) e Leiria (7), com um peso de 5.8% cada. Os valores das restantes 27 localidades citadas são residuais. Cascais ainda atinge as 4 referências, mas todas as outras ficam abaixo disso.

O jornal que mencionou maior número de localidades, foi o Correio da Manhã, seguido pelo Jornal de Notícias. Já o Público e o Diário de Notícias fizeram maior número de referências a Lisboa do que a todas as outras localidades juntas.

Os actores institucionais mais citados, por seu lado, foram o “poder local” (45%) e o “governo” (22%), referidos por todos os jornais. Seguiram-se “empresas” (8%) e a “sociedade civil” (7%). Os “partidos” e as “associações ambientalistas”, estas de forma surpreendente, mas reflectindo afinal o distanciamento manifestado face ao DESC, tiveram pesos na ordem dos 4% e 3%, respectivamente.

Se especificarmos estas categorias encontramos, com valores mais destacados, a “Câmara Municipal de Lisboa” (14%), “autarquias em geral” (13.6%), “Câmara Municipal do Porto” (3.3%) e “Câmara Municipal de Leiria” (2.8%), que, só por si,

perfazem 34% das menções. Do lado do “governo” a entidade mais referida foi o “Ministério do Ambiente” (18%).

As empresas mencionadas são empresas de transportes (Metro, 4%; Carris, 3%; Transportes Sul do Tejo, Transtejo e Vimeca, 1% cada). Quanto aos partidos, o PSD foi o mais referido (3%), junto com o PP, Os Verdes e a CDU, com valores inferiores a 1% cada um. Dentro das associações ambientalistas, a mais mencionada foi a Quercus com 3%, seguindo-se a GEOTA e a Liga para a Protecção da Natureza (0.5% cada).

### **5.3. A opinião expressamente produzida: crítica negativa e politização**

Para avaliar o sentido das opiniões expressamente produzidas sobre o DESC, juntou-se aos artigos de opinião, crónicas, colunas e editoriais, 4 cartas de leitores, 2 frases em destaque e dois cartoons, somando um total de 22 peças. Dessas 22 peças, 19 manifestavam opiniões negativas (86%), 2 opiniões positivas e 1 opinião considerada nem positiva nem negativa. Comparando com o ano passado, onde, em 30 peças, 16 eram positivas, 12 negativas e duas neutras, podemos afirmar que este ano o evento, além de menor cobertura noticiosa, como se viu, teve “pior imprensa”.

As opiniões positivas foram a de uma carta de leitor, no *24 Horas* de 22 de Setembro, que propunha o Dia sem Bilhete, apelando às empresas de transportes para se juntarem a benefício da população, e a do editorial do *Diário de Notícias* do dia seguinte ao DESC, que emitiu uma positiva moderada. Nesse editorial, intitulado “Boa ideia, má sorte”, considera-se o DESC uma iniciativa de mérito que este ano acumulou desvantagens: chuva, trânsito, avarias dos transportes e excesso de ambição dos responsáveis pela sua organização. Destaca-se o risco dos efeitos perversos produzidos por estes factores, que poderão levar os portugueses a concluir que dificilmente conseguirão dispensar o carro nas cidades. Os argumentos a favor, com uma referência cada, foram: “fruição da cidade”, “menos poluição”, “incentivo ao uso dos transportes públicos” e menos “stress”.



Não foi considerada negativa nem positiva a frase de uma deputada de Os Verdes destacada pelo *Diário de Notícias* de 21 de Setembro e que dizia que “O DESC irá mostrar insuficiência dos transportes públicos”.

**Quadro 5.5. Opiniões negativas e total de opiniões, por jornal**

	Negativo	Total
Correio da Manhã	1	1
Diário de Notícias	3	5
Público	2	2
Expresso	2	2
Independente	1	1
24 Horas	3	4
Capital	5	5
Diário Económico	1	1
Portugal Diário	1	1
Total	19	22

As 19 peças de tom negativo ou mesmo fortemente negativo sustentaram as suas críticas (quadro 5.6) sobretudo em factores como o “aproveitamento político” (por exemplo, políticos a andar a pé ou de transportes públicos) e a “insuficiência e ineficácia da medida”, ambos os argumentos com 8 referências cada, e somando 32% da totalidade de argumentos contra apontados.

**Quadro 5.6. Argumentos contra o DESC**

	Nº	%
Ineficácia dos transportes públicos	3	6.1
Rede de transportes insuficiente	1	2.0
Falta de ordenamento do território	3	6.1
Prejuízo dos trabalhadores	6	12.2
Incentivo ao absentismo	4	8.2
Prejuízo económico do país	2	4.1
Aproveitamento político	8	16.3
Crítica ao governo	5	10.2
Comodidade	1	2.0
Medida ineficaz/ insuficiente	8	16.3
Impostos sobre o automóvel	1	2.0
Falta de infraestruturas	6	12.2
Falta de edifícios com estacionamento	1	2.0
Total	49	100.0

Ou seja, os textos em que se politiza genericamente o evento (sobretudo os 8 que falam de aproveitamento político, mas, até certo ponto, também os outros 8 e ainda os 5

textos de “crítica ao governo”), tratando-o mais como uma questão política do que uma questão ambiental ou de política ambiental, são mais frequentes do que quaisquer outros.

A “falta de infraestruturas” e o “prejuízo dos trabalhadores” são argumentos com seis referências cada um (12%), sendo outros argumentos contra o “incentivo ao absentismo”(8%), “ineficácia e insuficiência dos transportes públicos” (8%), “falta de ordenamento do território” (6%), “prejuízo económico do país” (4%), “comodidade”, “impostos sobre o automóvel” e necessidade de “edifícios com estacionamento” incluído (2%).

Diga-se, por fim, que em vários destas peças, contra ou a favor, estão incluídas propostas a propósito do DESC e dos seus temas de incidência. Refere-se, sobretudo, a necessidade de, a montante destas iniciativas, os governantes “reconhecerem os problemas” estruturais existentes e a necessidade de se “melhorar o sistema de transportes públicos”. Outras propostas isoladas são a “implementação de energias alternativas”, “viabilidade a bicicletas”, “bilhete único”, “Dia sem pagar transportes públicos”, “estacionamento dissuasor mais barato”, “condicionamento de carros no centro” das cidades”.

#### **5.4. Uma cobertura parcial e enviesada**

Numa leitura de conjunto da cobertura de imprensa do DESC, e com base nas análises mais finas e circunstanciadas de que se deu conta nos pontos anteriores, pode afirmar-se que essa cobertura foi manifestamente parcial e enviesada.

Em primeiro lugar, pelo modo como se contribuiu largamente para politizar, num sentido redutor e pobre da palavra, o *Dia Europeu sem Carros*. Ao dar-se menos atenção às questões ambientais propriamente ditas, incluindo as políticas ambientais, do que ao ministro que vai de metro para o ministério, insinuando ou dizendo expressamente, como nas colunas de opinião, que esse é um acto de aproveitamento político, está-se a esvaziar o DESC de parte do seu significado.

Em segundo lugar, pela forte selectividade geográfica da cobertura noticiosa. Não só Lisboa teve uma atenção desproporcionada por comparação com outras cidades,

incluindo o Porto, como uma parte significativa das localidades que organizaram oficialmente dias sem carros não foram objecto de qualquer menção.

Um terceiro factor de enviesamento, tão ou mais importante nas suas consequências do que os anteriores, resultou do facto de a imprensa escrita se ter reportado, de forma praticamente exclusiva, aos períodos da manhã dos dois dias sem carros (21 e 22 de Setembro), não tendo sido feita a cobertura do que se passou durante as tardes desse dois dias.

Como as condições meteorológicas mudaram acentuadamente, tanto a 21 como a 22, da manhã (com chuva e vento) para a tarde (com sol permanente), o que se reflectiu fortemente (como mostrámos anteriormente) no comportamento da população, a qual, sobretudo no sábado 22, aproveitou amplamente a tarde para usufruir do Dia Sem Carros, pode dizer-se que a imagem publicada do DESC 2001 resulta, por este lado, muito parcial. De resto, essa mesma parcialidade da cobertura noticiosa estendeu-se aos vários canais de televisão, os quais, regra geral, também só relataram o que aconteceu durante as manhãs de 21 e 22. No sábado, 22, os jornais televisivos da noite limitaram-se a repetir as peças passadas nos jornais da hora de almoço, que, como é óbvio, só referiam a parte chuvosa do DESC.

Se esta cobertura parcial dos acontecimentos resultará, em boa parte, dos próprios tempos e lógicas da produção jornalística diária, que obriga a que o material a publicar ou a emitir tenha de estar pronto relativamente cedo no dia, também não se pode deixar de interpretá-la, juntamente com o sentido negativo dominante das opiniões expressamente veiculadas pelos jornais e mesmo com um certo “tom de fundo” desfavorável de muitas peças de natureza mais estritamente noticiosa, como mais um indicador da “má imprensa” que o DESC teve.

É caso para dizer, em face daquilo que foi captado quer pelo inquérito à população, quer pelas metodologias de observação directa no terreno, quer ainda pelas avaliações feitas pelos responsáveis das autarquias participantes no DESC, que estamos perante uma flagrante falta de sintonia entre opinião publicada e “opinião pública”.

## 6. CONCLUSÃO

Analizados sistematicamente os vários tipos de informação empírica recolhida, por diversos meios, sobre o DESC de 2001 em Portugal, a conclusão principal que se pode tirar, de modo inequívoco, é a de que o evento teve um impacto social positivo junto da população das cidades aderentes.

Pelo lado do inquérito feito a 1200 residentes em 12 dessas cidades, vimos que as opiniões sobre o DESC são amplamente favoráveis. As pessoas acham-no uma boa iniciativa, reconhecem-lhe muitas vantagens (embora também lhe apontem desvantagens), são a favor da sua repetição mais frequente e, ainda que de forma menos consensual, consideram-na eficaz para combater os danos ambientais causados pelos automóveis nas cidades. Se as opiniões se configuram neste sentido, o inquérito mostra também que o quotidiano da mobilidade urbana não deixa de estar, em especial para aqueles que trabalham, estreitamente associado ao uso do automóvel particular.

Do lado da observação directa em quatro cidades – Lisboa, Porto, Coimbra e Bragança – retiram-se também vários elementos de avaliação positivo. Não houve qualquer movimento sensível de fuga ao DESC e logo que as condições atmosféricas melhoraram, da parte da tarde, especialmente no próprio sábado, dia 22 de Setembro, registou-se um considerável movimento colectivo de apropriação alternativa do espaço público tornado disponível pela interdição do trânsito automóvel.

Do lado das entrevistas às Câmaras Municipais vêm também elementos de avaliação favorável. A grande maioria parece ter interiorizado o “espírito” do DESC, manifesta-se interessada em repetir a iniciativa em futuras edições e considera que o evento correu dentro ou acima das expectativas que tinham para ele. Os casos, ainda significativos, em que se diz que o DESC ficou abaixo das expectativas são atribuídos, no essencial, às más condições atmosféricas que se fizeram sentir, durante a manhã, em muitas zonas do país, e aos efeitos desmobilizadores daí resultantes.

Apesar desta convergência de múltiplos indicadores de avaliação positiva, a imprensa escrita deu do DESC uma imagem globalmente negativa. Dito de outro modo, a opinião publicada esteve longe de coincidir com a opinião pública, se por esta

entendermos a que é retratada pelo inquérito, pelos testemunhos dos informantes privilegiados ouvidos no curso da observação de terreno e ainda pelas palavras dos responsáveis autárquicos. Particularmente enviesado foi o facto de a imprensa ter relatado apenas o que se passou da parte da manhã, quando o DESC acabou por ser mais vivido e aproveitado da parte da tarde, devido à mudança de condições climáticas entretanto ocorrida.

Finalmente, deve dizer-se que o impacto social negavelmente positivo desta edição do DESC não significa que não tenha havido problemas e dificuldades específicas. O estacionamento “selvagem” generalizado em muitas zonas da fronteira da zona sem trânsito automóvel, em Lisboa, e os táxis e autocarros em excesso de velocidade foram manifestamente dois efeitos perversos do Dia Europeu sem Carros, a acautelar em futuras edições.