

**A Cidade como Agente (não) Cuidador
Apropriações do espaço público com perspetiva de
género na Covilhã: Praça do Município**

Cristiana de Jesus Henriques

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em
Arquitetura
(Mestrado Integrado)

Orientadora: Doutora Patrícia Alexandra Dias Santos Pedrosa

Setembro de 2022

Declaração de Integridade

Eu, Cristiana de Jesus Henriques, que abaixo assino, estudante com o número de inscrição 37862 de/o Mestrado Integrado de Arquitetura da Faculdade de Engenharias, declaro ter desenvolvido o presente trabalho e elaborado o presente texto em total consonância com o **Código de Integridades da Universidade da Beira Interior**.

Mais concretamente afirmo não ter incorrido em qualquer das variedades de Fraude Académica, e que aqui declaro conhecer, que em particular atendi à exigida referenciação de frases, extratos, imagens e outras formas de trabalho intelectual, e assumindo assim na íntegra as responsabilidades da autoria.

Universidade da Beira Interior, Covilhã 09 / 09 / 2022

(assinatura conforme Cartão de Cidadão ou preferencialmente assinatura digital no documento original se naquele mesmo formato)

Cristiana de Jesus Henriques

Dedicatória

Com carinho, aos meus pais e ao meu irmão.

Agradecimentos

Embora sendo um trabalho final de foro individual, este processo contou com a colaboração de várias pessoas que, indireta ou diretamente, ajudaram para que esta meta fosse alcançada.

Neste seguimento agradeço,

à minha orientadora, Professora Doutora Patrícia Santos Pedrosa, pela gentileza em aceitar embarcar comigo nesta dissertação. Pela disponibilidade, paciência e pelas partilhas de conhecimento que contribuíram imenso nesta concretização.

Aos amigos de longa data, pelo que representam, pela compreensão das minhas ausências e por terem despendido tempo a ler ou ouvir sobre esta dissertação vezes sem conta. E ainda às amigadas que fiz na universidade, que tornaram a vida académica consideravelmente mais leve.

À minha família que sem o seu apoio assíduo e ensinamentos nunca teria alcançado tantas metas. Em especial, ao meu irmão, à minha mãe e ao meu pai. Ao meu irmão que, apesar dos anos que nos diferenciam, muitas foram as vezes em que o papel de irmã mais velha se reverteu, pela paciência infindável que teve comigo ao longo destes anos, e pela pessoa que é! Aos meus pais, por nunca me deixarem desistir, por todo o esforço que fizeram para que fosse possível esta conquista e pelo carinho que sempre tiveram comigo, em especial nesta reta final.

Um agradecimento especial à Doutora Ana Rita Martins por toda a amabilidade depositada e pelas palavras que se tornaram pilares nestes últimos anos de curso.

Por fim, a vocês que lá do alto brilham intensamente!

Resumo

Partir da ideia de que a cidade oferece igualdade de direitos, oportunidades e segurança entre mulheres e homens é por si só uma falsa suposição. Examinando a formação das sociedades ocidentais é inegável a carência de um efetivo pensamento para todas as pessoas nas políticas públicas que resultam no desenho das cidades. Isto conduziu à projeção de ambientes hierarquizados impulsionados pela lógica patriarcal, uma problemática que se estendeu até à contemporaneidade. Durante séculos, o papel da mulher como agente participativo de quem vivencia os espaços públicos, não tem tido o devido reconhecimento. Por isto, a contribuição da perspectiva de género na arquitetura e no urbanismo é imprescindível na mudança deste paradigma de modo a recharacterizar e reorientar os espaços vivenciados de forma humana e anticapitalista.

Entre os espaços urbanos, a praça pode-se considerar tradicionalmente como um coração das cidades. Deste modo, pretende-se analisar a ocupação na Praça do Município, na cidade da Covilhã, sob a perspectiva de género. Esta escolha passa pela sua caracterização espacial, considerando-se um núcleo rico em interações sociais que abrange uma multiplicidade de setores comerciais, infraestruturas, acessibilidades e edifícios que marcam a urbe. Com isto, pretende-se uma avaliação da sua ocupação e das dinâmicas socio-espaciais de modo a perceber como se pode integrar o conceito de espaços cuidadores neste local em particular.

Partindo deste contexto, a presente dissertação apoia-se num enquadramento teórico e metodológico de estudos e propostas que se têm dedicado a pensar o urbanismo e na reavaliação dos espaços, integrando o conceito de cidades cuidadoras. Estas contribuições têm demonstrado que a valorização da perspectiva de género permite resolver problemas das experiências vivenciadas pelas mulheres e raparigas na cidade, considerando o seu contexto social, urbano e cultural.

Palavras-chave

Espaço urbano; Perspetiva de Género; Covilhã; Análise de ocupação.

Abstract

Starting from the idea that the city offers equal rights, opportunities and security for women and men is in itself a false assumption. Examining the formation of western societies, the lack of effective thinking for all people in public policies that result in the design of cities is undeniable. This led to the projection of hierarchical environments driven by patriarchal logic, a problem that has extended to contemporary times. For centuries, the role of women as a participatory agent of those who experience public spaces has not had due recognition. For this reason, the contribution of the gender perspective in architecture and urbanism is essential in changing this paradigm in order to recharacterize and reorient the spaces experienced in a humane and anti-capitalist way.

Among the urban spaces, the square can be considered traditionally like a heart of the cities. In this way, we intend to analyze the occupation in Praça do Município, in the city of Covilhã, from a gender perspective. This choice is based on its spatial characterization, considering it a center rich in social interactions that covers a multiplicity of commercial sectors, infrastructures, accessibility and buildings that mark the city. With this, we intend to assess their occupation and socio-spatial dynamics in order to understand how the concept of care spaces can be integrated in this particular location.

Starting from this context, this dissertation is supported by a theoretical and methodological framework of studies and proposals that have been dedicated to thinking about urbanism and the reevaluation of spaces, integrating the concept of caring cities. These contributions have demonstrated that the valorization of the gender perspective allows to solve problems of the experiences lived by women and girls in the city, considering their social, urban and cultural context.

Keywords

Urban Space; Gender Perspective; Covilhã; Occupancy Analysis.

Índice

Dedicatória.....	iii
Agradecimentos	vii
Resumo	ix
Abstract.....	xi
Lista de Acrónimos	xv
Introdução	1
Capítulo 1 Urbanismo com Perspetiva de Género.....	3
1.1. Cronologia teórico-conceptual.....	5
1.2. Raízes da Problemática Urbana.....	12
1.3. Integração da Perspetiva de Género	23
1.4. Exemplos de Práticas de Cidades Inclusivas	33
1.5. Cidade Pós-Covid 19	39
Capítulo 2 Um olhar sobre a Covilhã	43
2.1. Caraterização da Cidade.....	45
2.2. Praça do Município	53
Capítulo 3 Metodologia de Análise e Tratamento de Dados	57
3.1. Metodologia de trabalho	59
3.2. Planificação da investigação	59
3.3. Desenvolvimento do trabalho <i>in loco</i>	62
3.4. Tratamento e Análise de dados.....	63
Considerações Finais	98
Bibliografia	106
Apêndice I Inquéritos.....	113
I1. Recolha de Informação	113
I2. Tratamento dos Inquéritos.....	141
Apêndice II Plantas de usos do espaço e fluxos	148
II1. Plantas de Levantamento	148
II2. Plantas de Mapeamento 1ªFase.....	150
II3. Plantas de Mapeamento 2ªFase.....	158
Apêndice III Plantas de Síntese.....	165
III1. Planta de Síntese Fase 1	166
III2. Planta de Síntese Fase 2	168

Lista de Acrónimos

APAV	Associação Portuguesa de Apoio à Vítima
APRUPP	Associação Portuguesa para a Reabilitação Urbana e Proteção do Património
CIG	Comissão para a Cidadania e a Igualdade de Género
CGD	Caixa Geral de Depósitos
CHCB	Centro Hospitalar da Cova da Beira
CMC	Câmara Municipal da Covilhã
CTT	Correios de Portugal
EIGE	European Institute for Gender Equality
FAUL	Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa
FAUP	Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto
IEFP	Instituto de Emprego e Formação Profissional
IGOT	Instituto de Geografia e Ordenamento do Território
INE	Instituto Nacional de Estatística
IPC	Instituto Politécnico da Covilhã
LOTUS	Ley de Ordenación Territorial y Urbanística Sostenible
MCW	Montreal Council of Women
MIARQ	Mestrado Integrado de Arquitetura
OMT	Organização Mundial de Turismo
ONU	Organização das Nações Unidas
PDM	Plano Diretor Municipal
PL	Planta de Levantamento
PM	Planta de Mapeamento
PS	Planta de Síntese
UC	Universidade de Coimbra
UCLG	United Cities and Local Governments
UE	União Europeia
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

Introdução

Entre as múltiplas temáticas possíveis aplicadas à arquitetura, a inquietação desta dissertação toma forma por um motivo basilar, ser um tema considerado pouco debatido no decorrer do curso. Deste modo, considerando a relevância do estudo da cidade enquanto objeto construído é importante o questionamento acerca da sua falsa universalidade e ressaltar a importância do papel ativo das mulheres nas diferentes esferas, seja política, social, urbana ou arquitetônica.

É neste contexto que surge a escolha da cidade da Covilhã. O tempo de permanência como aluna do Mestrado Integrado de Arquitetura (MIARQ), da Universidade da Beira Interior, permitiu o usufruto e observação constante dos espaços urbanos, reconhecendo as potencialidades e vulnerabilidades que caracterizam a cidade. Assim, a escolha desta cidade recai sobre duas premissas. A primeira, pelo seu caráter histórico-social, caracterizado pela organicidade urbana desencadeada por uma topografia acidentada e pelo contorno urbano proveniente da industrialização. E, por fim, por não ter sido ainda feita nenhuma análise no domínio urbano com perspectiva de género nesta cidade. Por conseguinte, foi considerado que a Praça do Município da Covilhã é um espaço nuclear de grande movimento e diversidade e com potencial de reflexão. Deste modo, a questão que move esta investigação passa por compreender a qualidade de vida e como a condição de cidade cuidadora sob uma perspectiva de género pode ou não ser aqui observada.

Interpretar a vida da cidade é bem mais complexa do que se pode esperar. O uso social de cada espaço depende das práticas, apropriações, experiências e necessidades individuais de cada pessoa. Assim, a busca pela cidade democrática através da perspectiva de género pode contribuir consideravelmente na diminuição da segregação espacial tornando-a espaço de direito efetivo – em todas as suas dimensões – para todas e todos. Deste modo, e considerando as motivações que estimularam à abordagem desta temática, a elaboração desta dissertação tem como propósito o entendimento do papel da arquitetura e do urbanismo em prol das vivências humanas. Objetiva-se entender como essas vivências se relacionam com as desigualdades territoriais e se tornam impactantes na vida das mulheres.

A metodologia para a realização deste trabalho passará pela recolha e análise de estudos empíricos a nível internacional e nacional que servirão como apoio à contextualização

teórica sobre a perspectiva de género no urbanismo e na arquitetura. Consequentemente, irá servir como fio condutor e de desenho da metodologia de análise para a fase de avaliação crítica, na Praça do Município da Covilhã. Assim, o processo de execução do presente trabalho estrutura-se em três partes principais que seguem uma lógica de aproximação ao tema.

Partindo do estudo geral, na primeira parte é realizado um enquadramento teórico e conceptual no que diz respeito ao urbanismo e à arquitetura. Nele são interpretados conceitos vinculados à perspectiva de género considerados determinantes para a compreensão da inclusão destas práticas no espaço urbano. Pretende-se, ainda, apurar modelos urbanísticos e investigações metodológicas existentes, partindo de ensaios teóricos e abordagens realizadas por coletivos ou *ateliers* em diversos contextos. Este processo pretende entender posteriormente como estes conhecimentos se podem materializar no caso de estudo escolhido. A segunda parte atua numa contextualização da cidade da Covilhã, através de uma pesquisa histórica-urbanística e sociológica, passando por todo o processo de origem e transformações da Praça do Município. Por fim, a terceira parte dedica-se à aplicação da metodologia empírica de análise, que inclui inquéritos, entrevistas e levantamento fotográfico. Esta fase desempenha um papel determinante na sintetização e interpretação da informação recolhida através do mapeamento dos modos de ocupação na praça, correlacionando a temática abordada nas fases que se antecedem.

Ambiciona-se, portanto, que apesar dos processos neste âmbito serem morosos, se possa refletir a importância das práticas sociais de género, capazes de providenciar espaços universais que se conectem e melhorem a qualidade de vida em comunidade, com especial atenção à igualdade entre as mulheres e os homens no direito à cidade.

Por fim, ressalva-se que todos os elementos de suporte, sejam gráficos ou fotográficos, que não incluam identificação de autoria foram realizados pela autora da investigação.

Capítulo 1|

Urbanismo com Perspetiva de Género



Figura 1 | Fotografia tirada em Nova Iorque, em 1954. Autoria de Vivian Maier (1926-2009). (Maier, 1954)

Considerando as questões que movem esta dissertação, este capítulo tem como objetivo esboçar os marcos empíricos e conceptuais que se articulam com conceitos associados ao urbanismo com perspectiva de género. Não tem, de algum modo, a pretensão de ser exaustivo, antes recorre a trabalhos e propostas que foram consideradas mais relevantes para o contexto desta investigação.

O capítulo estrutura-se em três subcapítulos. O primeiro subcapítulo salienta as produções teóricas e conceptuais que alimentaram o *corpus* desta investigação e que se tornaram relevantes, tanto a nível internacional como nacional. O segundo subcapítulo pretende desenvolver um enquadramento sobre os problemas da configuração urbana das cidades contemporânea vinculadas à construção da dicotomia público/privado e a sua correlação com a divisão sexual do trabalho. Posteriormente, serão apontadas variáveis indissociáveis na conceptualização de espaços urbanos que integram a perspectiva de género no urbanismo e na arquitetura. Por último, serão apresentadas práticas urbanas onde o conceito de cidade cuidadora é aplicado.

1.1. Cronologia teórico-conceptual

Num tempo em que as mulheres não tinham relevante poder de decisão, Jane Jacobs (1916-2006) foi das primeiras críticas a desafiar as ideologias urbanas convencionais e o pensamento de homogeneização defendido pelos urbanistas ditos progressistas. Enquanto ativista e observadora da cidade, contrariamente ao pensamento radicalista, defende que a qualidade de vida na cidade não se resolve com a destruição das áreas ditas *cancerígenas*¹ substituindo-as por um novo tecido urbano, mas através da reestruturação do tecido já existente. Entre vários aspetos, a autora apela à compreensão da vida quotidiana nas cidades, às vivências, ao multiculturalismo e às necessidades diferenciadas das pessoas. (Jacobs, 2011; Tyrnauer, 2016)

Em contexto europeu, publicado em 1984 temos *Making Space: Women and the Man-Made Environment*. Considerado um clássico escrito pelo coletivo feminista *Matrix Feminist Design Co-operative* (Figura 2 e 3) que, a partir de um contexto sociopolítico, aponta questões relevantes na transição das mulheres do ambiente doméstico para o público e, posteriormente, para o meio laboral. A relevância desta obra prende-se com a crítica da conceção do ambiente construído e na importância da participação das mulheres tanto na esfera pública, como na esfera profissional. (Matrix et al., 1985)

¹ Expressão utilizada pelo engenheiro Robert Moses, citado no documentário *Citizen Jane* (2016). (Tyrnauer, 2016)

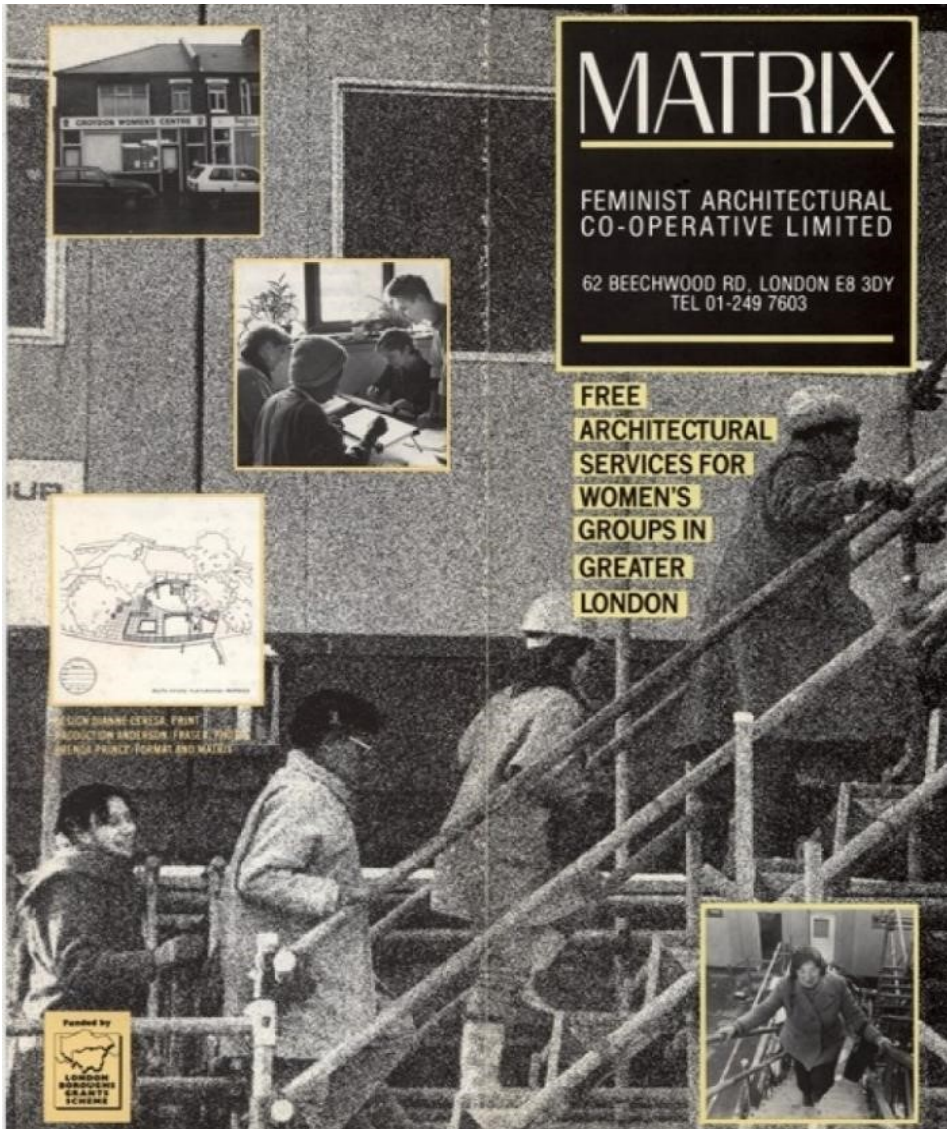


Figura 2 | Folheto informativo sobre trabalho do coletivo *Matrix*. (Dwyer & Thorne, 2007)

Figura 3 | Membros do coletivo *Matrix*. Da esquerda para a direita: Barbara McFralane, Anne Thorne, Susan Francis, Julia Dwyer, Cate Taylor e Kate Baker, 1984. (Howard, 2022)

As invisibilidades não se traduzem apenas a nível individual, mas também na formação académica. Neste sentido, destacam-se Daphne Spain e Dolores Hayden que, durante décadas, têm trabalhado para tornar visíveis as colaborações das mulheres nas cidades norte-americanas. Neste sentido, por um lado, destacam-se as publicações *Gendered Spaces* (1992) e *How Women Saved a City*, em 2001, de autoria de Spain. Por outro lado, surge a contribuição dada por Hayden com o livro *The Power of the Place: Urban landscapes as public history*, lançado em 1998. (Montaner & Muxí, 2019, p. 200; Spain, 1992)

Outra contribuição imprescindível é *Gender, Space and Architecture: An interdisciplinary introduction*, publicado em 2000, um livro de autoria de Jane Rendell, Barbra Penner e Iain Borden. Esta publicação (Figura 4) aglomera um conjunto de textos e debates relevantes à introdução das reflexões teóricas de género, através de abordagens multidisciplinares, tanto ao nível arquitetónico, urbanístico, antropológico, sociológico e até mesmo literário que partem essencialmente da tríade: género, raça e classe. (Rendell et al., 2000)

No âmbito da América do Sul é de realçar as contribuições da arquiteta argentina Ana Falú. Ativista e defensora dos direitos humanos, é fundadora da *Red Mujer y Hábitat de America Latina*, criada em 1989. Para além disso é coordenadora e fundadora do *Uni Habitat- Uni Gender Hub*. (Helene, 2018) Entre os seus trabalhos destacam-se as publicações *Ciudades para Convivir: Sin Violencias Hacia las Mujeres*, publicado em 2007, em parceria com a arquiteta Olga Segovia e ainda *Mujeres en la Ciudad. De violencias y derechos*, lançado em 2009. (Falú et al., 2007; Falú, 2009)

Na sequência desta temática, é de salientar o livro *Mujeres, Casas y Ciudades* (Figura 5), escrito pela arquiteta Zaida Muxí, em 2018. Esta obra é fruto de vários anos de investigação da autora e trata-se de uma crítica ao falso universalismo que deixou as mulheres ausentes na história e nos momentos decisivos. É através principalmente desta premissa geral que se desenrola toda a narrativa do livro. (Muxí, 2018)

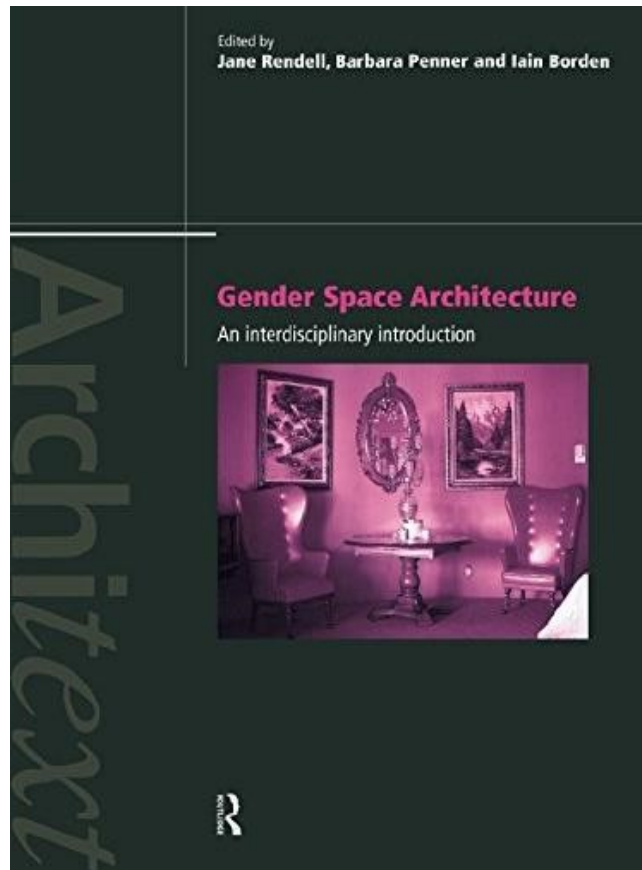


Figura 4 | Capa do livro *Gender, Space and Architecture*. (Rendell et al., 2000)

Figura 5 | Capa do livro *Mujeres, Casas y Ciudades* de Zaida Muxí. (Muxí, 2018)

Outra referência a salientar neste âmbito é o *Urbanismo Feminista: Por uma transformación radical de los espacios de vida* (Figura 6). Esta obra, publicada em 2019, pelo Col.lectiu Punt 6, para além de reunir um reportório de contribuições genológicas de outras autoras, desenrola-se como um ensaio informativo, na medida que apresenta o conhecimento dos quinze anos de trabalho do coletivo. Apresenta métodos relevantes na construção de espaços públicos de cuidado que rompem com a cidade neoliberal. (Col.lectiu Punt 6, 2020)

Feminist City: Claiming Space in a Man-made World (Figura 7), de autoria de Leslie Kern, foi lançado em 2020, e parte de uma autorreflexão sobre as barreiras físicas e sociais presenciadas nas cidades. Amparado no seu conhecimento sobre urbanismo feminista e sobre cultura popular, Leslie Kern traz ao livro uma abordagem pessoal através múltiplas experiências vivenciadas pela autora e dos desafios que enfrenta diariamente como mulher e mãe. (Kern, 2020)

Em contexto espanhol, destaca-se o recente contributo *Proyectando Género: Guía para planificar ciudades y pueblos inteligentes y sostenibles (2021)*, elaborado pela diretora da Cátedra da UNESCO de género Inés Sánchez de Madariaga e pela investigadora Inés Novella. A elaboração deste trabalho está relacionada com uma lei pioneira, de integração da perspetiva de género no território da Extremadura, de nome LOTUS. Deste modo, esta obra parte de análises territoriais, de princípios e técnicas sob a ótica da condição de género e, ainda, expõe exemplos de boas práticas sobre este prisma. (Madariaga & Novella, 2021)

No que concerne a investigações académicas, é relevante mencionar o contributo de duas dissertações de doutoramento, não publicadas e ambas catalãs. A primeira, da socióloga Blanca Valdivia, *La Ciudad Cuidadora. Calidad de vida urbana desde una perspectiva feminista* (2020), e a segunda da arquiteta Dafne Saldaña, *El Espacio como Agente Coeducador. Participación y transformación feminista de patios escolares en Santa Coloma de Gramenet* (2020).

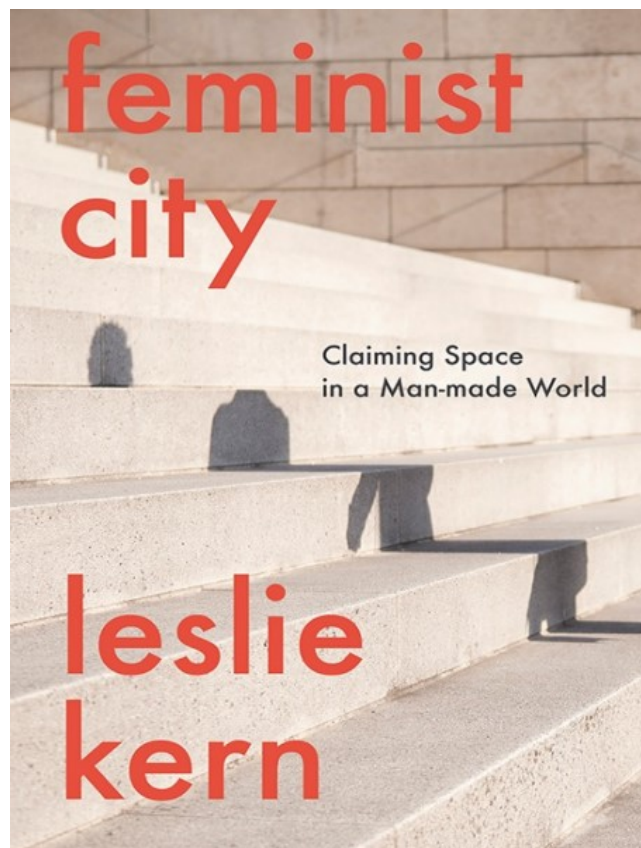
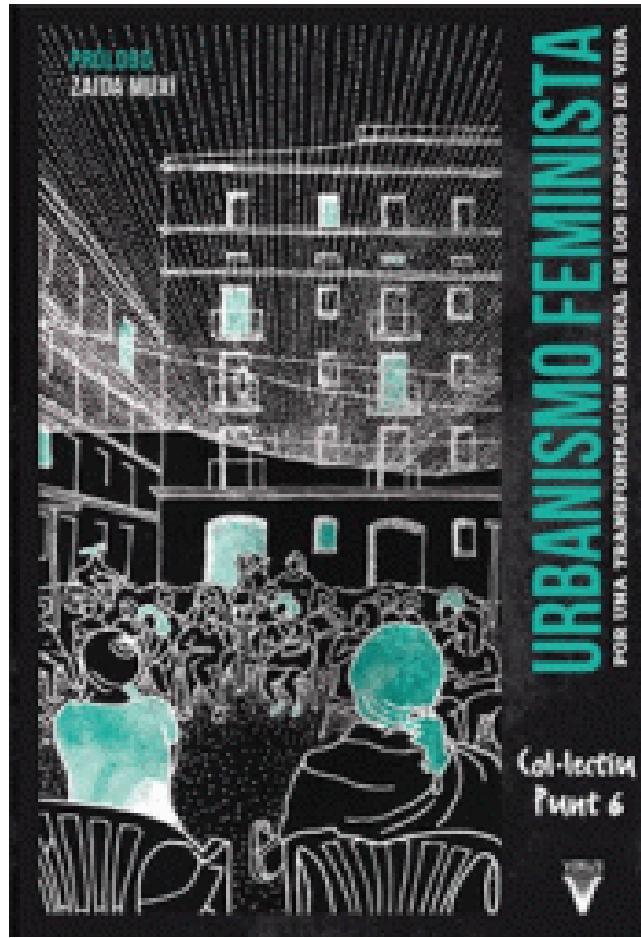


Figura 6| Capa do livro *Urbanismo Feminista*, do Col·lectiu Punt 6. (Col·lectiu Punt 6, 2019)

Figura 7| Capa do livro *Feminist City*, da geógrafa Leslie Kern. (Kern, 2020)

Em contexto nacional, é de referir a dissertação *A Condição das Mulheres no Espaço Público: Territórios de conforto e desconforto na urbanidade contemporânea*, da autoria de Natália Fávero. Defendida na Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto (FAUP), em 2020, este trabalho revela uma investigação exaustiva em que, entre os aspetos gerais abordados, analisa como os diferentes as mulheres e os homens se movem pela cidade, as políticas e práticas em falta no planeamento, apropriações do espaço, a insegurança sentida em espaços urbanos e ainda, explora iniciativas de espaços cuidadores que se meteram em prática por alguns coletivos. (Fávero, 2020)

Por fim, a dissertação defendida muito recentemente na Universidade de Coimbra (UC), *(In)Security Walks: O género como condicionante da fruição do espaço urbano nos Polos Universitários de Coimbra (2022)*, da autoria de Gabriella Vasconcellos. Este trabalho torna-se relevante pela prática métodos participativos da comunidade e de análise espacial sobre os Polos Universitários de Coimbra, com o intuito de entender os aspetos que contribuem para a perceção de segurança. (Vasconcellos, 2022)

Surgiram igualmente alguns coletivos que têm contribuído consideravelmente com conceções urbanas emancipadoras. Neste seguimento, surge em 1994, a rede *EuroFem-Gender and Human Settlements*, apoiada pela União Europeia. A abordagem deste grupo, para além de ter possibilitado a participação das mulheres em tomadas de decisão, produziu um kit de ferramentas capaz de melhorar as opções de planeamento, habitação e mobilidade. Exigiu, igualmente, uma revisão nos processos políticos para que possibilitaram a mobilização das mulheres no desenvolvimento local. (EuroFem, 2021; Madariaga & Roberts, 2016)

Por último, e levando em conta que serão explorados no subcapítulo 1.4, também é de salientar os coletivos catalães *Col.lectiu Punt 6* e *Equal Saree*, na qual têm desenvolvido projetos no contexto da perspetiva de género e cidade cuidadora alicerçada, entre muitos aspetos, na participação da comunidade e nas necessidades das mulheres nas questões urbanas e habitacionais. Ainda será importante ressaltar, o caso singular da cidade de Viena.

1.2. Raízes da Problemática Urbana

Contextualização

Historicamente, a concepção do espaço urbano reflete estruturas de poder, sejam políticas, económicas ou sociais, que afetam diretamente o desenho das cidades. Isto tornou-se muito evidente através do crescimento de cidades capitalistas no pós - industrialismo, em que a concepção da matriz urbana foi moldada através de interesses privados. (Falú, 2014)

Ainda assim, o crescimento urbano tornou-se sinónimo para muitas mulheres e muitos homens de oportunidade de melhoria de vida – seja de emprego, habitação ou até de facilidade de acesso às infraestruturas básicas. Na verdade, segundo estudos realizados pela Organização das Nações Unidas (ONU) sensivelmente mais de 50% das pessoas residem atualmente em cidades ou zonas urbanas e, prevê-se ainda, que esta tendência continue a crescer nas próximas décadas atingindo os 70% até 2050. (ONU, 2019)

Embora os números demonstrem que mais de metade da população mundial viva em meio urbano, esta realidade não se traduz em qualidade de vida para todos de forma adequada e justa. Pelo contrário, continuam a ser lugares fragmentados, repletos de desigualdades sociais que se refletem em discriminações, opressões e vulnerabilidades. Razão pela qual é necessário proceder à reflexão sobre os desafios motivados pela crescente urbanização. (Muxí et al., 2011) Além disso, é essencial compreender como as mulheres, homens, meninas e meninos vivenciam a cidade e de como os espaços são experienciados de maneiras diferentes dependendo da origem, grupo etário, sexo, classe, religião ou da condição física de cada indivíduo. (Helene, 2018)

Neste sentido, para uma melhor compreensão dos subcapítulos subsequentes, é necessário o entendimento da suposta imparcialidade existente nas práticas urbanas. Deste modo, e sem esquecer o objetivo primordial desta dissertação, torna-se pertinente entender as raízes e as circunstâncias que levaram ao planeamento das cidades contemporâneas.

Dicotomia público-privado

Apesar de vivermos num século considerado desenvolvido em diferentes frentes, o pleno direito à cidade para as mulheres e para as raparigas ainda continua a ser algo a conquistar. Como explicam Román e Velázquez (2008, p. 14), esta premissa deve-se à construção das sociedades fundadas pela divisão espacial das esferas pública/privada, na qual impulsionou significados dissemelhantes para as mulheres e para os homens.

Os papéis estabelecidos pela condição biológica e pelos estereótipos de género alimentaram a maneira de projetar ambientes, resultando na divisão espacial em duas esferas distintas: a esfera pública e a esfera privada. A ideia de que as mulheres pertencem ao espaço privado enquanto os homens têm poder de acesso aos lugares sociais e públicos, é uma característica que tem resultado na privação das mulheres na esfera pública e exclusão dos seus direitos de cidadania no decorrer da história. Vejamos o exemplo da Atenas antiga, onde as barreiras territoriais eram evidentes na vida quotidiana. A pólis era reservada aos homens livres da sociedade grega, enquanto mulheres ou escravos mantinham estatutos sociais menores e eram remetidos para contextos inferiorizados e desvalorizados, excluindo-os dos seus direitos, assim como da circulação em determinados espaços da cidade. (Altman & Zube, 1976)

É através desta distinção particular entre o público e o privado que a mulher foi restringida à esfera doméstica, encarregada das responsabilidades específicas relacionadas com a dupla esfera reprodutiva e cuidadora. (Fávero, 2020, p. 31) Embora existam abordagens distintas de como e quando se deu esta segregação espacial, é com o início do capitalismo industrial que se intensifica. (Col·lectiu Punt 6, 2019, p. 66)

A dicotomia do público-privado nas classes trabalhadoras foi um processo moroso. Como esclarece o Col·lectiu Punt (2019, pp. 66–67), durante a sociedade pré-industrial, nas classes mais humildes, não subsistia uma separação espacial tão evidente entre as atividades produtivas e reprodutivas uma vez que o “lugar donde se trabaja, se come, se educa, se cuida, se duerme, se vende, se manufactura, etc., es el mismo.”



Figura 8 | Fotografia tirada em Nova Iorque, em 1954. Autoria de Vivian Maier (1926-2009). (Maier, 1954)

No século XIX, em resultado desta nova mudança social e económica, a separação de esferas existente entre homem e mulher torna-se mais evidente. Contrariamente ao que se acredita, as mulheres pertencentes às classes mais humildes trabalhavam já fora do círculo doméstico. Contudo com a industrialização é crescente o número de mulheres que começam a contribuir financeiramente para auxílio do sustento das suas famílias. Esta forma de trabalho, conseqüentemente, acaba por atribuir às mulheres responsabilidades associadas à tripla esfera - a reprodutora, a cuidadora e a de produtora financeira - sobrecarregando-as. (Col.lectiu Punt 6, 2019, p. 68)

Deste modo, o espaço doméstico assume uma nova conceção, em que a esfera reprodutiva é remetida ao espaço privado e o espaço que inicialmente era capaz de produzir produtos para a subsistência da família perde o seu valor com o surgimento do trabalho no exterior. Em oposição à mulher proletária, na burguesia surgem ideias liberais que concedem uma nova ordem moral e social clara, onde o homem é quem sustenta a família e a mulher é a governanta da casa. (Col.lectiu Punt 6, 2019, pp. 68–69)

O Col.lectiu Punt 6 (2019, pp. 74–75) sublinha que, é necessário romper com este modelo dualista uma vez que, “por una parte, sitúa determinadas experiencias y actividades en un espacio, mientras que las excluye del otro; y, por otra, perpetúa la idea de que las cosas públicas son de responsabilidad común, pública, comunitaria, mientras que lo que acontece en el ámbito doméstico queda relegado al entorno privado y familiar, reproduciendo jerarquías y desigualdades basadas en el género.”

Deste modo, é necessário compreender e observar a vida quotidiana como ferramenta de análise de tempo e de espaço, como metodologia de trabalho. Isto permite-nos refletir sobre as diferentes zonas urbanas e se estão ou não adaptadas às necessidades quotidianas das pessoas. (Col.lectiu Punt 6, 2020)

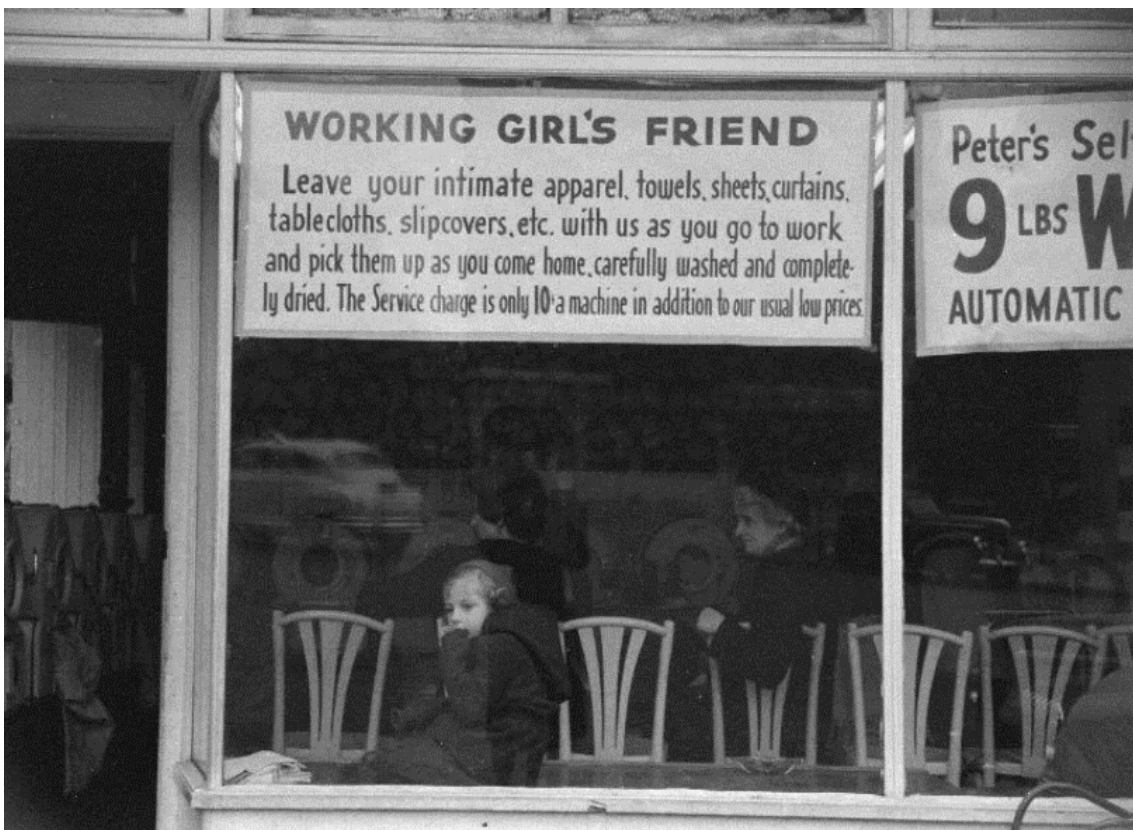


Figura 9 | Fotografia tirada em West Village, Nova Iorque, 1948. Autoria de Ruth Orkin (1921-2085). (Orkin, 1948)

Crítica às conceptualizações urbanas

Com a industrialização houve uma tremenda aceleração da urbanização em resposta à sobrepopulação da classe operária. Isto conduziu à formação de guetos, habitações com condições precárias, bairros inóspitos e completamente insalubres e, por consequência, graves problemas de saúde pública. Como proposta de solucionar estas condições desumanas, surgiu uma nova urgência de reconsiderar os espaços urbanos que providenciassem uma nova racionalização espacial capaz de promover higienização e qualidade de vida urbana. (Benevolo, 1983, pp. 551–552)

A partir da década de 1960, é crescente a produção teórica que reivindica o direito à cidade apoiada na ausência dos conceitos de diversidade no pensamento do desenho urbano. A este respeito, é essencial referir o modelo urbanístico resultante de um pensamento funcionalista para as cidades. Este modelo, ancorado, entre outros, no pensamento de Le Corbusier (1887-1965), para além de priorizar o fluxo de capital e a circulação automóvel, evidencia o controlo físico e social na cidade. (Col·lectiu Punt 6, 2019; Velásquez & Román, 2008, p.10)

Esta configuração monofuncional de compreender o espaço, descrito na Carta de Atenas, utiliza o zoneamento como instrumento de organização da cidade. Como esclarece Román e Velázquez (2008, p. 10), esta “manera de entender el espácio y la vida de la persona subdividida en tareas y momentos sigue prevaleciendo en la planificación que concibe el espácio como una suma de polígonos com usos especializados: residencial, industrial, comercial, educativo, etc.” Como resultado, a abordagem de cidade funcional não inclui a pluralidade ou a complexidade real do quotidiano, bem como os aspetos socioculturais e históricos.

Esta criação padronizada nas cidades é antagónica aos princípios de um bom planeamento urbano defendido por Jane Jacobs da cidade polifuncional. Apesar de não ter qualquer formação em arquitetura ou urbanismo, Jacobs, para além de criticar o descomedimento construtivo na malha urbana (Figura 10 e 11), propôs soluções direcionadas à humanização das cidades e ao direito à cidade. Como completa o Col·lectiu Punt 6 (2019, p. 34), Jane Jacobs conseguiu, entre muitos outros aspetos, promover a proximidade entre bairros, o uso misto do espaço e ainda melhorar a economia local. Estas variáveis foram vitais para a contribuição de proximidade e criação de comunidade, vigilância informal e ainda na diversidade.



Figura 10 | Proposta para o projeto Lower Manhattan em 1959. (Paletta, 2016)

Figura 11 | Manifestações em Nova Iorque, após Jane Jacobs ter sido presa acusada de provocar um motim devido à proposta Lower Manhattan. (Massengale, 2016)

Fica claro que este modelo pode ser percebido como amplamente disfuncional. Não só dificulta a integração e a participação social, como parte da projeção de certas dualidades trabalho/casa, cidade/periferia, vida pública/vida privada que, por consequentemente, exacerbaram as desigualdades de género. (Col.lectiu Punt 6, 2019, p. 101)

A partir da década de 1980, através do desenvolvimento tecnológico, de comunicação e de transportes, surge o conceito de cidades globais. Fruto do advento capitalista, à medida que as cidades se consolidam o ambiente urbano torna-se o cerne de transformações profundas, caracterizado pela concentração preponderante de empresas multinacionais e investimentos de entidades estrangeiras. O Colectiu Punt 6 (2019, pp. 102–103) sublinha que a globalização revelou ser um modelo espacialmente exclusivista, através da fragmentação diferenciada no espaço como estratégia de controlo territorial.

Joseph Maria Montaner e Zaida Muxí (2019, p. 126) esclarecem que a persistente integração destas ortodoxias no desenho da cidade torna-se nociva na entidade urbana e na vida social, na medida em que é necessário atender à diversificação urbana através de diferentes estratégias e atrações que enriqueçam o território. Deste modo, defendem que se deve romper com estas conceções para que as cidades do futuro não se tornem prejudiciais.

Perante este registo urbano, têm surgido novos modelos de planeamento urbano contemporâneos que, de certo modo, continuam a reciclar estas ideologias capitalistas. Exemplos disso podem ser as *Smart Cities*, o planeamento preventivo e o turismo urbano nas cidades. (Col.lectiu Punt 6, 2019, pp. 104–105)

O Col.lectiu Punt 6 (2019, pp. 104–105), no que concerne ao modelo *Smart City*, questiona a elitização da cidade através da dependência tecnológica, uma vez que beneficia apenas um setor empresarial e elimina as necessidades básicas do quotidiano. Torna-se imperativo explicar que, não se está a negar a potencialização das tecnologias como melhoria da qualidade de vida, mas não se devem tornar métodos que dependam inteiramente das tecnologias como modo eficaz do controlo de segurança.



Figura 12 | Fotografia tirada em Nova Iorque, em 1953. Autoria de Vivian Maier. (Maier, 1953)

Em resposta à preocupação sobre a criminalidade nas cidades, o urbanismo preventivo parte da adoção de supostas medidas e estratégias de prevenção de delitos urbanos, traduzindo-se no aumento de policiamento e da vigilância formal, e do controlo de acesso ao espaço público. Esta estratégia tem sido amplamente criticada desde a década de 1970, contudo continua a ser implementada em diversos países para diminuir a percentagem dos atos criminais. (Col.lectiu Punt 6, 2019, pp. 105–106)

Em Madrid e Barcelona, os governos aplicaram medidas que seguem a linha de pensamento do urbanismo preventivo através da eliminação de bancos para descanso nos espaços públicos ou colocação de barreiras físicas para impedir as pessoas de usufruírem do mobiliário urbano, da instituição de mecanismos de circulação e do aumento da vigilância formal nas cidades. Os argumentos que sustentam estas as críticas a este modelo partem do antagonismo de que os ambientes públicos deveriam providenciar, isto é, invés de proporcionar ambientes sociais, diversificados e de convivência à comunidade, transformam-se em áreas de exclusão e de estigmatização entre moradores e/ou zonas urbanas. (Col.lectiu Punt 6, 2019, pp. 105–106)

Recentemente em Portugal, as autarquias de Lisboa e do Porto face aos delitos violentos que têm ocorrido nos últimos meses, pretendem implementar videovigilância pelas respetivas cidades como prevenção aos crimes e delitos, dando a entender que este modelo dito preventivo continua a ser considerado uma estratégia acertada. (SIC Notícias, 2021)

Por fim, em consequência da massificação urbana, ergue-se o fenómeno da turistificação e, com isso, da gentrificação. (Col.lectiu Punt 6, 2019, p. 107) A especulação imobiliária elevada levou à expulsão dos moradores locais, reconvertendo posteriormente estas áreas para a classe média e alta. Em consequência, o crescimento do turismo impulsionou o crescimento dos processos de gentrificação e, com isso, a perda da diversidade, o aumento de pessoas deslocadas (Figura 13) e sem-abrigo e, por fim, o rompimento da vida dos bairros. (Soares, 2019, pp. 15–27)



Figura 13 | Fotografia tirada em 1949, nos protestos contra os despejos no bairro de Adams Morgan e em Washington D.C. Autoria de Nancy Shia. (Keyes, 2018)

1.3. Integração da Perspetiva de Género

Após dez anos da primeira conferência sobre as mulheres realizada pela ONU, dá-se a Conferência de Nairóbi (1985). Considerada das primeiras conferências sobre a integração das questões das mulheres em que se estabeleceram objetivos para a igualdade entre estas e os homens, reconhecendo a importância da participação das mulheres em todas as esferas, sejam sociais, políticas ou em tomadas de decisões importantes. (United Nations, 1985)

Anos mais tarde, o reconhecimento de políticas relativas à integração de sexos estendeu-se aos países pertencentes à União Europeia (UE) com o intuito de, entre muitos aspetos, incorporar políticas que se adequem à diversidade e capazes de combater as desigualdades de género, minimizando-as. Neste sentido, o marco sobre a igualdade de deu-se na IV Conferência Mundial das Mulheres (1995), na qual surgiu a Plataforma de Ação. (Onias, 2019, p. 11) A criação da plataforma conduziu a um novo período na UE comprometendo os Estados-Membros a implementar a perspetiva de género nas ações políticas. (Madariaga & Roberts, 2016, p. 9)

Apesar do debate considerável nestes últimos anos para a tradução em políticas governamentais, o número das cidades que a consideram como ferramenta na construção de ambientes urbanos demonstra ser ainda reduzida. À vista disso, e não cabendo a esta dissertação explorar o conceito de género, é necessário aludir que a dimensão de género parte essencialmente de conceitos preconcebidos culturalmente e das dinâmicas sociais do quotidiano. Por outras palavras, determina-se pelas expectativas comportamentais atribuídas pela sociedade que estão intrinsecamente relacionadas com a condição biológica de cada indivíduo que, em resultado, concede hierarquicamente diferentes direitos, deveres, prioridades e até um *status* na sociedade. (Muxí, 2018, pp. 13–14)

Género como Ferramenta no Planeamento Urbano

Reconhecer a perspetiva de género como objeto de administração da cidade garante os direitos básicos das pessoas, não apenas das mulheres, mas dos grupos considerados vulneráveis. O Col·lectiu Punt6 (2019, p. 140) explica a falta de universalidade no planeamento urbano, uma vez que é fundado através de valores e hierarquias sociais. Por este motivo, é importante a integração da perspetiva de género e, portanto, é necessário promover a participação da sociedade de forma equitativa e equilibrada.

O género como ferramenta no planeamento urbano procura, portanto, valorizar as pessoas como o centro da tomada de decisões de forma igualitária, ou seja, mais do que planificar para as pessoas, é planear com as pessoas. Desta forma, é possível delinear e administrar o território considerando as múltiplas realidades dos quotidianos, em especial as necessidades diárias das comunidades que mais dependem das infraestruturas básicas. Para além disso, a consciência de integração de género tem ajudado a consolidar as cidades de forma mais sustentável e ecológica, através do aproveitamento dos recursos disponíveis. (Madariaga & Novella, 2021, pp. 9–10)

Justifica-se a mudança nos modelos urbanos por meio da conceção de espaços que integrem a diversidade, o cuidado e a sustentabilidade. Com isto serão capazes de privilegiar a sustentabilidade social, a democratização do espaço público e a desconstrução da responsabilidade individual muitas vezes assumida pelas mulheres. Isto é, uma cidade que cuida das pessoas, em que os espaços providenciam sentimentos de segurança, em que os peões se tornam os protagonistas dos espaços públicos, com a priorização da rede de transportes públicos e a promoção da autonomia de todas as pessoas. (Col·lectiu Punt 6, 2019, pp. 192–195)

Não obstante, existem pelo menos três varáveis indissociáveis a serem tidas em conta nas propostas urbanas para uma cidade cuidadora: a diversidade, a mobilidade, e a segurança em ambientes urbanos.

1. Reconhecer a diversidade

Segundo Montaner e Muxí (2019, p. 215), reconhecer a diversidade é um processo primário que está inteiramente vinculado ao direito de igualdade e à não discriminação. Por outras palavras, “a grande diversidade social e cultural, de línguas, religiões e costumes nas sociedades pós-coloniais e nas cidades multiculturais, tem de poder exprimir-se nas formas e nos valores do espaço público.”

Sendo a cidade palco de diversidade, é necessário entendê-la enquanto “poliedro de vivências diferenciadas”² e tal premissa deve ser incluída na composição morfológica das cidades. Em consequência, é relevante interpretar a multiplicidade existente através da perspectiva da interseccionalidade. A interseccionalidade, mais do que o entendimento do dualismo mulher/homem, torna visível as singularidades intra-grupo, mulher/mulher, admitindo que possuem vivências que diferem consoante a classe social, raça, faixa etária, condição cognitiva ou física, situação financeira, entre outros aspetos. (Col.lectiu Punt 6, 2019, p. 132)

Partindo deste contexto, o estudo da cidade sob a ótica de género só pode ser abordado a partir de uma perspectiva interseccional e, portanto, a participação ativa da comunidade é crucial (Figura 14 e 15). Isto porque, para além de democratizar as tomadas de decisão das ações públicas, incorpora as experiências de quem melhor conhece as vulnerabilidades do território, as pessoas, dando-lhe sentido de pertença no espaço público. (Col.lectiu Punt 6, 2019, pp. 135–136)

Por essa mesma razão, Montaner e Muxí (2019, p. 217) acrescentam ainda que uma vez que vivemos numa época repleta de diferentes estilos de vida, é imprescindível reconhecer a diversidade e que se deve “atender a condição contemporânea das sociedades pós-coloniais a partir de uma posição pós-moderna e, em última análise, enriquecer o pensamento, a compreensão e a atenção pelo “outro” e pela alteridade.”

² Expressão utilizada pela investigadora Elisa Alves no ciclo de aulas abertas de Geografia e Género no Contexto Global da Universidade de Lisboa, realizadas em Março 2021.



Figura 14 | Identificação de potencialidades e vulnerabilidades da Plaza del Porxos, partilhadas pela comunidade. Projeto realizado pelo coletivo Equal Saree, em Barcelona. (Equal Saree, 2019)

Figura 15 | Processos participativos à comunidade, organizados pelo coletivo Equal Saree, na Plaza del Porxos em Barcelona. (Equal Saree, 2019)

2. Mobilidade

Se pararmos para observar a vida urbana, fica claro que as mulheres e os homens não se deslocam da mesma forma, nem com os mesmos propósitos. Por este motivo, nos últimos anos diversas análises foram elaboradas, em paralelo com as teorias feministas, com objetivo de compreender os diferentes padrões de mobilidade. Como tal, o interesse em entender estas diferenças conduziram a debates por organizações mundiais e algumas agências internacionais, investindo na problematização de género no setor da mobilidade. (Queirós & Costa, 2012, p. 47)

Através do estudo realizado em Lisboa por Margarida Queirós, é possível perceber que as mulheres dependem mais da infraestrutura pública e têm maior probabilidade em realizarem o seu percurso a pé. Em contraposição, dados demonstram que o transporte privado é predominantemente usado pelos homens. (Queirós & Costa, 2012, p. 47)

Apesar disto, em 2019, através das análises realizadas pelo Instituto Europeu para a Igualdade de Género (EIGE), foi possível concluir ainda que as mulheres executam trajetos com distâncias mais curtas comparativamente aos homens e, ainda, apresentam cadeias de trajetos substancialmente mais complexos e diversificados (Figura 16). (EIGE, 2019)

O Col·lectiu Punt 6 (2021, p. 15) explica que isto se deve às triplas responsabilidades que as mulheres acarretam: o trabalho doméstico, o trabalho remunerado e ainda as relações afetivas e comunitárias. Deste modo, comparativamente aos homens, comprovou-se que as mulheres apresentam trajetos poligonais.

Posto isto, através da relação género e mobilidade, percebeu-se que os padrões de deslocamento estão ancorados aos papéis socialmente estereotipados que, consequentemente, afetam as mulheres e os homens de forma desigual. (EIGE, 2019) Além disso, refletir sobre a mobilidade implica considerar as barreiras físicas existentes nos espaços urbanos e a existência de indicadores que influenciam e regulam os padrões de mobilidade das pessoas, como os fatores socioeconómicos. (Col·lectiu Punt 6, 2021)

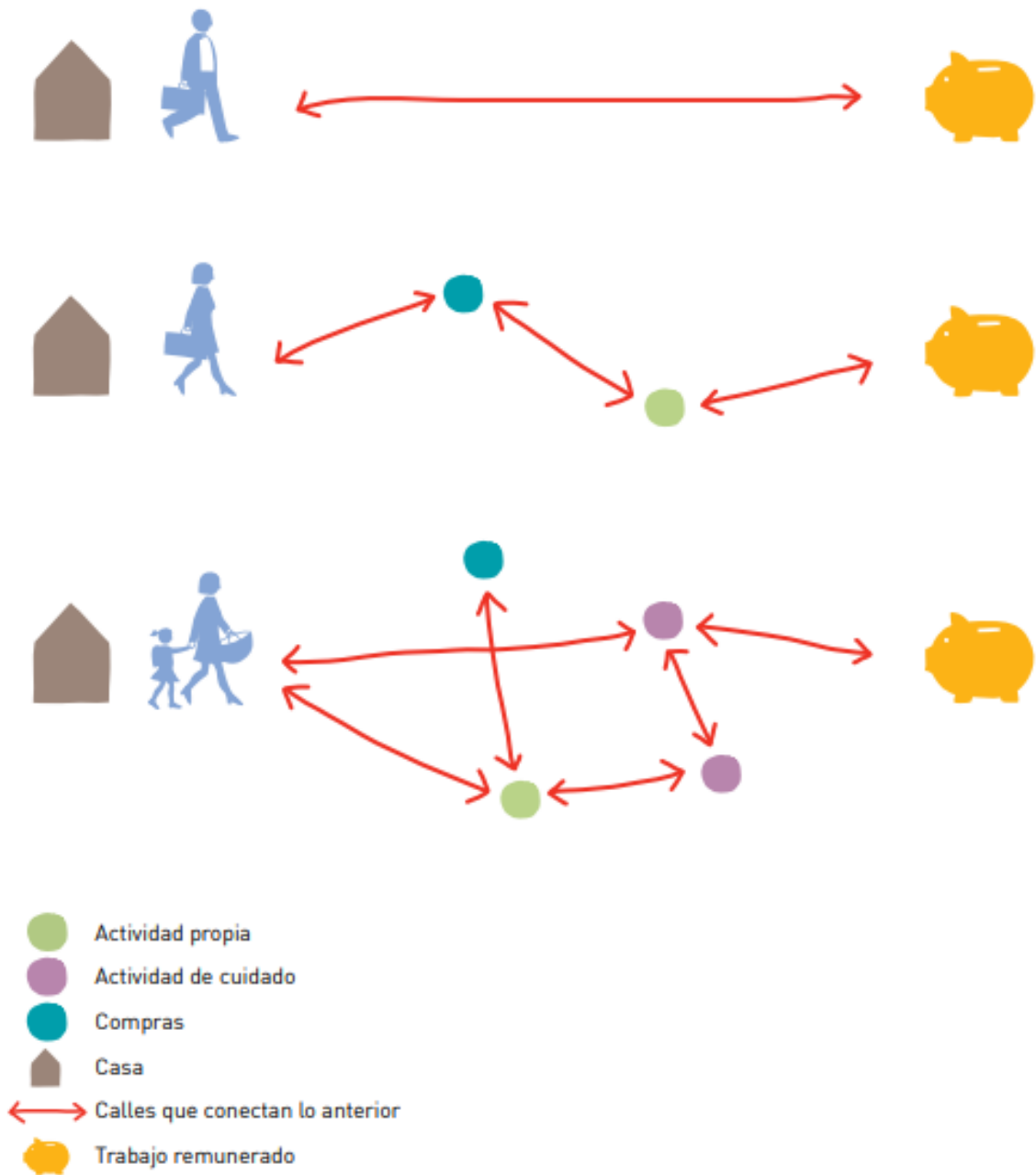


Figura 16 | Esquema comparativos dos trajetos realizados pelas mulheres e homens. (Col.lectiu Punt 6, 2016, p. 13)

3. Espaços Seguros

O tema da segurança em ambientes urbanos é dos mais discutido no urbanismo nas últimas décadas, uma vez que um dos direitos fundamentais dos direitos humanos defende a liberdade individual, em comunidade e a segurança pessoal. (Madariaga & Roberts, 2016, p. 49; Diário da República, 2019)

Desde a década de 1960 que, apesar da tentativa de prevenção de delitos e atos de violência ter aumentado em grande parte das cidades, a percepção de insegurança e a violência de género tem sido negligenciada. (Ortiz, 2014, p. 48)

É necessário compreender que a interpretação do medo é subjetiva a cada indivíduo, uma vez que se baseia nas experiências pessoais e nos fatores socioculturais incutidos na sociedade. (Azevedo et al., 2021) Razão pela qual, é fundamental aludir que o sentimento de segurança em espaços urbanos deve incluir, não só uma análise social capaz de compreender as diferentes interpretações entre género, como o conceito de interseccionalidade. (Col.lectiu Punt 6, 2019, p. 186)

Existem diversos fatores que têm contribuído significativamente para a amplificação deste sentimento. Contudo, a causa principal parte da violência experienciada maioritariamente pelas mulheres, seja em forma de assédio, agressão física ou psicológica. (Col.lectiu Punt 6, 2019, p. 186)

Dados publicados recentemente pela Associação Portuguesa de Apoio à Vítima (APAV) vieram demonstrar que foram abertos aproximadamente 75 mil processos de apoio, no qual 76,8% dos crimes correspondem a violência doméstica. (APAV, 2022) Todavia, e apesar das ocorrências de violência sexual se darem maioritariamente na esfera doméstica, é no espaço público que há mais sensação de insegurança. (Fávero, 2020, p. 39)

Assim, incluir a percepção de segurança sob a ótica de género, permite compreender como esta é uma condicionante na vida quotidiana. Estudos demonstram que o sentimento de medo em ambientes urbanos tem impacto considerável na autonomia das mulheres. Por exemplo, quando um determinado espaço é sentido como inseguro há uma maior propensão a ser evitado, optando por sua vez por um percurso considerado mais seguro. (Madariaga & Novella, 2021, p. 44)



Figura 17 | Ilustração do coletivo Col-lectiu Punt 6, no projeto de investigação *Nocturnas*, 2017. (Col-lectiu Punt 6, 2017, p. 14)

Contudo, como explica Madariaga e Novella (2021, p. 44), para além do género, a idade é também uma variável a considerar quando se estuda a perceção de segurança em ambientes urbanos. Segundo as arquitetas, estatisticamente as mulheres de idade mais avançada, adolescentes e jovens são as mais propensas a sentirem-se inseguras em espaços urbanos, com especial incidência à noite.

O Col·lectiu Punt 6 (2019, p. 187) enfatiza dois aspetos relevantes na inclusão da consciência de género no urbanismo. Em primeiro lugar, a sua inclusão não pretende a representação vitimizadora das mulheres, pelo contrário pretende compreender os motivos que concebem a sensação de medo e de insegurança nos espaços públicos e, com isso, viabilizar lugares mais seguros. Por último, este coletivo rejeita as estratégias locais de policiamento ou o controlo da utilização de determinados espaços públicos como solução central na minimização da criminalidade. Isto porque, como explicam, “estas intervenciones no incluyen una perspectiva de género y estigmatizan a poblaciones, como si la violencia solo se diera en comunidades marginadas.”

Na década de 1980, com o aumento de violências sexuais exercidas às mulheres em ambientes públicos, o movimento feminista impulsionou à reformulação das agendas urbanas tornando-o como tema principal. (Col·lectiu Punt 6, 2019, p. 190) Neste seguimento, em 1893, surge uma organização não governamental denominada por *Montreal Women's Council* (MCW). Fundada por Lady Aberdeen, MCW teve como objetivo melhorar a qualidade de vida das mulheres da cidade de Montreal, não só através da melhoria dos serviços hospitalares, laborais e de cuidado, como também a nível social. (MCW, 2022)

O caso de Montreal foi publicado no *Guide d'Aménagement por un Environment Sécuritaire*, em 2002. Este guião parte de princípios anteriormente defendidos por Jane Jacobs para uma cidade segura, como: ruas devidamente iluminadas, vigilância informal, diversificação e ainda ambientes urbanos que impulsionem a coesão social e a participação comunitária. (Col·lectiu Punt 6, 2019, pp. 190–191)

Além disso, as marchas exploratórias (Figura 18 e 19) tornaram-se uma ferramenta imprescindível na compreensão da perceção de segurança em ambientes urbanos. Estas marchas consistem em percorrer um determinado bairro acompanhado com um grupo de pessoas, com principal relevância nas mulheres, com o intuito de analisar os aspetos físicos ou sociais que proporcionam (in)segurança a quem vivencia o espaço e que são barreiras na qualidade da vida urbana. (Col·lectiu Punt 6, 2019, pp. 190–191)



Figura 18 | Marcha exploratória realizada em Barcelona pelo coletivo Equal Saree, em 2019. (Equal Saree, 2018)

Figura 19 | Marcha exploratória realizada em Atenas pelo coletivo Equal Saree, em 2019. (Equal Saree, 2018)

1.4. Exemplos de Práticas de Cidades Inclusivas

Apesar de as propensões urbanísticas e arquitetónicas, passadas e presentes, espelharem uma perspetiva normativa, nos últimos anos têm-se desenvolvido novas abordagens que têm tentado quebrar estas idiossincrasias urbanas, levando à incorporação da perspetiva de género nas políticas governamentais e locais.

a. Viena

Viena, a capital da Áustria, é considerada a cidade *gênesis* no que diz respeito à implementação da perspetiva de género no urbanismo. Deste modo, por mais de duas décadas, a administração de Viena tem trabalhado na inclusão de género através do desenvolvimento de estratégias, critérios e políticas que priorizem a melhoria de qualidade de vida a todos os cidadãos. Este processo iniciou-se, com as urbanistas Eva Kail (Figura 20) e Jutta Kleedorfer através da exposição *Wem gehört der öffentliche Raum? Frauenalltag in der Stadt*³, que ocorreu em 1991. A finalidade desta iniciativa foi perceber como as mulheres e os homens vivenciam a cidade de maneiras distintas, através de levantamento fotográfico e entrevistas realizadas. (Madariaga & Novella, 2021, p. 57; Saraiva, 2017, p. 11)

Apesar disso, a Câmara Municipal de Viena, a partir da década de 1990, iniciou um processo de inclusão a longo prazo de linha políticas e de gestão municipal que incluíssem as mulheres nas tomadas de decisões no planeamento do território e na habitação social. Com isto, em 1992, foi fundada uma unidade dirigida por Eva Kail denominada como *Frauenburö*⁴. A formação desta unidade levou à concretização do concurso *Frauen-Werk Stadt* que impulsionou a transformação das políticas de habitação social em Viena com o projeto vencedor da arquiteta Franziska Ullmann. (Madariaga & Novella, 2021, p. 62)

Ao longo dos anos a cidade de Viena tem vindo a incorporar a perspetiva de género no urbanismo e na arquitetura apresentado tanto em projetos-piloto, como na gestão dos transportes públicos, dos espaços sociais, dos habitacionais (Figura 21) e em parques infantis. (Collins, 2020, pp. 48–49)

³ *A quem pertence o espaço público? O quotidiano das mulheres na cidade*, tradução da autora.

⁴ Gabinete da Mulher. Tradução de Madariaga e Novella. (Madariaga & Novella, 2021, p. 62)



Figura 20 | Eva Kail numa reunião em Viena. (Advisory, 2021)

Figura 21| O projeto do bairro Aspern Seestadt é um dos maiores empreendimentos na Europa, tendo como objetivo um design destinado às famílias e às necessidades das pessoas cuidadoras. A sua finalização está prevista para 2028. (Hunt, 2019)

b. Uméa

A cidade de Uméa, no norte da Suécia, optou por uma ação ímpar na consciencialização ao planeamento urbano feminista uma vez que, para além de criar ambientes urbanos inclusivos, providencia à comunidade passeios de autocarro para mostrar a “paisagem de género de Uméa”, como método educativo e de sensibilização na comunidade. A este respeito, pelos estudos efetuados, esta iniciativa tem tido impacto para o desenvolvimento de novas políticas de administração da cidade. (URBACT, 2018)

Um dos realizados projetos é a remodelação da envolvente da Estação Central de comboios e a criação de um acesso subterrâneo para peões e ciclistas (Figura 22 a 24), do atelier *White Arkitekter*. Realizado em 2012, o desenho da passagem subterrânea tornou-se um exemplo físico da igualdade de género e de sustentabilidade na mobilidade quotidiana. Esta abordagem tentou responder a duas preocupações principais: facilitar o acesso a peões e ciclistas devido ao contexto de tráfego automóvel intenso, e reduzir a perceção de insegurança em qualquer época do ano. Isto foi exequível, entre vários aspetos, através de algumas estratégias adotadas, tais como:

1. A materialização deve conferir segurança, conforto e ainda incluir uma tonalidade clara que possibilite maior luminosidade ao local;
2. Acessibilidade estrategicamente planeada, com percursos amplos e declives suaves capazes de ampliar o campo visual ao longo do túnel;
3. Aberturas de vãos para o exterior que possibilitem o controlo visual no interior do túnel e vice-versa;
4. E por fim, a integração de sinalização que facilite a mobilidade a pessoas com deficiência motora e visual, através de indicadores próximos aos elevadores. (Madariaga & Novella, 2021, p. 88; URBACT, 2017)

A cidade de Uméa tem vindo a ganhar notoriedade na Europa pela importância de sustentabilidade social e na consciencialização da perspetiva de género no planeamento urbano. Para finalizar, em 2019, a cidade foi convocada ao Prémio Europeu para o Progresso Social, juntamente com outras cidades da UE. (Sweden, 2017)



Figura 22 | Vistas dos acessos ao exterior do túnel. (Madariaga & Novella, 2021, p. 89)

Figura 23 | Vista ao longo do túnel, em Uméa. (Madariaga & Novella, 2021, p. 89)

Figura 24 | Vista sobre parte do túnel, Uméa. (Madariaga & Novella, 2021, p. 89)

c. Catalunha

As iniciativas principiadas na cidade de Viena ajudaram a impulsionar outros países europeus a terem em consideração a inclusão da condição de género no planeamento urbano. Deste modo, na procura de integração das práticas de género no urbanismo, surgem projetos inovadores impulsionados pelos coletivos Col·lectiu Punt 6 e Equal Saree, na Catalunha, em Espanha.

Nesta sequência, surge o projeto *Fem Dissabte a la Plaça d'en Baró*, realizado em Santa Coloma de Gramanet, a norte de Barcelona, pelo coletivo catalão Equal Saree. Este trabalho parte da experiência educacional de cocriação, que teve intento de produzir um espaço público seguro, no qual fosse possível incluir diferentes atividades orientadas para meninas e meninos, mas também dirigidas aos cuidadores e idosos. Assim, este projeto compreende etapas distintas, tais como: processo participativo da comunidade (Figura 25), desenvolvimento de uma proposta (Figura 26) e, por último, a fase construtiva da Praça Baró (Figura 27). (Madariaga & Novella, 2021, p. 84; Equal Saree, 2020)

O planeamento da praça reflete metodologias com perspectiva de género na consolidação de modelo de (co)cidade educadora e cuidadora, permitindo definir preferências diferenciadas quanto às apropriações espaciais da praça e atender às necessidades dos usuários. Entre outros fatores, proporciona espaços confortáveis e seguros, ambientes diferenciados e não-estereotipados para as crianças brincarem, e por fim, proporciona o aumento da coesão social do bairro. Como apontamento final, em 2020 este projeto foi premiado pelo *Seleccionat FAD Ciutat i Paisatge*. (Madariaga & Novella, 2021, p. 84; Equal Saree, 2020)

Em 2020, um ano após a sua construção procedeu-se à avaliação do projeto. Contudo, dado a estado de desenvolvimento do Covid-19 não foi possível integrar a comunidade na fase avaliativa da Praça Baró, sendo possível apenas realizar-se pelo coletivo. Neste contexto, a avaliação partiu de quatro requisitos para comprovar o sucesso de espaço cuidador: segurança, acessibilidade, diversidade das atividades na praça e, por fim, a sustentabilidade. (Fávero, 2020, pp. 99–101)

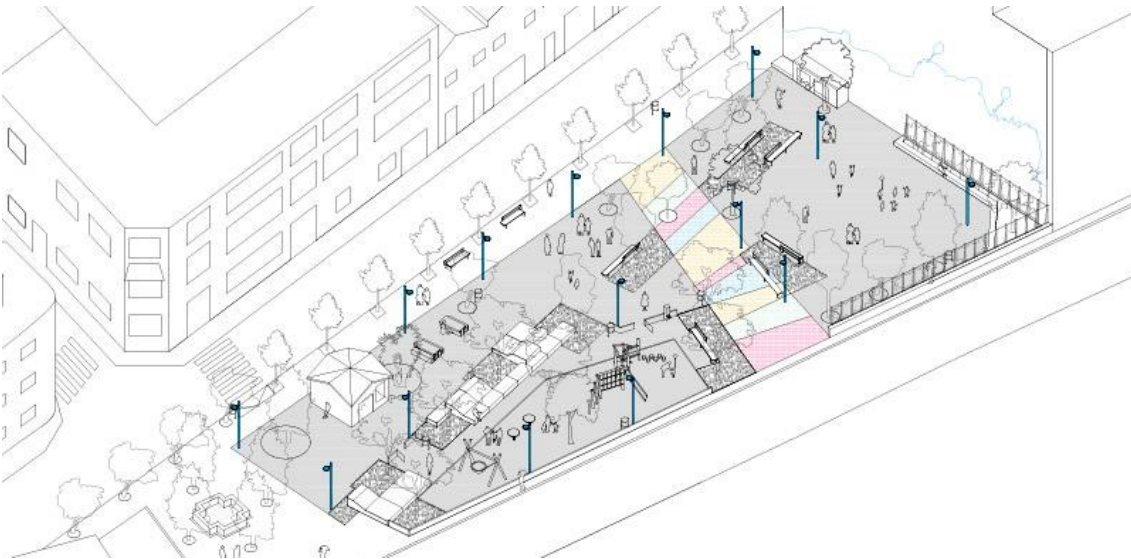


Figura 25 | Fase I: Oficinas abertas às crianças, realizadas na praça. (Equal Saree, 2020)

Figura 26 | Fase II: Desenvolvimento de um projeto, baseada nos resultados participativos da comunidade. (Equal Saree, 2020)

Figura 27 | Fase III: Construção da Praça Baró, que contou com a participação das crianças na pintura de um mural no local. (Equal Saree, 2020)

1.5. Cidade Pós-Covid 19

O Covid-19 veio exacerbar várias patologias urbanas e domésticas, não que estas adversidades não pré-existissem, mas puderam ser entendidas pela primeira vez por muitas pessoas que até então não as sentiam. (Oca, 2021) O período a que fomos obrigados ao confinamento veio acentuar, não só os limites dos espaços domésticos, mas reforçou a importância dos espaços públicos como os parques, espaços verdes ou as praças. (Bushey et al., 2021)

Além disso, numa altura em que o distanciamento social foi uma das medidas de combate à pandemia, a mobilidade foi outra variável fortemente impactada. (OECD, 2020) Estas circunstâncias evidenciaram um acréscimo de pedestres e ciclistas pelas cidades, como estratégia de evitar o caos e a eventual insegurança sanitária dos transportes públicos. Tudo isto veio exibir o défice de investimento em cidades caminháveis, como ciclovias, mobiliário urbano ou sombreamentos adequados. Em consequência, veio acentuar discrepâncias territoriais na distribuição desigual de espaços verdes, em particular em zonas de rendas baixas. (Bushey et al., 2021; Urbanism, 2021)

Com isto, surge o quesito do urbanismo pós-covid, direcionado à cidade mais inclusiva e sustentável. Esta mudança do arquétipo urbano é um desafio complexo, mas com a pandemia o conceito *Ville de Quart d'Heure* (Figura 28 e 29), desenvolvido pelo urbanista Carlos Moreno, ganhou força. (Whittle, 2020) Analisando esta conceptualização, expôs ligações com ideologias enunciadas previamente por arquitetas e urbanistas feministas, capaz de garantir as necessidades diárias a uma curta distância às pessoas, através das redes de proximidade e da desconstrução hegemónica do transporte privado. (Fávero, 2020, p. 46; Overstreet, 2021)

Contudo, segundo Bruntlett (2022, p. 3) esta conceptualização levanta a seguinte questão: *Can the adoption of the 15-minute city help to simultaneously create more feminist cities?* Como explica, a abordagem de uma cidade em 15 minutos pode levar à cidade inclusiva e cuidadora, mas para que tal suceda é fundamental definir políticas objetivas que debatam certos fatores como: o zoneamento, a participação da comunidade e o desenvolvimento espacial igualitário.

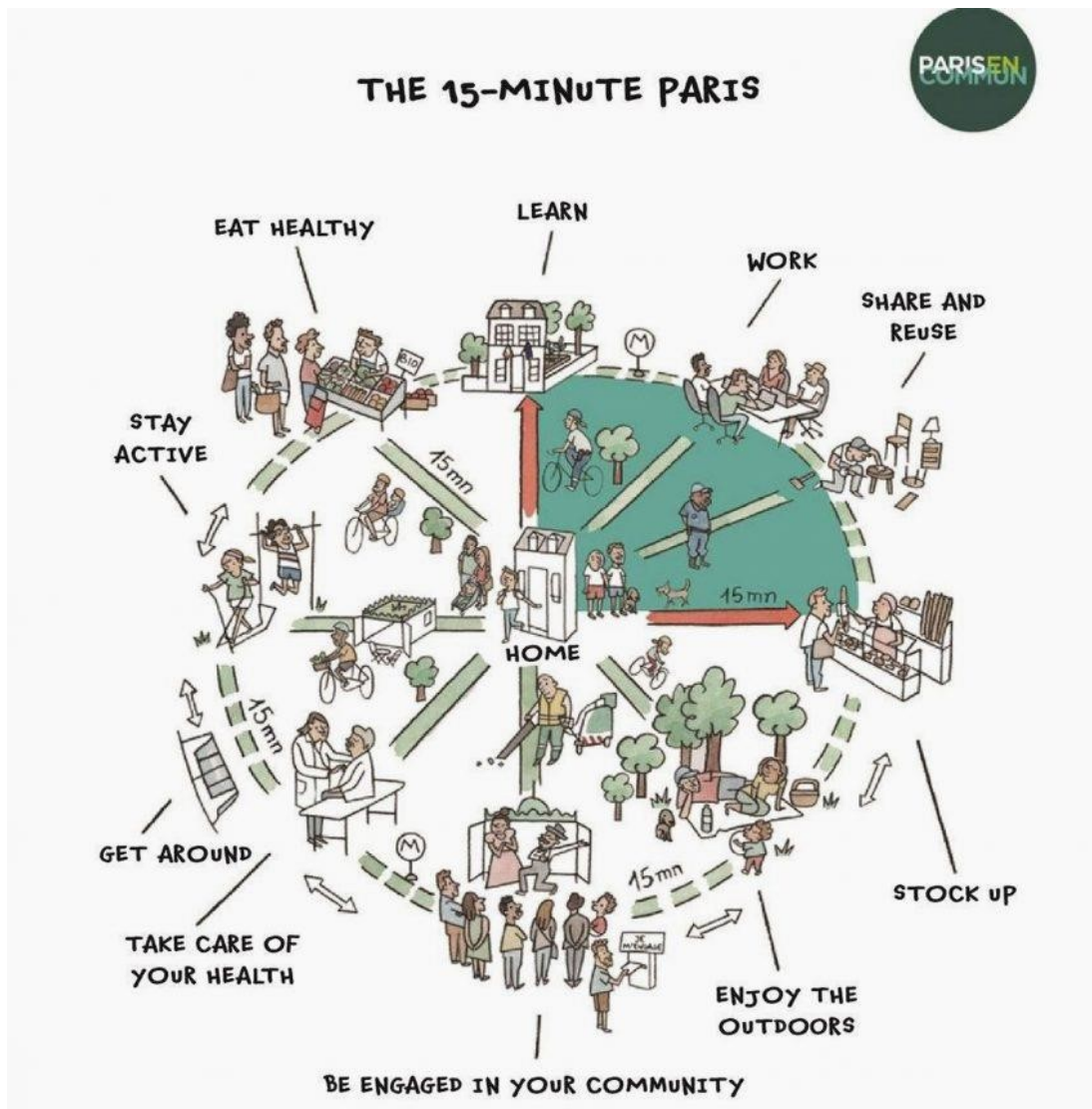


Figura 28 | Ilustração do conceito Ville de Quart d'Heure. (Crook, 2021)

Figura 29 | Conceptualização de uma cidade em que seria possível aceder a todas as necessidades em 15 minutos. (Crook, 2021)

Como mencionado nos subcapítulos antecedentes, as políticas do planeamento urbano modernista foram sustentadas pelo domínio automóvel. Isto impulsionou à fragmentação no território entre viver, trabalhar e consumir, e a consequente gentrificação. Van der Berg defende que a gentrificação ainda se verifica nas cidades atuais e está diretamente relacionada com a presença das mulheres na força de trabalho e na necessidade em equilibrar o trabalho associado aos cuidados com o trabalho renumerado. Neste sentido, este conceito ajuda a reforçar a necessidade de proximidade entre as diferentes classes sociais e os diferentes serviços. (Bruntlett, 2022, p. 4)

Assim, para abordar o tema da gentrificação, é necessário garantir políticas que compreendam as necessidades individuais em comunidade, em especial no que diz respeito à mobilidade básica. Considerando que as cidades têm, durante décadas, investido na circulação rodoviária, é fundamental investirem na melhoria da acessibilidade pedestre e de ciclovias para os que não possuem recursos financeiros suficientes para usufruir de um transporte privado e, ainda, garantir que estas estruturas possam ser levadas a todas as áreas da cidade. (Bruntlett, 2022, p. 6)

A participação da comunidade é outro princípio na conceção de cidade dos 15 minutos. A pluralidade de vivências pessoais como voz do processo de planeamento garante uma perspetiva mais ampla nos resultados. Ou seja, para que a cidade dos 15 minutos garanta uma cidade feminista é necessário garantir igualdade entre mulheres e homens, assim como entre classes sociais, económicas e culturais, uma vez que só assim se consegue compreender os diferentes comportamentos e necessidades de cada indivíduo, e por sua vez, garantir práticas justas ao nível do planeamento e da mobilidade urbana. (Bruntlett, 2022, p. 7)

Este conceito pode parecer uma ideia utópica ou até inalcançável, mas na realidade não é uma ideia nova. A cidade dos 15 minutos adquire variáveis que podem ser aplicadas nas políticas urbanas capazes de transformar a qualidade de vida das pessoas melhorando-a de forma sustentável, equitativa e de combate à fragmentação dos grandes centros urbanos. Para que isso aconteça, o primeiro passo é a proteção do aumento da gentrificação e, o segundo, a criação de políticas significativas que atendam às diferentes necessidades das pessoas. (Bruntlett, 2022, p. 9)

Após Carlos Moreno expor esta abordagem de planeamento urbano para Paris (Figura 30), há cidades que estão a reconsiderar reformular as estratégias de planeamento urbano através descentralização de serviços e dos bens básicos, e a priorização de pedestres. Simultaneamente a Paris, Melbourne e Copenhaga criaram a sua própria visão de um bairro de proximidade. (Overstreet, 2021)



Figura 30 | Reformas previstas em sete praças principais com o conceito cidade de 15 minutos: Patheon, Nacion, Bastilha, Madeleine, Italie, Gambetta e Fêtes (Carvalho, 2021)

Em contexto português, especialistas em Geografia Humana defendem a possibilidade de futuras alterações no urbanismo em Portugal com a implementação do conceito de Carlos Moreno. (Diário de Notícias, 2021)

Em jeito de conclusão, este capítulo pretendeu compreender através de uma visão generalizada o impacto da divisão sexual no planeamento urbano, em virtude da exclusividade de tarefas designadas às mulheres. Com isto, foram concebidas ideologias urbanas que não são compatíveis às necessidades multiculturais das sociedades contemporâneas e que impactam no direito à cidade. Por fim, foi possível analisar os avanços que o planeamento urbano tem tido nestes últimos anos com a integração de perspectiva de género nas políticas urbanas das cidades.

Capítulo 2|

Um olhar sobre a Covilhã



Figura 31 | Vista da cidade da Covilhã sobre o Vale da Carpinteira. Fotografia de autoria de Vera Lopes, 2021. (Lopes, 2021, p. 8)

A cidade é um espectro de vivências multiculturais e sociais a que deve conceber a todos os cidadãos oportunidades e qualidade de vida uma forma igualitária. Portanto, a preferência pela cidade da Covilhã, como caso de estudo, parte das suas idiossincrasias urbanas e históricas que a diferenciam das restantes cidades portuguesas. Neste seguimento, objetiva-se através deste capítulo efetuar um breve enquadramento sobre a cidade, numa tentativa de aproximação ao caso de estudo que move esta investigação. Posto isto, o capítulo terá especial enfoque na caracterização demográfica e urbana da Covilhã e, para finalizar, serão expostas as características arquitetónicas que compõem o caso de estudo, a Praça do Município.

2.1. Caracterização da Cidade

a. Demográfica

Pertencente ao distrito de Castelo Branco, a Covilhã está inserida na região da Cova da Beira, juntamente com o concelho do Fundão e de Belmonte. (Fazendeiro, 2012, p. 8) De acordo com as estatísticas provisórias dos Censos, realizados em 2021 (Quadro 1), o município da Covilhã tem atualmente uma população de 46 457 habitantes. Destes, 52,5% refletem-se na população feminina na Covilhã em oposição aos 47,5% de população masculina. (Pordata, 2021)

Relativamente às faixas etárias, os habitantes que compreendem idade inferior a 14 anos representam 10,40%, número que tem vindo a descer ao longo dos anos. Quanto aos restantes grupos etários, o número de população que compreende a faixa etária dos 15 aos 64 anos é superior à população de idade avançada, correspondendo percentualmente a 59,82% e 29,78% respetivamente. Para além disso, é possível verificar que os residentes do sexo feminino evidenciam em maior número, correspondendo percentualmente a 52,5%, em oposição aos 47,5% do sexo masculino. (Pordata, 2021)

POPULAÇÃO RESIDENTE			
Faixa Etária	Mulheres	Homens	Total
Inferior a 14 anos	2 365	2 461	4 826
15 aos 64 anos	14 086	13 704	27 790
Superior a 64 anos	7 925	5 916	13 841
Total	24 376	22 081	46 457

Quadro 1 | População residente na Cidade da Covilhã, segundo dados provisórios da INE dos Censos realizado em 2021. Quadro elaborado pela própria, 2022. (Pordata, 2021)

Os últimos três eventos dos Censos (Gráfico 1) demonstraram uma queda sucessiva de população na Covilhã, com um decréscimo de 14,8% de habitantes desde 2001. Através dos dados comparativos, desde 2001 verifica-se o decremento significativo do grupo dos 0 aos 14 anos, razão pelo qual agrava o fenómeno de envelhecimento da população. Consequentemente, o município passou a ter 287 idosos por cada 100 jovens, 147 a mais que em 2001. (CCDRC, 2021; Pordata, 2021)



Gráfico 1 | Gráfico relativo à população residente na Covilhã, segundo os dados provisórios dos Censos realizados em 2021. (Pordata, 2021)

O número de residentes na Covilhã com nacionalidade estrangeira tem vindo a aumentar gradualmente desde 2009, sendo que em 2020 residiam 1614 estrangeiros no município, representando 3,5% da população residente, segunda maior percentagem entre os municípios das Beiras e Serra da Estrela. (Pordata, 2021)

b. Urbana

A cidade da Covilhã, como núcleo urbano está inteiramente ancorada na memória industrial dos lanifícios e do seu contexto geográfico indissociável de uma paisagem ímpar. Rodeada essencialmente pela Serra da Estrela, da Gardunha e da Malcata. (Pinheiro, 2006, p. 15)

Com uma ocupação humana com longa história (Figura 32), a evolução do tecido urbano desenvolveu-se através de três momentos que delinearão espacialmente a cidade: a presença da época medieval através de lembranças físicas da área intramuralha, os bairros circundantes à área muralhada concedidos na Idade Moderna e, por fim, à semelhança das cidades industrializadas, o crescimento ao longo dos recursos hídricos, nas ribeiras do vale da Carpinteira e do Goldra. Assim, pode-se definir a Covilhã como “uma cidade de meia encosta, aberta aos quadrantes mais soalheiros e abrigados e muito lentamente descendo às áreas mais baixas”. (Fernandes, 2009, pp. 40–41)

Já no século XX, a crise dos anos 70 impulsionou ao grande declínio industrial e, conseqüentemente, a cidade passa por um processo de transformação social e urbana. Com isto, converte-se de uma cidade industrial com forte presença no mercado nacional e internacional, para uma cidade universitária. (Rodrigues, 2009, p. 11)

Com o fim da primeira República, o cargo de Ministro de Obras Públicas e Comunicações do Estado Novo é ocupado por Duarte Pacheco. A atribuição deste cargo possibilitou o desencadeamento de qualificação das cidades e vilas, com a aprovação de dezenas de planos gerais de urbanização. Neste contexto, e no panorama covilhanense, destaca-se o plano do arquiteto João António Aguiar responsável pela Praça do Pelourinho e pelo edifício da Câmara Municipal da Covilhã. (Lôbo, 2009, pp. 30–31)

A entrada no novo milénio trouxe a Portugal sérias transformações urbanas com o aparecimento do Programa Pólis e da Política das Cidades Pólis XXI. Apoiados por fundos europeus, que se encontravam ao abrigo de programas públicos, as motivações destes programas passavam pela revitalização e reformas estruturadas para as cidades, fundadas no alcance da melhoria de qualidade de vida nas cidades e ainda apelava à sensibilização e participação da comunidade local no decorrer do processo. (Afonso, 2005; Vaz, 2011, p. 11)

Quase paralelamente ao Programa Pólis, são aprovados o Plano Diretor Municipal (1999) e o Plano Estratégico da cidade de apoio à implementação do PDM, nos quais se ajusta o Programa Pólis. De forma geral, as premissas levadas a cabo pelo Programa Pólis tinham como intento fundamental a promoção da qualidade de vida nas cidades, operando a nível urbano e ambiental. (Afonso, 2005, p. 10; Vaz, 2011, p. 12)

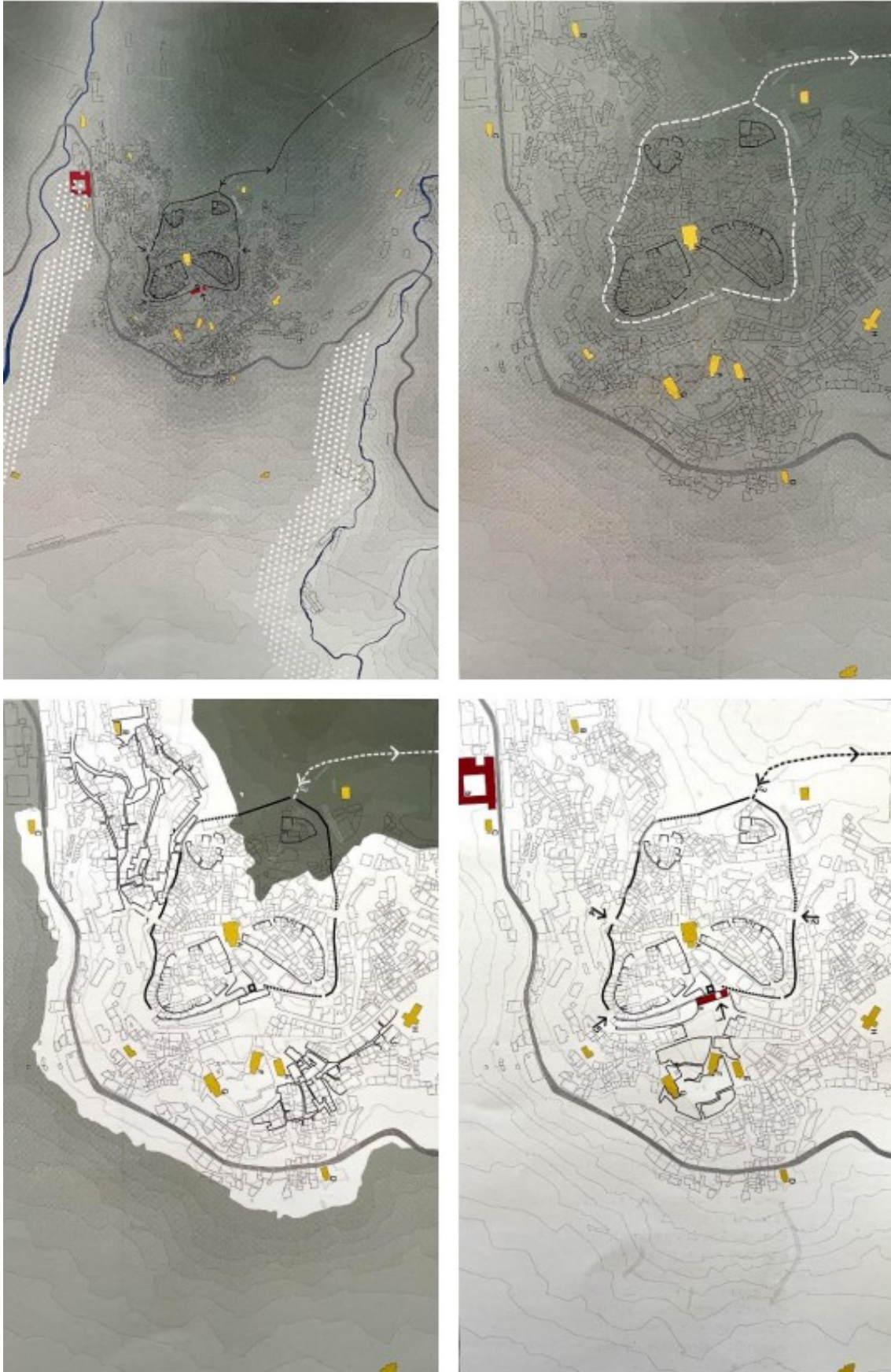


Figura 32 | Da direita para a esquerda: Antecedentes castrejos e ocupação romana do vale; ladeira Mártir-in-Collo e primeiros núcleos muralhados; vila intramuros e arrabalde; e por fim, adição da Real Fábrica de Panos. (Rodrigues, 2009, pp. 7–11)

Por conseguinte, os objetivos passavam por corrigir os seguintes problemas: “desertificação das habitações em centros históricos (...), a deterioração do património edificado em diversas áreas do núcleo urbano; aumento do trânsito automóvel (...), combater o desgaste acelerado de uma paisagem urbana desprovida de espaços verdes e espaços públicos (...), aumento das extensões urbanas, criadas de forma desorganizada e desprovidas de infraestruturas técnicas e sociais.”(Moura, 2014, p. 21)

Com isto, a cidade da Covilhã apresentava todos os requisitos para o programa Pólis, o que fez dela uma potencial candidata comparativamente às restantes cidades da Cova da Beira: “cidade fronteira, com uma evolução demográfica favorável (...), constituindo um polo universitário e defendendo um património arquitetónico desativado de raiz industrial, possuía um forte potencial de influência na região, aspeto igualmente determinante.” (Milheiro, 2009, p. 56)

Perante este cenário, o Pólis-Covilhã centrou-se na reconquista paisagística e urbana nos vales das ribeiras (Figura 33 e 34), na qual resultaram os planos de urbanização: Plano de Pormenor da Carpinteira e o Plano de Pormenor do Goldra. (Vaz, 2011, p. 12)

Inicialmente a requalificação incidiu especialmente na introdução de parques e jardins que tirassem partido das ribeiras, tendo sido levados a cabo posteriormente pelo arquiteto Nuno Teotónio Pereira, Pedro Botelho e Luís Cabral, como é o caso do desenho das pontes pedonais, escadas mecânicas e elevadores que permitissem facilitar a circulação das pessoas numa cidade caracterizada pelo seu declive acentuado. (Milheiro, 2009, pp. 56–58)

Os arquitetos Ana Vaz Milheiro e José Manuel Fernandes, afirmam que, embora a Pólis aponte para uma visão revitalizadora da cidade, os projetos de arquitetura e paisagismo apresentam níveis de qualidades discrepantes. Para além disso, algumas intenções que suportavam este programa acabaram por ser desprezadas, sobretudo no que diz respeito à falta da participação da comunidade local nos processos de decisão. (Vaz, 2011, p. 12)

Domingos Vaz (2011, p. 12) defende também que, entre os projetos que estavam destinados a idealizarem-se pelo Programa Pólis para a cidade da Covilhã e sabendo-se que parte das propostas assentavam na mobilidade pedonal e valores paisagísticos, a sua não realização tem contribuído gradualmente para a perda do sentido do que é a intervenção Pólis.



Figura 33 | Ponte da Carpinteira, projeto realizada em 2009 pelos arquitetos Carrilho da Graça e Afa Consult, Lda. (Fernandes, 2012)

Figura 34 | Parque da Ribeira do Goldra. (Covilhã, 2022)

Na década de 1970, com a introdução das novas tecnologias e o declínio da atividade manufatureira, a cidade assistiu ao declínio da competitividade industrial consequência também da crise energética e da mudança do regime político. Com isso, a cidade assiste ao abandono e à consequente degradação dos edifícios fabris. Em 1973, para reverter o paradigma social e económico, surge no âmbito do Planeamento Regional da Cova da Beira, a ideia de converter um dos edifícios industriais em Instituto Politécnico da Covilhã (IPC), sendo designado em 1986 como Universidade da Beira Interior. (Pinheiro, 2009, p. 99; Vaz, 2011, p. 9)

A implementação da função universitária nesta cidade da Beira Interior (Figura 35 a 37), veio dar uma nova importância à economia local e ao desenvolvimento da urbe. Isto porque, como explica Domingos Vaz, as transformações associadas à universidade foram tão significativas que, consequentemente, fizeram disparar de forma irregular a expansão urbana na zona baixa da cidade, com a estruturação de hipermercados, o Centro Hospitalar da Cova da Beira (CHCB), os hotéis, o parque desportivo, as zonas industriais e as novas zonas residenciais. (Vaz, 2011, pp. 10–11)

Para além disso, podemos verificar alguns equipamentos que marcam a cidade como a Biblioteca Municipal, a central de camionagem, o centro comercial Serra Shopping, e de salientar igualmente a construção, pelo arquiteto Carrilho da Graça do Data Center da Covilhã, em 2013, e ainda construções de edifícios de habitação unifamiliar e plurifamiliares, alguns atualmente ainda em fase de projeto. (Lopes, 2021, pp. 18–19)

Relativamente à mobilidade, a Covilhã tem vindo a adquirir métodos ao longo do tempo de combate ao declive acentuado, através não só da Ponte Pedonal sobre a o Vale da Carpinteira, bem como a implementação de elevadores que permitem reduzir distâncias. (Lopes, 2021, p. 19)

Todos estes palimpsestos urbanos transformaram a cidade no que conhecemos atualmente, passando de cidade industrial para uma cidade exclusivamente universitária. É indubitável que a implantação da UBI em alguns edifícios industriais impulsionou a reabilitação e recuperação histórica da Covilhã. No entanto, é possível evidenciar-se abandono do património edificado através de edifícios devolutos e em ruínas, traduzindo a falta de políticas de gestão do ambiente habitado de ordenamento do território. (Lopes, 2021, p. 19)



Figura 35 | Antiga Real Fábrica de Panos e atual Faculdade das Artes e Letras. Fotografia da autoria de Vera Lopes, 2021. (Lopes, 2021, p. 16)

Figura 36 | Antiga Empresa Transformadora de Lãs e atual Faculdade das Engenharias. Fotografia da autoria de Vera Lopes, 2021. (Lopes, 2021, p. 16)

Figura 37 | Antiga Fábrica Ernesto Cruz e atual Faculdade de Ciências Sociais e Humanas. Fotografia da autoria de Vera Lopes, 2021. (Lopes, 2021, p. 16)

2.2. Praça do Município

Situado na antiga Porta da Vila, os Paços do Concelho adquiriram nova relevância a partir da década de 1950. O plano do arquiteto João Aguiar implicou a transformação radical do rosto deste espaço central na cidade através da demolição dos antigos paços filipinos – um edifício de forte caráter na praça, presenteado com uma torre admirável que marcava as horas (Figura 38). Precedentes das demolições sistemáticas que a cidade vinha a sofrer desde 1769, é na primeira metade do século XX que se sucede a alteração drástica da configuração da área central da cidade. (Ramos, 2008; Vaz, 2011, p. 8)

Como explica Domingos Vaz, esta reforma é espelho da autoridade do regime salazarista e constituiu numa intervenção ímpar numa cidade pequena. Assim, o redesenho da praça introduziu edifícios imponentes e de extrema representatividade, entre eles: o edifício da Câmara Municipal, a Caixa Geral de Depósitos (CGD), os Correios de Portugal (CTT) e o Teatro-Cine, onde se localizava o antigo Café Montalto. (Mathias, 2016; Vaz, 2011, p. 37)

A Praça do Município sofreu muitas modificações com o decorrer dos tempos. Reabilitada entre 1999 e 2001, este espaço foi palco da primeira intervenção do Programa Pólis na cidade. Este projeto, desenvolvido pelo atelier do arquiteto Nuno Teotónio Pereira (Figura 39), tinha como base contrariar o abandono da cidade e as fracas condições de mobilidade num território acentuado. Neste sentido, com intuito de unificar as intervenções presentes neste centro cívico, o atelier respondeu com a implementação de um novo equipamento urbano adaptado ao reordenamento dos desníveis de pavimentos e, ainda, com a instalação escultórica de Irene Buarque (Figura 40). (Afonso, 2005, p. 10; Pereira, 2015, p. 254)

Para além disso, os Paços do Concelho têm na sua vizinhança edifícios com caráter histórico considerável e de extrema importância na cidade. Entre eles, localizado no centro da cidade, temos o edifício do antigo Banco Nacional Ultramarino (BNU). Esta edificação, projetada pelo arquiteto Ernesto Korrodi, contribuiu muito para o desenvolvimento da indústria de lanifícios na cidade. Atualmente, está ao encargo da Câmara Municipal, sendo utilizada como Museu Cidade da Covilhã. (Correia, 2017; Ramos, 2008)

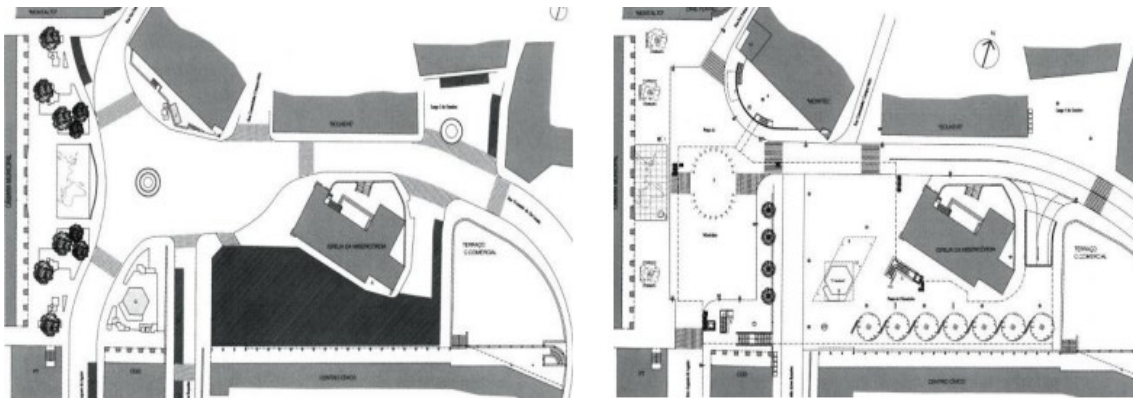
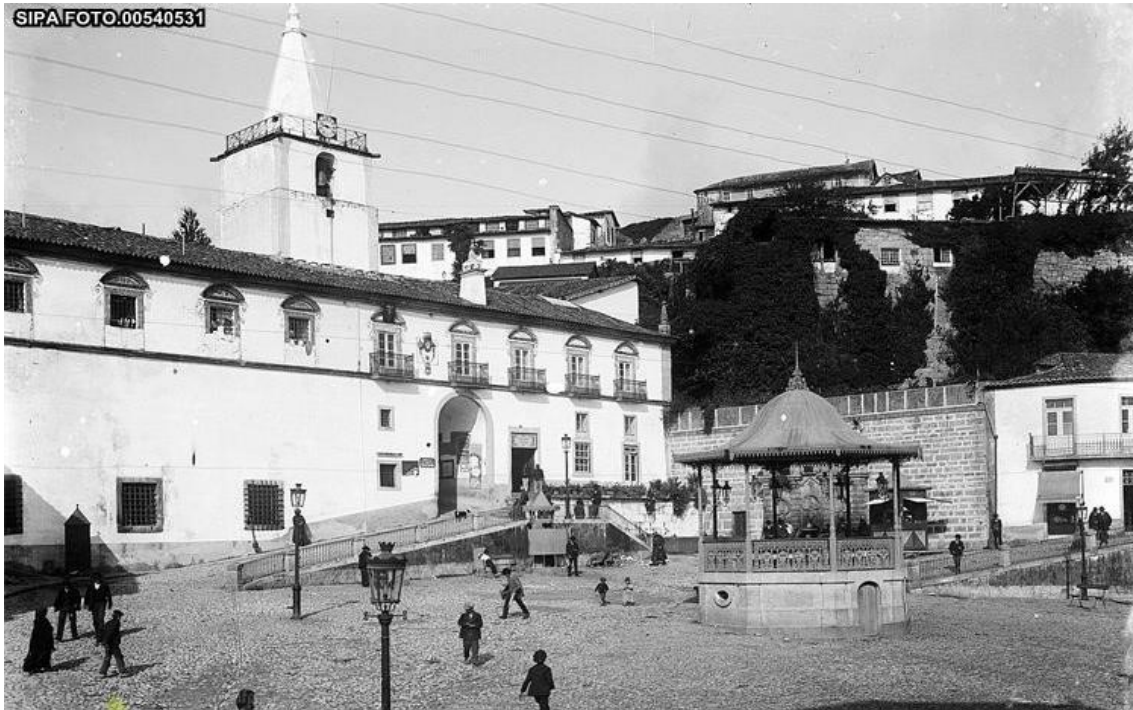


Figura 38 | Configuração da praça antes da intervenção do Estado Novo. (SIPA, 2011)

Figura 39 | Alterações do Programa Pólis para a Praça do Município. (Pereira, 2005, p. 51)

Figura 40 | Escultura de Irene Buarque na Praça do Município. Abril, 2022.

A praça tem acesso através de cinco eixos viários (Figura 41): a rua António Augusto de Aguiar, a rua Rui Faleiro, a rua Comendador Campos Melo, a rua Capitão Alves Roçadas e, por fim, a rua Visconde Coriscada. Além disso, existem percursos exclusivamente pedestres: as duas escadarias laterais à Câmara Municipal que dão passagem para a zona histórica da cidade. É neste sentido que a Praça do Município se torna um espaço de passagem para distintos pontos na cidade que fazem parte do dia-a-dia da população da Covilhã, tais como a universidade, o Mercado Municipal e ainda o Jardim Público. Além disso, tem elementos de forte vida na praça, como o estabelecimento Café Natas e sua esplanada, a paragem de autocarro, a estação de táxis, o restaurante Montiel e, ainda, serviços e equipamentos importantes para a vida quotidiana das pessoas, como os bancos, os CTT, as farmácias e lojas na envolvente.

Por fim, e contrariamente ao desenho das praças clássicas de plantas racionais, retangulares ou circulares, a Praça do Município da Covilhã toma uma forma irregular e distinta. Rompida pela circulação viária, que a subdivide em dois espaços completamente diferenciados. Encontramos na cota superior, onde se localiza a Câmara Municipal, um espaço cheio de vida; e, na cota inferior da praça, um espaço um pouco asséptico e desconexo com a restante vida na praça.

Para concluir, este capítulo teve com desígnio principal dar a conhecer, através de uma visão geral e sintetizada, a cidade da Covilhã. Finalizando-se com o enquadramento do caso de estudo, como forma de ponte ao capítulo que se sucede relativo ao trabalho de campo. Neste caso, redesenho da praça e dos equipamentos e comércio foi de elevada importância para, um lado, conhecer melhor com os instrumentos de análise dos/as arquitetos/as e, por outro lado, preparar o trabalho empírico que se segue.

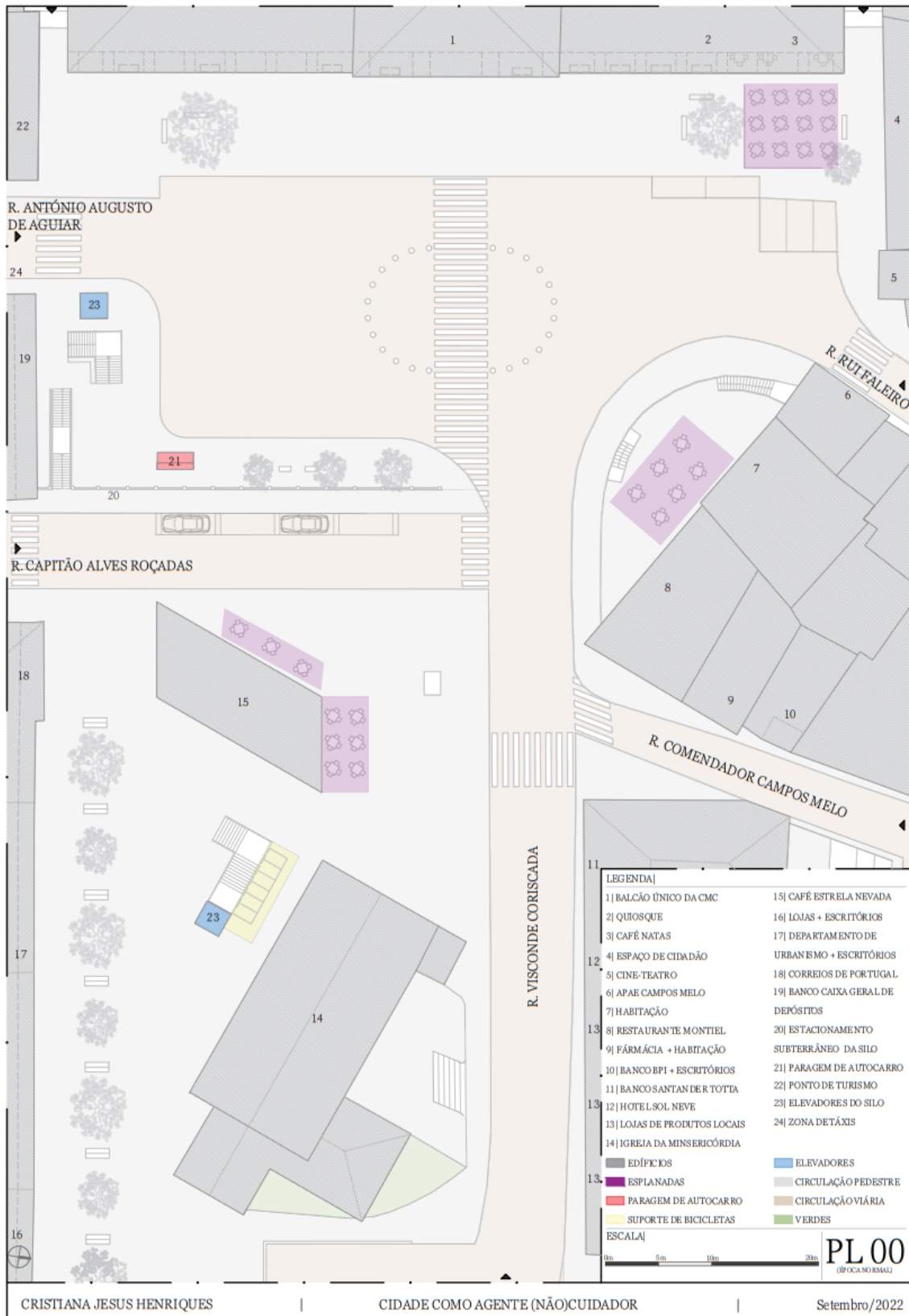


Figura 41 | Planta de levantamento da Praça do Município.

Capítulo 3|

Metodologia de Análise e Tratamento de Dados



Figura 42 | Montagem de fotografias tiradas pela Praça do Município. Junho e Novembro, 2021.

Este capítulo surge no seguimento da base teórica previamente apresentada e pretende colocar em prática os conceitos anteriormente expostos. Assim, tem como finalidade explicar a planificação metodológica do trabalho que foi levada a cabo na realização dos inquéritos e dos mapeamentos *in situ*. Sendo este um trabalho académico, as clarificações das escolhas e desenhos metodológicos são fundamentais para a validação do trabalho realizado, assim como dos resultados e conclusões.

3.1. Metodologia de trabalho

A metodologia de análise do presente caso de estudo está organizada em duas fases. Na primeira fase, desenrolar-se-á a análise do local utilizando a articulação do método qualitativo sobre a qualidade urbana e as vivências no local. Por fim, na segunda parte, proceder-se-á a uma avaliação das apropriações e da qualidade do espaço urbano, através da interpretação dos dados recolhidos. As informações levadas a cabo nestas fases de investigação, inquéritos e observações efetuadas *in situ*, recorrerão a pontuais esboços gráficos e registos fotográficos. É importante ressaltar que esta dissertação foi desenvolvida numa situação atípica, quer pelas condições climatéricas, quer pela atual situação pandémica. Ainda assim, o trabalho procurou maximizar o conhecimento da praça e da sua ocupação e vida, apostando na persistência e tempo utilizado no terreno.

3.2. Planificação da investigação

Inquéritos

O desenho e planeamento da aplicação dos inquéritos contou com duas fases iniciais. Na primeira fase, procedeu-se à elaboração de questões-chave, através das quais se permitia avaliar as vivências e hábitos quotidianos das pessoas inquiridas. Assim, para a metodologia de campo tomou-se como referência, no âmbito de cidades cuidadoras com perspetiva de género, as práticas levadas a cabo pelos elementos de Col·lectiu Punt 6 e Equal Saree, em particular a dissertação de doutoramento (2020) de Blanca Valdivia. Também a dissertação de Gonçalo Bento (2014) da FAUL na metodologia de campo no domínio das apropriações de espaços.

A partir daqui, por um lado, desenvolveu-se um inquérito estruturado maioritariamente por questões de resposta fechada ou dicotómicas, de modo a evitar imprecisão na informação fornecida e a minimizar o tempo requerido ao inquirido. Para além disso,

este método simplifica a obtenção dos dados e o seu posterior tratamento para análise. Por outro lado, existe um pequeno número de respostas em aberto, nomeadamente no que diz respeito às questões socioeconómicas e de opinião, de forma a incluir uma perspetiva individualizada de quem melhor vivencia o local.

O inquérito desenvolvido encontra-se organizado em quatro seções: a primeira relaciona-se com a identificação da pessoa inquirida através de sexo, idade, nível académico, situação profissional e residência; a segunda aborda questões relacionadas com a mobilidade; a terceira é relativa à (in)segurança; e, por último, uma seção referente ao usufruto da Praça do Município (Tabela 1).

TEMA	Nº	QUESTÃO		
IDENTIFICAÇÃO	Q1	Sexo		[Diariamente/Semanal/Mensal/Esporádica/Outro]
	Q2	Idade		
	Q3	Nacionalidade		
	Q4	Nível de Escolaridade		
	Q5	Situação Profissional		
	Q6	Local de Residência		
MOBILIDADE	Q7	Faz este trajeto diariamente? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]		
	Q8	Se não, qual a regularidade? [Semanal/Mensal/Esporádica/ Outro]		
	Q9	Porque motivo? [Cuidados/Saúde/Compras/Trabalho/Crianças/ Lazer]		
	Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]		
	Q11	Se sim, para quê?		
	Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso? [Menos de 15min; 15 a 30 min; 30min a 1h; mais de 1h]		
	Q13	Como o faz? [Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A pé /Transporte Privado/ Outro]		
	Q14	E pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência? [Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A pé /Transporte Privado/ Outro]		
SEGURANÇA	Q15	Neste percurso, sente-se segura? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/Não Respondo]		
	Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]		
	Q17	Porquê?		
			PRAÇA DO MUNICÍPIO	
				Q19 Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?
				Q20 O que gosta mais nesta praça?
				Q21 E o que gosta menos?
				Q22 Considera a iluminação pública adequada? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]
				Q23 Considera o pavimento confortável à circulação? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]
				Q24 Considera o mobiliário urbano adequado? (casas de banho públicas, bebedouros, bancos) [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]
				Q25 Considera o espaço da Praça diariamente limpa? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]
				Q26 Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]

Tabela 1 | Estrutura do inquérito aplicado nesta investigação, 2021.

No seguimento do desenho, os inquéritos foram conduzidos pela própria no local e, pontualmente, contou com a colaboração de uma colega. Para que não houvesse incompreensão das questões ou duração excessiva na sua realização, achou-se pertinente concretizar previamente inquéritos-testes com pessoas próximas, como forma de revisão do conteúdo para, se necessário, realizar a posterior reformulação das questões. Com

este teste verificou-se a compreensão das perguntas e o tempo de duração da aplicação do inquérito, realizando os ajustes considerados necessários.

Esta parte do estudo contou com total de 28 pessoas (15 mulheres e 13 homens) de diversas faixas etárias. Os inquiridos foram escolhidos aleatoriamente, uma vez que, como explica Blanca Valdivia (2020, p. 230), este método é recomendado por vários académicos por ser “rigoroso e científico”. Sublinho que o inquérito não tem pretensão quantitativa ou estatística, procurando ter informação que permite uma análise qualitativa das respostas.

Na segunda fase, desenrolaram-se os inquéritos *in loco*, de modo a conhecer os hábitos dos usuários da praça, as razões pelas quais se deslocam até à mesma, qual é a frequência com que usufruem do espaço e como se movem diariamente. Pretende-se apurar também as potencialidades/fragilidades que a caracterizam, não só através da análise de adequação do mobiliário urbano, como também através do sentimento de segurança que o lugar providencia. Para finalizar, incluiu-se uma questão de resposta aberta para se tentar compreender o que modificariam na Praça do Município para melhorar a qualidade de vida deste espaço. É pertinente ainda referir que os inquéritos realizados se destinam a compreender as tendências dos usuários da Praça, razão pela qual são meramente exploratórios e, portanto, como se já referiu, sem qualquer pretensão de validade estatística.

Mapeamentos

Seguindo o registo metodológico dos inquéritos, realizaram-se testes de mapeamento para equacionar diversas questões e decisões fundamentais. Entre outras, procurou-se compreender a melhor estratégia de tratamento da planta e o posicionamento adequado no terreno para efetuar as observações, assim como a definição das terminologias e símbolos a utilizar durante o trabalho de campo. *À posteriori*, toda a informação é fixada em desenhos parciais e de síntese, realizados em *AutoCAD*.

Tendo em consideração o fundamento teórico apresentado nos capítulos antecedentes, como variáveis prioritárias considerou-se: o sexo e a faixa etária. Assim, as faixas etárias são constituídas por quatro grupos para o estudo, cada um com uma cor distinta: a roxo as idades inferiores a 14 anos; a verde as idades compreendidas entre os 15 e 24 anos; a vermelho as idades compreendidas entre os 25 e 64 anos; e, por fim, o último grupo a azul, com as idades superiores a 64 anos (Apêndice II1.1).

Relativamente à identificação do sexo, e para uma melhor percepção, considerou-se relevante representar de forma diferenciada mulheres/homens que utilizavam o espaço como forma de passagem ou de permanência. Assim, por um lado, os fluxos de circulação pela praça definiram-se através elementos gráficos recorrendo ao traço interrompido para as mulheres e ao traço-ponto para os homens. Por outro lado, no que diz respeito à representação das pessoas paradas no local, utilizou-se o círculo na definição das mulheres e o quadrado para os homens.

3.3. Desenvolvimento do trabalho *in loco*

O trabalho de campo desenvolveu-se durante quatro meses, com o intuito de se conseguir avaliar duas épocas sazonais distintas. Deste modo, iniciou-se durante a época de Inverno, entre o mês de Novembro e Dezembro; e, depois, na época da Primavera, entre o mês de Março e Abril. Esta preferência teve como intuito interpretar como a alteração do clima pode ou não ser um indicador influenciador na vida dos usuários no contexto da Praça do Município.

Nesta sequência estabeleceram-se três momentos de análise: testes-piloto, os inquéritos, e por fim, o mapeamento. Neste sentido, estipulou-se uma rotina para o processo da realização dos inquéritos, em paralelo com a realização dos mapeamentos, através da análise em três dias da semana útil (segunda-feira, quinta-feira e sexta-feira) e um que coincidissem com o fim-de-semana (sábado) para verificar as possíveis variações significativas. Para além disso, determinou-se que se realizassem em horários diferenciados durante o período da manhã e de tarde. A deliberação do horário para a execução dos mapeamentos e dos inquéritos partiu da observação e identificação prévia dos períodos em que há mais afluência e diversidade de presenças na Praça do Município.

Dado o contexto do calendário ocupacional, é importante referir que o processo de mapeamento de testes no Inverno coincidiu com o Natal. Deste modo, o levantamento de dados na época extraordinária do Natal acaba por estar condicionado pelas condições climáticas e pela variação ocupacional da época natalícia. Motivo pelo qual, com a chegada do Natal, o espaço adquire ocupações específicas com a presença das barracas de Natal ou com as áreas destinadas às atividades para as crianças (Apêndice II1.2.), que por sua vez impulsionam a desapropriação de determinados espaços e a consequente apropriação de novos. Sem aprofundar a reflexão, percebe-se, através desta observação empírica, como a criação de atividades excecionais podem-se alterar significativamente o uso e permanência nos espaços públicos.

3.4. Tratamento e Análise de dados

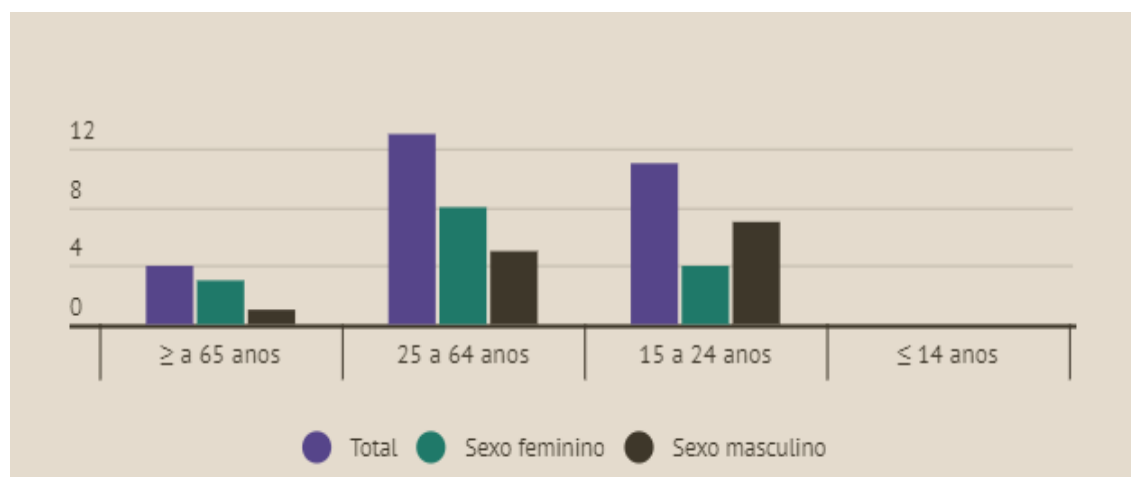
Para finalizar, uma vez coletados os dados através dos mapeamentos e dos inquéritos, iniciou-se a sua análise. É sobre esta premissa que este capítulo se desenrolará. Deste modo, pretende-se dar início à interpretação comportamental das apropriações de espaço e as diferentes vivências e dinâmicas na Praça do Município, bem como observar os hábitos de vida das pessoas inquiridas, abordando-as sob uma perspetiva de género.

Inquéritos

Os inquéritos foram realizados na própria praça em dois momentos diferenciados: a primeira, no Inverno compreendido entre os dias 22 de Novembro de 2021 a 17 de Dezembro de 2021, e a segunda, na Primavera, executados entre os dias 28 de Março a 9 de Abril 2022. Importa sublinhar que o tratamento e análise da informação recolhida resultará do estudo conjunto.

a. Características socioeconómicas

Selecionadas aleatoriamente foram inquiridas 13 pessoas do sexo masculino, 14 pessoas do sexo feminino e uma pessoa que se manifestou como não-binária. Quanto às faixas-etárias, mais de metade dos inquiridos correspondem à fase ativa com idades compreendidas entre 25 e 64 anos, seguindo-se o grupo dos jovens pertencentes à faixa etária dos 15 aos 24 anos (Gráfico 2).



Relativamente à nacionalidade podemos averiguar que é maioritariamente portuguesa. No entanto, pode-se verificar um número considerável de cidadãos estrangeiros o que, por si só, revela o multiculturalismo existente na cidade. Entre os inquiridos estrangeiros, a nacionalidade dominante é a angolana e numa parcela mais reduzida

destacam-se pessoas de nacionalidade brasileira, francesa, lituana, espanhola e equatoriana (Gráfico 3).

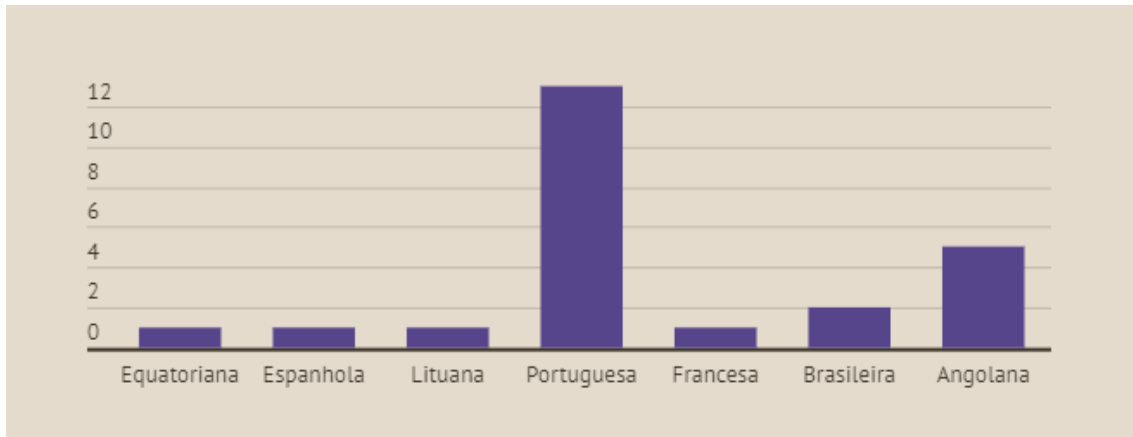


Gráfico 3 | Dados dos inquiridos relativamente à nacionalidade.

No que concerne ao nível académico, e sendo a Covilhã uma cidade universitária, observa-se a predominância de indivíduos que adquirem um grau de ensino superior (licenciatura, mestrado ou doutoramento) ou o ensino secundário. Ainda que em número reduzido, foi possível encontrar em menor número inquiridos que afirmam ter o ensino básico. Para além disso, em conversa com uma das inquiridas, foi possível perceber que existe um programa de combate à alfabetização, proporcionando o saber escrever e ler às pessoas que não tiveram a possibilidade de ingressar no ensino básico (Gráfico 4).

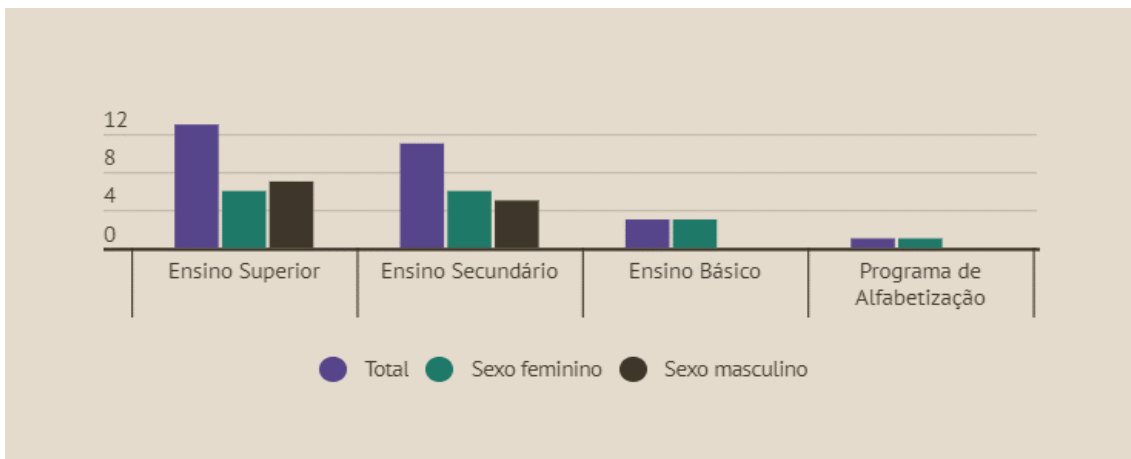


Gráfico 4 | Informação recolhida relativa ao nível de escolaridade.

Com uma taxa de alfabetização de aproximadamente de 5%, em 2011, Portugal foi considerado um dos países europeus com o maior número de pessoas que não adquiriam qualquer grau de ensino. (Botelho, 2016) No entanto, os dados estatísticos publicados recentemente pelo Instituto Nacional de Estatística (INE), permitiram identificar um decréscimo de população analfabeta comparativamente a 2011, constatando-se que existem cerca de 2 837 370 portugueses que continuam sem saber ler ou escrever. (Estatística, 2021)

Quanto à situação profissional, e para finalizar este segmento, a maioria dos inquiridos encontram-se a estudar. Subsequentemente, destacam-se as pessoas detentoras de um trabalho remunerado, seguindo-se de pessoas aposentadas. Por fim, verifica-se em número reduzido pessoas que declararam ser estudantes-trabalhadores ou que se encontram desempregadas (Gráfico 5).

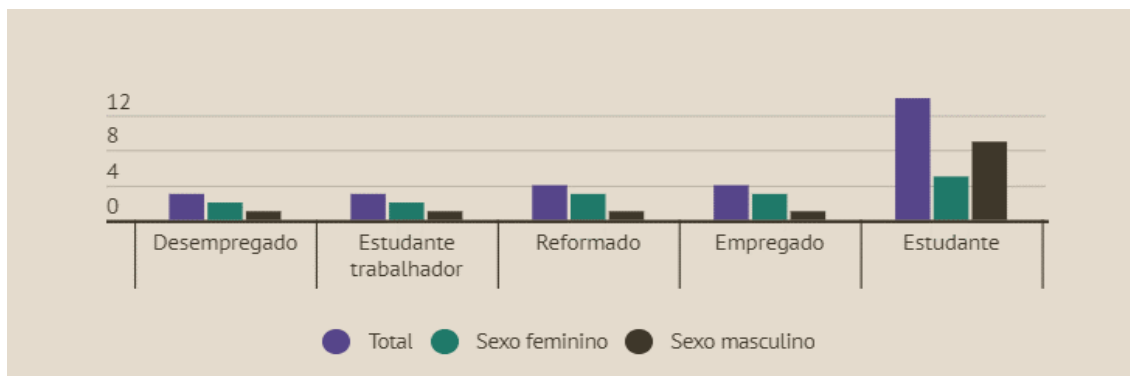


Gráfico 5 | Dados dos inquiridos relativos à situação profissional.

Dos dados reunidos neste parâmetro, foi possível verificar que apesar do número de estudantes do sexo masculino ser superior, é no sexo feminino que se manifestam mais estudantes-trabalhadores. Em contrapartida, relativamente ao número de inquiridos que se encontram no desemprego, é possível verificar-se a predominância no sexo feminino.

Os dados publicados, em 2022, pelo Instituto de Emprego e Formação Profissional (IEFP), vêm demonstrar que, comparativamente a 2001, a região da Cova da Beira tem vindo a conseguir diminuir a taxa de desemprego. No entanto, o IEFP expõe a discrepância relativamente ao género, na qual 52% das pessoas que se encontram no desemprego são do sexo feminino. (Pinheiro, 2022) Sublinhar ainda que, em 2019 o Município da Covilhã apresentava uma assimetria salarial entre mulheres e homens no valor de 117 euros. (Pordata, 2021) Isto vem corroborar os papéis sociais de género uma vez que, para além das responsabilidades consideradas secundárias – familiares e domésticas – de que as mulheres estão encarregues, é notório que estas continuam a suportar uma posição desigual no mercado de trabalho, não só de oportunidade como económico.

b. Mobilidade

No que concerne à mobilidade, quase todos os inquiridos afirmam realizar o seu trajeto pela Praça do Município diariamente, seguindo-se sete pessoas que o realizam semanalmente e apenas uma pessoa que o executa esporadicamente.

Os motivos que levam os inquiridos a efetuar o trajeto pela praça demonstram que apesar de ser um local de transição com acesso a vários pontos importantes na cidade, há um número significativo que o realizam para compras ou lazer, e uma parcela reduzida para trabalho, apanhar o transporte público ou como forma de passagem, seja para a universidade ou para ir buscar os filhos (Figura 43).



Figura 43 | Nuvem de palavras sobre as respostas fornecidas sobre os motivos que levam a fazer o seu trajeto pela praça.

No que diz respeito às paragens suplementares executadas, testemunhou-se a predominância de pessoas do sexo feminino que afirmam efetuar paragens extra e pós-horário laboral e um número reduzido de inquiridos do sexo masculino. Posteriormente foi possível apurar os motivos que levam a estas paragens e à fragmentação dos percursos. Entre os referidos destacaram-se: compras, buscar os filhos à creche/escola, e, com uma expressividade inferior, ir ao banco ou à loja de instrumentos musicais. Ainda sobre este segmento, comprovou-se que o tempo médio despendido nestas paragens é maioritariamente entre 15 a 30min (Gráfico 6).

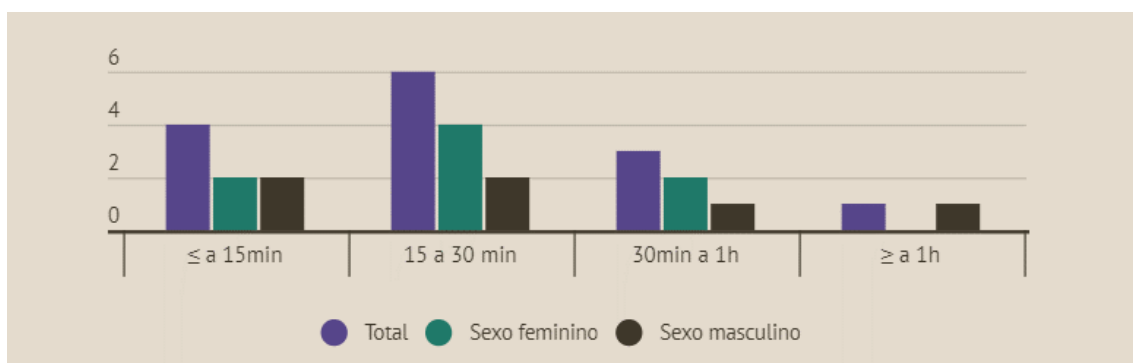


Gráfico 6 | Informação recolhida relativa ao tempo despendido em paragens secundárias.

Com base nas respostas dadas sobre a forma como se deslocam pela cidade, verificou-se um número elevado de inquiridos que valorizam andar a pé ou de transporte público como meio de se deslocarem pela cidade. Analisando numa ótica de género, é possível observar que as mulheres são quem realizam as suas viagens diárias através do transporte público essencialmente para tarefas de cuidados (compras ou levar as crianças à escola) e como forma de chegarem ao trabalho. Dissecando as razões que levam as pessoas do sexo masculino a realizarem o trajeto são maioritariamente para lazer ou compras.

c. Segurança

À exceção de duas pessoas do sexo masculino, os restantes inquiridos sentem-se seguros no espaço público. Ambos afirmaram sentir-se inseguros especialmente por atitudes ou comentários em determinadas situações. Acrescentando a isto, um dos inquiridos evidenciou que a insegurança é sentida ocasionalmente após o anoitecer devido à falta de movimentação de pessoas nas ruas, o que por sua vez o faz sentir pouco vigiado.

Com base nas justificações providenciadas (Figura 44), os motivos que contribuem para este sentimento de segurança no espaço em estudo e na cidade em geral dá-se especialmente por ser caracterizada como uma cidade calma, pacata e relativamente pequena comparativamente a outras cidades portuguesas.



Figura 44 | Nuvem de palavras sobre os motivos que levam à cidade da Covilhã ser segura.

d.1. Praça do Município

A análise direcionada ao espaço urbano da praça assenta na elaboração de indicadores relacionados com: as atividades desenvolvidas, a apreciação sobre a adequação do mobiliário urbano, os pontos positivos e negativos que caracterizam o espaço, e a visão

peçoal dos inquiridos de como o espaço poderia ser melhorado e, com isto, ajudar na qualidade de vida da população.

Estas perguntas foram de respostas abertas e serviram para compreender as potencialidades e as contrariedades que subsistem na vivência individualizada de cada inquirido na Praça do Município. Neste sentido, entre a multiplicidade de respostas oferecidas, constatou-se, por um lado, que os inquiridos apreciam o local essencialmente pelo ambiente, o convívio das esplanadas dos cafés e pelo caráter arquitetónico característico na Praça do Município (Figura 45).



Figura 45 | Nuvem de palavras sobre as características mais apreciadas na Praça do Município pelos inquiridos.

Existem outras particularidades que são mencionadas em menor número, entre elas: as atividades sazonais que se realizam no local, o Teatro Municipal, a diversidade e a centralidade, a paisagem que é característica pela cidade; a tranquilidade, e o espaço livre à frente da Câmara Municipal. Por outro lado, as variáveis consideradas como as menos apreciadas no local foram a confusão viária e a carência de sombreamento adequado. Além destes fatores, verificou-se grande desagrado por parte dos inquiridos no que diz respeito à inadequação do pavimento, tanto no espaço em geral como nas passeadeiras, à falta de instalações sanitárias públicas e dificuldade de acesso para as pessoas com mobilidade reduzida, baixa visão ou cegas (Figura 46).

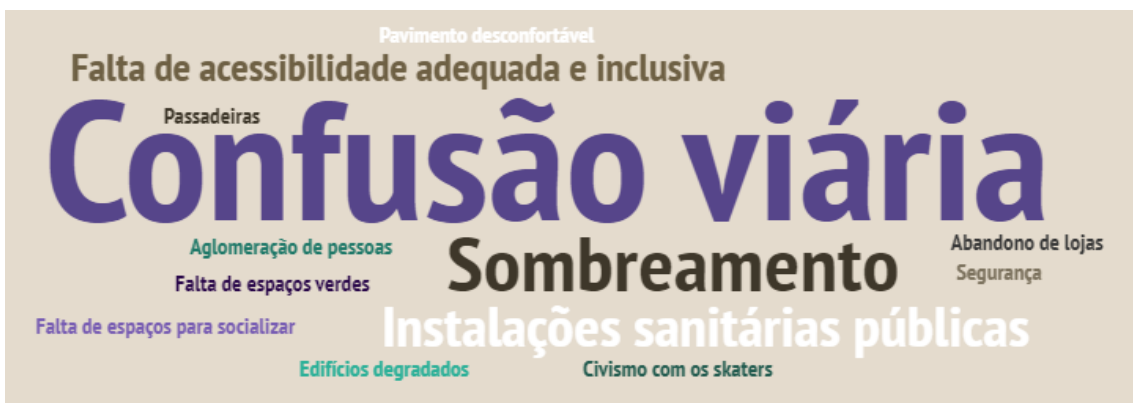


Figura 46 | Nuvem de palavras das variáveis mais criticadas pelos inquiridos.

d.2. Mobiliário Urbano

Como verificado nos capítulos previamente desenvolvidos, existem indicadores que providenciam a melhoria de vida das pessoas no espaço público. Seguindo a linha de questões a abordar no inquérito, seguem-se as análises do mobiliário urbano, principiando-se com a compreensão da adequação da iluminação no espaço público.

Assim, com base nas respostas recebidas foi possível concluir que 13 inquiridos consideram a iluminação pública apropriada (sete do sexo masculino e seis do sexo feminino). Em contrapartida, apurou-se dez pessoas que não qualificam a iluminação como tal (quatro do sexo masculino e seis do sexo feminino) e, por fim, com reduzida expressão foi possível averiguar inquiridos que não usufruem do local após o entardecer, razão pela qual não detêm qualquer opinião sobre a adequação da iluminação pública na praça (Gráfico 7).

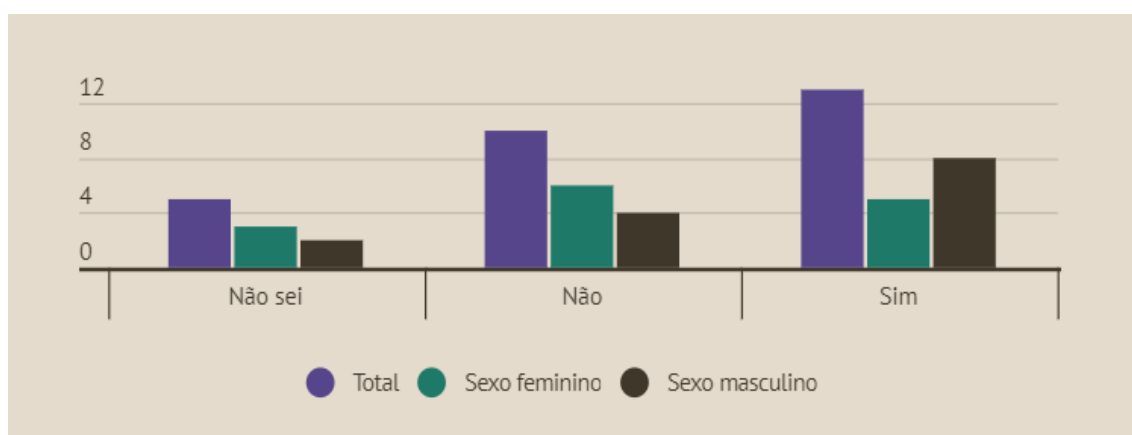


Gráfico 7 | Dados dos inquiridos relativos à iluminação pública.

Ao indagar quanto à mobilidade pedestre há uma porção notável de inquiridos que considera o pavimento desconfortável à circulação pedonal caracterizando-o como escorregadio no Inverno e inadequado em algumas áreas da praça, em especial para pessoas com dificuldade de mobilidade.

Na procura de compreender como o espaço providencia ou não mobiliário adequado aos usuários, há um consenso significativo entre as distintas faixas etárias, uma vez que grande número dos inquiridos o considerou inadequado ou inexistente (Gráfico 8). Assim, identificaram-se como problemas prioritários: a falta de proteção adequada ao sol e à chuva, em particular no local de espera dos autocarros; o pavimento; e a carência de instalações sanitárias públicas.

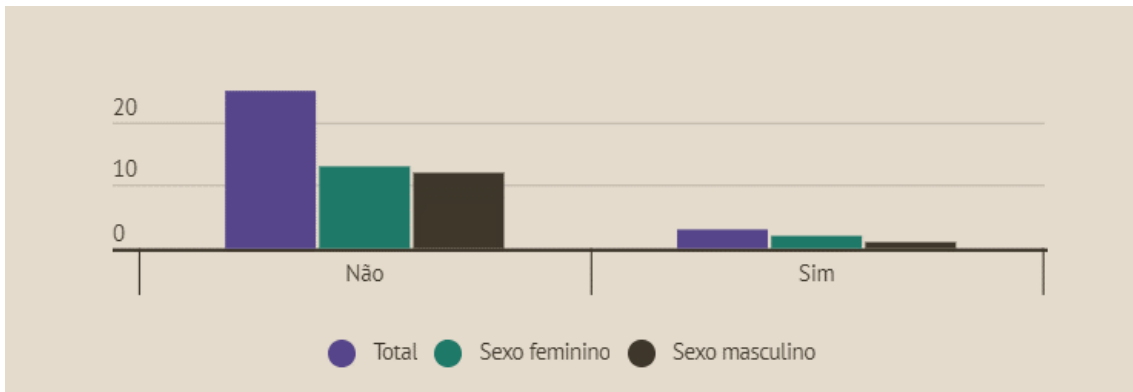


Gráfico 8 | Dados dos inquiridos relativos ao mobiliário urbano.

d.3. Alterações

Por último, em complemento das perguntas realizadas e considerando a importância previamente defendida sobre a participação/opinião da comunidade sobre como projetar os espaços, achou-se pertinente encerrar o ciclo de questões com uma pergunta de resposta aberta. Neste seguimento, solicitou-se aos inquiridos que, atendendo à sua vivência diária no local, indicassem o que melhorariam/alterariam na Praça do Município. Neste sentido, houve um número significativo de pessoas aludiram à inadequação do local de espera dos autocarros (Figura 47).

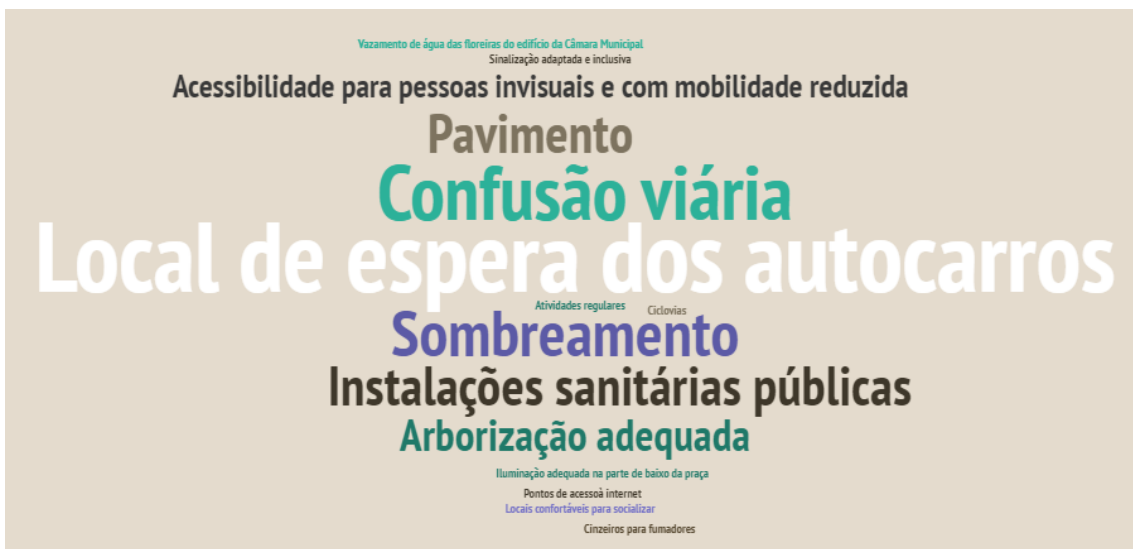


Figura 47 | Nuvem de palavras sobre as respostas fornecidas sobre as melhorias/alterações na Praça.

Através do tempo utilizado a explorar a área em estudo, foi possível verificar que há um número importante de pessoas que diariamente aguardam pelo transporte público do lado exterior da paragem do autocarro. Por isto, e em diálogo com alguns inquiridos, conseguiu-se averiguar que isto ocorre, não só pelo espaço ser reduzido para a quantidade de pessoas que normalmente apanham o transporte público, mas por se

encontrar com uma disposição na praça que torna a visibilidade da chegada dos autocarros pouco eficaz.

A isso soma-se o Covid-19. A pandemia conduziu ao aumento do sentimento de insegurança nos espaços públicos e com isso o distanciamento entre as pessoas como meio de prevenção. Razão pela qual, quando iniciado o trabalho de campo, foi observável o uso reduzido no interior da cabine de espera dos autocarros (Figura 48 e 49).

A segunda vulnerabilidade mais indicada vai de encontro aos comentários fornecidos pelos inquiridos sobre um dos aspetos mais depreciados na praça, a confusão causada pela circulação automóvel, através do rompimento que esta efetua na Praça do Município (Figura 50 e 51).

Depois destas duas, e à semelhança do que foi observado nas questões sobre o mobiliário urbano, as lacunas referidas são as seguintes: a inadequação do sombreamento, a carência de instalações sanitárias públicas, pavimento preferencialmente mais confortável à circulação de qualquer faixa etária ou condição física, arborização adequada e zonas verdes, e, por fim, acessibilidade para as pessoas de baixa visão, cegas e com mobilidade reduzida.

Através dos comentários sobre a falta de instalações sanitárias públicas, foi possível comprovar a falta de informação no local sobre a sua existência e localização. Isto porque, a maior parte dos inquiridos desconhecia as instalações sanitárias implementadas na parte tardoz da Câmara Municipal. Importa referir que, através da observação direta no local, foi possível verificar que o acesso às instalações sanitárias públicas é uma condicionante às pessoas com mobilidade reduzida, uma vez que o seu acesso só é possível através das escadarias exteriores localizadas nas laterais do edifício da Câmara Municipal (Figura 52 e 53)

As restantes propostas de melhoria do local passam por adequar a iluminação da zona inferior da praça (Figura 54 e 55), a colocação de sinalização inclusiva; adição extra de cinzeiros para evitar as beatas pelo chão, a promoção de atividades regulares, a criação de locais confortáveis para socializar fora dos espaços destinados aos cafés, pontos de internet espalhados pela praça, aumento do mobiliário urbano confortável e, ainda, implementação de ciclovias apropriadas (Figura 56 e 57).



Figura 48 | Local da paragem de autocarro. Março, 2022

Figura 49 | Local de espera dos autocarros. Abril, 2022



Figura 50 | Circulação viária diurna na Praça do Município. Dezembro, 2021.

Figura 51 | Circulação viária noturna na Praça do Município. Dezembro, 2021.



Figura 52 | Escadarias laterais da Câmara Municipal da Covilhã. Março, 2022.

Figura 53 | Escadarias na zona tardoz da Câmara Municipal da Covilhã. Junho, 2022.



Figura 54 | Iluminação na área mais baixa da Praça do Município. Abril, 2022.

Figura 55 | Galerias na área mais baixa da Praça do Município. Abril, 2022.



Figura 56 e 57 | Sinalização das ciclovias na praça. Fotografias de autoria de Cláudio Rebelo. Agosto, 2022.

Plantas de Mapeamento

Simultaneamente à realização dos inquéritos, foram executadas 16 plantas de mapeamento (PM) sobre a vivência da Praça do Município. Assim, e como elucidado previamente no subcapítulo antecedente, houve vários parâmetros a ter em consideração: as atividades realizadas pelos usuários em permanência e quais as pessoas que maioritariamente as realizam; e, por fim, a análise do fluxo de circulação do local em estudo delimitando as diferentes faixas etárias e sexo.

Assim, foram produzidas um total de oito plantas de síntese (PS): quatro plantas de momentos de permanência e quatro plantas dos fluxos de circulação. Estas surgiram através da sobreposição das plantas de mapeamento realizadas em dias úteis da semana e aos fins-de-semana para cada fase de análise (Inverno e Primavera). É necessário sublinhar que as linhas representativas do fluxo de circulação não foram realizadas com a precisão real do trajeto, uma vez que foram ajustadas ao desenho técnico para facilitar a sua compreensão. Contrariamente ao que se sucede no tratamento dos inquéritos, a análise levada a cabo nos mapeamentos não será realizada em conjunto. Assim, será subdividida em dois momentos: o primeiro, relativo à primeira fase de análise realizada na época de Inverno; e o segundo, correspondente à última fase relativa à época da Primavera.

a. Inverno

a.1. Permanência

As análises respeitantes à estação do Inverno, concretizadas entre 22 de Novembro a 18 de Dezembro de 2021, demonstraram especificidades alusivas às aglomerações dos usuários no local de estudo nos dias úteis da semana, bem como aos fins-de-semana. Relativamente às análises efetuadas durante os dias úteis da semana (Figura 58), observou-se especial incidência de aglomerações de pessoas em três espaços distintos. O primeiro, na área de espera dos autocarros onde se verificou a fruição de pessoas de distintas faixas etárias. No entanto, há a salientar duas faixas etárias que são predominantes: a dos adultos em idade ativa (dos 25 aos 64 anos) e a de pessoas com idade avançada (idade superior a 65 anos). Apesar disso, os dados demonstraram claramente a permanência de mulheres (85 do sexo feminino e 45 do sexo masculino).

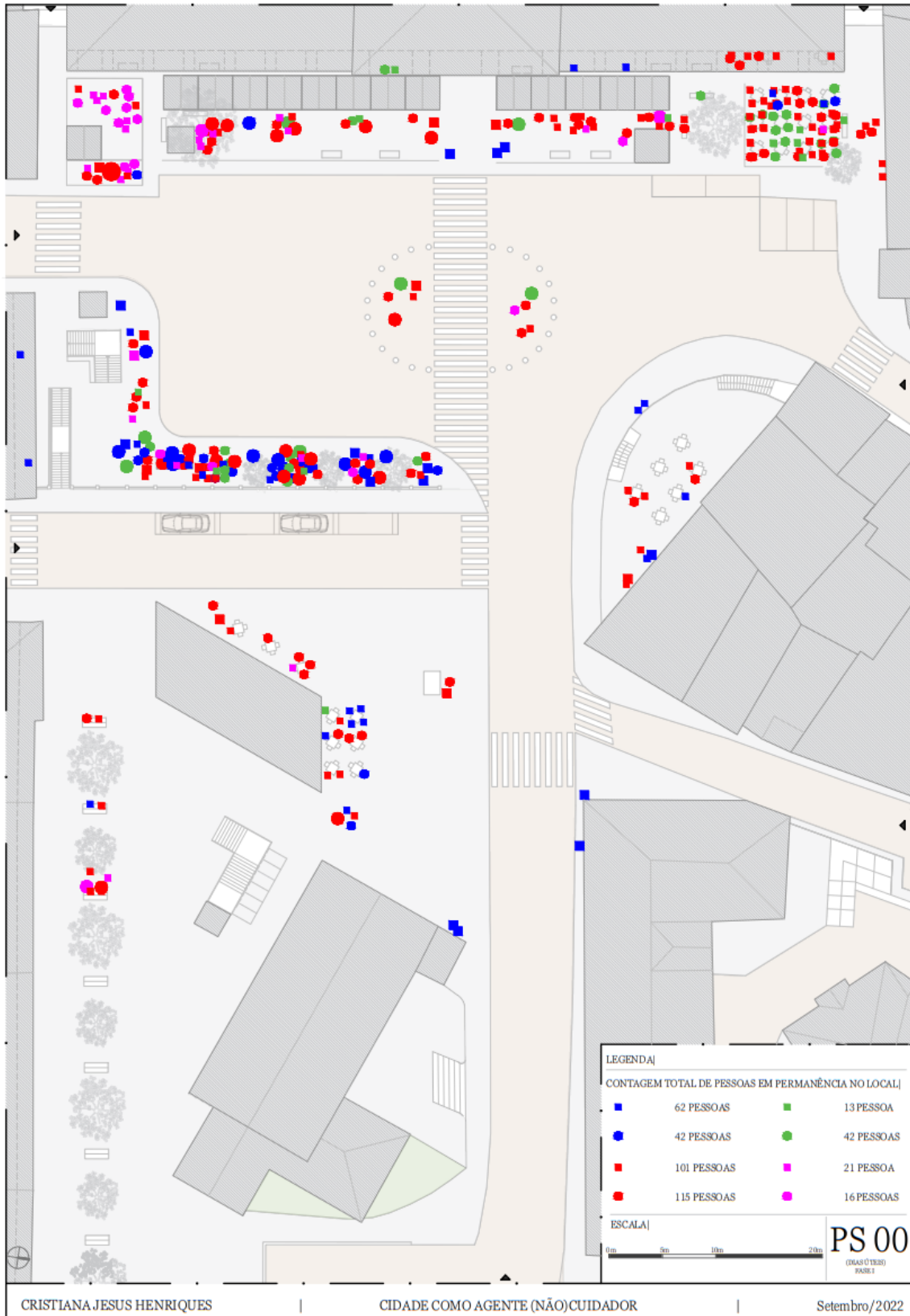


Figura 58 | Planta de síntese relativa à permanência das pessoas das diferentes faixas etárias na praça nos dias úteis da semana. Fase I de análise.

De seguida, pôde-se verificar que as esplanadas dos cafés circundantes são consideradas o segundo lugar de predileção entre os usuários. Através da análise da síntese, nota-se o favoritismo destes espaços por pessoas do sexo masculino (42 do sexo feminino e 53 do sexo masculino) com presença superior de pessoas com idades compreendidas entre os 15 e os 64 anos. Para além disso, é clara a preferência do Café Natas como estabelecimento mais apelativo na praça (Figura 59).

Em terceiro, é importante refletir sobre as atividades natalícias (Figura 60). Com o Natal, o espaço à frente da Câmara ganha uma expressividade completamente diversa com a integração de várias atividades natalícias, razão pela qual adquire diferentes concentrações de pessoas ao longo das mesmas.

Desta forma, destaca-se a faixa etária inferior a 14 anos em atividades dirigidas exclusivamente para as crianças (Figura 61), como o carrossel e a casa do Pai Natal. Sobre este aspeto, é de frisar que, apesar de se ter observado algumas situações de acompanhamento das crianças por parte de pais, observou-se ser um cuidado maioritariamente concretizado por um elemento familiar próximo do sexo feminino, supostamente mãe ou avó. Relativamente às restantes áreas destinadas às tendas de Natal constatou-se maior quantidade de adultos em idade ativa (dos 25 aos 64 anos).

Foi ainda possível observar-se locais de permanência pontuais durante este período. Em virtude da configuração espacial da praça, as análises comportamentais mapeadas revelaram lugares que de forma natural parecem ser escolhidos estrategicamente pela faixa etária superior aos 64 anos, em especial reformados do sexo masculino, que os tomam como espaços de encontro para conversarem.

Neste sentido, determinaram-se quatro cenários onde se desenrolam estes encontros sociais. Primeiramente, perto da paragem de autocarros, que sendo localizada numa zona central e na parte mais elevada da praça, é um lugar que permite um relevante controlo visual em todo o redor. De seguida, ainda que menos frequentada, a esquina da igreja da Misericórdia localizada na parte baixa da praça. Em terceiro, na proximidade do edifício do Banco Santander Totta e, por fim, nos bancos das arcadas da Câmara Municipal. Existiram, porém, duas zonas que adquiriram expressividade secundária: os bancos implementados na zona baixa da praça, na proximidade dos CTT e o espaço no interior da rotunda, na qual se verificou ser o lugar de paragem de pessoas para admirar a árvore de Natal e, por sua vez, tirarem fotografias (Figura 62).



Figura 59 | Esplanada do Café Natas. Dezembro, 2021.

Figura 60 | Barracas de Natal localizadas à frente da Câmara Municipal. Dezembro, 2021.

Figura 61 | Criança acompanhada pela mãe até ao carrossel. Dezembro, 2021.

Figura 62 | Árvore de Natal localizada no centro da rotunda da Praça do Município. Dezembro, 2021.

Para terminar, no que diz respeito às análises realizadas no fim-de-semana (Apêndice III.1.1), e contrariamente ao que seria expectável, constatou-se uma acentuada redução de pessoas em permanência no local, comparativamente às análises efetuadas nos dias úteis da semana. Acredita-se que este decréscimo se deva às temperaturas e à sensação térmica baixa aquando da execução das análises realizadas nos dias de fim-de-semana.

No entanto, verificaram-se variáveis que estão em concordância com os dados obtidos nas análises efetuadas nos dias úteis da semana. Registaram-se os mesmos espaços preferenciais dos utilizadores: o local de espera dos autocarros, as esplanadas dos cafés, e as atividades destinadas às crianças. Relativamente à permanência do local de espera dos transportes públicos contabilizaram-se 22 do sexo feminino e 19 do sexo masculino, com especial incidência para pessoas com idade mais avançada (superior a 64 anos), seguido de pessoas adultas em fase ativa (25 a 64 anos).

No que concerne à permanência ao longo das atividades extra sazonais, ainda que em número diminuto, há uma congruência comparativamente aos resultados das análises em dias úteis. Neste sentido, foi possível verificar maior expressividade de mulheres (14 do sexo feminino e nove do sexo masculino), com especial incidência na área do carrossel destinado às crianças. As apropriações das esplanadas, nos dias úteis, contrastam com os dados alcançados nas observações relativas ao fim-de-semana. Isto porque, confirmou-se uma quantidade superior de mulheres a usufruírem das esplanadas (27 do sexo feminino e vinte e três do sexo masculino), com especial incidência da faixa etária dos 25 aos 64 anos.

Para terminar, foi necessário compreender as pessoas condutoras dos veículos privados que parqueiam na Praça do Município. Assim, paralelamente aos mapeamentos realizados nos dias úteis e aos fins-de-semana, observou-se que para além de pessoas na fase adulta (25 e 64 anos) ter naturalmente a maior da utilização do estacionamento público, a proeminência destes condutores são do sexo masculino (dez do sexo masculino e quatro do sexo feminino).

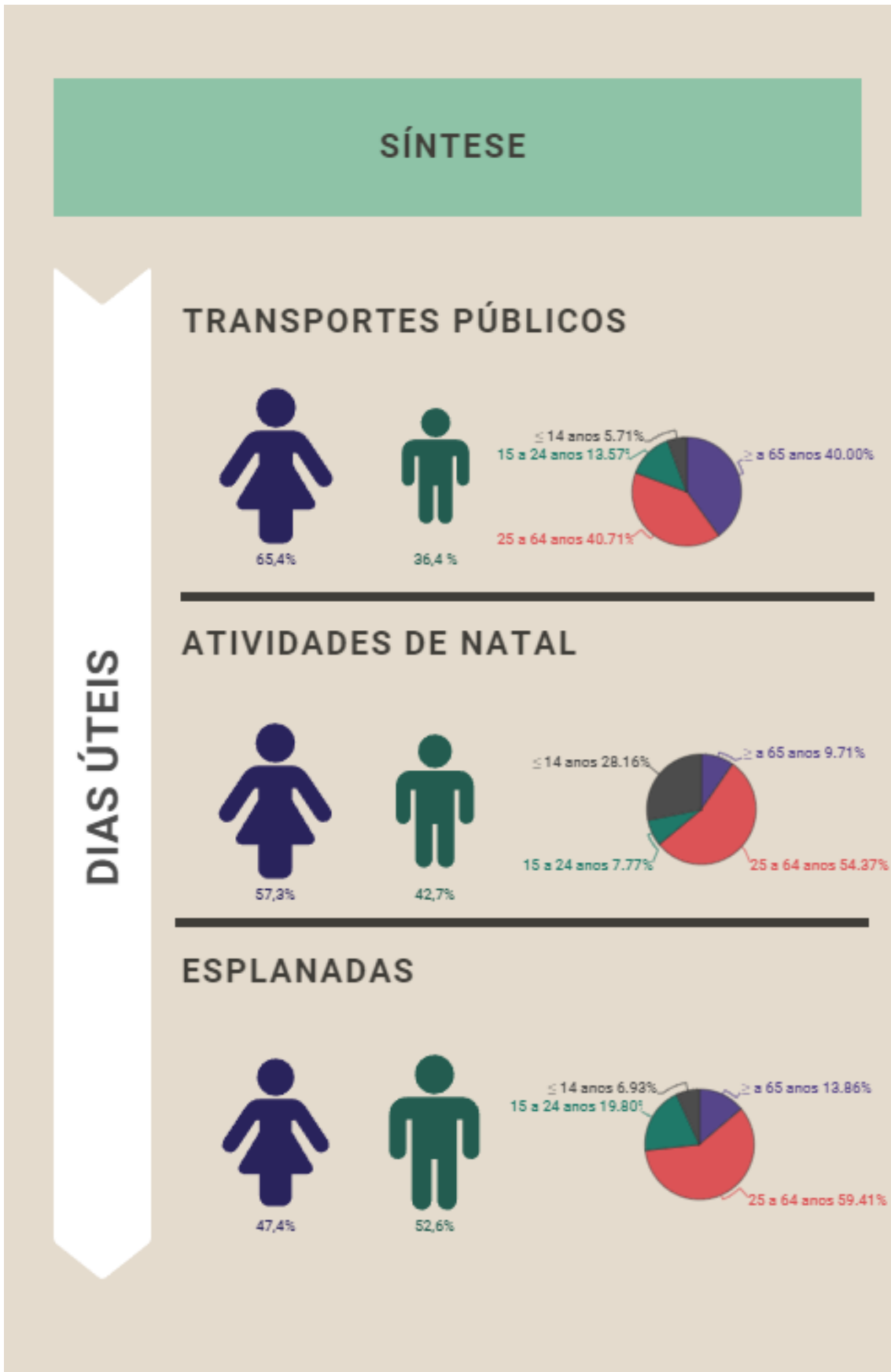


Figura 63 | Síntese dos dados em permanência relativa aos dias úteis. Fase I de análise.

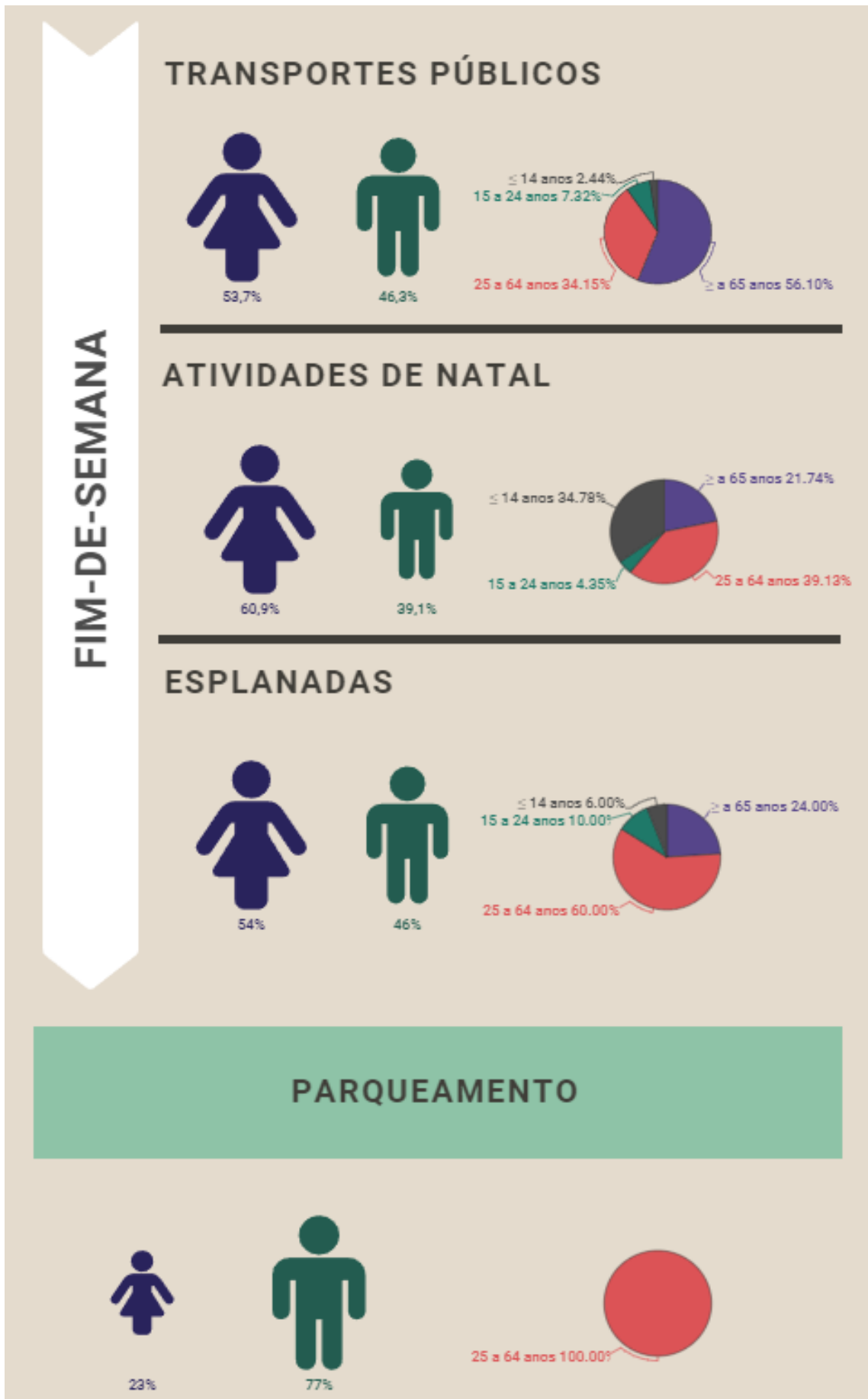


Figura 64 | Síntese dos dados em permanência relativa ao fim-de-semana. Fase I de análise.

a.2. Fluxos de circulação

De acordo com as análises efetuadas aos fluxos de circulação na praça, verificou-se que são diversificados. Dos trajetos apresentados, isolaram-se três eixos de circulação (Figura 65) que assumem ser predominantes entre os utilizadores, dado o seu acesso a pontos fulcrais na cidade: o percurso A, realizado entre a CGD e o Teatro (assinalado a castanho na planta); o percurso B, entre a CGD até ao Santander Totta Teatro (assinalado a amarelo na planta); e o percurso C, do dos CTT até ao Santander Totta Teatro (assinalado a azul na planta); e um trajeto secundário considerado relevante, o percurso D (assinalado a verde na planta).

No percurso A apuraram-se variadas artérias associadas a este trajeto, seja como forma de passagem para outros pontos na cidade, como para serviços ou equipamentos localizados ao longo do trajeto, uma vez que dá seguimento às atividades alusivas ao Natal, à Câmara Municipal, ao Café Natas, para o quiosque ou ainda para o Espaço do Cidadão. Assim, durante este período de análise foi possível verificar adesão superior voltada para as atividades natalícias e para o Café Natas. Conjuntamente, apurou-se a afluência predominante de pessoas pertencentes às seguintes faixas etárias, por ordem decrescente: adultos na fase ativa (25 aos 64 anos); jovens (15 aos 24 anos); pessoas com idade mais avançada (idade superior a 24 anos) e, por fim, crianças (idade inferior a 14 anos). A acrescentar, mesmo se com expressividade reduzida, presenciou-se pessoas que se deslocam pelas escadarias laterais da Câmara Municipal para acederem à parte do centro histórico da cidade ou que se deslocam no seguimento da rua Rui Faleiro, na direção do Teatro-Cine.

No que diz respeito ao percurso B e C foi possível assinalar fluxo circulatório das faixas etárias, pela seguinte ordem decrescente: os adultos em fase ativa (15 aos 64 anos); os jovens (15 aos 24 anos); as pessoas com idade avançada (superior a 65 anos); e por fim, as crianças (inferior a 14 anos). Verificou-se ainda o deslocamento superior de pessoas do sexo feminino (percurso B: 50 do sexo feminino e 33 do sexo masculino; percurso C: 47 do sexo feminino e 21 do sexo masculino). No final de contas, qualquer um destes percursos manifestaram relevância consistente nos períodos de análise estipulados: período intermédio do dia (15h) e no fim da hora de trabalho/ aulas (18h).

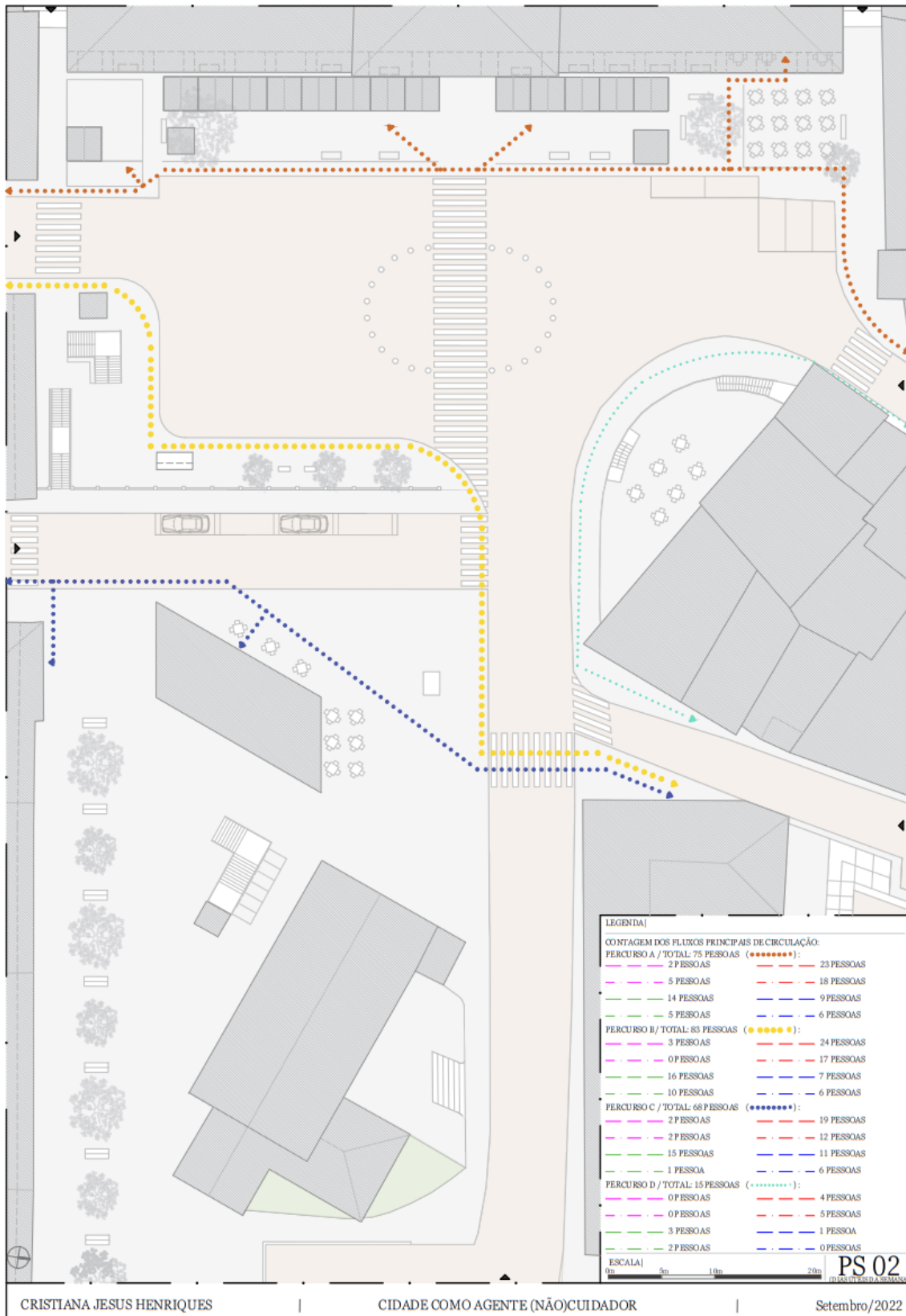


Figura 65 | Planta de síntese relativa aos fluxos de circulação mais relevantes, adotados pelas pessoas na praça nos dias úteis da semana. Fase I de análise.

Para além destes trajetos, é de referir que existem percursos secundários que as pessoas, de forma natural, escolhem para se moverem na praça. Neste sentido, é de realçar o trajeto D (a verde assinalado na planta) que, apesar de ter reduzida expressividade comparativamente aos previamente indicados, considera-se ser um trajeto igualmente importante por dar acesso, não só à rua Comendador Campos Melo caracterizada pelo seu acesso a lojas, farmácias, escritórios, restaurantes, Banco Montepio, zonas residenciais e Jardim Público da Covilhã, como também à rua Rui Faleiro que dá passagem até a outros serviços, lojas e à serra.

Conseguiu-se compreender que, durante a semana a anoitecer, a representação do fluxo de circulação referente à faixa etária superior a 64 anos perde alguma expressividade no local. Em contrapartida, é bastante evidente o aumento de pessoas das restantes faixas etárias após o horário de trabalho.

Por fim, observou-se a adesão de jovens *skaters*, na sua integra do sexo masculino. Em resposta às transformações do espaço à frente da Câmara Municipal com o panorama natalício, foi possível verificar-se a deslocação dos *skaters* para o espaço de circulação na lateral da Câmara Municipal ou para as arcadas na parte inferior da praça.

Analogamente aos dados aferidos nos dias úteis, as análises realizadas no fim-de-semana (Apêndice III1.2) apuraram um número considerável de pessoas nos percursos A e B (82 e 81 pessoas, respetivamente). Na verdade, estes números relacionam-se com duas razões fundamentais: a primeira, pelas atividades natalícias e o Café Natas que se encontram no seguimento do trajeto A e, a última, pela relação de proximidade com o Mercado Municipal da praça, no sentido Norte-Sul.

Analisando sob uma perspetiva de género, pôde-se comprovar a significativa discrepância entre os peões que se deslocam com mais regularidade a pé na praça. Deste modo, apurou-se uma afluência superior de pessoas do sexo feminino, sobretudo pessoas adultas e em idade ativa (234 do sexo feminino e 134 do sexo masculino). Assistiu-se ainda a uma pequena afluência de escuteiros, pertencentes maioritariamente à faixa etária dos 15 aos 24 anos, em cumprimento das suas atividades (Figura 66).



Figura 66 | Fotografia tirada na época natalícia, na Praça do Município. Dezembro, 2021.

b. Primavera

b.1. Permanência

Relativamente à estação da Primavera, as análises concretizadas entre 27 de Março a 08 de Abril de 2022, demonstraram especificidades semelhantes às contempladas na primeira fase de mapeamento. No que diz respeito aos mapeamentos elaborados durante os dias úteis da semana (Figura 67), foi possível concluir que tanto em época de Inverno, como na época de Primavera, há manchas de aglomerações significativas em comum: a área de espera dos autocarros e as esplanadas dos cafés localizados na Praça do Município.

Na primeira, aferiu-se a predominância constante do grupo de pessoas adultas em idade ativa (dos 25 aos 64 anos) e a de pessoas com idade mais avançada (idade superior a 65 anos). Mais uma vez, comprovou-se a discrepância significativa de acordo com o género entre os utilizadores (82 do sexo feminino e 14 do sexo masculino).

Em contrapartida, no que diz respeito à aderência nas esplanadas integrantes da praça, verificou-se consistência entre género (55 do sexo feminino e 55 do sexo masculino). Pôde-se ainda averiguar a seguinte expressividade referente às faixas etárias, por ordem decrescente: pessoas com idade compreendida entre os 25 e os 64 anos; pessoas com idade superior a 64 anos; pessoas com idades compreendidas entre os 14 e 24 anos e, por fim, em número simbólico, pessoas com idades inferiores a 14 anos.

Comparativamente aos cenários de encontro pontuais na praça, foi possível apurar que, uma vez que o espaço à frente da Câmara Municipal se tornou desprovido das barreiras físicas que impossibilitavam a visualização da envolvente da praça, os bancos das arcadas do edifício da Câmara Municipal adquiriram maior expressividade, com especial ocorrência de pessoas do sexo masculino pertencentes à faixa etária superior a 64 anos.

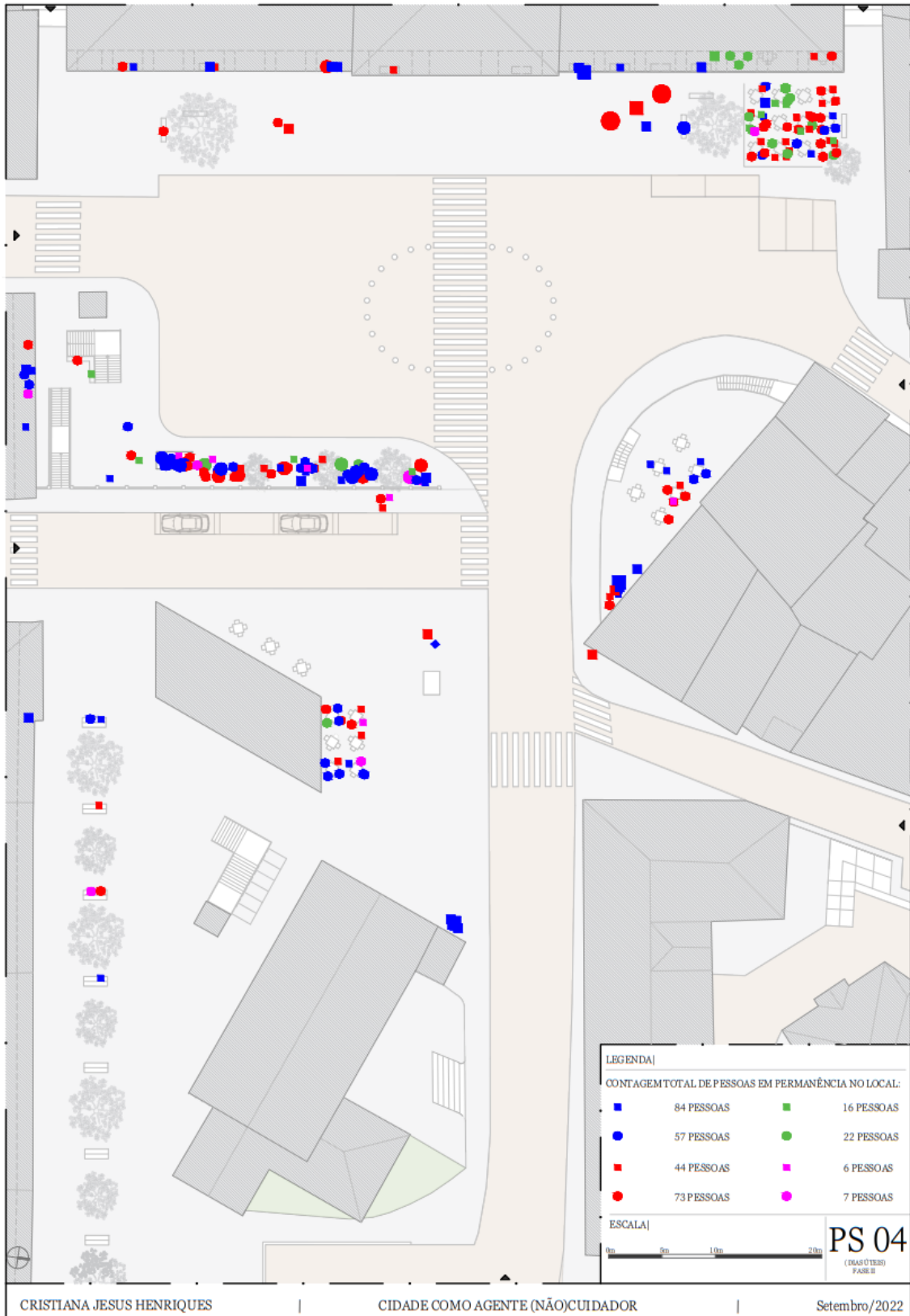


Figura 67 | Planta de síntese relativa à permanência das pessoas de diferentes faixas etárias na praça em dias úteis. Fase II de análise.

Além disso, e comprovando a preferência das pessoas com idade avançada mencionadas na primeira fase de análise, observou-se consistência nas manchas de posicionamento menos significativas localizadas na esquina da Igreja da Misericórdia (Figura 69) e no local de espera dos autocarros (Figura 70) como cenários secundários de encontro de conversa destas pessoas. De salientar ainda que foi possível depreender que o espaço à frente da Câmara é um lugar favorável à expressão de opiniões e trocas democráticas, como foi o caso de uma pequena manifestação presenciada durante a última análise mapeada em dia útil da semana (Figura 71).

As análises realizadas no fim-de-semana (Apêndice III.2.1) apresentaram uniformidade relativamente às conclusões obtidas durante os dias úteis. Ou seja, apesar de ter havido diminuição da quantidade de pessoas em permanência na praça, as manchas de posicionamento significativas permanecem semelhantes às analisadas previamente. Neste sentido, destacou-se maior afluência de pessoas do sexo feminino no local de espera de autocarro (30 pessoas do sexo feminino e dez do sexo masculino), com especial incidência de pessoas com idade avançada (idade superior a 64 anos) e adultos em fase ativa (idades compreendidas entre os 25 e os 64 anos).

Por outro lado, verificou-se alguma uniformidade na permanência das pessoas do sexo feminino e do sexo masculino nas esplanadas dos cafés (22 e 21 usuários, respetivamente). No que diz respeito à afluência por faixas etárias, verificou-se o usufruto preferencial pela seguinte ordem decrescente: pessoas adultas em fase ativa (25 aos 64 anos); pessoas com idade avançada (superior a 64 anos) e os jovens (15 aos 24 anos).

Quanto à análise dos indivíduos portadores de veículo privado que parqueiam na Praça do Município, verifica-se notoriedade em adultos em fase ativa e em reduzido número, os aposentados. Neste seguimento, observou-se a proeminência de condutores do sexo masculino pertencentes à faixa etária dos 25 aos 64 anos (12 do sexo masculino e dois do sexo feminino), bem como na faixa etária com idade superior a 64 anos (quatro sexo masculino e o sexo feminino).



Figura 68 | Local assíduo de encontro nos bancos das arcadas da Câmara Municipal. Março, 2022.

Figura 69 | Local de conversa de aposentados na área de espera dos autocarros. Abril, 2022.

Figura 70 | Encontro de senhores reformados na esquina da Igreja da Misericórdia. Abril, 2022.

Figura 71 | Realização de uma manifestação na Praça do Município. Abril, 2022

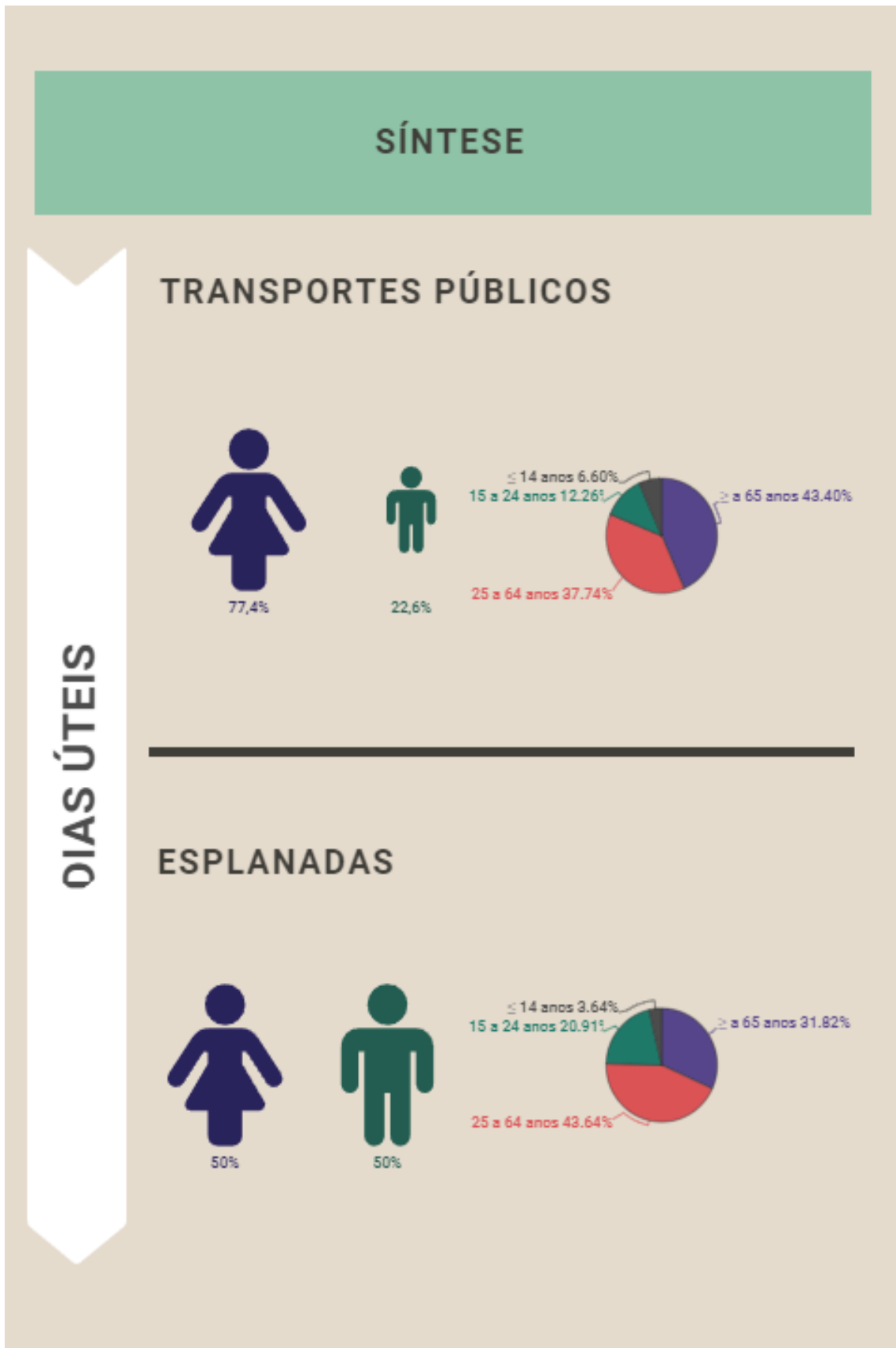


Figura 72 | Síntese dos dados sobre a permanência relativa aos dias úteis. Fase II de análise.

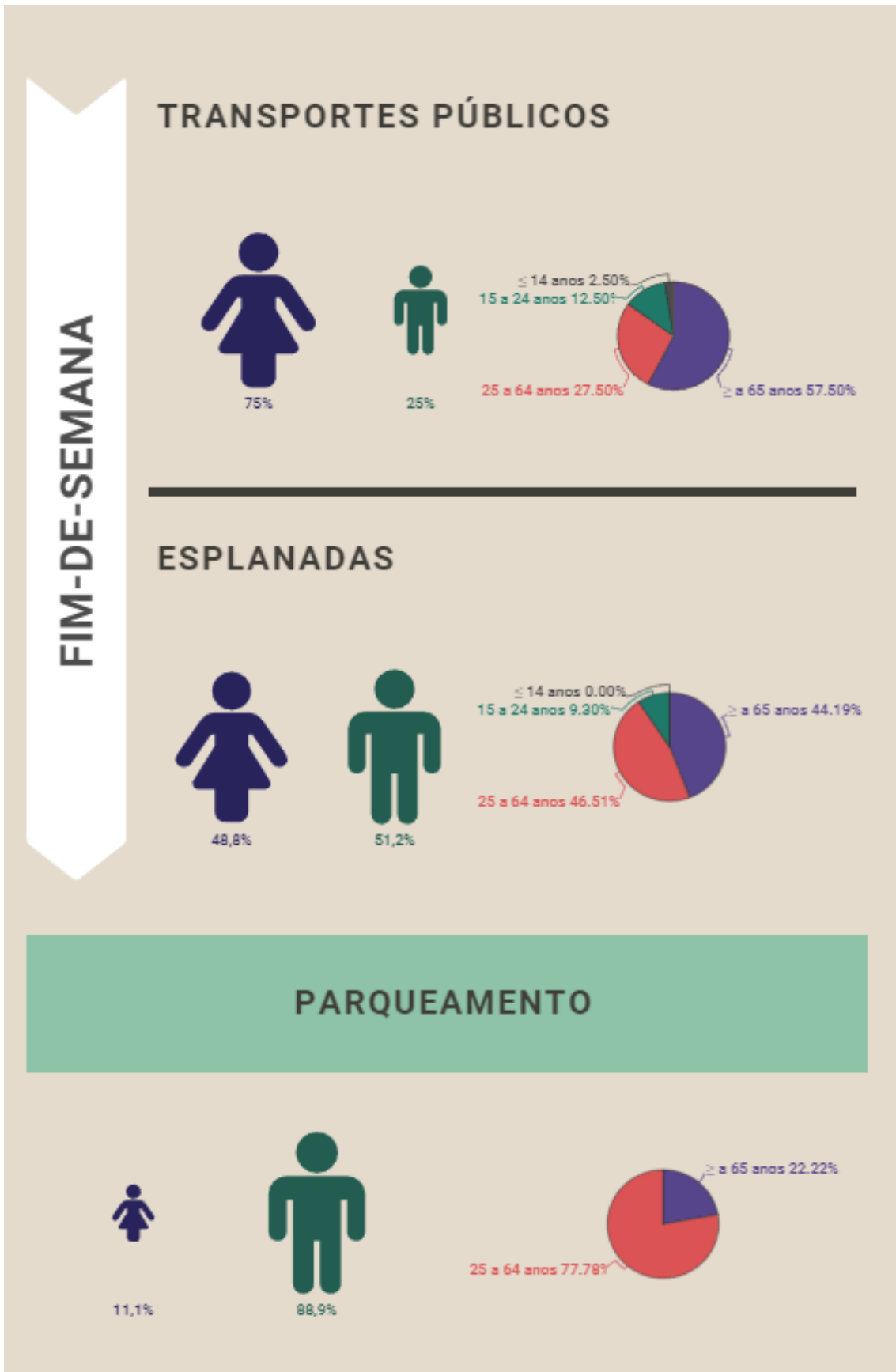


Figura 73 | Síntese dos dados sobre a permanência relativa ao fim-de-semana. Fase II de análise.

b.2.Fluxos de Circulação

Sobre os fluxos de circulação referentes à segunda fase de avaliação (Figura 74), foi possível reconhecer-se informação semelhante às observações antecedentes. Por este motivo, serão apenas explicitadas as variáveis que se destacaram comparativamente às análises da primeira fase de mapeamentos.

Assim, relativamente aos trajetos considerados preferenciais, foi possível verificar que com o início da Primavera, e conseqüentemente as subidas das temperaturas, houve um aumento particular no fluxo de pessoas pela praça.

No percurso A, relativamente às faixas etárias, foi possível verificar-se adesão pela seguinte ordem decrescente: pessoas adultas em fase ativa (15 aos 24 anos); pessoas idosas (superior a 64 anos); pessoas jovens (15 aos 24 anos); e em número simbólico, as crianças (inferior a 14 anos). Observou-se igualmente a predominância de pessoas do sexo feminino (43 pessoas do sexo feminino e 32 do sexo masculino).

No que diz respeito ao percurso B e C, comparativamente à época de Inverno, foi possível comprovar a elevada incidência de pessoas adultas em fase ativa (25 aos 64 anos), de seguida as pessoas de idade avançada (idade superior a 64 anos), sucessivo dos jovens (15 aos 24 anos), e em número simbólico, as crianças (idade inferior a 14 anos). Para além disso, verificou-se uma vez mais a deslocação a pé de pessoas do sexo feminino nestes dois trajetos (percurso B: 66 do sexo feminino; 44 do sexo feminino; e percurso C: 107 do sexo feminino; 59 do sexo masculino).

A mencionar ainda que, existem trajetos com afluência menos significativa que os usuários tomam para circular pela praça, como é o caso do percurso D, que contrariamente ao que se apurou na primeira fase, a faixa etária evidenciada foi a dos jovens (15 aos 24 anos).

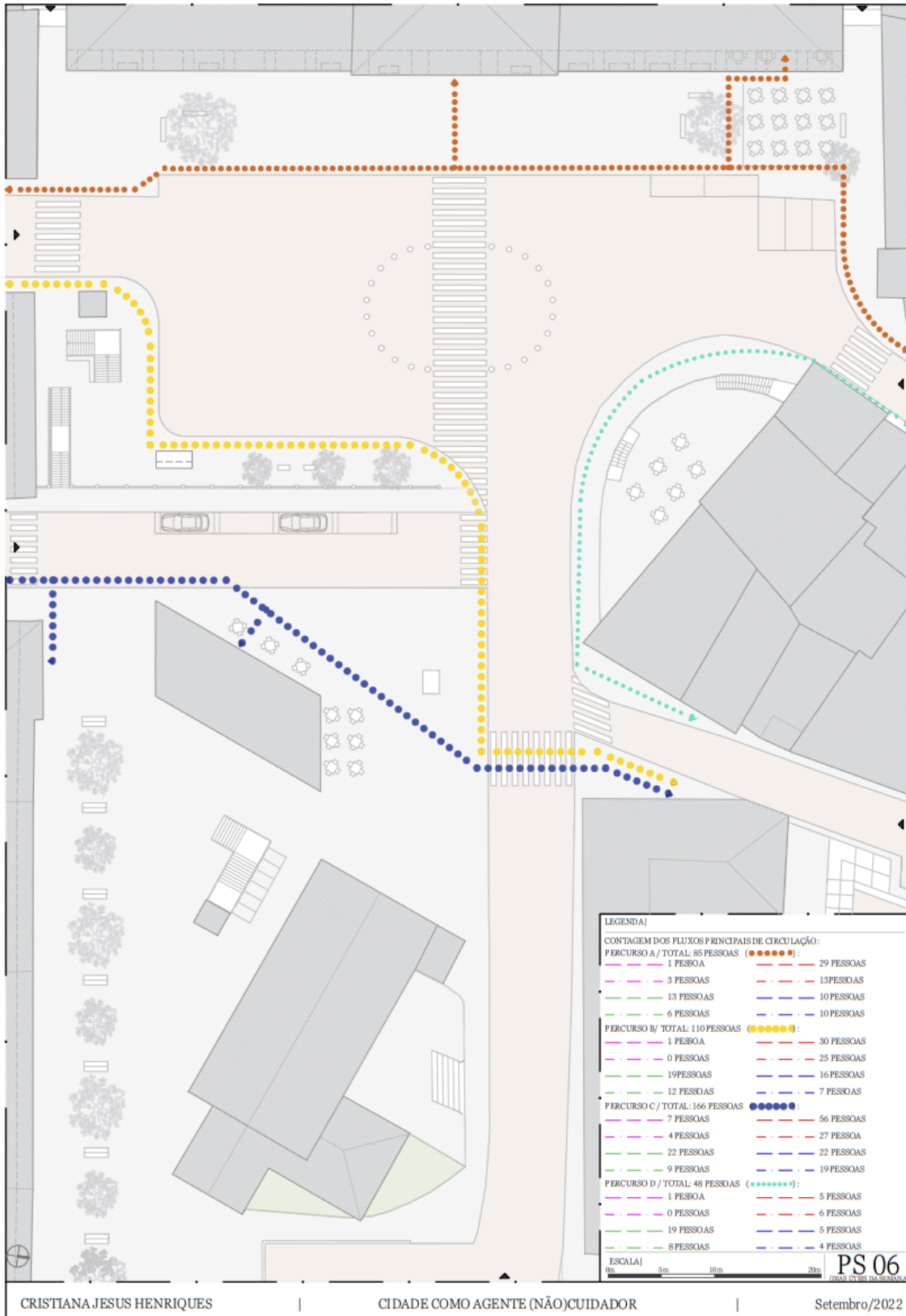


Figura 74 | Planta de síntese relativa aos fluxos de circulação mais relevantes, adotados pelas pessoas na praça nos dias úteis. Fase II de análise.

Além do mais, foi possível verificar que com a ausência das atividades sazonais, o espaço à frente da Câmara Municipal é novo palco de apropriação por parte dos *skaters* que até então estavam impossibilitados de desfrutarem deste espaço. Uma vez mais, observou-se o uso deste espaço por pessoas pertencentes às faixas etárias dos 15 aos 24 anos e pessoas dos 25 aos 64 anos, na sua totalidade do sexo masculino (Figura 75).



Figura 75 | *Skaters* a usufruírem do espaço ao pé da câmara Municipal. Abril, 2022.

Relativamente aos resultados aferidos no fim-de-semana (Apêndice III2.2), o dado mais significativo diz respeito aos percursos A e C. Enquanto o percurso C adquiriu alguma expressividade em época normal, o percurso A apresentou menos adesão comparativamente à primeira fase de mapeamentos.

Para finalizar, e compilando os resultados obtidos (Figura 76) nas duas fases de mapeamentos, foi possível concluir que, embora se verifique diversidade das diferentes faixas etárias, a que mais se destaca é o grupo de pessoas adultos em fase ativa (idade compreendida entre os 25 e os 64 anos).

Quanto ao género, apesar das pessoas pertencentes ao sexo masculino terem presença ativa na praça, de forma geral são as mulheres quem mais utilizam o espaço público, seja como forma de passagem para outros pontos da cidade ou de permanência no local.

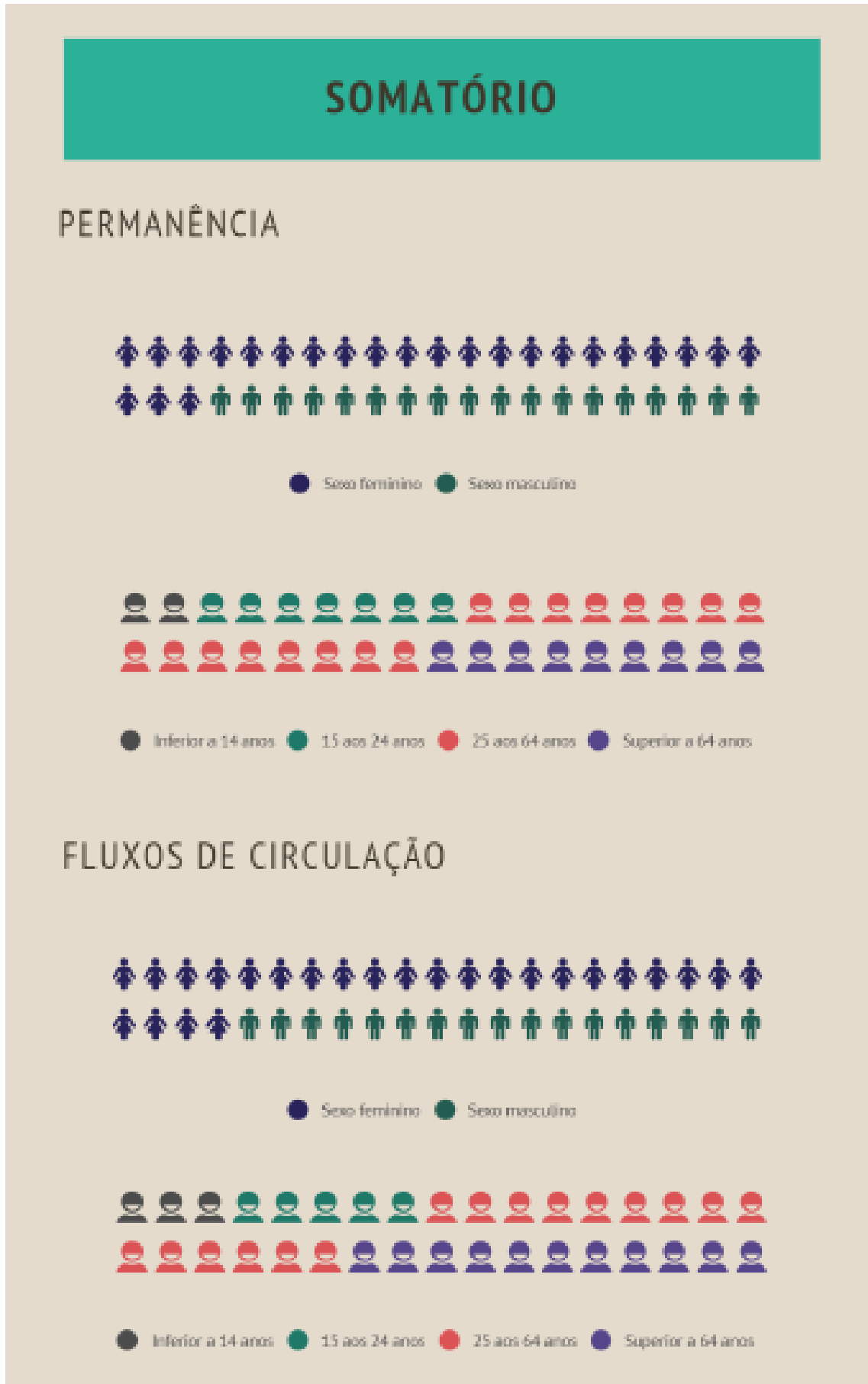


Figura 76 | Síntese dos dados compilados nas duas fases de análise.

Considerações Finais

Ao longo do percurso acadêmico foram escassos os momentos em que se debateram temas como direito à cidade, perspectiva de gênero no urbanismo/arquitetura e cidades cuidadoras. Por este motivo, e como termino desta etapa acadêmica, tornou-se pertinente abordar e refletir sobre estes tópicos. Este trabalho de investigação foi desafiador a vários níveis, não só pessoal, mas enquanto estudante de arquitetura e mulher que frequenta o espaço público, transformando-me numa pessoa mais atenta ao que me rodeia, às pessoas e aos seus comportamentos em ambientes urbanos.

O valor capitalista enraizado há muito na configuração urbana tem viabilizando imensas desigualdades sociais e de gênero, delimitando quando e quem tem o direito à cidade. Todos os palimpsestos ideológicos assinalados na história do planeamento urbano, desde a Revolução Industrial até à contemporaneidade, deixaram cicatrizes profundas no espaço urbano, transformando-as em barreiras na vida das pessoas. Assim, partindo da questão que moveu esta dissertação, compreender a qualidade de vida de um determinado espaço urbano pode-se considerar um pouco complexa pela sua multidisciplinaridade, mas não impossível.

Para conseguir promover ambientes urbanos humanos é necessário compreender as dinâmicas, os padrões de mobilidade e a diversidade na vida quotidiana. E para isso, a resposta parte em materializar os princípios do urbanismo com perspectiva de gênero através de ferramentas de análise local, como os mapeamentos, as marchas exploratórias e os inquéritos. Só assim é possível compreender e analisar os padrões comportamentais das pessoas e, por sua vez, reconhecer as necessidades e responsabilidades de cada um.

Além disso, para alcançar cidades democráticas e justas é importante que haja também transparência nas tomadas de decisões e a participação ativa da comunidade. Isto porque, como Montaner e Muxí sublinham, apesar de muitos municípios solicitarem a participação da comunidade nos processos de projetos urbanos, são poucos os casos em as suas opiniões e experiências são levados em consideração. (Montaner & Muxí, 2019, pp. 218–219)

Neste sentido, enquanto arquitetos/urbanistas temos o poder de desconstruir os arquétipos urbanos através da conceção de espaços que providenciem a autonomia, impulsionem a construção de relações sociais e, acima de tudo, que tenham em conta a diversidade e o multiculturalismo. Sublinhar que, não parte apenas de os órgãos políticos

ou profissionais terem o poder em orientar o urbanismo para novas linhas de pensamento, também as instituições académicas têm um papel imprescindível na educação, no desenvolvimento do espírito crítico e no debate destes temas.

Com o presente caso de estudo, a Praça do Município na Covilhã, foi possível depreender que é um espaço que adquire competência em atrair usuários pelos elementos que a envolvem. Contudo, e apesar das transformações urbanas que suportou com o decorrer dos anos, foi possível encontrar aspetos que, direta ou indiretamente, afetam a vida dos seus utilizadores e delimitam o comportamento ocupacional dos utilizadores na praça.

Cruzando com os dados dos mapeamentos e dos inquéritos, um dos aspetos que vêm fortalecer as investigações empíricas é o uso dos transportes públicos. Neste sentido, apurou-se que o número de pessoas do sexo feminino é notavelmente superior nas duas fases de análise e, as viagens realizadas, ocorrem essencialmente pelas responsabilidades associadas à tripla esfera: ir às compras, buscar as crianças ou ir para o trabalho. Em contrapartida, a partir dos resultados relativos aos portadores de automóvel parqueados na praça, verificou-se a predominância de condutores do sexo masculino. De acordo com o Centro de Estudos Sociais da UC, não significa que as mulheres não viajem ou utilizem o transporte privado, no entanto dados demonstram que são os homens que se encarregam frequentemente do papel de condutor no seio familiar, sendo poucas vezes os conduzidos. (Monteiro et al., 2016, p. 8)

Um dos princípios vinculados à qualidade do espaço público, discutido no Capítulo 1, parte da implementação de elementos urbanos que facilitem a autonomia e o cuidado de todas as pessoas. Deste modo, é importante que as ruas pelas quais nos movemos estejam devidamente equipadas. Isto é possível através, entre muitos outros aspetos, de mobiliário urbano e sombreamento adequado, acesso a casas de banho públicas, implementação de sinalização inclusiva e de ambientes sociais que favoreçam a presença continuada das pessoas no espaço público. (Madariaga & Novella, 2021, p. 54; Col·lectiu Punt 6, 2019, p. 182)

Segundo a opinião das pessoas inquiridas, verifica-se que, apesar de existir um número considerável de bancos para descanso, houve consenso na limitação do mobiliário urbano na praça. Além disso, foi também possível observar como o comportamento dos usuários está inteiramente vinculado à necessidade de utilização do mobiliário urbano.

Tendo em consideração o fator género, percebe-se que, por um lado, enquanto os bancos distribuídos pelas arcadas da Câmara Municipal, são frequentados especialmente por pessoas do sexo masculino, com particular evidência de pessoas de idade mais avançada (superior a 64 anos) como um local de encontro social, as pessoas do sexo feminino usufruem mais dos bancos de descansos implementados na área de paragem dos transportes públicos. Por outro lado, os bancos de descanso distribuídos na cota inferior da praça apresentam uso diminuto e distinto ao longo do dia.

Continuando no âmbito do mobiliário urbano há dados que se consideram extremamente inquietantes e que serão aqui mencionados. Relativamente às instalações sanitárias públicas pôde-se constatar duas grandes problemáticas associadas. A primeira, por ser acedida apenas pelas escadarias laterais da Câmara Municipal; e a segunda, o facto de não se encontrarem sinalizadas no local, razão pela qual as pessoas necessitam de se deslocarem aos cafés envolventes e consumir com o intuito de ter acesso a uma casa de banho, caso contrário há quem acabe por urinar em pontos mortos na rua. Além disso, e apesar de maior parte dos inquiridos considerar o local limpo, houve quem mencionasse o número muito reduzido de cinzeiros espalhados pela praça, razão pela qual é possível verificar beatas em algumas zonas da mesma.

A isto somam-se os fatores climáticos, uma vez que influenciam na sensação de conforto. A inexistência de bebedouros espalhados pela praça e o sombreamento inadequado acarretam uma preocupação acrescida numa cidade caracterizada pelos seus declives e pelas temperaturas extremamente quentes que atinge no Verão.

No que diz respeito ao pavimento, a falta do conforto parte essencialmente da materialidade e da irregularidade do pavimento em algumas zonas do espaço, especialmente na cota mais baixa da praça. Em diálogo com alguns dos inquiridos, foi possível compreender que o pavimento se torna inadequado com a chegada do Inverno, tornando-se escorregadio.

Relativamente ao parâmetro da segurança, a Covilhã é considerada o segundo Município de Castelo Branco com mais crimes participados. Dados publicados em 2021, pelo Relatório de Segurança Interna, indicam que foram comunicados às autoridades 1 197 crimes. (República Portuguesa, 2021, p. 43) No entanto, os dados obtidos sobre o sentimento de (in)segurança foram, sem dúvida, os que mais surpreenderam comparativamente aos estudos demonstrados em diversas metrópoles europeias ou cidades portuguesas. Uma vez que, quer no local em análise, quer na cidade em geral,

não é visível uma discrepância considerável entre mulheres e homens na questão da percepção da insegurança. Pelo contrário, apenas dois indivíduos do sexo masculino declararam sentirem-se por vezes inseguros.

Pode-se propor como hipóteses para esta situação, para além das justificações facultadas, algumas pistas. Em primeiro lugar, como explícito no Capítulo 1, a iluminação é um fator que está inteiramente relacionada com o sentimento de segurança. Neste sentido, os resultados obtidos sobre a adequação da iluminação na praça demonstram que o número de inquiridos que a considerou apropriada foi elevado. Em segundo, pela presença de elementos de forte vida na praça, como o estabelecimento Café Natas, a paragem de autocarro, o local de táxis e ainda o restaurante Montiel, que têm uma atividade prolongada ao longo do dia.

No que diz respeito à análise dos grupos etários, observou-se que a afluência de pessoas que compreendem idade inferior a 14 anos, na segunda fase de mapeamento revelou ser o aspeto que mais se diferenciou aquando confrontado com as análises realizadas na primeira fase. Isto porque, a abundância de crianças que frequentam a Praça do Município foi substancialmente superior na época de Inverno comparável à época da Primavera. Isto fundamenta-se pelas vantagens que as atividades sazonais acarretam no espaço público e na vida social da comunidade.

A presença das tendas de Natal com a venda de produtos locais e os espaços destinados exclusivamente às crianças, incentivou o deslocamento de pessoas que, em época normal, não aproveitariam o espaço da Praça do Município da mesma forma ou a mesma regularidade. Neste sentido, impõem-se a seguinte questão: Se a cidade é um direito de todos, porque é que as crianças só têm representatividade significativa em épocas com atividades que se destinam às mesmas e não no resto do ano? Com isto, é possível confirmar que a ausência de atividades lúdicas destinadas às crianças neste espaço tem impacto considerável no seu usufruto do espaço. Outro aspeto a realçar é a apropriação dos *skaters*, na sua totalidade do sexo masculino, nos espaços livres no local. A preferência do espaço fundamenta-se pela envolvente e diversidade que a Praça do Município oferece comparativamente ao parque de *skates*, no Jardim das Artes, implantado na zona nova da cidade.

Para além disso, a fruição do espaço da cidade leva em conta também o tempo no espaço. Observou-se que o fluxo circulatório das pessoas difere consoante a temperatura atmosférica e a hora de análise. Isto é, conseguiu compreender-se que, durante a semana

e com o anoitecer, a representação das pessoas pertencentes à faixa etária superior a 64 anos perde alguma expressividade no local. Tratando-se de pessoas com idade avançada, podemos especular que durante o período em que começa a anoitecer a temperatura torna-se uma condicionante para esta população. Em contrapartida, após o horário laboral e com a conclusão das aulas das faixas etárias mais jovens, é bastante claro o aumento da afluência de pessoas pertencentes das restantes faixas etárias, seja como forma de passagem ou de permanência na praça.

Posto isto, e em resultados dos dados alcançados no Capítulo 4, torna-se pertinente encerrar com uma reflexão do que se deveria reconsiderar a melhorar num futuro próximo.

Atendendo ao número considerável de usuários que aguardam pelos transportes públicos na área circundante e exterior à paragem de espera dos autocarros, é importante que este espaço providencie o devido conforto aos utilizadores. Assim, e paralelamente aos comentários, acredita-se que se deva repensar em elementos de arborização adequados e capazes de amenizar as temperaturas na época de Verão e estruturas físicas capazes de proteger das condicionantes climáticas, no Inverno, para que as pessoas não tenham de se apropriar das arcadas dos edifícios envolventes como meio de proteção. A somar a isto, seria pertinente reconsiderar a materialidade da cabine de espera dos autocarros. Sendo constituída por material opaco, torna-se uma condicionante à visão das pessoas que esperam pelo autocarro no seu interior. Deste modo, optar por um material transparente possibilitaria controlo visual do interior da cabine para o exterior e vice-versa e, por sua vez, aumentaria o sentimento de segurança no seu interior com o anoitecer.

Na procura de ambientes urbanos humanos é essencial providenciar espaços seguros e adequados onde as pessoas possam caminhar livremente e sem obstruções. Blanca Valdivia (2020, p. 308) sublinha que uma cidade que cuida beneficia a mobilidade sustentável, na qual os pedestres são os protagonistas no espaço urbano e há o incentivo ao uso das bicicletas através de redes de ciclovias adequadas.

Neste sentido, a materialização do pavimento deve conferir segurança e conforto o que, através das respostas dos inquiridos, não se verifica no local de estudo. Materializado maioritariamente em calçada e em lajes de betão, o pavimento demonstrou ser um fator condicionante a repensar no local. Apesar da calçada ser um material que já patenteia alguma irregularidade natural, a falta de manutenção desencadeia a danificação do

pavimento, o que aumenta não só o desconforto na circulação, em particular no Inverno, tornando-se escorregadio, como se traduz num perigo acrescido à mobilidade. Assim, a introdução de um pavimento regular e distinto nos passeios resultaria na melhoria considerável da mobilidade pedestre, principalmente na circulação de pessoas cuidadoras de crianças ou de pessoas com problemas de mobilidade pedonal. Por fim, no que diz respeito às ciclovias, acredita-se que a introdução de uma sinalização adequada e da implementação de um pavimento uniforme e diferenciado da rede automóvel impulsionaria, não só o conforto à circulação dos ciclistas, como poderia possibilitar o aumento da utilização deste meio de transporte pela cidade.

Uma das sugestões mencionada frequentemente prende-se com a ausência de instalações sanitárias públicas. Neste sentido, pensar nestas estruturas públicas implementadas numa área central, visível e num patamar que não condicione a acessibilidade consideravelmente a qualidade e o usufruto da praça, não só da faixa etária mais avançada que tem aumentado na Covilhã nas últimas duas décadas, mas de todas as pessoas.

À semelhança de outras investigações e estudos empíricos, os dados obtidos neste caso de estudo demonstraram que as pessoas do sexo feminino continuam a ter grande responsabilidade na esfera dos cuidados. Neste sentido, através da observação direta no local, um aspeto urbano de que a praça carece prende-se com os espaços destinados aos cuidados dos bebés e crianças, como fraldários. Assim, garantir equipamentos públicos gratuitos, conceptualizados com qualidade e capazes de atender às necessidades dos bebés e das crianças, tal como das pessoas suas cuidadoras são aspetos que contribuem para a melhoria da qualidade da vida urbana. Blanca Valdivia (2020, p. 304) sublinha que a privação de estruturas e equipamentos relacionados com os cuidados impactam negativamente a vida quotidiana de todas as pessoas, contudo, é nas que assumem o papel de cuidadoras que este impacto é mais sentido.

O espaço público constitui uma dimensão social de extrema relevância, na medida em que a importância da vida e das atividades nos ambientes públicos são símbolo da atração urbana. Para além disso, as atividades alternativas e oportunidades no espaço público devem reforçar a sustentabilidade social, ou seja, independentemente da idade, género, etnia, religião, os ambientes urbanos devem ser versáteis, atrativos e seguros.(Gehl, 2010, p. 28)

Jan Gelh (2010, p. 155), defende que o design e a disposição do mobiliário urbano adquirem uma contribuição considerável na criação de interações sociais e comportamentais. Por exemplo, por um lado, bancos retos e longos providenciam o espaço entre as pessoas, uma vez que são adequados para manter uma certa distância em caso de necessidade. Por outro lado, se houver uma predisposição para bancos agrupados, para além impulsionar à comunicação entre amigos ou familiares, torna-se um espaço mais convidativo.

Uma vez que o espaço da praça à cota inferior adquire um plano secundário de vivência, seria importante pensar em ambientes propícios à interação social para as diferentes faixas etárias, como por exemplo: atividades direcionadas às crianças, o aproveitamento das lojas abandonadas com novos usos atrativos ao local e espaços capazes de promover a socialização das pessoas fora das esplanadas dos cafés. Assim, no que diz respeito aos usos e ocupações, a Praça do Município poderia ganhar novo significado e um novo sentido de pertença através de espaços sociais e atividades regulares e a longo prazo direcionadas não só às crianças, mas a toda a comunidade, sem estarem diretamente direcionadas com o consumo.

Entende-se que as requalificações urbanas são condicionadas por um orçamento que é disponibilizado para as intervenções públicas. No entanto, é importante entender que as vulnerabilidades observadas agravam não só a falta de qualidade do espaço público como amplificam as desigualdades sociais e de género, tornando-se prejudiciais principalmente para as pessoas cuidadoras, grávidas, pessoas de idade avançada, pessoas com mobilidade reduzida, pessoas com baixa visão, cegas e pessoas com problemas de saúde.

Em jeito de fecho, as metodologias do trabalho de campo desta investigação possibilitaram verificar algumas diferenças experienciadas no espaço público da Praça do Município, na Covilhã. Deste modo, esta dissertação deixou muitas pistas em aberto para futuras investigações no âmbito do planeamento urbano com perspetiva de género, através dos mecanismos participativos e de observação sólida no local. É claro que ainda existe um longo caminho a percorrer, no entanto, trazer estes temas para debate é fundamental para que consigam ser cada vez mais desmistificados e, com isso, se possa orientar a arquitetura e o urbanismo para um futuro mais humano e verdadeiramente para todas e para todos.

Bibliografia

- Advisory, T. U. (2021). *What is Urban Strategy? – TUA*.
<https://www.theurbanadvisory.com/what-is-urban-strategy/>
- Afonso, J., Milheiro, A. V., & Nunes, J. (Eds.). (2005). *Uma ideia para a Cidade da Covilhã. Nuno Teotónio Pereira, Candidatura ao prémio Sir Robert Matthew, Prize Nominee: UIA*. Caleidoscópio.
- Altman, I., & Zube, E. H. (1976). *Human behavior and environment: Advances in theory and research* (Vol. 10). Plenum Press.
- APAV. (2022). *Estatísticas APAV. Relatório Anual 2021*.
https://apav.pt/apav_v3/index.php/pt/3002-estatisticas-apav-relatorio-anual-2021-a
- Azevedo, V., Sani, A. I., Nunes, L. M., & Paulo, D. (2021). Do you feel safe in the urban space? From perceptions to associated variables. *Anuario de Psicología Jurídica*, 31(1), 75–84.
- Benevolo, L. (1983). *História da Cidade* (4ª Edição). Editora Perspetiva S.A.
- Bento, G. (2014). *Jardim da Quinta dos Sete Castelos em Santo Amaro de Oeiras. Apropriação e vida do espaço público* [Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura]. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.
- Botelho, N. (2016, setembro 3). Taxa de analfabetismo em Portugal ainda é das maiores na Europa. *Jornal Expresso*. <https://expresso.pt/sociedade/2016-09-03-Taxa-de-analfabetismo-em-Portugal-ainda-e-das-maiores-na-Europa>
- Bruntlett, M. (2022, maio). The 15-Minute City: A Feminist Utopia? *Women Mobilize*.
<https://womenmobilize.org/pubs/the-15-minute-city-a-feminist-utopia/>
- Bushey, C., Moreno, C., & Kern, L. (2021, junho 28). Why the pandemic is a time to reimagine cities. *Financial Times*. <https://www.ft.com/content/9a07fc3d-8303-41ad-bb78-fd13690dc58f>
- Carvalho, C. (2021, maio). *Carlos Moreno explica a Cidade de 15 minutos*. «Parisienses gostam das ruas sem carros, mais ciclovias, mais jardins.» Mensagem de Lisboa.
<http://amensagem.pt/2021/05/08/carlos-moreno-cidade-15-minutos-entrevista/>
- CCDR. (2021, dezembro). *Censos 2021: Região Centro mais envelhecida, mas mais qualificada*.
https://www.ccdr.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=3516:censos-2021-regiao-centro-mais-envelhecida-mas-mais-qualificada&catid=1573:destaques&Itemid=756

- Col·lectiu Punt 6. (2016). *Espacios para la vida cotidiana. Audotoría de Calidad Urbana con perspectiva de Género* (1ª Edição). Comanegra.
<https://www.punt6.org/publicacions/llobres/>
- Col·lectiu Punt 6. (2017). *Nocturnas. La vida cotidiana de las mujeres que trabajan de noche en el área metropolitana de Barcelona*.
https://issuu.com/punt6/docs/nocturnas_castellano/12
- Col·lectiu Punt 6. (2019). *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida* (1ª Edição). Virus Editorial.
<https://www.punt6.org/publicacions/llobres/>
- Col·lectiu Punt 6. (2020, abril 22). *Presentación Urbanismo Feminista*.
<https://www.youtube.com/watch?v=mYmQxVjnEHw>
- Col·lectiu Punt 6. (2021). *Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género: Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transport* (1ª Edição). CAF. <https://www.punt6.org/publicacions/llobres/>
- Collins, M. (2020). *The Shared City* [Dissertação de Mestrado em Urbanismo e Arquitetura, Universidade de Guelph].
https://issuu.com/maegancollins/docs/collins_maegan_the_shared_city
- Correia, P. (2017, outubro 27). *Câmara da Covilhã compra antigo edifício do Banco de Portugal*. <https://beira.pt/portal/noticias/camara-da-covilha-compra-antigo-edificio-do-banco-portugal/>
- Covilhã, M. da. (2022). *Espaços Verdes*. Município da Covilhã. <http://www.cm-covilha.pt/?cix=896&tab=793&curr=862&lang=1>
- Diário da República. (2019). *Declaração Universal dos Direitos Humanos*.
<https://dre.pt/dre/geral/legislacao-relevante/declaracao-universal-direitos-humanos>
- Diário de Notícias. (2021, março 20). *"Cidades de 15 minutos", o futuro do urbanismo em Portugal*. <https://www.dn.pt/sociedade/cidades-de-15-minutos-e-o-futuro-do-urbanismo-em-portugal-13480348.html>
- EIGE. (2019). *Transport and public infrastructure*. European Institute for Gender Equality. <https://eige.europa.eu/publications/gender-equality-index-2019-report/transport-and-public-infrastructure>
- Equal Saree. (2019). *Repensem la plaça dels Porxos. Procés participatiu per a la millora de la plaça dels Porxos*. Equal Saree.
<https://equalsaree.org/project/repensem-la-placa-dels-porxos/>
- Equal Saree. (2020). *Fem dissabte a la Plaça d'en Baró! Una plaça feminista dissenyada amb la canalla*. Equal Saree. <https://equalsaree.org/project/fem-dissabte-a-placa-baro/>

- Estatística, I. N. de. (2021, novembro 2). *Portal do INE*.
https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0011168&xlang=pt
- EuroFem. (2021). *Experiences of the EuroFem – Gender and Human Settlements Network – Eurofem.Net*. <http://www.eurofem.net/info/lhroma/>
- Falú, A. M. (Ed.). (2009). *Mujeres en la ciudad: De violencias y derechos*. SUR.
- Falú, A. M. (2014, dezembro). El derecho de las mujeres a la ciudad. Espacios públicos sin discriminaciones y violencias. *Revista Vivienda y Ciudad, Volume 1*(Número 1), 10–28.
- Falú, A. M., Segovia, O., Alonso, M., Aucía, A., Carrión, F., Becerra, Y., Serrano, D., & Villalobos, P. (2007). *Ciudades para Convivir: Sin Violencias Hacia las Mujeres. Debates para la construcción de propuestas*. SUR. <https://e-mujeres.net/ciudades-para-convivir-sin-violencias-hacia-las-mujeres/>
- Fávero, N. F. (2020). *A Condição das mulheres no espaço público: Territórios de conforto e desconforto na urbanidade contemporânea*. [Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura]. Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.
- Fazendeiro, A. S. P. (2012). *Políticas Sociais de Envelhecimento Ativo para a Cidade da Covilhã* [Dissertação de Mestrado em Política Social]. Universidade Técnica de Lisboa.
- Fernandes, C. (2012). *Ponte de pedestres sobre a Ribeira da Carpinteira / Carrilho da Graça Arquitectos*. ArchDaily Brasil. <https://www.archdaily.com.br/br/01-36454/ponte-de-pedestres-sobre-a-ribeira-da-carpinteira-carrilho-da-graca-arquitectos>
- Fernandes, J. M. (2009). Covilhã, uma leitura de síntese: Estrutura urbana, conjuntos edificados e arquiteturas, sua evolução. *Em Monumentos: cidades, património, reabilitação*, 40–53.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press.
- Helene, D. (2018, fevereiro 22). Perspetivas de gênero no planejamento urbano com Ana Falú. *FeminismUrbana*.
<https://feminismurbana.wordpress.com/2018/02/22/perspectivas-de-genero-no-planejamento-urbano-ana-falu/>
- Jacobs, J. (2011). *The Death and Life of Great American Cities* (50ª Edição). Modern Library Edition.
- Kern, L. (2020). *Feminist City: Claiming Space in a Man-Made World*. Verso Books.
- Keyes, A. (2018, maio). *A New Show About Neighborhoods Facing Gentrification Offers a Cautionary Tale*. Smithsonian Magazine.

- <https://www.smithsonianmag.com/smithsonian-institution/new-show-about-neighborhoods-facing-gentrification-offers-cautionary-tale-180969032/>
- Lôbo, M. de S. (2009). Covilhã: Planos de urbanização à época de Duarte Pacheco. *Em Monumentos: cidades, património, reabilitação*, 29, 30–39.
- Lopes, V. (2021). *Reabilitação Sustentável de Património Industrial. Reabilitação Arquitetónica da Fábrica Campos Melo & Irmão*. [Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura]. Universidade da Beira Interior.
- Madariaga, I. S. de, & Novella, I. (2021a). *Proyectando con perspectiva de género: Guía para planificar ciudades y pueblos inteligentes y sostenibles*. Junta de Extremadura. <http://sitex.gobex.es/SITEX/files/guiagenero/GuiaGeneroJuntaex.pdf>
- Madariaga, I. S. de, & Roberts, M. (2016). *Fair Shared Cities. The Impact of Gender Planning in Europe*. Routledge.
- Maier. (1954). *Street Photography. Vivian Maier Photographer*.
<http://www.vivianmaier.com/gallery/street-2/#slide-43>
- Maier, V. (1953). *Street Photography 1. Vivian Maier Photographer*.
<http://www.vivianmaier.com/gallery/street-1/>
- Mathias, M. H. J. (2016). *Achegas da Arqueologia à História da Covilhã: O património urbano e a cintura das muralhas*. 2, 31–52. Ubimuseum.
- Matrix, Boys, J., Bradshaw, F., Darke, J., Foo, B., Francis, S., Barbara, M., & Marion, R. (1985). *Making space. Women and the man-made environment*. (2ª Edição). Matrix Book Group.
- MCW. (2022). *Montreal Council of Women: Herstory*. Montreal Council of Women.
<https://montrealcouncilofwomen.ca/en/about-mcw/herstory.html>
- Milheiro, A. V. (2009). *Por uma cidade amável: Espaços públicos e Programa Pólis na Covilhã*. *Em Monumentos: Cidades, património, reabilitação*.
- Montaner, Joseph M., & Muxí, Z. M. (2019). *Arquitetura e Política. Ensaios para mundos alternativos*. (1ª Edição). Editorial Gustavo Gili.
- Monteiro, R., Ferreira, V., Saleiro, S., Lopes, M., & Múrias, C. (2016). *Guia para a Integração a Nível Local da Perspetiva de Género na Mobilidade e Transportes*. CES-Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra.
https://lge.ces.uc.pt/files/LGE_mobilidade_e_transportes_digital.pdf
- Moura, B. M. A. (2014). *Programa POLIS. O caso da cidade da Covilhã*.
<https://ubibliorum.ubi.pt/handle/10400.6/4918>
- Muxí, Z. M. (2018). *Mujeres, casas y ciudades*. (1ª Edição). dpr-barcelona.
- Muxí, Z. M., Casanovas, R., Ciocchetto, A., Fonseca, M., & Valdivia, B. G. (2011). Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? *Feminismo/s*, 17, 105–129.
<https://doi.org/10.14198/fem.2011.17.06>

- Oca, P. M. de. (2021). *El impacto del confinamiento en la arquitectura doméstica*. [Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura e Urbanismo, Escola Superior Gallaecia]. <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/37259>
- OECD. (2020, julho 23). *Cities policy responses*. OECD. <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/cities-policy-responses-fd1053ff/>
- Onias, M. R. N. A. M. (2019). *Políticas de igualdade de género da União Europeia após o Tratado de Lisboa: Os desafios e novas abordagens do poder nos casos da Grécia, da Itália e da Suécia*. [Dissertação de Mestrado em Relações Internacionais]. Universidade da Beira Interior.
- ONU. (2019, fevereiro 19). *ONU prevê que cidades abriguem 70% da população mundial até 2050* [ONU prevê que cidades abriguem 70% da população mundial até 2050]. Nações Unidas. <https://news.un.org/pt/story/2019/02/1660701>
- Orkin, R. (1948). *Laundry window in West Village*. Instagram. <https://www.instagram.com/p/CaZ-LkdFO5b/>
- Ortiz, S. E. (2014). *Espacio público, género e inseguridad*. https://www.researchgate.net/publication/261713449_Espacio_publico_genero_e_inseguridad
- Overstreet, K. (2021, janeiro 15). *Creating a Pedestrian-Friendly Utopia Through the Design of 15-Minute Cities*. ArchDaily. <https://www.archdaily.com/954928/creating-a-pedestrian-friendly-utopia-through-the-design-of-15-minute-cities>
- Pereira, N. T. (2015). *Arquitetura e Cidadania*. Atelier de Nuno Teotónio Pereira. Quimera Editores.
- Pinheiro, E. C. (2006). *Da Lã aos Lanifícios. No princípio é a lã... A cultura pastoril*. Museu dos Lanifícios.
- Pinheiro, E. C. (2009). A Universidade da Beira Interior e o Seu papel na reabilitação e reutilização do património industrial da Covilhã. *Monumentos: cidades, património, reabilitação*, 98–109.
- Pinheiro, P. (2022, maio 11). Cova da Beira: Desemprego a diminuir. *Rádio Cova da Beira*. <http://www.rcb-radiocovadabeira.pt/pag/78505>
- Pordata. (2021). *Censos da População*. <https://www.pordata.pt/Subtema/Municipios/Censos+da+Popula%3%a7%c3%a3o-204>
- Pordata. (2021). *Dados Estatísticos. Conheça o seu Município*. <https://www.pordata.pt/Municipios>
- Queirós, M., & Costa, N. M. (2012). *Knowledge on Gender Dimensions of Transportation in Portugal*. Volume 3(Número 1), 47–69.
- Ramos, M. da S. (2008). *Covilhã. Metamorfoses*. Câmara Municipal da Covilhã.

- Rendell, J., Penner, B., & Border, I. (2000). *Gender, Space, Architecture: An interdisciplinary introduction* (1ª Edição). Routledge.
- República Portuguesa. (2021). *Relatório Anual de Segurança Interna 2021*.
<https://www.portugal.gov.pt/pt/gc23/comunicacao/documento?i=relatorio-anual-de-seguranca-interna-2021>
- Rodrigues, J. M. (2009). Covilhã: Evolução urbana da cidade. *Monumentos: cidades, património, reabilitação*, 29, 6–15.
- Román, M., & Velázquez, I. (2008). *Guía de urbanismo con perspectiva de género*. Instituto de la Mujer de la Región de Murcia. <https://www.gea21.com/archivo/guia-de-urbanismo-con-perspectiva-de-genero/>
- Saldaña, D. B. (2020). *El espacio como agente coeducador. Participación y transformación feminista de patios escolares en Santa Coloma de Gramenet* [Tese de Doutoramento, Universidade Autònoma de Barcelona].
<https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/671684/dsb1de1.pdf?sequence=1>
- Saraiva, Á. C. M. (2017). *Género e Planeamento Urbano: Trajetória recente da literatura sobre essa temática*. Universidade Federal de Minas Gerais.
http://anpur.org.br/xviienanpur/principal/publicacoes/XVII.ENANPUR_Anais/ST_Soesoes_Tematicas/ST%2010/ST%2010.2/ST%2010.2-03.pdf
- SIC Notícias. (2021, outubro 26). *Lisboa e Porto vão instalar câmaras de vigilância para combater crimes violentos*. <https://sicnoticias.pt/pais/2021-10-26-Lisboa-e-Porto-va-o-instalar-camaras-de-vigilancia-para-combater-crimes-violentos-095adbb6>
- SIPA. (2011, julho 27). *Monumentos: Câmara Municipal da Covilhã*.
http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=11115
- Soares, P. filipe C. (2019). *Repositório da Universidade de Lisboa: Gentrificação e turismo na cidade de Lisboa* [Dissertação de Mestrado de Urbanismo e Arquitetura, Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa].
<https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/19997>
- Spain, D. (1992). *Gendered Spaces*. University of North Carolina Press.
- Sweden, S. C. (2017). *Gender Equality and Inclusiveness in Urban Planning | Best practice*. Smart City Sweden. <https://smartcitysweden.com/best-practice/390/gender-equality-and-inclusion-in-urban-planning/>
- Tyrnauer, M. (2016). *Citizen Jane: Battle for the City* [Documentário].
- United Nations. (1985). *World Conference to Review and Appraise the Achievements of the United Nations Decade for Women*. United Nations.
<https://www.un.org/en/conferences/women/nairobi1985>
- URBACT. (2017, junho 26). *Gender equality at the heart of the city*. URBACT.
<https://urbact.eu/gender-equality-heart-city>

- URBACT. (2018, maio 24). *¿Espacio público sensible al género? Mejores ciudades gracias a la perspectiva urbana feminista*. URBACT.
<https://urbact.eu/%C2%BFespacio-p%C3%BAblico-sensible-al-g%C3%A9nero-mejores-ciudades-gracias-la-perspectiva-urbana-feminista>
- Urbanism, A. S. of A. and. (2021, fevereiro 24). *Towards a Feminist Post-Covid City: Leslie Kern* [Série de Palestras]. <https://www.youtube.com/watch?v=oSZW9BUuDHA>
- Valdivia, B. G. (2020). *La ciudad cuidadora. Calidad de vida urbana desde una perspectiva feminista* [Tese de Doutoramento]. Universidade Politécnica da Catalunha.
- Vasconcellos, G. L. (2022). *(In)Security Walks: O género como condicionante da fruição do espaço urbano nos Polos Universitários de Coimbra* [Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura]. Departamento de Arquitetura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra.
- Vaz, D. (2011). Reinventar a relação cidade-montanha na Covilhã: Uma discussão para a criação de uma nova marca urbana. *Forum Sociológico. Série II*, 21, 55–64.
- Velásquez, I., & Román, M. (2008). *Guía de urbanismo con perspectiva de género*. Instituto de la Mujer de la Región de Murcia. Gea 21.
<https://www.gea21.com/archivo/guia-de-urbanismo-con-perspectiva-de-genero/>
- Whittle, N. (2020, julho 17). Welcome to the 15-minute city. *Financial Times*.
<https://www.ft.com/content/c1a53744-90d5-4560-9e3f-17ce06aba69a>

Apêndice I | Inquéritos

I1. Recolha de Informação

I1.1. Inquérito: Resposta nº1

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 101	
DATA DE REALIZAÇÃO: 22/11/2021		HORA DO DIA: 15:00h	
TEMA	Nº	QUESTÃO	RESPOSTA
	Q1	Sexo	Mulher
	Q2	Idade	60
	Q3	Nacionalidade	Portuguesa
	Q4	Nível de Escolaridade	Estrito Básico
	Q5	Situação Profissional	Doméstica
IDENTIFICAÇÃO	Q6	Local de Residência	Covilhã
		Faz este trajeto diariamente?	Sim
	Q7	[Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondido]	
		Se não, qual a regularidade?	N/A
	Q8	[Semanal/Mensal/Esporádica/ Outro]	
	Q9	Porque motivo?	Trabalho
		[Cidadãos/Saúde/Compras/Trabalho/ Crianças]	
MOBILIDADE	Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem?	Sim
		[Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondido]	
	Q11	Se sim, para quê?	Compras
		Em média, qual a duração deste seu percurso?	
	Q12	[Menos de 15min: 15 a 30 min: 30min a 1h: mais de 1h]	30 min a 1h
Q13	Como o faz?	Transporte Público	
	[Autocarro/Taxi/Bicicleta/ A pé /Transporte Privado/ Outro]		
	Q14	E pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência?	Transporte Público
	[Autocarro/Taxi/Bicicleta/ A pé /Transporte Privado/ Outro]		
SEGURANÇA	Q15	Neste percurso, sente-se segura?	Sim
		[Sim/Não/Não Sei/Talvez/Não Respondido]	
	Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura?	Sim
		[Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondido]	

PRAÇA DO MUNICÍPIO		
Q17	Porquê?	Cidade pequena
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município? [Diariamente/Semanal/Mensal/Esporádica/ Outro]	Diariamente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Quisque e compras
Q20	O que gosta mais nesta praça?	O convívio
Q21	E o que gosta menos?	Não Sd
Q22	Considera a iluminação pública adequada?	Sim
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação?	Não
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado? (casas de banho públicas, bebedouros, bancos)	Não
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa?	Sim
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada?	Talvez
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	Local de espera dos autocarros
<p>COMENTÁRIOS:</p> <p>- Quando questionado sobre o possível motivo de as pessoas não esperarem dentro da paragem:</p> <p>1. Espaço pequeno; 2. Visibilidade; 3. Se tiverem 2/3 pessoas sentadas há que se possa sentir insegura à situação pandémica.</p> <p>- Pavimento desconfortável em especial na zona pós Câmara (parte mais velha).</p>		

I1.2. Inquérito: Resposta nº2

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 1.02	
DATA DE REALIZAÇÃO: 22/11/2021		HORA DO DIA: 15.10h	
TEMA	Nº	QUESTÃO	RESPOSTA
IDENTIFICAÇÃO	Q1	Sexo	Homem
	Q2	Idade	19
	Q3	Nacionalidade	Portuguesa
	Q4	Nível de Escolaridade	Ensino Secundário
	Q5	Situação Profissional	Estudante
	Q6	Local de Residência	Vila Real
MOBILIDADE	Q7	Faz este trajeto diariamente? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Não
	Q8	Se não, qual a regularidade? [Semana/Mensal/Esporádica/ Outro]	Semanalmente
	Q9	Porque motor? [Cidadãos/Saúde/Compras/Trabalho/ Crianças]	Andar de Skate e socializar
	Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Não
	Q11	Se sim, para quê?	N/A
	Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso? [Menos de 15min; 15 a 30 min; 30min a 1h; mais de 1h]	N/A
SEGURANÇA	Q13	Como o faz? [Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A pé /Transporte Privado/ Outro]	N/A
	Q14	E pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência? [Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A pé /Transporte Privado/ Outro]	A pé
	Q15	Neste percurso, sente-se segura? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim
	Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim

PRAÇA DO MUNICÍPIO		
Q17	Porquê?	Cidade calma
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município? [Diariamente/Semana/Mensal/Esporádica/ Outro]	Semanalmente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Mencionado em Q9
Q20	O que gosta mais nesta praça?	Café Natas
Q21	E o que gosta menos?	A circulação automóvel na Praça
Q22	Considera a iluminação pública adequada? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Não
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado? (casas de banho públicas, bebedouros, bancos) [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Não
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Talvez
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	A circulação dos carros e a sua ligação com as zonas de convívio
<p>COMENTÁRIOS:</p> <p>- Quando questionado aos 1.02 e 1.03 sobre o motivo de se apropriar do espaço à frente da Câmara para usufruírem a andar de skate os motivos foram os seguintes: não se trata da localização do parque para skaters existente na cidade ser muito longe, mas pela centralidade da Praça do Município, pela diversidade que a caracteriza e por ser um espaço mais acolhedor.</p>		

I1.3. Inquérito: Resposta nº3

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº. 1.03
DATA DE REALIZAÇÃO: 22/11/2021		HORA DO DIA: 15:20h
TEMA	QUESTÃO	RESPOSTA
MOBILIDADE	Q1 Sexo	Homem
	Q2 Idade	18
	Q3 Nacionalidade	Portuguesa
	Q4 Nível de Escolaridade	Ensino Secundário
	Q5 Situação Profissional	Estudante
	Q6 Local de Residência	Viseu
	Q7 Faz este trajeto diariamente? [Sim/Não/Não Sei/ Talvez/ Não Respondo]	Não
	Q8 Se não, qual a regularidade? [Semanal/Mensal/Esporádica/ Outro]	Semanalmente
	Q9 Porque motivo? [Cuidados/Saúde/Compras/Trabalho/ Crianças]	Andar de Skate e socializar
	Q10 Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem? [Sim/Não/Não Sei/ Talvez/ Não Respondo]	Não
Q11 Se sim, para que? [Menos de 15min; 15 a 30 min; 30min a 1h; mais de 1h]	N/A	
Q12 Em média, qual a duração deste seu percurso? [Menos de 15min; 15 a 30 min; 30min a 1h; mais de 1h]	N/A	
Q13 Como o faz? [Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A pé/ Transporte Privado/ Outro]	N/A	
Q14 E pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência? [Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A pé/ Transporte Privado/ Outro]	A pé	
SEGURANÇA	Q15 Neste percurso, sente-se segura? [Sim/Não/Não Sei/ Talvez/ Não Respondo]	Sim
	Q16 Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura? [Sim/Não/Não Sei/ Talvez/ Não Respondo]	Sim

PRAÇA DO MUNICÍPIO		
Q17	Porquê?	Cidade calma
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município? [Diariamente/Semanal/Mensal/Esporádica/ Outro]	Semanalmente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Mencionado em Q9
Q20	O que gosta mais nesta praça?	Espaço agradável e com diversidade
Q21	E o que gosta menos?	A confusão dos automóveis pela Praça
Q22	Considera a iluminação pública adequada? [Sim/Não/Não Sei/ Talvez/ Não Respondo]	Sim
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação? [Sim/Não/Não Sei/ Talvez/ Não Respondo]	Não
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado? (casas de banho públicas, bebedouros, bancos) [Sim/Não/Não Sei/ Talvez/ Não Respondo]	Não
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa? [Sim/Não/Não Sei/ Talvez/ Não Respondo]	Sim
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada? [Sim/Não/Não Sei/ Talvez/ Não Respondo]	Não
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	A confusão viária

COMENTÁRIOS:

I1.4. Inquérito: Resposta nº4

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 104	
DATA DE REALIZAÇÃO: 23/11/2021		HORA DO DIA: 15:40h	
TEMA	Nº	QUESTÃO	RESPOSTA
IDENTIFICAÇÃO	Q1	Sexo	Mulher
	Q2	Idade	36
	Q3	Nacionalidade	Portuguesa
	Q4	Nível de Escolaridade	Ensino Secundário
	Q5	Situação Profissional	Doméstica
	Q6	Local de Residência	Covilhã
MOBILIDADE	Q7	Faz este trajeto diariamente?	Sim
	Q8	Se não, qual a regularidade?	N/A
	Q9	Porque motivo?	Trabalho
	Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem?	Não
	Q11	Se sim, para que?	N/A
	Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso?	N/A
SEGURANÇA	Q13	Como o faz?	N/A
	Q14	E pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência?	Transporte Público
	Q15	Neste percurso, sente-se segura?	Sim
	Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura?	Sim

PRAÇA DO MUNICÍPIO		
Q17	Porque?	Cidade pacata
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município?	Diariamente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Para além do motivo em Q9, aos fins-de-semana para compras
Q20	O que gosta mais nesta praça?	Convívio
Q21	E o que gosta menos?	A confusão dos automóveis e dos autocarros
Q22	Considera a iluminação pública adequada?	Sim
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação?	Talvez
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado?	Não
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa?	Talvez
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada?	Não
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	Mobiliário urbano; adicionaria instalações sanitárias públicas e bebedouros; e melhoraria o local de espera dos autocarros

I1.5. Inquérito: Resposta nº5

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 105	
DATA DE REALIZAÇÃO: 24/11/2021		HORA DO DIA: 15:50h	
TEMA	Nº	QUESTÃO	RESPOSTA
	Q1	Sexo	Mulher
	Q2	Idade	85
	Q3	Nacionalidade	Portuguesa
	Q4	Nível de Escolaridade	Ensino Básico (Programa Adulto de Alfabetização)
IDENTIFICAÇÃO	Q5	Situação Profissional	Reformada
	Q6	Local de Residência	Covilha
	Q7	Faz este trajeto diariamente?	Não
	Q8	Se não, qual a regularidade?	Semanalmente
	Q9	Porque motivo?	Compras
	Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem?	Não
MOBILIDADE	Q11	Se sim, para que?	N/A
	Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso?	N/A
	Q13	Como o faz?	N/A
	Q14	E, pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência?	Transporte Público
	Q15	Neste percurso, sente-se segura?	Sim
	Q16	Na Covilha, em geral, quando circula sente-se segura?	Sim

PRAÇA DO MUNICÍPIO		
Q17	Porque?	N/A
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município? [Diariamente/Semanal/Mensal/Esporádica/Outro]	Semanalmente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Motivo mencionado em Q9
Q20	O que gosta mais nesta praça?	Não Sei
Q21	E o que gosta menos?	Não Sei
Q22	Considera a iluminação pública adequada?	Não Responde
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação?	Talvez
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado? (casas de banho públicas, bebedouros, bancos)	Não
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa?	Sim
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada?	Talvez
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	N/A
COMENTÁRIOS: - A inquirida não usufrui o espaço após o entardecer e só vem ao local fazer compras.		

I1.6. Inquérito: Resposta nº6

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 106	
DATA DE REALIZAÇÃO: 08/12/2021		HORA DO DIA: 16:15h	
TEMA	Nº	QUESTÃO	RESPOSTA
	Q1	Sexo	Filho
	Q2	Idade	21
	Q3	Nacionalidade	Litua
	Q4	Nível de Escolaridade	Ensino Superior (Licenciatura)
	Q5	Situação Profissional	Estudante trabalhadora
	Q6	Local de Residência	Covilhã (em tempos de Erasmus)
IDENTIFICAÇÃO	Q7	Faz este trajeto diariamente? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim
	Q8	Se não, qual a regularidade? [Semanal/Mensal/Esporádica/ Outro]	N/A
	Q9	Porque motivo? [Cuidados/Saúde/Compras/Trabalho/Outros/ Lazer]	Lazer
	Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim
	Q11	Se sim, para quê?	Compras
	Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso? [Menos de 15min.; 15 a 30 min.; 30min a 1h; mais de 1h]	15 a 30min
	Q13	Como o faz? [Autocarro/Taxi/Bicicleta/ A pé /Transporte Privado/ Outro]	A pé
MOBILIDADE	Q14	E pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência? [Autocarro/Taxi/Bicicleta/ A pé /Transporte Privado/ Outro]	A pé
	Q15	Neste percurso, sente-se segura? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim
SEGURANÇA			

PRACA DO MUNICÍPIO			
Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim	
Q17	Porquê?	Cidade calma	
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município? [Diariamente/Semanal/Mensal/Esporádica/ Outro]	Diariamente	
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Motivo mencionado em Q9	
Q20	O que gosta mais nesta praça?	O ambiente da Praça	
Q21	E o que gosta menos?	Não Sei	
Q22	Considera a iluminação pública adequada? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim	
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Talvez	
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado? (casas de banho públicas, bebedouros, bancos) [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim	
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim	
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim	
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	Confusão automóvel	
COMENTÁRIOS: - A inquirida mencionou que apesar da iluminação no espaço em estudo ser adequada, o mesmo não se verifica na restante cidade.			

I1.7. Inquérito: Resposta nº7

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 1.07	
DATA DE REALIZAÇÃO: 08/12/2021		HORA DO DIA: 16:30h	
TEMA	QUESTÃO		RESPOSTA
	Nº	Sexo	Homem
	Q1	Idade	32
	Q3	Nacionalidade	Brasileira
	Q4	Nível de Escolaridade	Ensino Superior (Mestrado)
	Q5	Situação Profissional	Estudante
	Q6	Local de Residência	Covilhã
	Q7	Faz este trajeto diariamente?	Sim
	Q8	Se não, qual a regularidade?	N/A
	Q9	Porque motivo?	Universidade
	Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem?	Sim
	Q11	Se sim, para quê?	Compras
	Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso?	30 a 1h
	Q13	Como o faz?	Transporte Público
	Q14	E pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência?	A pé
	Q15	Neste percurso, sente-se segura?	Sim
SEGURANÇA	Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura?	Sim

PRAÇA DO MUNICÍPIO		
Q17	Porque?	Cidade calma
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município?	Semanalmente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Passar
Q20	O que gosta mais nesta praça?	Café Natalis
Q21	E o que gosta menos?	A falta de espaços verdes e do mobiliário urbano
Q22	Considera a iluminação pública adequada?	Sim
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação?	Não
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado?	Não
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpo?	Sim
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada?	Sim
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	Acessibilidade a pessoas com incapacidade física e o mobiliário urbano

COMENTÁRIOS:
- O Inquérito desconhecia as instalações sanitárias públicas existentes na zona posterior à Câmara Municipal.

I1.8. Inquérito: Resposta nº08

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 1.08	
DATA DE REALIZAÇÃO: 09/12/2021		HORA DO DIA: 16:30h	
TEMA	QUESTÃO	RESPOSTA	
	Nº	Sexo	Mulher
	Q1	Idade	68
	Q2	Nacionalidade	Portuguesa
	Q3	Nível de Escolaridade	Ensino Básico (9ºano)
	Q4	Situação Profissional	Reformada
	Q5	Local de Residência	Covilhã
	Q6	Faz este trajeto diariamente?	Sim
	Q7	Se não, qual a regularidade?	N/A
	Q8	Porque motivo?	Comprias
	Q9	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem?	Não
	Q10	Se sim, para quê?	N/A
	Q11	Em média, qual a duração deste seu percurso?	N/A
	Q12	[Menos de 15min; 15 a 30 min; 30min a 1h; mais de 1h]	N/A
	Q13	Como o faz?	Transporte Público
	Q14	[Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A Pé /Transporte Privado/ Outro]	Transporte Público
	Q15	Neste percurso, sente-se segura?	Sim
	Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura?	Sim

PRAÇA DO MUNICÍPIO		
Q17	Porquê?	Cidade pequena e calma
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município?	Diariamente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Para além do motivo mencionado em Q9, apapar o autocarro
Q20	O que gosta mais nesta praça?	Não Sei
Q21	E o que gosta menos?	Não Sei
Q22	Considera a iluminação pública adequada?	Não
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação?	Não
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado?	Não
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa?	Sim
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada?	Talvez
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	Não Sei

COMENTÁRIOS:

I1.9. Inquérito: Resposta nº9

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 109	
DATA DE REALIZAÇÃO: 09/12/2021		HORA DO DIA: 16:45h	
TEMA	Nº	QUESTÃO	RESPOSTA
MOBILIDADE	Q1	Sexo	Mulher
	Q2	Idade	78
	Q3	Nacionalidade	Portuguesa
	Q4	Nível de Escolaridade	Ensino Secundário
	Q5	Situação Profissional	Reformada
	Q6	Local de Residência	Covilhã
	Q7	Faz este trajeto diariamente?	
	Q8	Se não, qual a regularidade? [Semanal/Mensal/Esporádica/Outro]	Sim
	Q9	Porque motivo? [Cidadãos/Saúde/Compras/Trabalho/Crianças/Lazer]	N/A
	Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Compras
	Q11	Se sim, para que?	Não
SEGURANÇA	Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso? [Menos de 15min; 15 a 30 min; 30min a 1h; mais de 1h]	N/A
	Q13	Como o faz? [Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A pé/ Transporte Privado/ Outro]	A pé
	Q14	E pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência? [Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A pé/ Transporte Privado/ Outro]	Transporte Público
	Q15	Neste percurso, sente-se segura? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim
	Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim

PRAÇA DO MUNICÍPIO		COMENTÁRIOS:	
Q17	Porquê?		N/A
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município? [Diariamente/Semanal/Mensal/Esporádica/ Outro]	Diariamente	
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Para além do motivo mencionado em Q9, apanhar o autocarro e passear	
Q20	O que gosta mais nesta praça?	Não Sei	
Q21	E o que gosta menos?	Não Sei	
Q22	Considera a iluminação pública adequada? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Não	
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Não	
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado? (casas de banho públicas, bebedouros, bancos) [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim	
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Não	
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Não	
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	Não Sei	

I1.10. Inquérito: Resposta nº10

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 111
DATA DE REALIZAÇÃO: 10/12/2021		HORA DO DIA: 18,35h
TEMA	QUESTÃO	RESPOSTA
Q1	Sexo	Homem
Q2	Idade	40
Q3	Nacionalidade	Angolana
Q4	Nível de Escolaridade	Ensino Superior (Mestrado)
Q5	Situação Profissional	Estudante trabalhadora
Q6	Local de Residência	Covilhã
Q7	Faz este trajeto diariamente?	Sim
Q8	Se não, qual a regularidade?	N/A
Q9	Porque motivo?	Compras
Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem?	Sim
Q11	Se sim, para que?	Buscar a filha
Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso?	15 a 30 min
Q13	Como o faz?	A pé e transporte público
Q14	E pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência?	A pé e transporte público
Q15	Neste percurso, sente-se segura?	Sim
Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura?	Sim

PRAÇA DO MUNICÍPIO		
Q17	Porquê?	Escalma
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município?	Semanalmente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Para além do motivo mencionado em Q9, passear com a filha e lazer
Q20	O que gosta mais nesta praça?	O ambiente e o convívio
Q21	E o que gosta menos?	A confusão automóvel
Q22	Considera a iluminação pública adequada?	Não
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação?	Não
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado?	Não
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa?	Sim
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada?	Não
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	Local de espera dos autocarros e o sombreamento

COMENTÁRIOS:
- A Inquirida acrescentou ainda que o pavimento no Inverno se torna escorregadio. Inclusive já escorregou algumas vezes.

I1.11. Inquérito: Resposta nº11

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 110	
DATA DE REALIZAÇÃO: 10/12/2021		HORA DO DIA: 18:25h	
TEMA	Nº	QUESTÃO	RESPOSTA
	Q1	Sexo	Homem
	Q2	Idade	46
	Q3	Nacionalidade	Angolana
	Q4	Nível de Escolaridade	Ensino Superior (Mestrado)
	Q5	Situação Profissional	Estudante
	Q6	Local de Residência	Covilhã
	Q7	Faz este trajeto diariamente?	Sim
	Q8	Se não, qual a regularidade?	N/A
	Q9	Porque motivo?	Compras
	Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem?	Não
	Q11	Se sim, para que?	N/A
	Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso?	N/A
	Q13	Como o faz?	A pé
	Q14	E pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência?	A pé
	Q15	Neste percurso, sente-se segura?	Sim
SEGURANÇA	Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura?	Sim

PRACA DO MUNICÍPIO		
Q17	Porquê?	Cidade tranquila
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município?	Diariamente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Para além do motivo mencionado em Q9, para lazer
Q20	O que gosta mais nesta praça?	Paisagem e a arquitetura de alguns edifícios
Q21	E o que gosta menos?	Não Sei
Q22	Considera a iluminação pública adequada?	Não
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação?	Não
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado?	Não
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa?	Sim
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada?	Não
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	Local de espera dos autocarros, o pavimento e o mobiliário urbano em especial as casas de banho públicas
COMENTÁRIOS:		

I1.12. Inquérito: Resposta nº12

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 1.12	
DATA DE REALIZAÇÃO: 10/12/2021		HORA DO DIA: 18.40h	
TEMA	Nº	QUESTÃO	RESPOSTA
	Q1	Sexo	Homem
	Q2	Idade	29
	Q3	Nacionalidade	Angolana
	Q4	Nível de Escolaridade	Ensino Superior (Mestrado)
	Q5	Situação Profissional	Estudante trabalhador
IDENTIFICAÇÃO	Q6	Local de Residência	Covilhã
	Q7	Faz este trajeto diariamente?	[Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]
	Q8	Se não, qual a regularidade?	[Semanal/Mensal/Esporádica/ Outro]
	Q9	Porque motivo?	Trabalho
	Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem?	Sim
	Q11	Se sim, para quê?	Compras
	Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso?	15 a 30 min
MOBILIDADE	Q13	Como o faz?	A pé e transporte público
	Q14	E pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência?	A pé e transporte público
	Q15	Neste percurso, sente-se segura?	Sim
	Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura?	Não

PRAÇA DO MUNICÍPIO		
Q17	Porquê?	Devido a alguns comentários racistas por parte de algumas pessoas
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município?	Diariamente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Para além do motivo mencionado em Q9, lazer
Q20	O que gosta mais nesta praça?	A arquitetura e o lugar em si
Q21	E o que gosta menos?	A confusão automóvel
Q22	Considera a iluminação pública adequada?	Não
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação?	Não
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado?	Sim
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa?	Sim
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada?	Não
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	Reforçar a área de espera dos autocarros e a tentaria diminuir a confusão automóvel
COMENTÁRIOS: - Assim como em I1, o inquérito mencionava pavimento no Inverno se torna escorregadio.		

I1.13. Inquérito: Resposta nº13

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 1.13	
DATA DE REALIZAÇÃO: 13/12/2021		HORA DO DIA: 12:50h	
TEMA	Nº	QUESTÃO	RESPOSTA
IDENTIFICAÇÃO	Q1	Sexo	Mulher
	Q2	Idade	40
	Q3	Nacionalidade	Portuguesa
	Q4	Nível de Escolaridade	Ensino Secundário (Curso de Secretariado)
	Q5	Situação Profissional	Desempregada
	Q6	Local de Residência	Covilhã
MOBILIDADE	Q7	Faz este trajeto diariamente?	
		[Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondido]	Sim
	Q8	Se não, qual a regularidade?	
		[Semanal/Mensal/ Esporádica/ Outro]	N/A
	Q9	Porque motivo?	
		[Cuidados/Saúde/Compras/Trabalho/Crianças/ Lazer]	Buscar o filho
	Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem?	
		[Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondido]	Sim
	Q11	Se sim, para que?	
		[Compras]	Compras
		Em média, qual a duração deste seu percurso?	
	[Menos de 15min; 15 a 30 min; 30min a 1h; mais de 1h]	30min a 1h	
	Como o faz?		
	[Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A pé/ Transporte Privado/ Outro]	Transporte público	
	Q13	E, pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência?	
	[Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A pé/ Transporte Privado/ Outro]	A pé e transporte público	
SEGURANÇA	Q14	Neste percurso, sente-se segura?	
		[Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondido]	Sim
	Q15	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura?	
	[Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondido]	Sim	
	Q16		

PRAÇA DO MUNICÍPIO		
Q17	Porque?	Não sei
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município? [Diariamente/Semanal/Mensal/Esporádica/Outro]	Diariamente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Motivos de Q9
Q20	O que gosta mais nesta praça?	O teatro e a arquitetura
Q21	E o que gosta menos?	Neste momento de pandemia, a aglomeração de pessoas em determinadas ocasiões do dia
Q22	Considera a iluminação pública adequada?	Não Sei
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação?	Não
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado? (casas de banho públicas, bebedouros, bancos)	Não
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa?	Sim
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada?	Não
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	Local de espera dos autocarros e ombreiros adequados

COMENTÁRIOS:
- Mãe solteira, a inquirida mencionou a inexistência de casas de banho públicas referindo que, por vezes, as pessoas têm de consumir nos cafés da Praça para poderem usar uma casa de banho.

I1.14. Inquérito: Resposta nº14

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 114	
DATA DE REALIZAÇÃO: 13/12/2021		HORA DO DIA: 17:55h	
TEMA	QUESTÃO	RESPOSTA	
IDENTIFICAÇÃO	Q1	Sexo Não-Binarlo	
	Q2	Idade 26	
	Q3	Nacionalidade Portuguesa	
	Q4	Nível de Escolaridade Ensino Superior	
	Q5	Situação Profissional Estudante	
	Q6	Local de Residência Sintira	
MOBILIDADE	Q7	Faz este trajeto diariamente? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Não
	Q8	Se não, qual a regularidade? [Semanal/Mensal/Esporádica/ Outro]	Semanalmente
	Q9	Porque motivo? [Cuidados/Saúde/Compras/Trabalho/Crianças/Lazer]	Lazer e Compras
	Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim
	Q11	Se sim, para quê?	Compras
	Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso? [Menos de 15min; 15 a 30 min; 30min a 1h; mais de 1h]	Menos de 15 min
	Q13	Como o faz? [Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A pé /Transporte Privado/Outro]	A pé
	Q14	E, pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência? [Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A pé /Transporte Privado/Outro]	A pé
	Q15	Neste percurso, sente-se segura? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim
SEGURANÇA	Q16	Na Covilha, em geral, quando circula sente-se segura? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim
	Q17	Porquê?	Cidade acolhedora

PRAÇA DO MUNICÍPIO		
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município? [Diariamente/Semanal/Mensal/Esporádica/ Outro]	Semanalmente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Motivos mencionados em Q9
Q20	O que gosta mais nesta praça?	Convívio, centralidade e o Café Natas
Q21	E o que gosta menos?	Lojas abandonadas; degradação de alguns edifícios e a falta de sombreamento adequado
Q22	Considera a iluminação pública adequada? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Não
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado? (casas de banho públicas, bebedouros, bancos) [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Não
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Não
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	Sombreamento e repensava a iluminação e o espaço na parte baixa da Praça

COMENTÁRIOS:
- A inquirida mencionou a falta de vida social zona mais baixa da Praça, havendo um certo esquecimento desta área.

I1.15. Inquérito: Resposta nº15

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 115
DATA DE REALIZAÇÃO: 14/12/2021		HORA DO DIA: 11:10h
TEMA	QUESTÃO	RESPOSTA
IDENTIFICAÇÃO	Q1	Sexo Homem
	Q2	Idade 80
	Q3	Nacionalidade Portuguesa
	Q4	Nível de Escolaridade Ensino Básico
	Q5	Situação Profissional Reformado
	Q6	Local de Residência Coimbra
	Q7	Faz este trajeto diariamente? [Sim/ Não/ Não Sei/ Talvez/ Não Respondo] Se não, qual a regularidade? [Semanal/ Mensal/ Esporádica/ Outro]
Q8	Porque motivo? [Cidadãos/ Saúde/ Compras/ Trabalho/ Chanças/ Lazer]	Semanalmente
Q9	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem? [Sim/ Não/ Não Sei/ Talvez/ Não Respondo]	Não
Q11	Se sim, para quê?	N/A
Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso? [Menos de 15min; 15 a 30 min; 30min a 1h; mais de 1h]	N/A
Q13	Como o faz? [Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A pé /Transporte Privado/ Outro]	Carro
Q14	E, pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência? [Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A pé /Transporte Privado/ Outro]	Carro
Q15	Neste percurso, sente-se segura? [Sim/ Não/ Não Sei/ Talvez/ Não Respondo]	Sim
Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura? [Sim/ Não/ Não Sei/ Talvez/ Não Respondo]	Sim
Q17	Porquê?	Não Sei
SEGURANÇA		

PRAÇA DO MUNICÍPIO		
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município? [Diariamente/Semanal/Mensal/Esporádica/ Outro]	Semanalmente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Para além dos motivos mencionados em Q9, para passear
Q20	O que gosta mais nesta praça?	O ambiente
Q21	E o que gosta menos?	A inexistências de instalações sanitárias públicas ou, se existirem, uma indagação perceptível
Q22	Considera a iluminação pública adequada? [Sim/ Não/ Não Sei/ Talvez/ Não Respondo]	Não Respondo
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação? [Sim/ Não/ Não Sei/ Talvez/ Não Respondo]	Sim
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado? (casas de banho públicas, bebedouros, bancos) [Sim/ Não/ Não Sei/ Talvez/ Não Respondo]	Não
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa? [Sim/ Não/ Não Sei/ Talvez/ Não Respondo]	Sim
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada? [Sim/ Não/ Não Sei/ Talvez/ Não Respondo]	Sim
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	Adicionaria verdes na Praça e melhoraria a confusão automóvel
COMENTÁRIOS: - A inquirido não usou o espaço após o entardecer daí a resposta em Q22.		

I1.16. Inquérito: Resposta nº16

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 116	
DATA DE REALIZAÇÃO: 14/12/2021		HORA DO DIA: 18:55h	
TEMA	Nº	QUESTÃO	RESPOSTA
	Q1	Sexo	Mulher
	Q2	Idade	17
	Q3	Nacionalidade	Portuguesa
	Q4	Nível de Escolaridade	Ensino Secundário
	Q5	Situação Profissional	Estudante
	Q6	Local de Residência	Covilhã
	Q7	Faz este trajeto diariamente?	Sim
	Q8	Se não, qual a regularidade?	N/A
	Q9	Porque motivo?	Apanhar o autocarro
	Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem?	Não
	Q11	Se sim, para quê?	N/A
	Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso?	N/A
	Q13	Como o faz?	Transporte Público
	Q14	E pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência?	Transporte Público e a pé
	Q15	Neste percurso, sente-se segura?	Sim
	Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura?	Sim
	Q17	Porquê?	E calma

PRAÇA DO MUNICÍPIO		
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município?	Diariamente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Motivos mencionados em Q9
Q20	O que gosta mais nesta praça?	As esplanadas dos cafés
Q21	E o que gosta menos?	Não Sei
Q22	Considera a iluminação pública adequada?	Sim
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação?	Não
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado?	Sim
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa?	Sim
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada?	Não
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	O pavimento especialmente

COMENTÁRIOS:

I1.17. Inquérito: Resposta nº17

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: I17
DATA DE REALIZAÇÃO: 14/12/2021		HORA DO DIA: 18.45h
TEMA	QUESTÃO	RESPOSTA
IDENTIFICAÇÃO	Q1 Sexo	Mulher
	Q2 Idade	38
	Q3 Nacionalidade	Portuguesa
	Q4 Nível de Escolaridade	Ensino Secundário
	Q5 Situação Profissional	Empregada de Balcão
	Q6 Local de Residência	Covilhã
MOBILIDADE	Q7 Faz este trajeto diariamente?	Não
	Q8 Se não, qual a regularidade?	Semanalmente
	Q9 Porque motivo?	Trabalho
	Q10 Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem?	Sim
	Q11 Se sim, para quê?	Compras
	Q12 Em média, qual a duração deste seu percurso?	30min a 1h
	Q13 Como o faz?	Transporte Público e Taxi
	Q14 E, pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência?	Transporte Público
	Q15 Neste percurso, sente-se segura?	Sim
	Q16 Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura?	Sim
Q17 Porque?	Cidade pacata	

PRAÇA DO MUNICÍPIO		
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município?	Semanalmente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Para além dos motivos mencionados em Q9, para compras e lazer
Q20	O que gosta mais nesta praça?	É um espaço agradável
Q21	E o que gosta menos?	Não Sei
Q22	Considera a iluminação pública adequada?	Não
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação?	Não
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado?	Não
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa?	Sim
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada?	Não
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	Local de espera dos autocarros mais abrigado

COMENTÁRIOS:

I1.18. Inquérito: Resposta nº18

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 1.18
DATA DE REALIZAÇÃO: 17/12/2021		HORA DO DIA: 13:45h
TEMA	QUESTÃO	RESPOSTA
Q1	Sexo	Homem
Q2	Idade	21
Q3	Nacionalidade	Portuguesa
Q4	Nível de Escolaridade	Ensino Superior (Licenciatura)
Q5	Situação Profissional	Estudante
Q6	Local de Residência	Covilhã
Q7	Faz este trajeto diariamente?	Sim
Q8	Se não, qual a regularidade?	N/A
Q9	Porque motivo?	Lazer
Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem?	Não
Q11	Se sim, para que?	N/A
Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso?	N/A
Q13	Como o faz?	N/A
Q14	E, pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência?	Carro
Q15	Neste percurso, sente-se segura?	Sim
Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura?	Sim

PRAÇA DO MUNICÍPIO		População acolhedora
Q17	Porquê?	
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município?	Diariamente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Motivos mencionados em Q9
Q20	O que gosta mais nesta praça?	Espaço do peoluninho à frente da Câmara, o convívio e a diversidade na Praça
Q21	E o que gosta menos?	Falta de civismo de algumas pessoas com os skaters
Q22	Considera a iluminação pública adequada?	Sim
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação?	Sim
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado?	Não
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa?	Não
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada?	Não
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	Os vasos do parapeito da Câmara que vazam água para quem circula pelo local

COMENTÁRIOS:

I1.19. Inquérito: Resposta nº19

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 1.19	
DATA DE REALIZAÇÃO: 17/12/2021		HORA DO DIA: 14:00h	
TEMA	Nº	QUESTÃO	RESPOSTA
IDENTIFICAÇÃO	Q1	Sexo	Mulher
	Q2	Idade	37
	Q3	Nacionalidade	Francesa
	Q4	Nível de Escolaridade	Ensino Superior (Licenciatura)
	Q5	Situação Profissional	Estudante
	Q6	Local de Residência	Lardosa
MOBILIDADE	Q7	Faz este trajeto diariamente?	Não
	Q8	Se não, qual a regularidade?	Esporádica
	Q9	Porque motivo?	Lazer
	Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem?	Sim
	Q11	Se sim, para quê?	Buscar os filhos
	Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso?	Menos de 15min
SEGURANÇA	Q13	Como o faz?	Carro
	Q14	[Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A pé /Transporte Privado/ Outro]	Carro
	Q15	E, pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência?	
	Q16	[Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A pé /Transporte Privado/ Outro]	
	Q15	Neste percurso, sente-se segura?	Sim
	Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura?	Sim

PRAÇA DO MUNICÍPIO		COMENTÁRIOS:
Q17	Porquê?	Cidade pequena e pacata
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município?	Esporádica
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Motivo de Q9
Q20	O que gosta mais nesta praça?	As esplanadas e quando há atividades sazonais, como as feiras de Natal
Q21	E o que gosta menos?	Os carros passarem no meio da praça
Q22	Considera a iluminação pública adequada?	Não Sei
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação?	Sim
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado?	Não
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa?	Não Sei
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada?	Não
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	A circulação automóvel e a proteção ao sol e à chuva

I1.20. Inquérito: Resposta nº20

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 120
DATA DE REALIZAÇÃO: 17/12/2021		HORA DO DIA: 14:5h
TEMA	QUESTÃO	
	Nº	RESPOSTA
MOBILIDADE	Q1	Sexo Homem
	Q2	Idade 36
	Q3	Nacionalidade Dupla nacionalidade (Portuguesa e Espanhola)
	Q4	Nível de Escolaridade Ensino Superior (Mestrado)
	Q5	Situação Profissional Desempregado
	Q6	Local de Residência Covilhã
	Q7	Faz este trajeto diariamente? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]
	Q8	Se não, qual a regularidade? [Semanal/Mensal/Esporádica/ Outro]
	Q9	Porque motivo? [Cidadãos/Saúde/Compras/Trabalho/Crianças/Lazer]
	Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]
Q11	Se sim, para que? Compras	
Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso? [Menos de 15min; 15 a 30 min; 30min a 1h; mais de 1h]	
Q13	Como o faz? [Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A pé /Transporte Privado/ Outro]	
Q14	E pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência? [Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A pé /Transporte Privado/ Outro]	
Q15	Neste percurso, sente-se segura? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	
Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	

PRAÇA DO MUNICÍPIO	
Q17	Porquê? Cidade calma e acolhedora
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município? [Diariamente/Semanal/Mensal/Esporádica/ Outro]
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município? Para além do motivo mencionado em Q9, para lazer
Q20	O que gosta mais nesta praça? A tranquilidade
Q21	E o que gosta menos? Poluição e confusão dos carros
Q22	Considera a iluminação pública adequada? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado? (casas de banho públicas, bebedouros, bancos) [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria? Espaços de circulação automóvel

COMENTÁRIOS:

I1.21. Inquérito: Resposta nº21

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 121	
DATA DE REALIZAÇÃO: 31/03/2022		HORA DO DIA: 16.00h	
TEMA	Nº	QUESTÃO	RESPOSTA
	Q1	Sexo	Homem
	Q2	Idade	18
	Q3	Nacionalidade	Portuguesa
	Q4	Nível de Escolaridade	Ensino Secundário
	Q5	Situação Profissional	Estudante
	Q6	Local de Residência	Santarém
	Q7	Faz este trajeto diariamente?	Sim
	Q8	Se não, qual a regularidade? [Semanal/Mensal/Esporádica/ Outro]	N/A
	Q9	Porque motivo? [Cuidados/Saúde/Compras/Trabalho/Criancas/Lazer]	Apanhar o autocarro
	Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem?	Não
	Q11	Se sim, para que?	N/A
	Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso? [Menos de 15min; 15 a 30 min; 30min a 1h; mais de 1h]	N/A
	Q13	Como o faz? [Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A pé /Transporte Privado/ Outro]	N/A
	Q14	E pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência? [Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A pé /Transporte Privado/ Outro]	Transporte público e a pé
	Q15	Neste percurso, sente-se segura? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/Não Respondo]	Sim
	Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/Não Respondo]	Sim
SEGURANÇA	Q17	Porque?	Cidade pequena

PRAÇA DO MUNICÍPIO		
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município? [Diariamente/Semanal/Mensal/Esporádica/ Outro]	Semanalmente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Para além do motivo mencionado em Q9, para lazer
Q20	O que gosta mais nesta praça?	O ambiente
Q21	E o que gosta menos?	Não Sei
Q22	Considera a iluminação pública adequada? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/Não Respondo]	Não
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/Não Respondo]	Sim
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado? (casas de banho públicas, bebedouros, bancos) [Sim/Não/Não Sei/Talvez/Não Respondo]	Não
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/Não Respondo]	Sim
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/Não Respondo]	Sim
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	Proteção ao sol e à chuva
COMENTÁRIOS:		

I1.22. Inquérito: Resposta nº22

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 1:22	
DATA DE REALIZAÇÃO: 31/03/2022		HORA DO DIA: 16:05h	
TEMA	QUESTÃO	RESPOSTA	
	Nº	Sexo	Mulher
	Q2	Idade	20
	Q3	Nacionalidade	Portuguesa
	Q4	Nível de Escolaridade	Ensino Secundário
	Q5	Situação Profissional	Estudante
	Q6	Local de Residência	Famalicão
	Q7	Faz este trajeto diariamente?	Não
	Q8	Se não, qual a regularidade?	Semanalmente
	Q9	Porque motivo?	Apanhar o autocarro
	Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem?	Não
	Q11	Se sim, para que?	N/A
	Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso?	N/A
	Q13	Como o faz?	N/A
	Q14	E pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência?	Transporte público e a pé
	Q15	Neste percurso, sente-se segura?	Sim
SEGURANÇA	Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura?	Sim

PRAÇA DO MUNICÍPIO		
Q17	Porquê?	Cidade com estudantes e pessoas quase sempre na rua
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município?	Semanalmente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Para além do motivo mencionado em Q9, para lazer (Café Natas) e compras
Q20	O que gosta mais nesta praça?	Preservação da história da cidade
Q21	E o que gosta menos?	Não Sei
Q22	Considera a iluminação pública adequada?	Sim
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação?	Não
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado?	Não
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa?	Sim
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada?	Não
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	Proteção ao sol e da chuva adequada na paragem de autocarros, e melhoria do pavimento
COMENTÁRIOS:		

11.23. Inquérito: Resposta nº23

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 1.23	
DATA DE REALIZAÇÃO: 31/03/2022		HORA DO DIA: 16:15h	
TEMA	Nº	QUESTÃO	RESPOSTA
	Q1	Sexo	Mulher
	Q2	Idade	20
	Q3	Nacionalidade	Cabo Verdiana
	Q4	Nível de Escolaridade	Ensino Superior (Licenciatura)
	Q5	Situação Profissional	Estudante
IDENTIFICAÇÃO	Q6	Local de Residência	Covilhã
	Q7	Faz este trajeto diariamente?	Sim
	Q8	Se não, qual a regularidade?	N/A
	Q9	Porque motivo?	CTT
	Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem?	Sim
	Q11	Se sim, para que?	Compras
	Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso?	15 a 30min
	Q13	Como o faz?	N/A
	Q14	E pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência?	A pé
	Q15	Neste percurso, sente-se segura?	Sim
	SEGURANÇA	Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura?

PRAÇA DO MUNICÍPIO		
Q17	Porquê?	Cidade pequena e tem sempre estudantes a circular pelas ruas
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município? [Diariamente/Semana/Mensal/Esporádica/ Outro]	Diariamente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Lazer
Q20	O que gosta mais nesta praça?	O ambiente
Q21	E o que gosta menos?	A circulação dos carros e as passadeiras
Q22	Considera a iluminação pública adequada? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Não
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Não
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado? (casas de banho públicas, bebedouros, bancos) [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Não
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Não
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	Mais lugares confortáveis para socializar; mais estética urbana como bancos melhorados para as pessoas descansarem e ainda locais com acesso à internet para que os jovens possam usufruí-los
COMENTÁRIOS: -Iluminação pouco adequada principalmente na área posterior da Câmara Municipal; e, o pavimento apesar de fazer parte da história da cidade, deveria ser mais confortável para a andar. -A inquirida desconhecia a localização de instalações públicas na Praça.		

I1.24. Inquérito: Resposta nº24

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 124	
DATA DE REALIZAÇÃO: 31/03/2022		HORA DO DIA: 16:20h	
TEMA	Nº	QUESTÃO	RESPOSTA
	Q1	Sexo	Mulher
	Q2	Idade	32
	Q3	Nacionalidade	Angolana
	Q4	Nível de Escolaridade	Ensino Superior (Licenciatura)
	Q5	Situação Profissional	Desempregada
IDENTIFICAÇÃO	Q6	Local de Residência	Covilhã
	Q7	Faz este trajeto diariamente?	Sim
	Q8	Se não, qual a regularidade?	N/A
	Q9	Porque motivo?	Compras
	Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem?	Sim
	Q11	Se sim, para quê?	Buscar os filhos
	Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso?	30min a 1h
	Q13	Como o faz?	Transporte Público
	Q14	E, pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência?	Transporte Público e a pé
		Q15	Neste percurso, sente-se segura?
SEGURANÇA	Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura?	Sim

PRAÇA DO MUNÍCIPIO		
Q17	Porquê?	Tem regularmente pessoas na rua
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município?	Diariamente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Motivos de Q9
Q20	O que gosta mais nesta praça?	O ambiente
Q21	E o que gosta menos?	Falta de proteção adequada ao sol
Q22	Considera a iluminação pública adequada?	Sim
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação?	talvez
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado?	Não
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa?	Sim
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada?	Não
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	Mais arborização e bancos confortáveis
COMENTÁRIOS: -A inquirida desconhecia a localização de instalações públicas na Praça.		

I1.25. Inquérito: Resposta nº25

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO			Nº: 1.25
DATA DE REALIZAÇÃO: 09/04/2022			HORA DO DIA: 14:15h
TEMA	Nº	QUESTÃO	RESPOSTA
IDENTIFICAÇÃO	Q1	Sexo	Homem
	Q2	Idade	25
	Q3	Nacionalidade	Portuguesa
	Q4	Nível de Escolaridade	Ensino Superior (Mestrado)
	Q5	Situação Profissional	Estudante
	Q6	Local de Residência	Viseu
MOBILIDADE	Q7	Faz este trajeto diariamente?	Sim
	Q8	Se não, qual a regularidade?	N/A
	Q9	Porque motivo?	Residência Secundária
	Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem?	Sim
	Q11	Se sim, para que?	Compras e banco
	Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso?	Menos de 15min
	Q13	Como o faz?	A pé
	Q14	Autocarro/Taxi/Bicicleta/ A pé /Transporte Privado/ Outro]	A pé
SEGURANÇA	Q15	E pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência?	Não
	Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura?	Não
		Neste percurso, sente-se segura?	Não

PRAÇA DO MUNICÍPIO		
Q17	Porque?	Durante a noite fica um pouco deserta, o que faz com que não haja olhos postos na rua. Para além disso, sendo uma cidade de estudantes, é normal que saiam, mas por vezes não se sabem comportar e acabam por nos aborstar
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município?	Semanalmente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Para além dos motivos em Q9, para ir ao café
Q20	O que gosta mais nesta praça?	Carácter arquitetónico das arcadas da Câmara
Q21	E o que gosta menos?	Pessoas/Inxistias a urinar na rua; confusão viária; falta de informação adequada tanto para os condutores como para os peões; falta de segurança/policiamento; carencia de um lugar para os idosos socializarem e conviverem sem ser os bancos das arcadas; pavimento não favorável em especial nas passadeiras; e por fim, a falta de acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida tanto para entrar na Câmara, como no Teatro Municipal
Q22	Considera a iluminação pública adequada?	Sim
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação?	Não
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado?	Não
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa?	Talvez
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada?	Não

I1.26. Inquérito: Resposta nº26

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 126	
DATA DE REALIZAÇÃO: 09/04/2022		HORA DO DIA: 14:30h	
TEMA	Nº	QUESTÃO	RESPOSTA
	Q1	Sexo	Homem
	Q2	Idade	22
	Q3	Nacionalidade	Angolana
	Q4	Nível de Escolaridade	E ensino Secundário (12ºano)
	Q5	Situação Profissional	Estudante
IDENTIFICAÇÃO	Q6	Local de Residência	Covilhã
	Q7	Faz este trajeto diariamente?	
	Q8	Se não, qual a regularidade?	Sim
	Q9	Porque motivo?	N/A
	Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem?	Residência
	Q11	Se sim, para quê?	Loja de instrumentos musicais
MOBILIDADE	Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso?	15 a 30min
	Q13	Como o faz?	
	Q14	Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A pé /Transporte Privado/Outro]	A pé
	Q15	Neste percurso, sente-se segura?	Sim
SEGURANÇA	Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura?	Sim

PRAÇA DO MUNICÍPIO		COMENTÁRIOS:
Q17	Porquê?	Comparando com a cidade de nascença é muito segura e calma
Q18	Município? [Diariamente/Semanal/Mensal/Esporádica/Outro]	Semanalmente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Para além dos motivos de Q9, para lazer
Q20	O que gosta mais nesta praça?	A diversidade e o convívio
Q21	E o que gosta menos?	Por vezes a confusão das pessoas
Q22	Considera a iluminação pública adequada?	Sim
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação?	Não
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado? (casas de banho públicas, bebedouros, bancos)	Não
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa?	Sim
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada?	Não
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	Uma alternativa às pessoas com mobilidade reduzida para o acesso à parte posterior da Câmara; mais arborização; Casas de banho públicas

I1.27. Inquérito: Resposta nº27

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 1.27	
DATA DE REALIZAÇÃO: 07/04/2022		HORA DO DIA: 17:25h	
TEMA	Nº	QUESTÃO	RESPOSTA
			Q1
	Q2	Idade	20
	Q3	Nacionalidade	Egípcia
	Q4	Nível de Escolaridade	Ensino Superior
	Q5	Situação Profissional	Estudante
	Q6	Local de Residência	Covilhã
	Q7	Faz este trajeto diariamente? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim
	Q8	Se não, qual a regularidade? [Semanal/Mensal/Esporádica/ Outro]	N/A
	Q9	Porque motivo? [Cuidados/Saúde/ Compras/ Trabalho/Chanças/ Lazer]	Lazer
	Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Não
	Q11	Se sim, para quê?	N/A
	Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso? [Menos de 15min; 15 a 30 min; 30min a 1h; mais de 1h]	N/A
	Q13	Como o faz? [Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A pé /Transporte Privado/ Outro]	N/A
	Q14	E pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência? [Autocarro/Táxi/Bicicleta/ A pé /Transporte Privado/ Outro]	A pé
	Q15	Neste percurso, sente-se segura? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim
	Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim
SEGURANÇA	Q17	Porquê?	Não sei

PRAÇA DO MUNICÍPIO		
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município? [Diariamente/Semanal/Mensal/Esporádica/ Outro]	Semanalmente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Para além dos motivos de Q9, como passagem a outros locais na cidade e para lazer
Q20	O que gosta mais nesta praça?	Esplanadas e das atividades sazonais
Q21	E o que gosta menos?	Não Sei
Q22	Considera a iluminação pública adequada? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Não
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado? (casas de banho públicas, bebedouros, bancos) [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Não
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim
Q26	Considera que o espaço tem proteção a chuva e do sol adequada? [Sim/Não/Não Sei/Talvez/ Não Respondo]	Sim
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	Mais atividades regulares na Praça e instalações sanitárias públicas
COMENTÁRIOS:		

I1.28. Inquérito: Resposta nº28

INQUÉRITO SEMI-DIRIGIDO		Nº: 1.28
DATA DE REALIZAÇÃO: 07/04/2022		HORA DO DIA: 19.00h
TEMA	Nº	QUESTÃO
	Q1	Sexo
	Q2	Idade
	Q3	Nacionalidade
	Q4	Nível de Escolaridade
	Q5	Situação Profissional
	Q6	Local de Residência
IDENTIFICAÇÃO	Q7	Faz este trajejo diariamente?
	Q8	Se não, qual a regularidade?
	Q9	Porque motivo?
	Q10	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem?
	Q11	Se sim, para quê?
	Q12	Em média, qual a duração deste seu percurso?
	Q13	Como o faz?
	Q14	F. pela cidade, em geral, como se se move com mais frequência?
SEGURANÇA	Q15	Neste percurso, sente-se segura?
	Q16	Na Covilhã, em geral, quando circula sente-se segura?

PRAÇA DO MUNICÍPIO		
Q17	Porquê?	Comparando com a zona do Brasil de onde veio é uma cidade muito calma
Q18	Qual a regularidade com que frequenta a Praça do Município?	Semanalmente
Q19	Qual (quais) motivo(s) o levam a frequentar a Praça do Município?	Para além dos motivos de Q9, para lazer e ir à lavandaria
Q20	O que gosta mais nesta praça?	O ambiente
Q21	E o que gosta menos?	Falta de sombreamento, principalmente no Verão
Q22	Considera a iluminação pública adequada?	Não Sei
Q23	Considera o pavimento confortável à circulação?	Sim
Q24	Considera o mobiliário urbano adequado? (casas de banho públicas, bebedouros, bancos)	Não
Q25	Considera o espaço da Praça diariamente limpa?	Sim
Q26	Considera que o espaço tem proteção à chuva e do sol adequada?	Não
Q27	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?	Sombreamentos e instalações sanitárias públicas
COMENTÁRIOS: - O Inquérito trabalha por turnos, pelo que não frequenta a Praça muito, muito menos ao anoitecer.		

I2. Tratamento dos Inquéritos

Inquérito	Data de Realização	Sexo	Faixa Etária	Idade	Nacionalidade	Nível de Escolaridade	Situação Profissional	Local de Residência
I.01	22/11/2021	Mulher	25-64	60	Portuguesa	Ensino Básico	Doméstica	Covilhã
I.02	22/11/2021	Homem	15-24	19	Portuguesa	Ensino Secundário	Estudante	Vila Real
I.03	22/11/2021	Homem	15-24	18	Portuguesa	Ensino Secundário	Estudante	Viseu
I.04	23/11/2021	Mulher	25-64	36	Portuguesa	Ensino Secundário	Doméstica	Covilhã
I.05	24/11/2021	Mulher	65 ou mais	85	Portuguesa	Ensino Básico	Reformada	Covilhã
I.06	08/12/2021	Mulher	15-24	21	Lituana	Ensino Superior	Trabalhadom estudante	Covilhã (tempo de Erasmus)
I.07	08/12/2021	Homem	25-64	32	Brasileira	Ensino Superior	Estudante	Covilhã
I.08	09/12/2021	Mulher	65 ou mais	68	Portuguesa	Ensino Básico	Reformada	Covilhã
I.09	09/12/2021	Mulher	65 ou mais	78	Portuguesa	Ensino Secundário	Reformada	Covilhã
I.10	10/12/2021	Homem	25-64	46	Angolana	Ensino Superior	Estudante	Covilhã
I.11	10/12/2021	Mulher	25-64	40	Angolana	Ensino Superior	Estudante trabalhadora	Covilhã
I.12	10/12/2021	Homem	25-64	29	Angolana	Ensino Superior	Estudante trabalhador	Covilhã
I.13	13/12/2021	Mulher	25-64	40	Portuguesa	Ensino Secundário	Desempregada	Covilhã
I.14	13/12/2021	Mulher (Não-Binário)	25-64	26	Portuguesa	Ensino Superior	Estudante	Sintra
I.15	14/12/2021	Homem	65 ou mais	80	Portuguesa	Ensino Básico	Reformado	Coimbra
I.16	14/12/2021	Mulher	15-24	17	Portuguesa	Ensino Secundário	Estudante	Covilhã
I.17	15/12/2021	Mulher	25-64	38	Portuguesa	Ensino Secundário	Empregada de Balcão	Covilhã
I.18	15/12/2021	Homem	15-24	21	Portuguesa	Ensino Superior	Estudante	Covilhã
I.19	17/12/2021	Mulher	25-64	37	Francesa	Ensino Superior	Estudante	Lardosa
I.20	17/12/2021	Homem	25-64	36	Dupla Nacionalidade (Espanhola e Portuguesa)	Ensino Superior	Desempregado	Covilhã
I.21	30/03/2022	Homem	15-24	18	Portuguesa	Ensino Secundário	Estudante	Santarém
I.22	30/03/2022	Mulher	15-24	20	Portuguesa	Ensino Secundário	Estudante	Famalicão
I.23	31/03/2022	Mulher	15-24	20	Cabo Verdeana	Ensino Superior	Estudante	Covilhã
I.24	31/03/2022	Mulher	25-64	32	Angolana	Ensino Superior	Desempregada	Covilhã
I.25	05/04/2022	Homem	25-64	25	Portuguesa	Ensino Superior	Estudante	Viseu
I.26	05/04/2022	Homem	15-24	22	Angolana	Ensino Secundário	Estudante	Covilhã
I.27	07/04/2022	Homem	15-24	20	Equatoriana	Ensino Superior	Estudante	Covilhã
I.28	07/04/2022	Homem	15-24	24	Brasileira	Ensino Secundário	Empregado fabril	Covilhã

Inquérito	Faz este trajeto diariamente?	Se não, qual a regularidade?	Porque motivo?	Entre A e B fez ou costuma fazer alguma paragem?	Se sim, para quê?
101	Sim	N/A	Trabalho	Sim	Compras
102	Não	Semanalmente	Andar de skate e socializar	Não	N/A
103	Não	Semanalmente	Andar de skate e convívio	Não	N/A
104	Sim	N/A	Trabalho	Não	N/A
105	Não	Semanalmente	Compras	Não	N/A
106	Sim	N/A	Lazer	Sim	Compras
107	Sim	N/A	Universidade	Sim	Compras
108	Sim	N/A	Compras	Não	N/A
109	Sim	N/A	Compras	Não	N/A
110	Sim	N/A	Compras	Não	N/A
111	Sim	N/A	Compras	Sim	Buscar a filha
112	Sim	N/A	Trabalho e Universidade	Sim	Compras
113	Sim	N/A	Buscar o filho	Sim	Compras
114	Não	Semanalmente	Lazer e Compras	Sim	Compras
115	Não	Semanalmente	Compras	Não	N/A
116	Sim	N/A	Apanhar o autocarro	Não	N/A
117	Não	Semanalmente	Trabalho	Sim	Compras
118	Sim	N/A	Lazer	Não	N/A
119	Não	Esporadicamente	Lazer	Sim	Buscar os filhos
120	Sim	N/A	Compras	Sim	Compras
121	Sim	N/A	Apanhar o autocarro	Não	N/A
122	Não	Semanalmente	Universidade	Não	N/A
123	Sim	N/A	CTT	Não	N/A
124	Sim	N/A	Compras	Sim	Buscar os filhos
125	Sim	N/A	Residência Secundária	Sim	Compras e banco
126	Sim	N/A	Residência	Sim	Loja de instrumentos musicais
127	Sim	N/A	Lazer	Não	N/A
128	Sim	N/A	Residência	Não	N/A

Inquérito	Em média, qual a duração deste seu percurso?	Como o faz?	E pela cidade, em geral, como se move com mais frequência?	Neste percurso, sente-se seguro/a?
101	30min a 1h	Transporte Público	Transporte Público	Sim
102	N/A	N/A	A pé	Sim
03	N/A	N/A	A pé	Sim
04	N/A	N/A	Transporte Público	Sim
05	N/A	N/A	Transporte Público	Sim
06	15 a 30 min	A pé	A pé	Sim
07	30min a 1h	Transporte Público	Transporte Público e a pé	Sim
08	N/A	Transporte Público e carro	Transporte Público e carro	Sim
09	N/A	N/A	Transporte Público e a pé	Sim
10	N/A	N/A	A pé	Sim
11	15 a 30 min	A pé e transporte público	A pé e transporte público	Sim
112	15 a 30 min	A pé e transporte público	A pé e transporte público	Sim
113	15 a 30 min	Transporte Público	Transporte Público	Sim
114	Menos de 15min	A pé	A pé	Sim
115	N/A	N/A	Carro	Sim
116	N/A	N/A	Transporte Público e a pé	Sim
117	15 a 30 min	Transporte Público e Táxi	Transporte Público	Sim
118	N/A	N/A	Carro	Sim
119	Menos de 15min	Carro	Carro	Sim
120	Menos de 15min	A pé	A pé	Sim
121	N/A	N/A	Transporte Público	Sim
122	N/A	N/A	Transporte Público e a pé	Sim
123	N/A	N/A	A pé	Sim
124	30min a 1h	Transporte Público	Transporte Público e a pé	Sim
125	Menos de 15min	A pé	A pé	Não
126	15 a 30 min	A pé	A pé	Sim
127	N/A	N/A	A pé	Sim
128	N/A	N/A	A pé	Sim

Inquérito	Qual (quais) motivo(s) a(o) levam a frequentar a Praça do Município?	O que mais gosta na Praça?
101	Quiosque e compras	O convívio
102	Mencionado em Q9	O espaço à frente da Câmara que podemos andar de skate e o Café Natas
103	Mencionado em Q9	É um espaço agradável e com diversidade
104	Compras	O convívio
105	Mencionado em Q9	Não Sei
106	Mencionado em Q9	O ambiente da Praça
107	Passear	O café Natas
108	Para além do motivo mencionado em Q9, para apanhar o autocarro	Não Sei
109	Para além do motivo mencionado em Q9, para passear	Não Sei
110	Para além do motivo mencionado em Q9, para lazer	A paisagem e a arquitetura de alguns edifícios
111	Passear com a filha e lazer	O ambiente e o convívio
112	Lazer e compras	A arquitetura e o lugar em si
113	Mencionado em Q9	O teatro e a arquitetura
114	Mencionado em Q9	Convívio, da centralidade e Café Natas
115	Passear	O ambiente
116	Mencionado em Q9	As esplanadas dos cafés
117	Lazer e compras	Espaço agradável
118	Mencionado em Q9	As esplanadas e quando há atividades sazonais, como as feiras de Natal
119	Mencionado em Q9	Esplanadas e temporariamente quando há feiras de Natal para as crianças
120	Lazer	A tranquilidade
121	Lazer	O ambiente
122	Lazer (Café Natas) e compras	Preservação da história da cidade
123	Lazer	O ambiente
124	Mencionado em Q9	O ambiente
125	Café	O caráter arquitetónico das arcadas da Câmara
126	Lazer	A diversidade e o convívio
127	Como meio de passagem para outros locais na cidade e lazer	Esplanadas e as atividades sazonais
128	Lazer e ir à lavanderia	O ambiente

Inquérito	E o que menos gosta?	Considera a iluminação pública adequada?
101	Não Sei	Sim
102	A circulação automóvel a passar no meio da Praça	Sim
03	Confusão dos veículos pela Praça	Sim
04	Confusão dos automóveis e dos autocarros	Sim
05	Não Sei	Não Sei
06	Não Sei	Sim
07	A falta de espaços verdes e do mobiliário urbano	Sim
08	Não Sei	Não
09	Não Sei	Não
10	Não Sei	Não
11	A confusão dos carros	Não
112	Por vezes a insegurança e a confusão da zona viária	Não
113	Neste momento de pandemia, a aglomeração de pessoas em determinadas ocasiões do dia	Não Sei
114	Lojas abandonadas; degradação de alguns edifícios e a falta de sombreamento adequado	Não
115	A inexistências de instalações sanitárias públicas ou, se existirem, uma indicação perceptível	Não Sei
116	Não Sei	Sim
117	Não Sei	Não
118	Falta de civismo de algumas pessoas com os skaters	Sim
119	Circulação automóvel a passar no meio da praça	Não Sei
120	Poluição dos carros	Sim
121	Não sei	Não
122	Não sei	Sim
123	A circulação dos carros e as passeadeiras	Não
124	Falta de proteção adequada ao sol	Sim
125	Pessoas/taxistas a urinar na rua; confusão viária; falta de informação adequada tanto para os condutores como para os peões; falta de segurança/policiamento; carência de um lugar para os idosos socializarem e conviverem sem ser os bancos das arcadas; pavimento não favorável em especial nas passeadeiras; e por fim, a falta de acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida tanto para entrar na Câmara, como no Teatro Municipal	Sim
126	Por vezes a confusão das pessoas	Sim
127	Não Sei	Não
128	Falta de sombreamento, principalmente no Verão	Não Sei

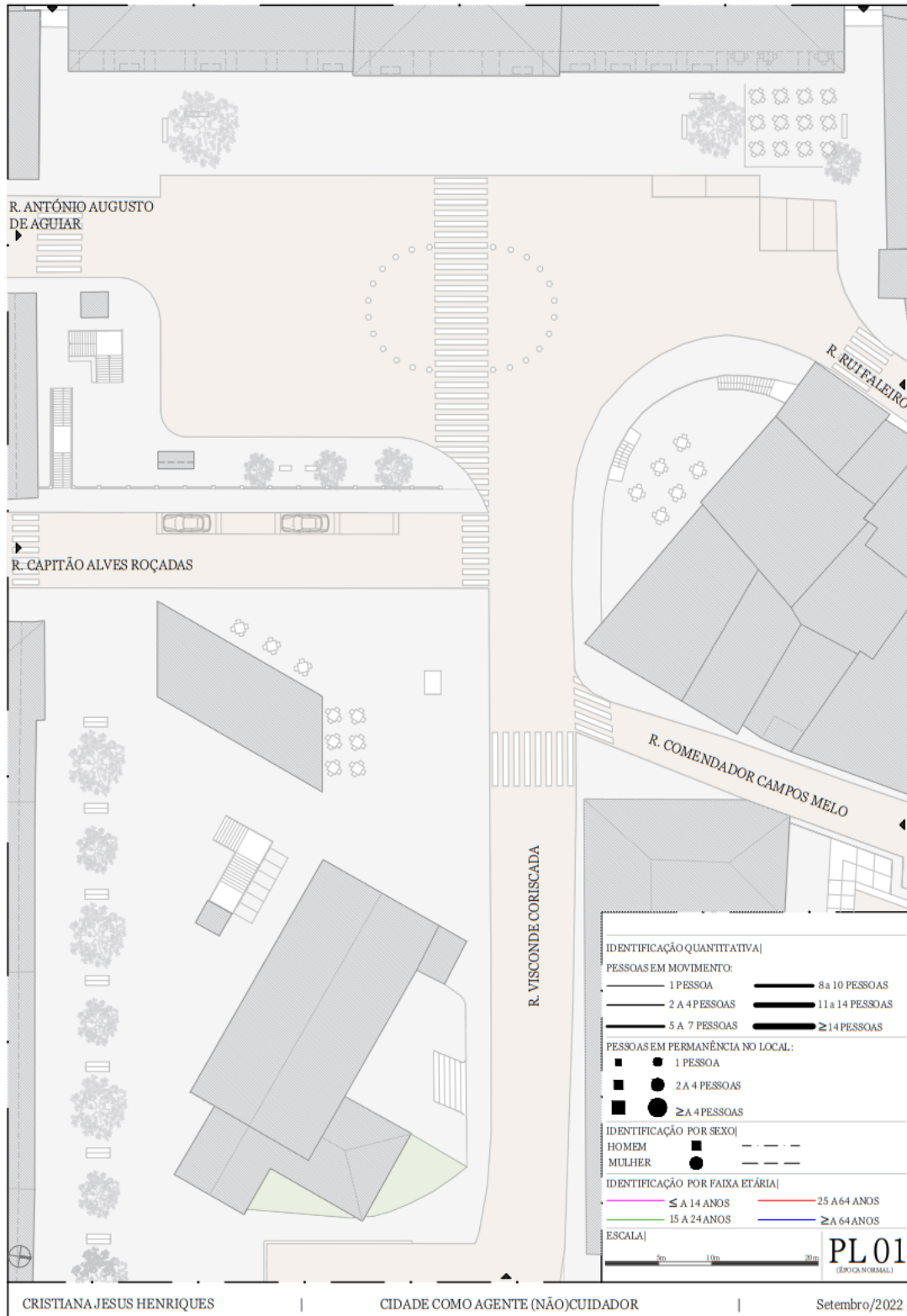
Inquérito	Considera o pavimento confortável à circulação?	Considera o mobiliário urbano adequado?	Considera o espaço da praça diariamente limpa?	Considera que o espaço tem proteção à chuva e ao sol adequada?
101	Não	Não	Sim	Talvez
102	Sim	Não	Sim	Talvez
03	Sim	Não	Sim	Não
04	Talvez	Não	Talvez	Não
05	Talvez	Não	Sim	Talvez
06	Talvez	Sim	Sim	Sim
07	Não	Não	Sim	Sim
08	Não	Não	Sim	Talvez
09	Não	Não	Sim	Não
10	Não	Não	Sim	Não
11	Não	Não	Sim	Não
12	Não	Sim	Sim	Não
13	Não	Não	Sim	Não
14	Sim	Não	Sim	Não
15	Sim	Não	Sim	Sim
16	Não	Sim	Sim	Não
17	Não	Não	Sim	Não
18	Sim	Não	Não	Não
19	Sim	Não	Não Sei	Não
20	Sim.	Não	Sim	Não
21	Sim	Não	Sim	Sim
22	Não	Não	Sim	Não
23	Não	Não	Sim	Não
24	Talvez	Não	Sim	Sim
25	Não	Não	Talvez	Não
26	Não	Não	Sim	Não
27	Sim	Não	Sim	Sim
28	Sim	Não	Sim	Não

Inquérito	Se tivesse oportunidade de melhorar a Praça do Município, o que alteraria?
01	Local de espera dos autocarros
02	Confusão dos carros e a ligação com as zonas de convívio
03	A confusão automóvel
04	Mobiliário urbano; adicionaria instalações sanitárias públicas e bebedouros; e melhoraria o local de espera dos autocarros
05	Não Sei
06	A confusão automóvel
07	Acessibilidade para pessoas com incapacidade física e mobiliário urbano
08	Não Sei
09	Não Sei
10	Local de espera dos autocarros, o pavimento e o mobiliário urbano em especial as casas de banho públicas
11	Local de espera dos autocarros e o sombreamento
12	Reforçar a área de espera dos autocarros e a tentaria diminuir a confusão automóvel
13	Local de espera dos autocarros e sombreamentos adequados
14	Sombreamento e repensava a iluminação e o espaço na parte baixa da Praça
15	Adicionaria verdes na Praça e melhoraria a confusão automóvel
16	O pavimento
17	Local de espera dos autocarros mais abrigado
18	Os vasos do parapeito da Câmara que vazam água para quem circula pelo local
19	A circulação automóvel e proteção à chuva e ao sol adequadas
20	Espaços de circulação automóvel
21	Proteção ao sol e à chuva
22	Proteção ao sol e da chuva adequada na paragem de autocarros, e melhoria do pavimento
23	Mais lugares confortáveis para socializar; mais estética urbana como bancos melhorados para as pessoas descansarem e ainda locais com acesso à internet para que os jovens possam usufruírem
24	Mais arborização e bancos confortáveis
25	Pavimento melhorado e adequado para pessoas com mobilidade reduzida ou invisuais; sinalização adaptada a todas as pessoas; melhoria do sombreamento através de outro tipo de arborização em especial incidência na paragem de autocarros e à frente do edifício da parte inferior da Praça; Adicionaria instalações sanitárias públicas, não só para as pessoas, como forma de evitarem e urinarem na rua; alteraria a paragem de autocarro dado ao congestionamento dos autocarros na praça; colocaria mais cinzeiros espalhados pela Praça para evitar que os fumadores joguem as beatas para o chão; e por fim, ciclovias adequadas
26	Uma alternativa às pessoas com mobilidade reduzida para o acesso à parte posterior da Câmara; mais arborização; Casas de banho públicas
27	Mais atividades regulares na Praça para as pessoas e instalações sanitárias públicas
28	Sombreamento e instalações sanitárias públicas

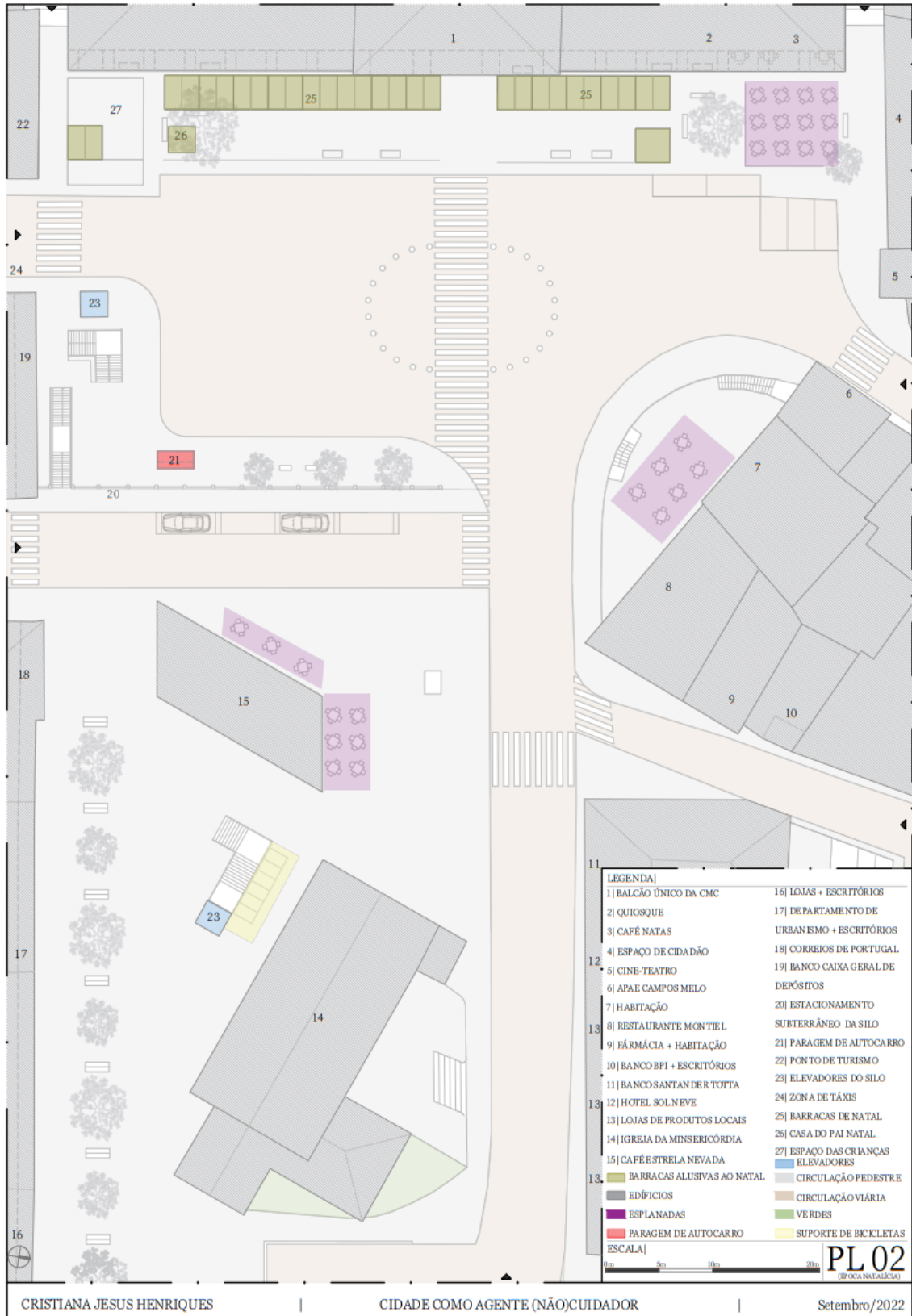
Apêndice II | Plantas de usos do espaço e fluxos

II.1. Plantas de Levantamento

II.1.1. Planta da Praça do Município (PL01)

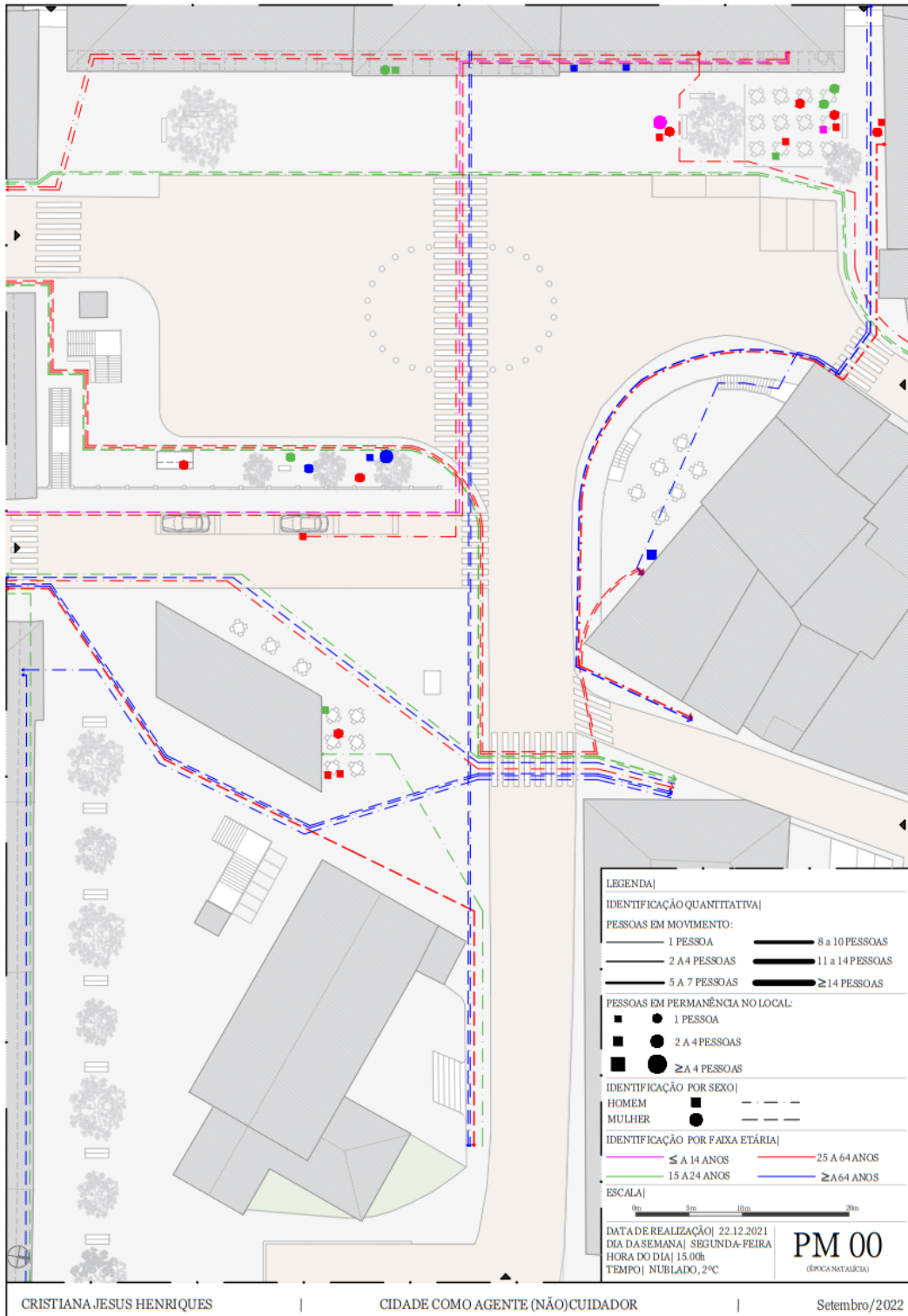


II.1.2. Planta de Época Natalícia (PL02)

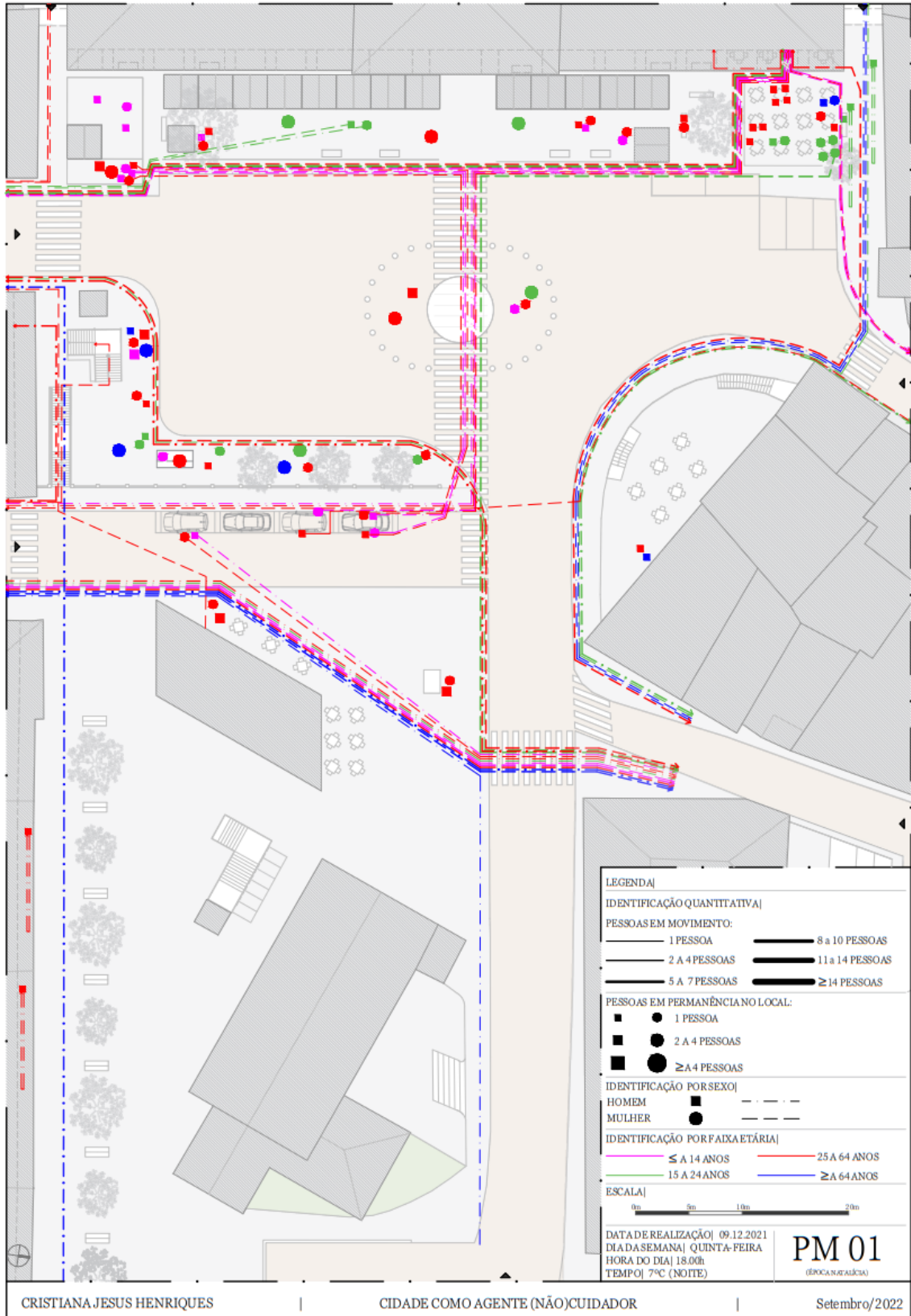


II2. Plantas de Mapeamento 1ª Fase

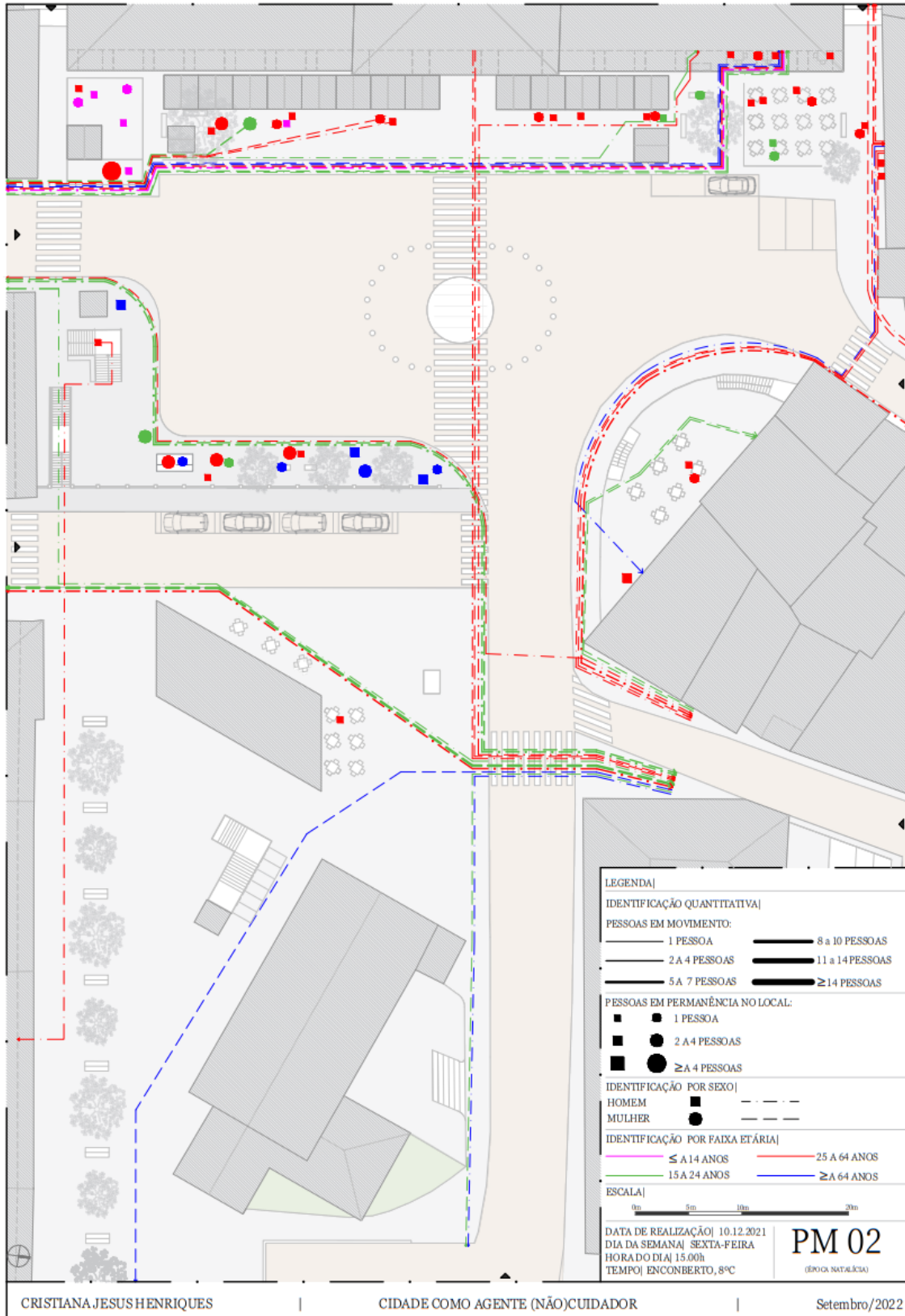
II2.1. Planta de Mapeamento (PM 00): Dia Útil (Segunda-feira)



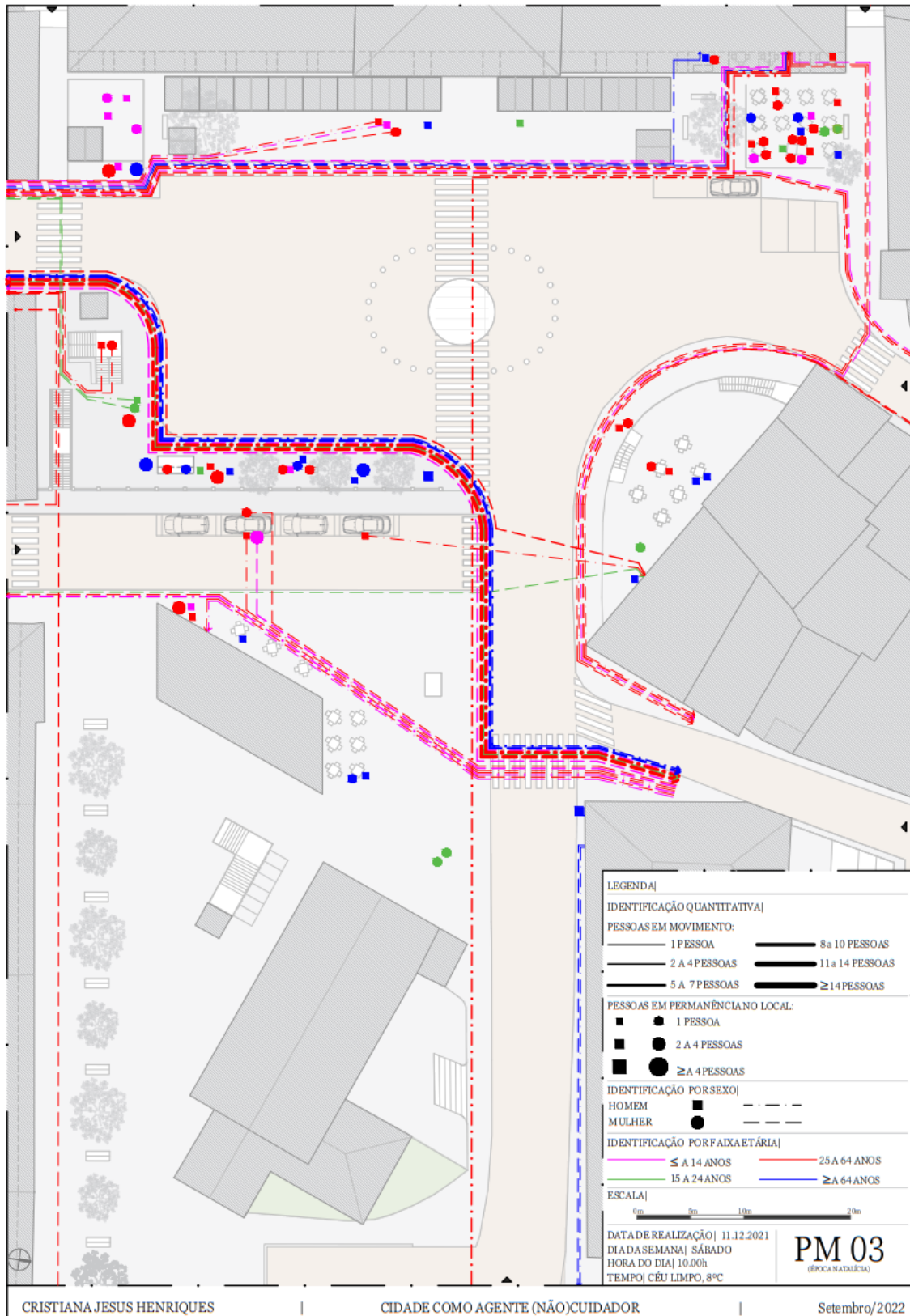
II.2. Planta de Mapeamento (PM 01): Dia Útil (Quinta-feira)



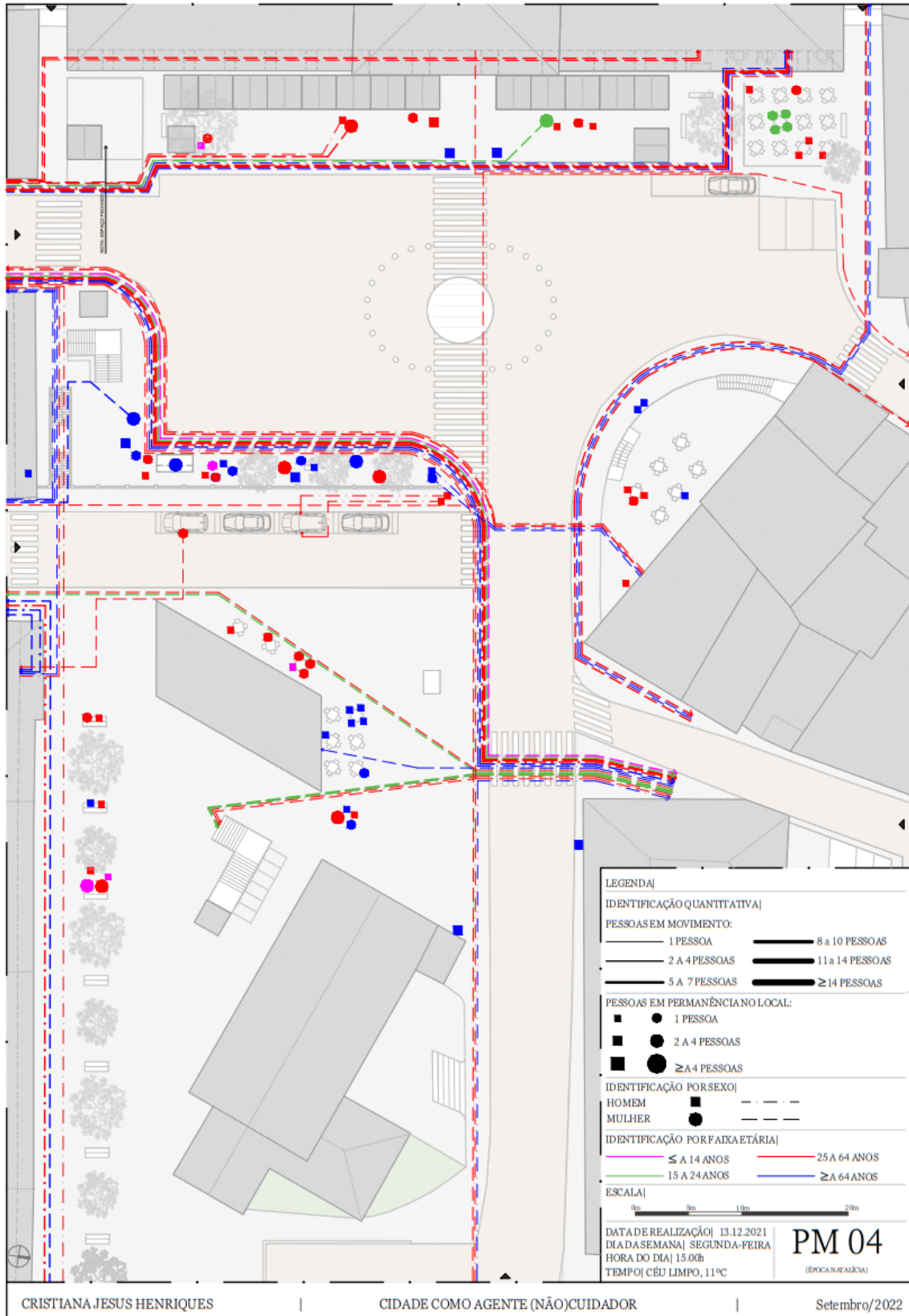
II.2.3. Planta de Mapeamento (PM 02): Dia Útil (Sexta-feira)



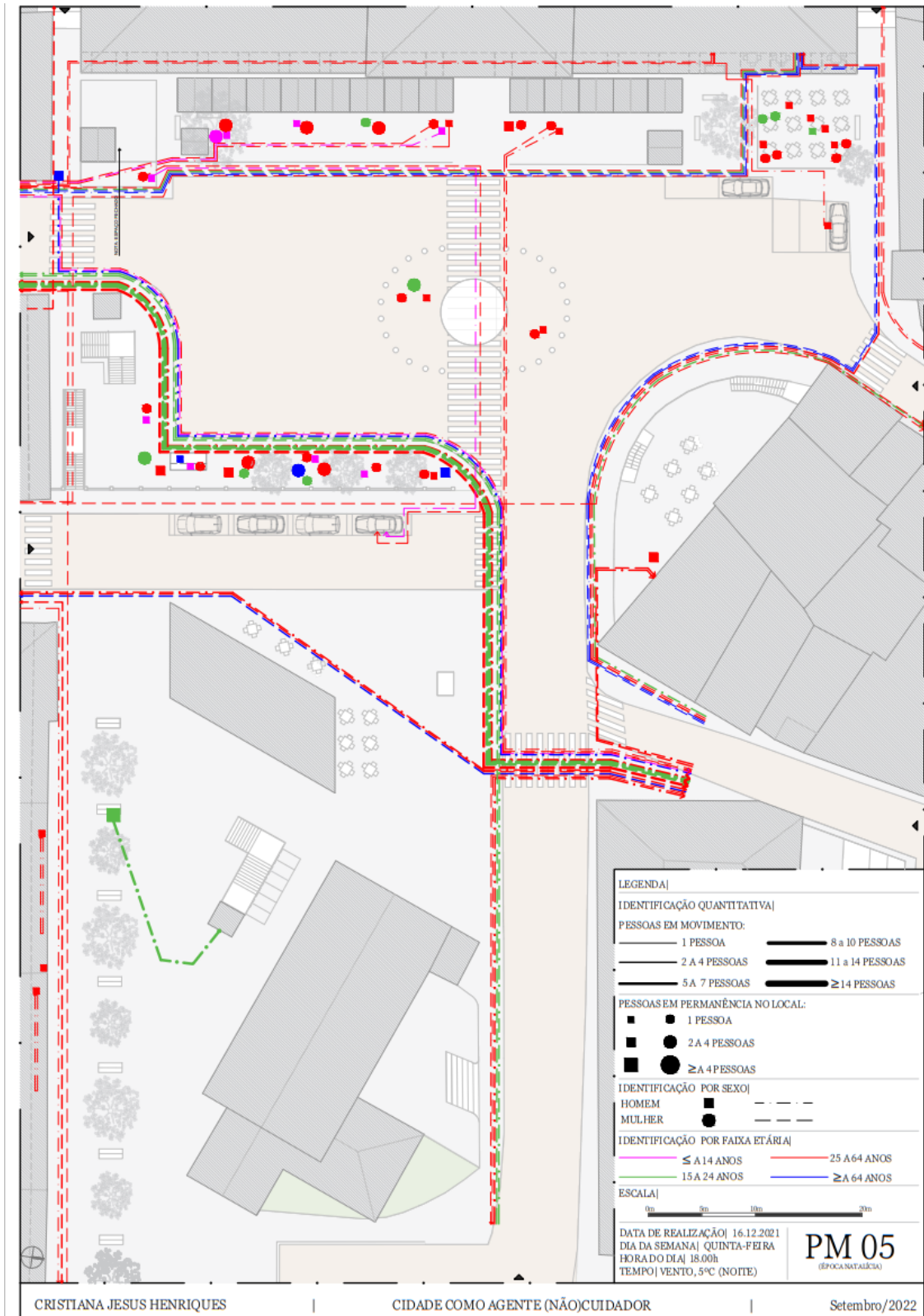
II2.4. Planta de Mapeamento (PM 03): Fim-de-Semana (Sábado)



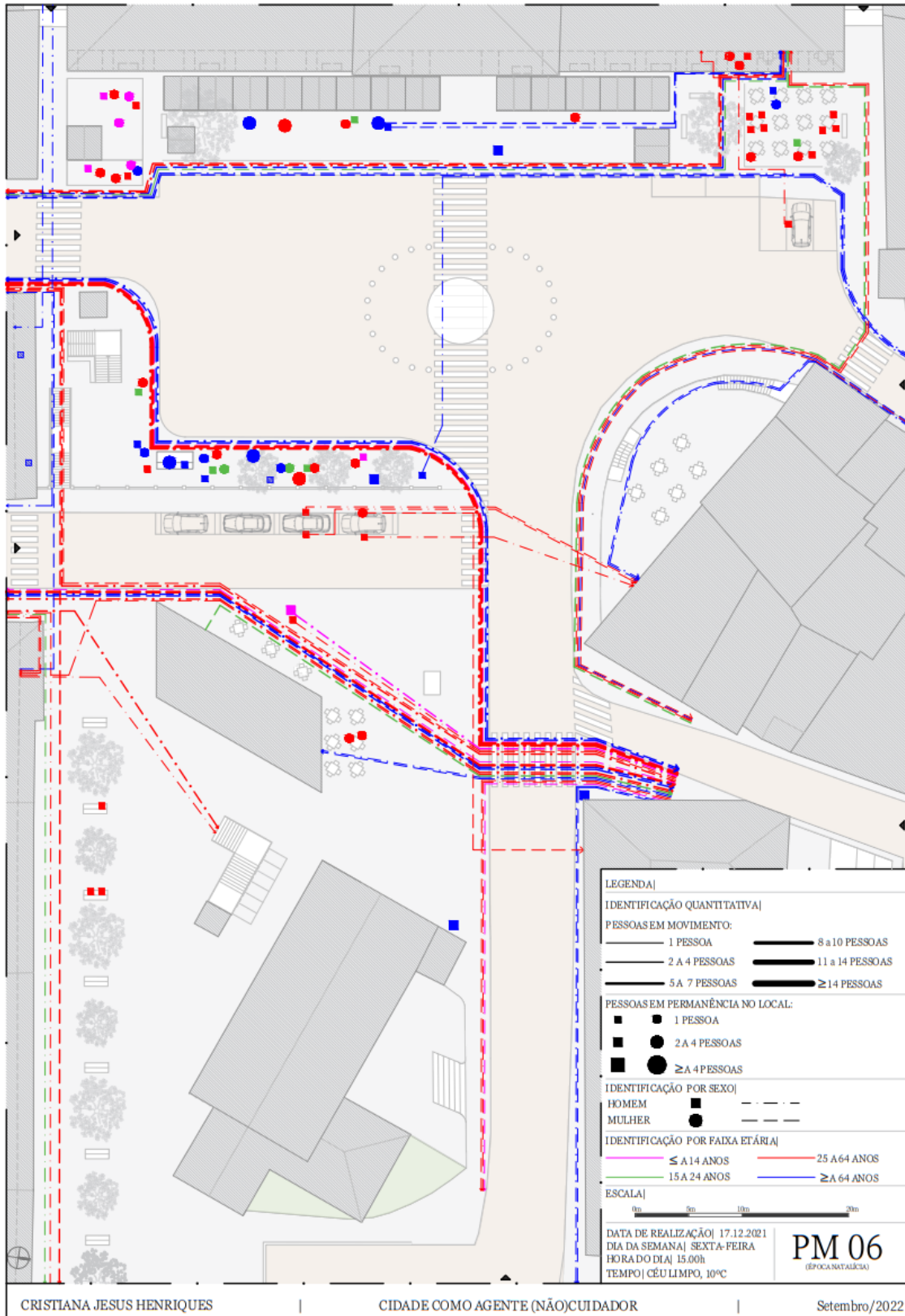
II2.5. Planta de Mapeamento (PM 04): Dia Útil (Segunda-feira)



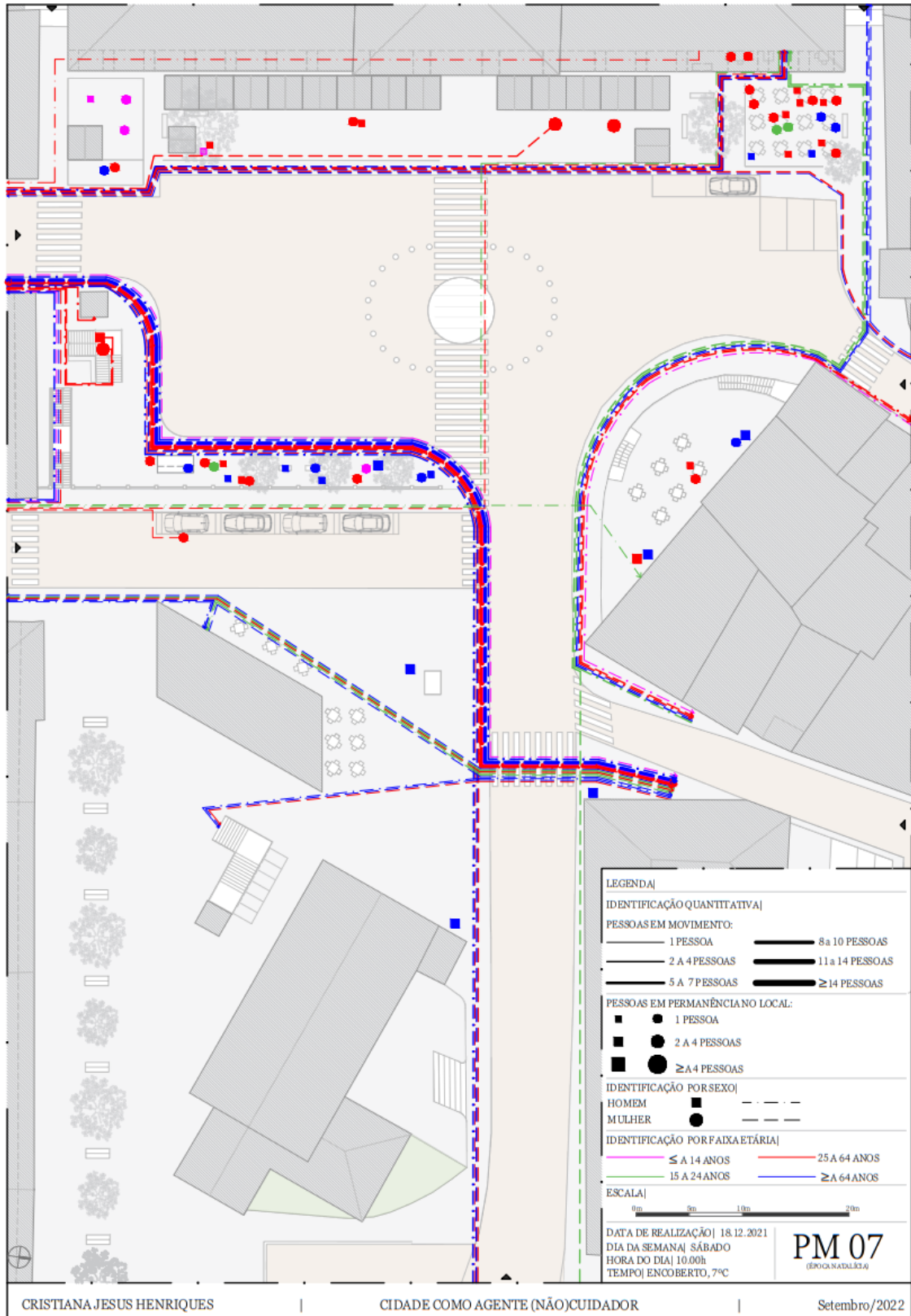
II2.6. Planta de Mapeamento (PM 05): Dia Útil (Quinta-feira)



II2.7. Planta de Mapeamento (PM 06): Dia Útil (Sexta-feira)

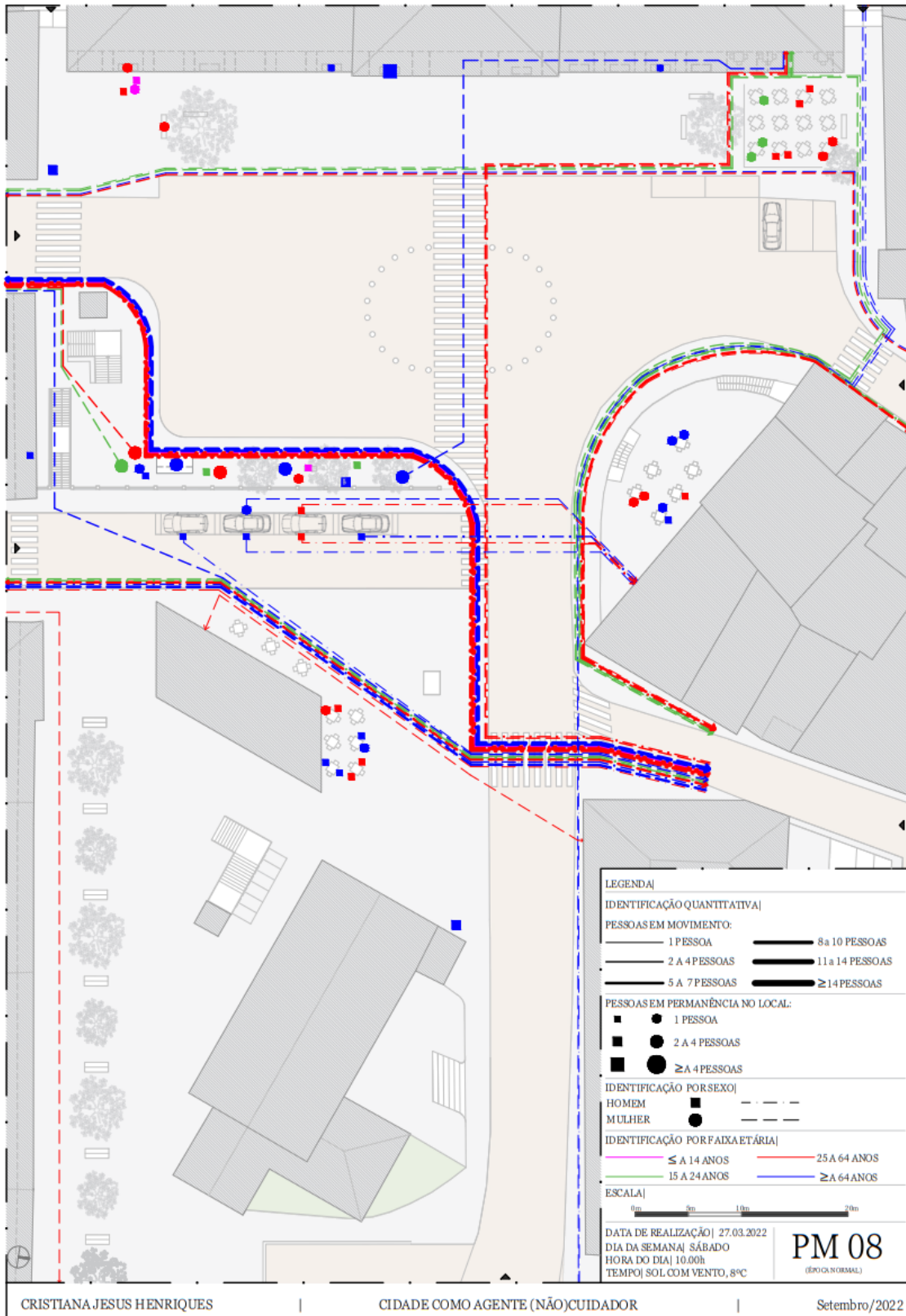


II2.8. Planta de Mapeamento (PM 07): Fim-de-Semana (Sábado)

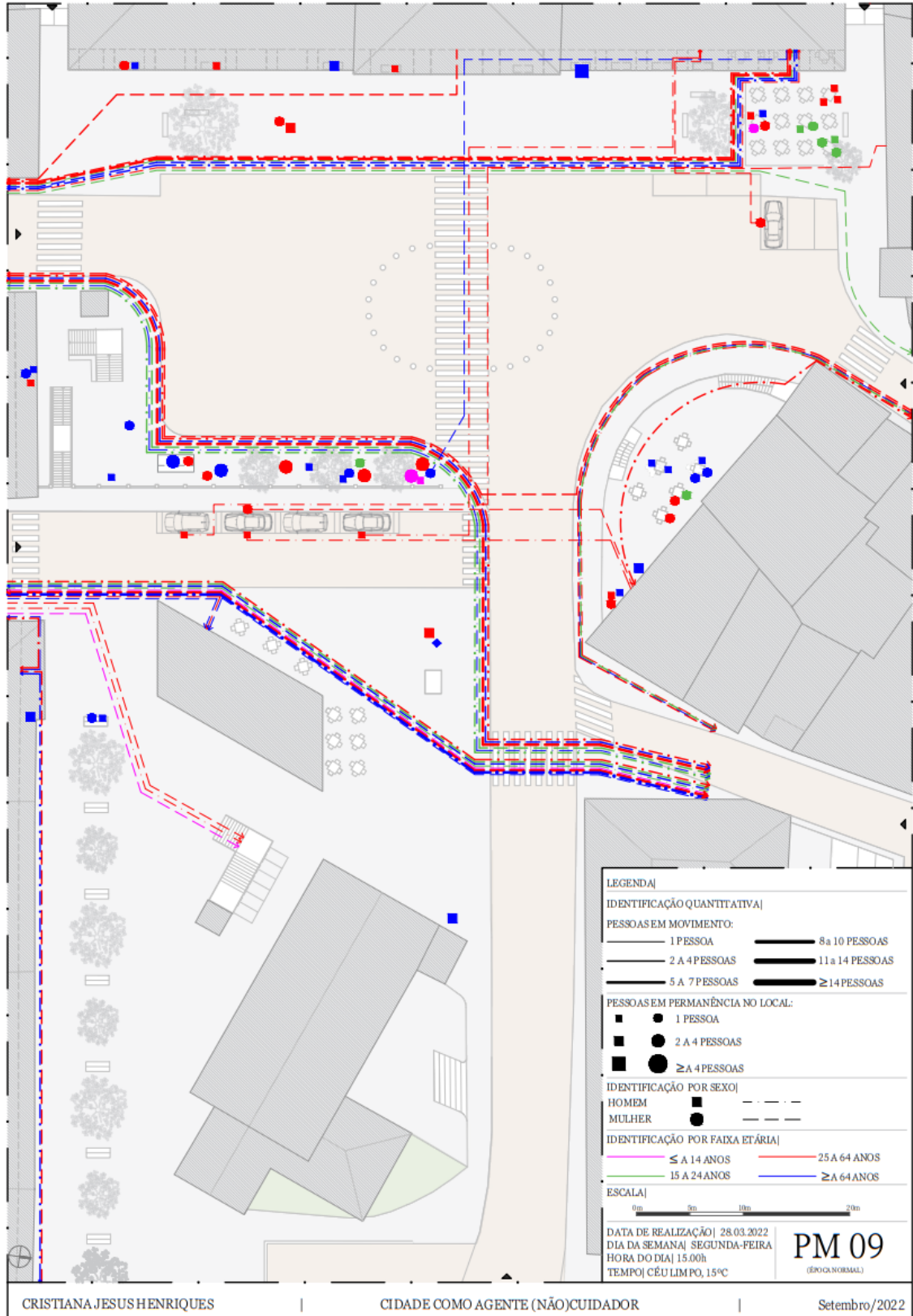


II3. Plantas de Mapeamento 2ª Fase

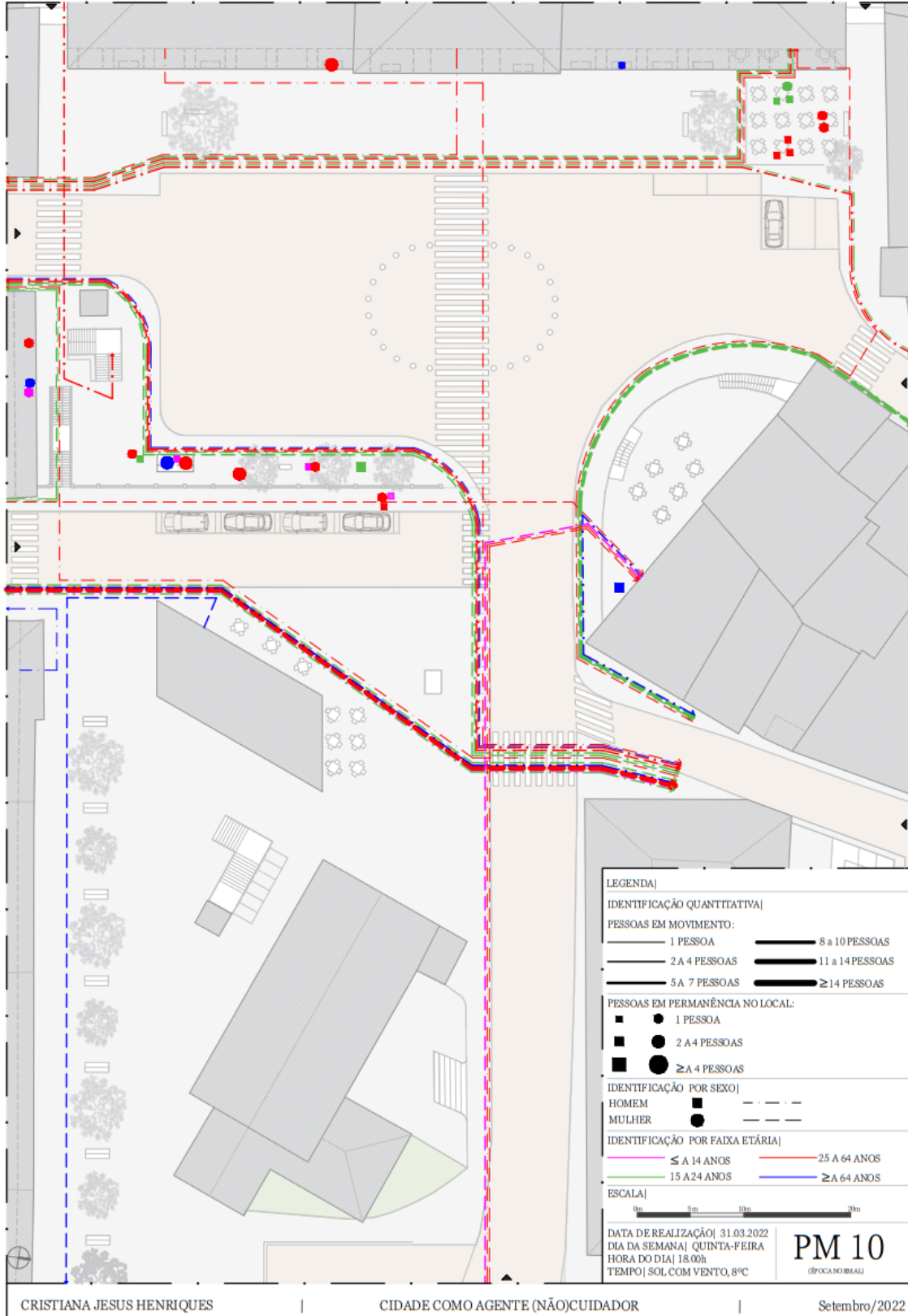
II3.1. Planta de Mapeamento (PM 08): Fim-de-Semana (Sábado)



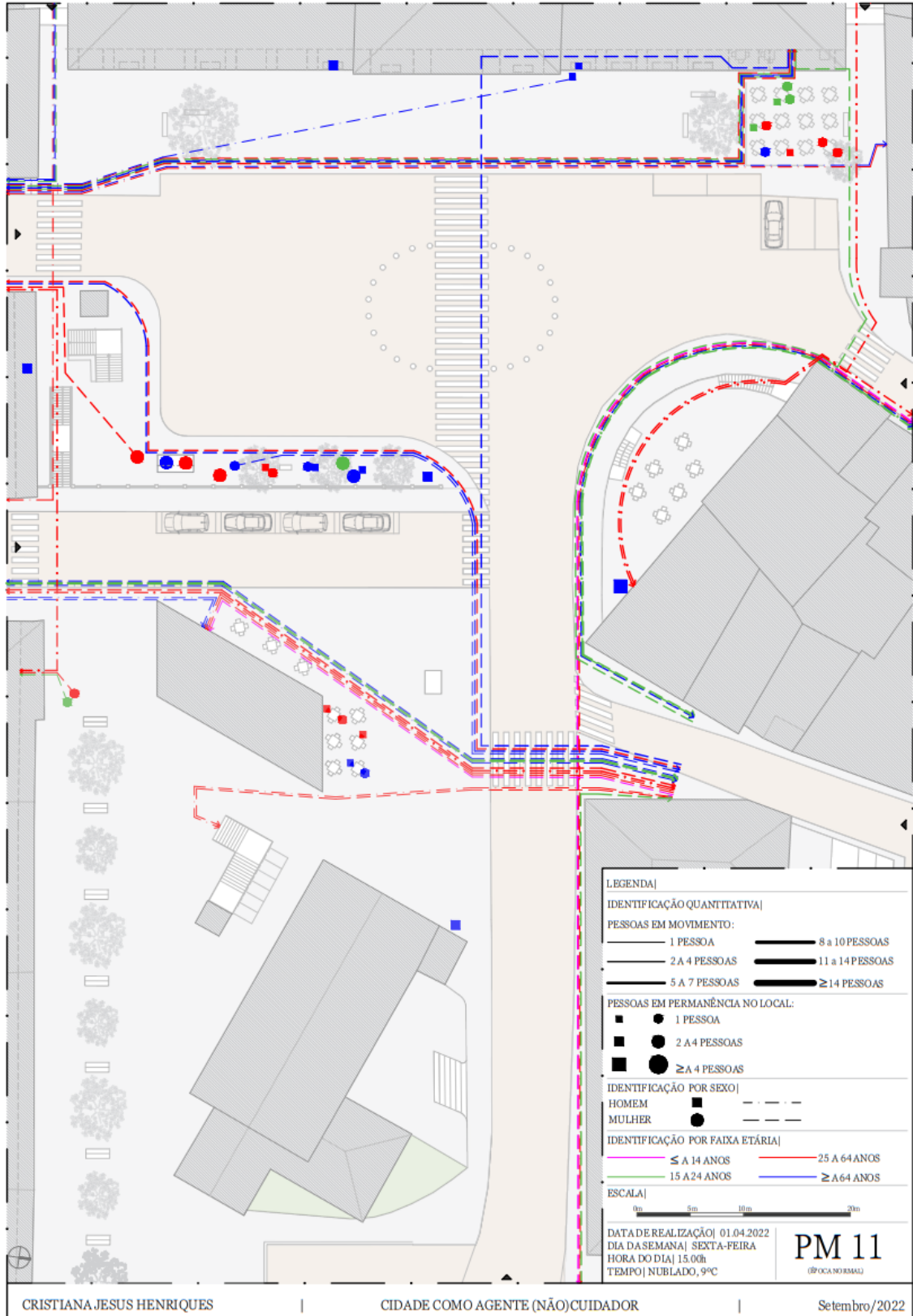
II3.2. Planta de Mapeamento (PM 09): Dia Útil (Segunda-feira)



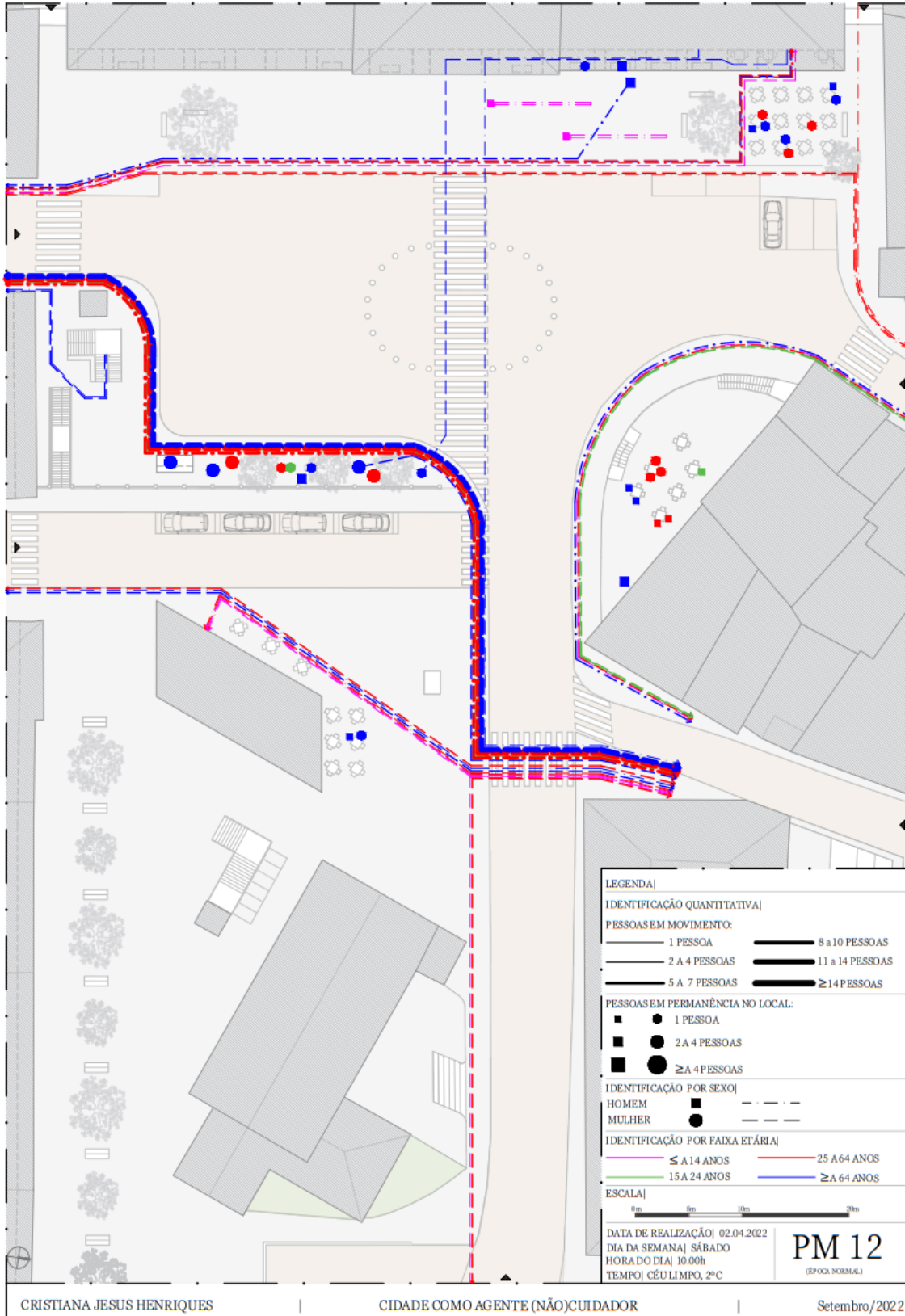
II3.3. Planta de Mapeamento (PM 10): Dia Útil (Quinta-feira)



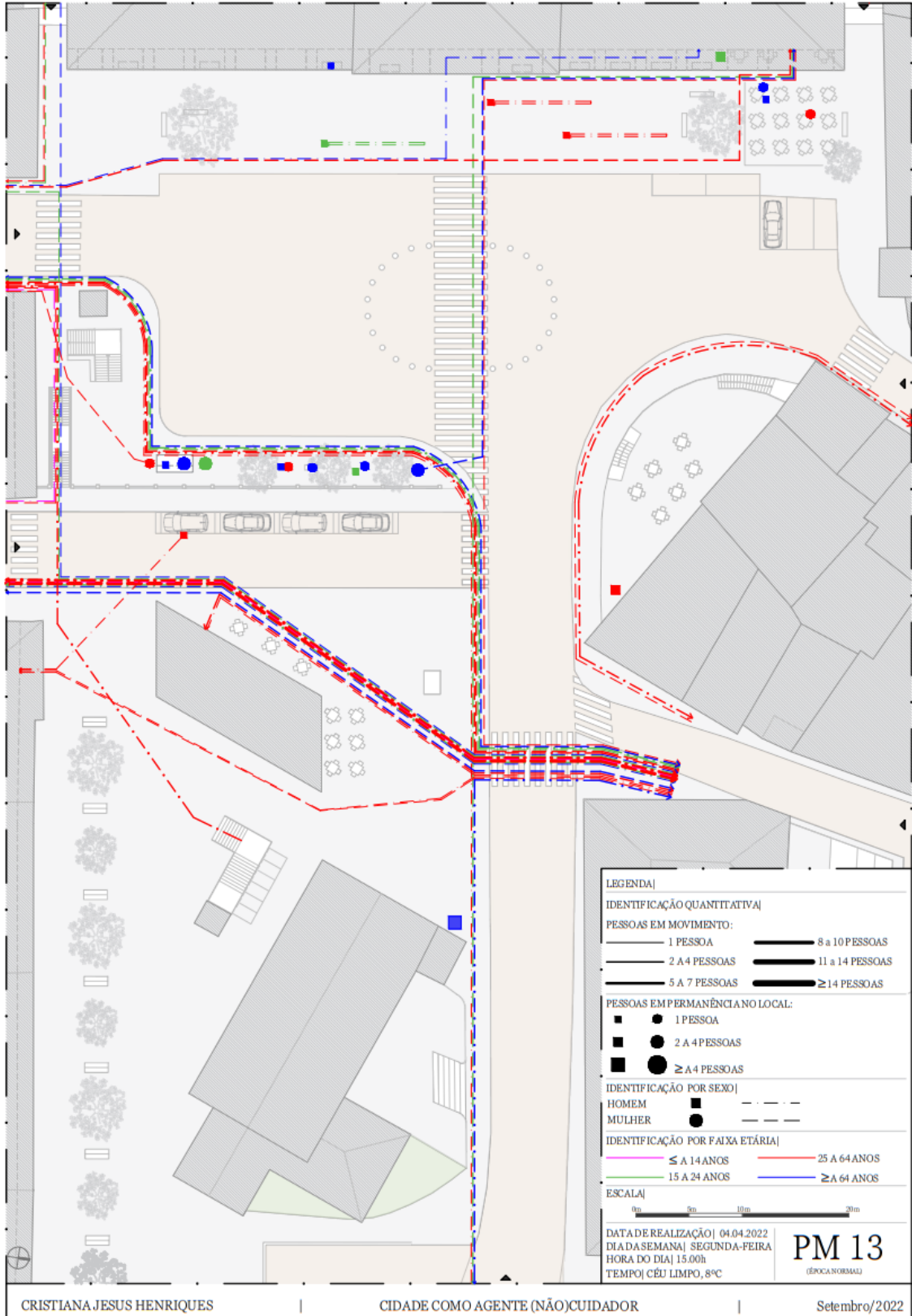
II3.4. Planta de Mapeamento (PM 11): Dia Útil (Sexta-feira)



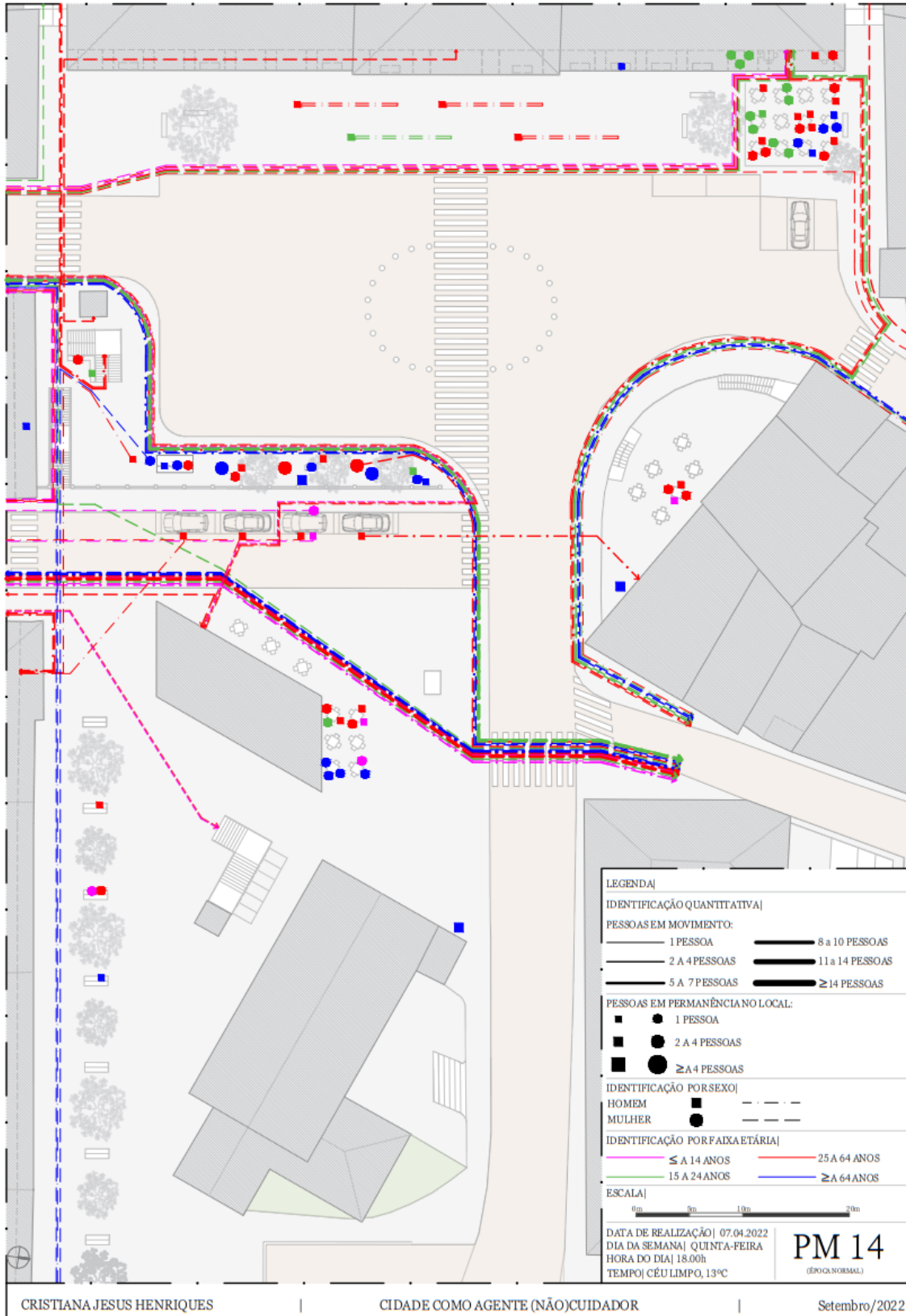
II3.5. Planta de Mapeamento (PM 12): Fim-de-Semana (Sábado)



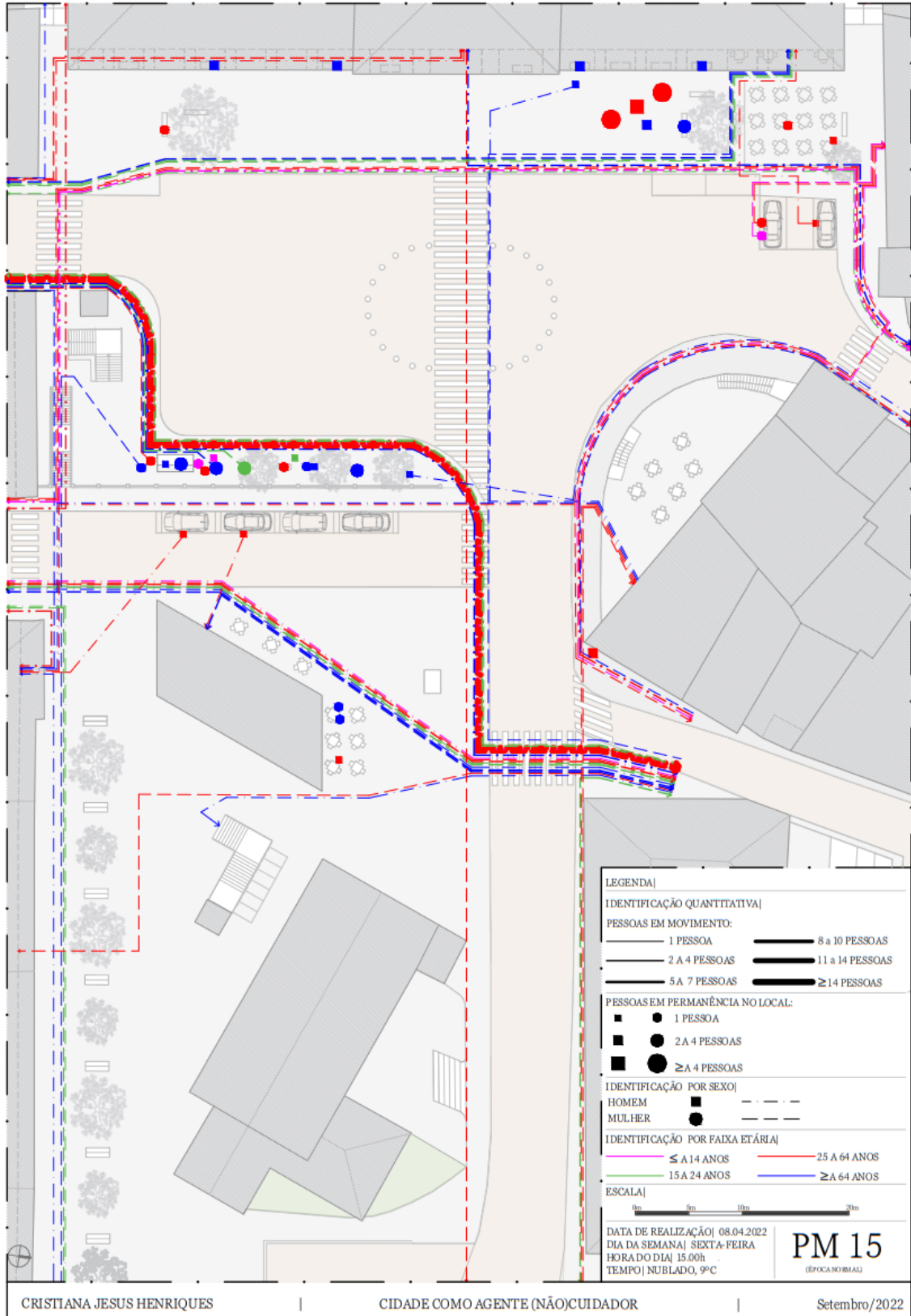
II3.6. Planta de Mapeamento (PM 13): Dia Útil (Segunda-feira)



II3.7. Planta de Mapeamento (PM 14): Dia Útil (Quinta-feira)



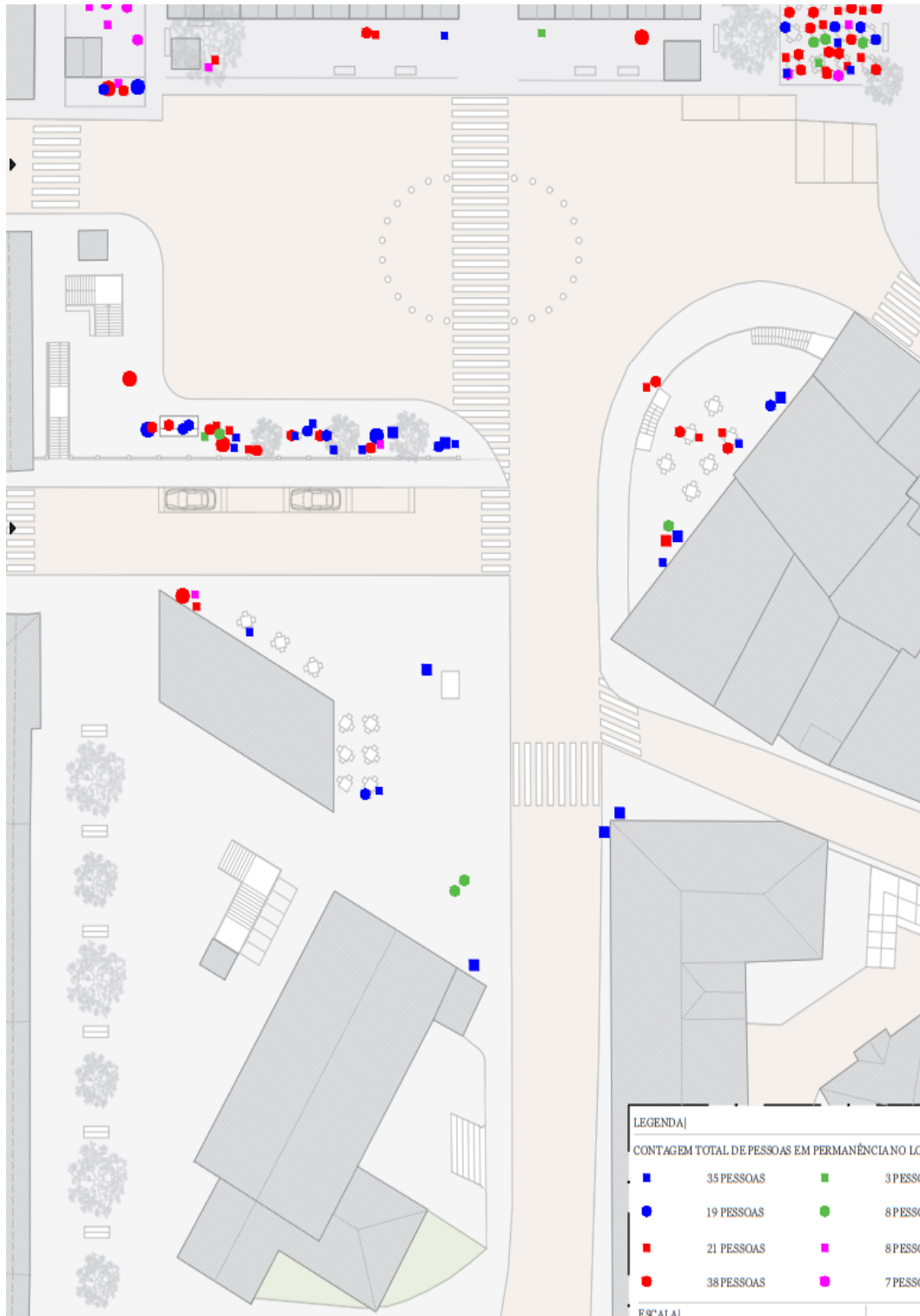
II.3.8. Planta de Mapeamento (PM15): Dia Útil (Sexta-feira)



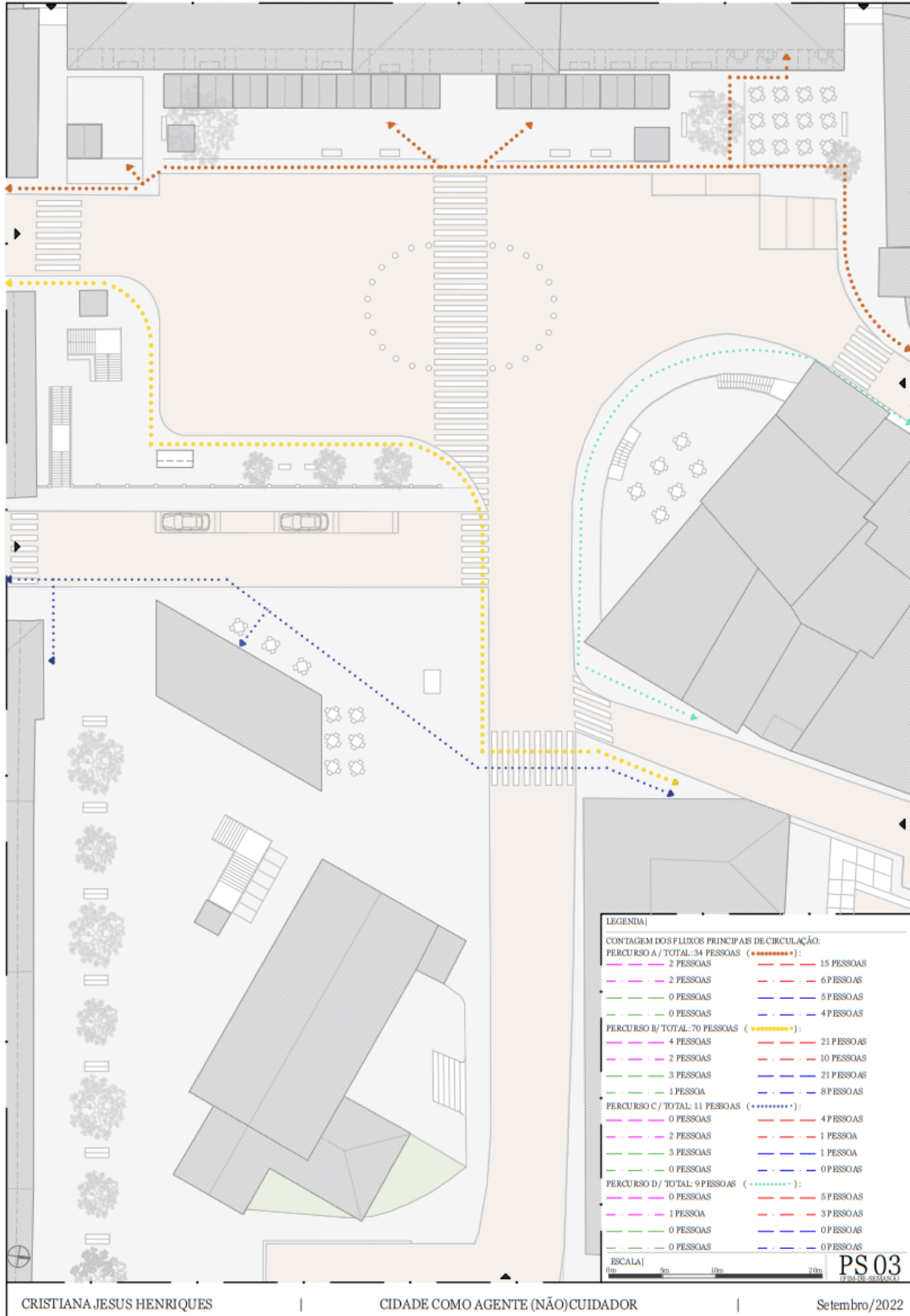
Apêndice III| Plantas de Síntese

III1. Planta de Síntese Fase 1

III1.1. Planta de Síntese (PS 01): Fim-de-semana (em permanência)

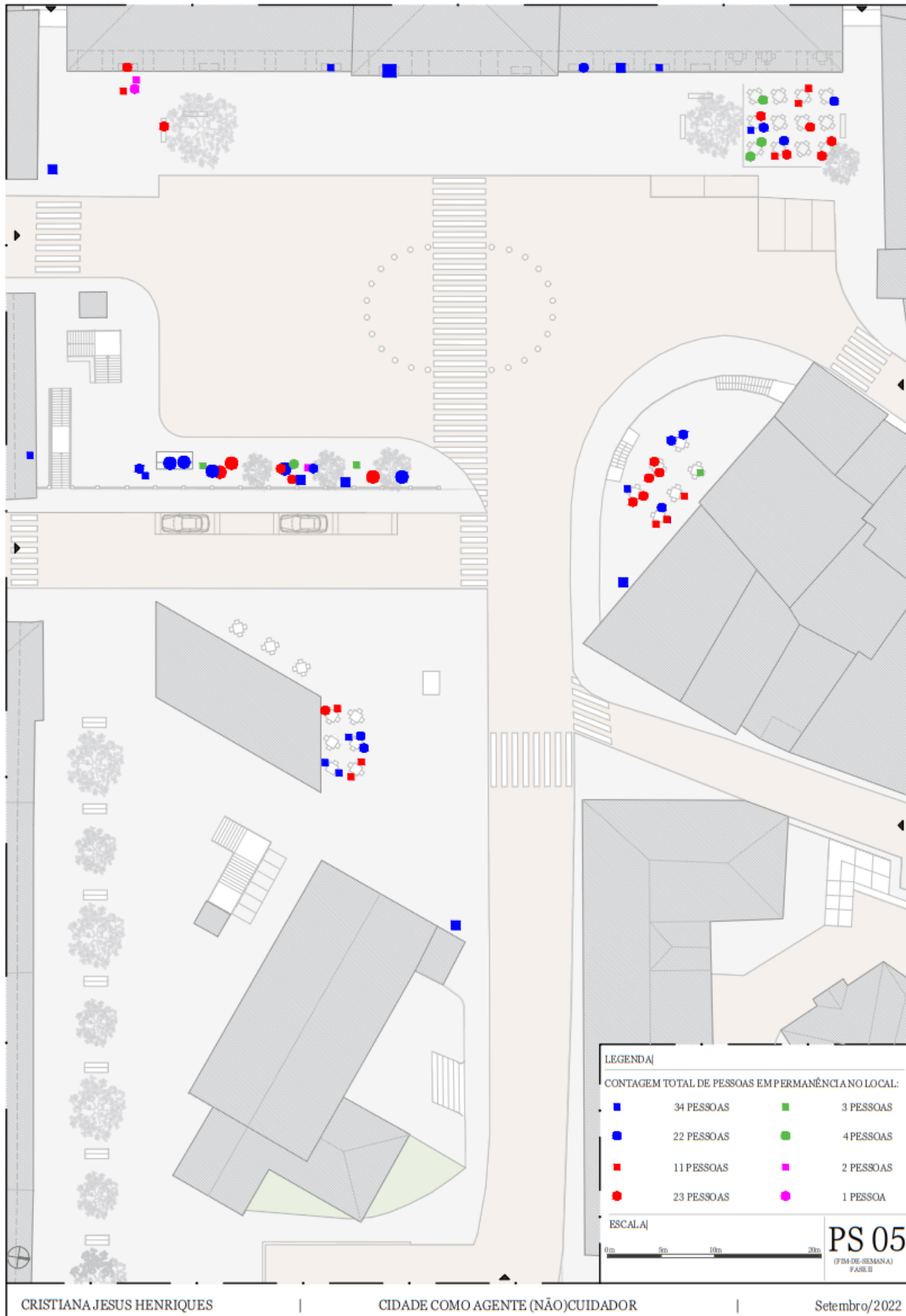


III1.2. Planta de Síntese (PS 03): Fim-de-semana (fluxo de circulação)



III2. Planta de Síntese Fase 2

III2.1. Planta de Síntese (PS 05): Fim-de-semana (em permanência)



III2.2. Planta de Síntese (PS 07): Fim-de-semana (fluxo de circulação)

