

Barómetro das Cidades

FICHA TÉCNICA



INTRODUÇÃO

1. QUEM SOMOS?



2. URBS: COMO VIVEMOS NAS CIDADES



3. CIVITAS: COMO NOS SENTIMOS E RELACIONAMOS NAS CIDADES



4. POLIS: COMO DECIDIMOS O FUTURO DAS CIDADES



PRINCIPAIS MENSAGENS

REFERÊNCIAS



Ficha técnica

FICHA TÉCNICA

Este relatório baseia-se nos dados de um inquérito executado pela DOMP, S.A. para a Fundação Francisco Manuel dos Santos entre os dias 10 de março e 24 de maio de 2026. Todos os trabalhos de recolha de dados foram executados pela DOMP, S.A. O inquérito foi concebido e desenvolvido sob a coordenação de Patrícia Melo, Eduarda Marques da Costa e Alexandra Gomes, com o contributo de Carlos Jalali e Rita Rosado, da FFMS, bem como de Daniela Monteiro e Sara Alves, da DOMP.

O universo do estudo é composto pelos residentes em Portugal com idade igual ou superior a 18 anos, falantes de língua portuguesa, com telefone da rede fixa e/ou acesso à internet. As entrevistas realizadas por telefone, que correspondem a 33% da amostra total, apoiaram-se num questionário estruturado adaptado ao sistema CATI. Já as entrevistas realizadas através de um questionário *online*, que correspondem a 67% da amostra total, apoiaram-se numa plataforma personalizada e adaptada para o efeito. Para cada região, a seleção dos números de telefone das casas foi feita aleatoriamente a partir das bases existentes (listas telefónicas) e a seleção do inquirido foi feita através de quotas cruzadas de sexo, classe etária (três grupos: 18-34 anos; 35-64 anos; 65 e mais anos) e grupo de concelhos, e quotas simples de região (oito grupos: Norte, Área Metropolitana do Porto, Centro, Área Metropolitana de Lisboa, Alentejo, Algarve, Região Autónoma dos Açores, Região Autónoma da Madeira). Os grupos de concelhos de Portugal Continental localizados fora das áreas metropolitanas decorreram do cruzamento de duas dimensões: escalão populacional das cidades do concelho (<20 000, 20 000



1247
entrevistas
18+ anos

67%



33%



INTRODUÇÃO

1

2

3

4

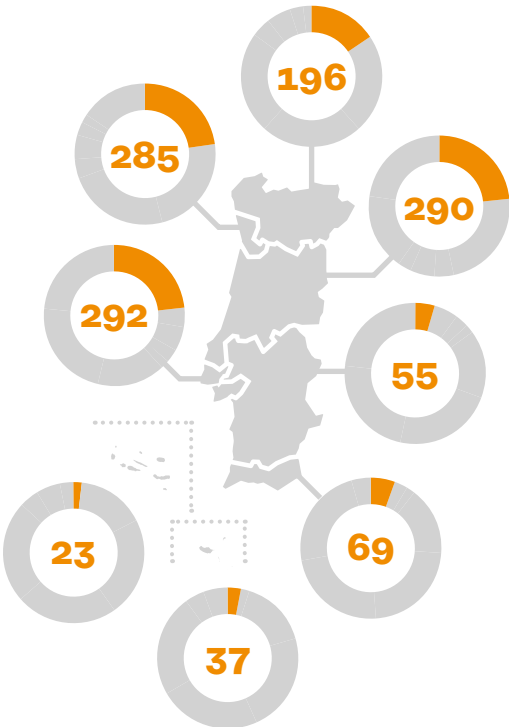
PRINCIPAIS MENSAGENS

REFERÊNCIAS

-49 999, 50 000 -99 999 e $\geq 100\,000$) e a classificação dos concelhos em municípios de baixa densidade, de acordo com a deliberação n.º 23/2015 CIC (e subseqüentes atualizações), em que se definem os territórios com discriminação positiva para a valorização do interior do país. Neste contexto, a tipologia territorial do barómetro ([figura 1](#)) considera que os concelhos de alta densidade correspondem maioritariamente a concelhos do litoral e os de baixa densidade correspondem maioritariamente a concelhos do interior. No caso das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, considerou-se apenas o critério do escalão populacional das cidades dos respetivos concelhos.

Embora a classificação territorial utilizada tenha por referência a dimensão das cidades existentes em cada concelho, a seleção dos participantes foi efetuada ao nível do concelho e não exclusivamente das freguesias classificadas como cidade. Esta opção metodológica procura captar a experiência da vida urbana em diferentes contextos territoriais, reconhecendo que a utilização quotidiana das cidades (para trabalhar, estudar, aceder a serviços, equipamentos ou atividades de lazer) ultrapassa frequentemente os respetivos limites administrativos. Assim, os resultados devem ser interpretados como representativos dos diferentes contextos urbanos definidos pela tipologia dos concelhos considerada neste estudo.

Foram efetuadas 1247 entrevistas, distribuídas proporcionalmente pelo número de eleitores recenseados em cada um dos concelhos com a presença de cidades pertencentes a cada região em estudo: (1) Norte: 196; (2) Área Metropolitana do Porto: 285; (3) Centro: 290; (4) Área Metropolitana de Lisboa: 292; (5) Alentejo: 55; (6) Algarve: 69; (7) Região Autónoma dos Açores: 23; (8) Região



INTRODUÇÃO

1

2

3

4

PRINCIPAIS MENSAGENS

REFERÊNCIAS

Autónoma da Madeira: 37. Não foi aplicado qualquer ponderador aos resultados obtidos. A taxa de resposta foi de 79,9% e o erro amostral máximo associado a um processo de amostragem aleatório, para $n=1247$ é de, aproximadamente, 2,8%, para um nível de confiança de 95%.

Salvo indicação em contrário, as percentagens apresentadas ao longo do relatório foram calculadas apenas com base nos casos válidos para cada pergunta, excluindo as respostas classificadas como «Não aplicável» (NA). Por fim, importa esclarecer que a análise das diferenças entre tipologias territoriais baseou-se na aplicação de testes estatísticos adequados à natureza de cada variável. Nas variáveis ordinais, nomeadamente as escalas de satisfação e de concordância, recorreu-se ao teste não paramétrico de Kruskal-Wallis. Nas variáveis nominais de resposta exclusiva utilizou-se o teste de Qui-quadrado de independência de Pearson, permitindo avaliar a associação entre as categorias da variável e as tipologias territoriais. Nas perguntas de resposta múltipla, cada opção de resposta foi analisada separadamente, através da sua conversão numa variável binária (selecionou/não selecionou), aplicando-se igualmente o teste do Qui-quadrado de independência. Salvo indicação em contrário, adotou-se um nível de significância estatística de 5%, assinalando-se igualmente resultados com significância marginal ao nível de 10%.

Introdução

As cidades ocupam um lugar central na vida coletiva. Em Portugal, cerca de três quartos da população vivem em áreas urbanas, confirmando a centralidade das cidades enquanto espaços onde se concentram emprego, serviços, inovação, infraestruturas e oportunidades de mobilidade social. Mas essa centralidade encerra também uma contradição: as cidades são simultaneamente lugares de oportunidade e bem-estar, mas também territórios onde se tornam particularmente visíveis alguns dos principais desafios económicos, sociais e ambientais das sociedades contemporâneas, como a pressão sobre a habitação, o congestionamento, a poluição, a desigualdade social e a crescente pressão sobre infraestruturas e serviços públicos essenciais.

Esta tensão torna-se ainda mais evidente quando olhamos para a sustentabilidade e para a organização do território. As cidades concentram uma parte significativa do consumo de energia, da utilização de recursos naturais, da produção de resíduos e das emissões responsáveis pelas alterações climáticas (UN-Habitat, 2024). Ao mesmo tempo, os processos de expansão urbana dispersa e décadas de ausência de uma política integrada de cidades contribuíram para aprofundar os problemas de dependência do automóvel, de fragmentação territorial e as desigualdades no acesso a oportunidades urbanas. Como têm vindo a sublinhar organizações internacionais como a OCDE e a Comissão Europeia (OECD & European Commission, 2020; OECD, 2026), responder a estes desafios exige repensar a forma como as cidades são planeadas, governadas e articuladas

entre si, conciliando competitividade económica, sustentabilidade ambiental e coesão territorial. Esta reflexão não se restringe às áreas metropolitanas, mas atravessa as pequenas e médias cidades, mostrando que estas enfrentam hoje uma crescente convergência de problemas e desafios com os espaços metropolitanos, incluindo a pressão sobre a habitação, a mobilidade sustentável, a regeneração urbana, a transição climática e energética, a digitalização e a qualificação dos serviços públicos (Servillo *et al.*, 2017). Embora mantenham especificidades associadas à sua escala, posição territorial e capacidade institucional, estas cidades assumem um papel central na coesão territorial, na articulação urbano-rural e na organização policêntrica dos sistemas urbanos, sendo por isso relevante uma análise diferenciada dos perfis e das dimensões de cidades.

É neste contexto que surge o *Barómetro das Cidades* em Portugal. O seu principal objetivo é compreender de que forma os cidadãos avaliam a experiência da vida urbana, entendida como o conjunto das condições materiais em que vivem, das relações que estabelecem com a comunidade onde residem e das formas de governação e decisão coletiva que moldam a qualidade de vida. Ao longo do barómetro, a referência às «cidades» deve ser entendida como reportando aos diferentes contextos urbanos representados pelos concelhos incluídos na tipologia territorial adotada, tendo em conta que a experiência da vida urbana ultrapassa os limites administrativos das cidades aí localizadas.

O barómetro estrutura a análise da experiência urbana em torno de três dimensões complementares, inspiradas em conceitos clássicos associados ao estudo da cidade, entendidas como perspetivas analíticas de uma realidade

necessariamente interligada: a cidade enquanto espaço físico e funcional (*urbs*), enquanto comunidade de residentes e espaço de relações sociais e pertença comunitária (*civitas*) e enquanto espaço de cidadania, participação cívica e decisão coletiva (*polis*).^{*} O barómetro inclui ainda uma secção inicial de caracterização sociodemográfica dos participantes inquiridos.

Foram utilizados inquéritos europeus focados especificamente na experiência urbana, nomeadamente o Quality of Life in European Cities (QoL) (European Commission, 2023) e o Flash Eurobarometer 561: Public opinion on urban challenges and investment in cities (European Commission, 2025), ambos promovidos pela Comissão Europeia. Sempre que relevante, os resultados do *Barómetro das Cidades* portuguesas são enquadrados em perspetiva comparada com os padrões observados no contexto europeu.

^{*} *Urbs* e *civitas* são termos latinos, enquanto *polis* deriva do grego clássico. Na sua aceção clássica, *urbs* designa a cidade enquanto realidade física e construída; *civitas* refere-se à comunidade de cidadãos, integrando simultaneamente uma dimensão social, identitária e cívica da vida urbana; e *polis* remete para a cidade enquanto comunidade política, enfatizando o exercício da cidadania, a deliberação pública e a governação coletiva. Embora *civitas* e *polis* partilhem uma forte proximidade conceptual, neste barómetro privilegia-se em *civitas* a dimensão comunitária e relacional e em *polis* a tradição da filosofia política grega, em particular de Platão e Aristóteles, que concebe a *polis* como comunidade política.

1. Quem somos?

Esta secção faz uma breve caracterização socioeconómica da população do barómetro. Tendo em conta a diversidade de contextos urbanos em Portugal, adota-se uma tipologia territorial com seis categorias, utilizada em todas as análises do barómetro: Área Metropolitana de Lisboa (AML); Área Metropolitana do Porto (AMP); cidades médias do litoral não metropolitano, que correspondem a cidades com 50 mil ou mais habitantes em territórios de alta densidade; cidades pequenas do litoral não metropolitano, que correspondem a cidades com menos de 50 mil habitantes em territórios de alta densidade; cidades do interior, onde se integram todas as cidades com menos de 50 mil habitantes localizadas em territórios de baixa densidade; e as cidades das regiões autónomas (RA). A distribuição dos inquiridos pela tipologia territorial (figura 1) é semelhante à estrutura do universo populacional. As cidades do litoral não metropolitano com menos de 50 mil habitantes constituem o grupo mais representado, com 27%. Seguem-se a Área Metropolitana de Lisboa e a Área Metropolitana do Porto (ambas com 23%), as cidades médias do litoral não metropolitano (12%), as cidades do interior (11%) e as regiões autónomas (5%).

A leitura conjunta da amostra revela que há diferenças maioritariamente significativas entre territórios no que respeita a composição etária, estrutura familiar, escolaridade, situação laboral e classe socioprofissional. Estas diferenças são interessantes, na medida em que podem influenciar a forma como os inquiridos avaliam a sua cidade, os serviços urbanos, a mobilidade, a participação cívica e as prioridades nas políticas públicas, analisadas nas secções «Urbs», «Civitas» e «Polis».

Figura 1
Tipologia territorial deste barómetro

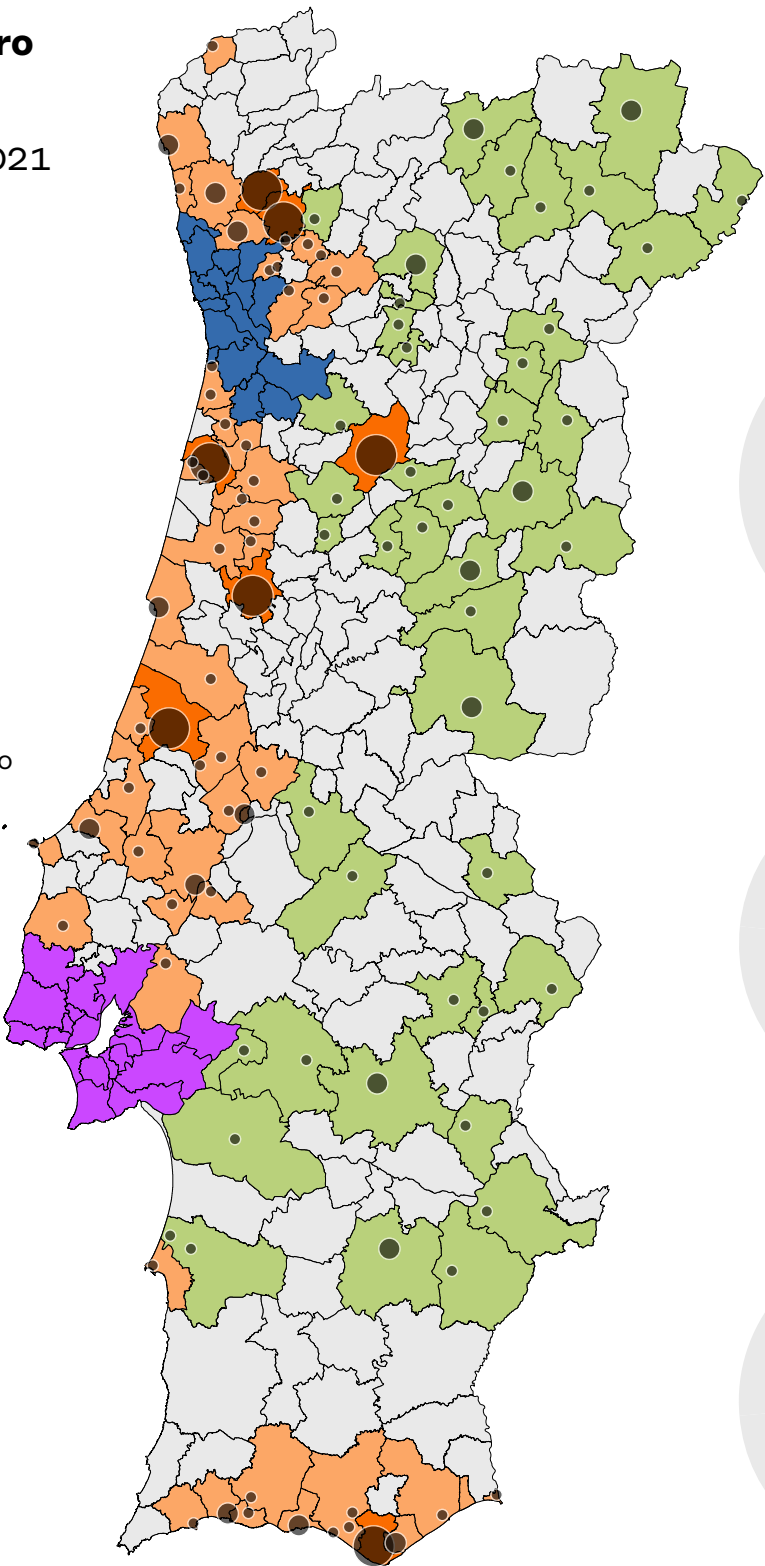
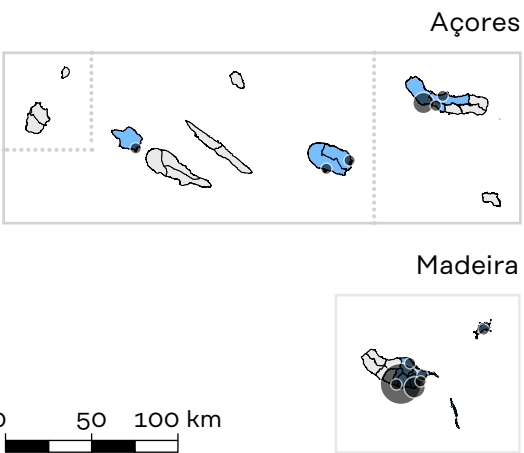
População residente em cidades, 2021
(n.º de habitantes)

- < 20 000
- 20 000 – 49 999
- 50 000 – 99 999
- ≥ 100 000

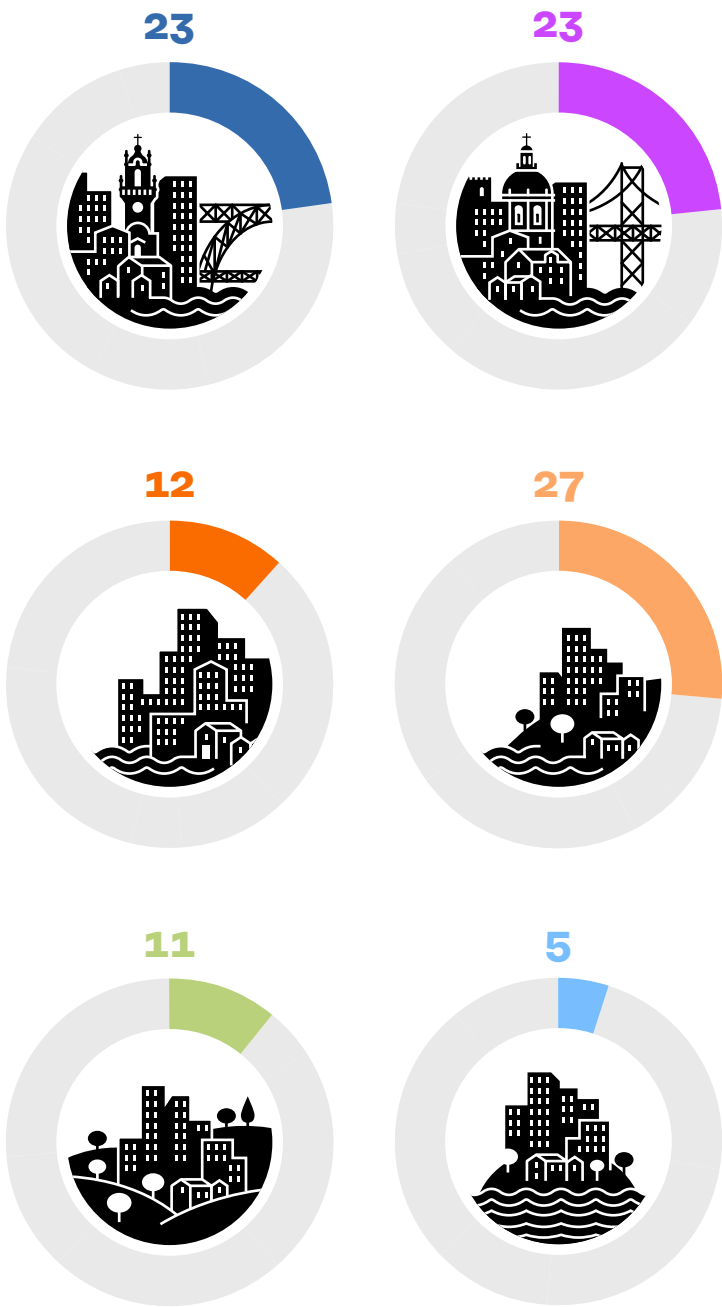
Categorias de tipologia territorial

- Área Metropolitana do Porto
- Área Metropolitana de Lisboa
- Cidades médias do litoral não metropolitano
- Cidades pequenas do litoral não metropolitano
- Cidades do interior
- Cidades das regiões autónomas
- Concelhos não incluídos no estudo

Para saber mais detalhes sobre a classificação territorial usada, ver Ficha Técnica.



% da amostra



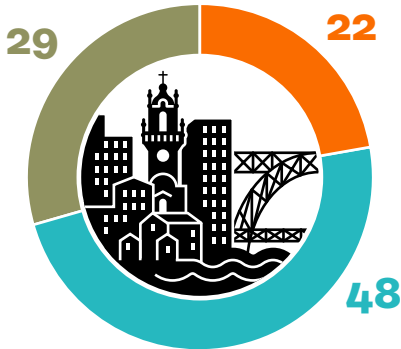
Considerando os três grupos etários ilustrados na [figura 2](#), o primeiro elemento a reter é que as cidades do interior apresentam o perfil mais envelhecido, concentrando a maior proporção da população com 65 ou mais anos (33%) e a menor proporção de pessoas entre os 18 e os 34 anos (19%). Em contraponto, as cidades médias do litoral não metropolitano apresentam uma estrutura mais jovem, com 27% da população entre os 18 e os 34 anos e igual proporção da população com 65 ou mais anos. A AML, as cidades pequenas do litoral não metropolitano e a AMP aproximam-se entre si, com cerca de 22% de população dos 18 aos 34 anos e entre 28% e 29% da população com 65 ou mais anos, enquanto as RA se distinguem por um menor peso relativo da população com 65 ou mais anos (23%) e maior peso de pessoas entre os 35 e os 64 anos (52%). Considerando o universo retratado pelos Censos do INE de 2021, em que nos concelhos com cidades encontramos uma média de 16% de adultos entre 18 e 34 anos, 43% de adultos entre 35 e 64 e 23% de idosos, verificamos que a amostra de inquiridos, apesar da diferenciação territorial, apresenta um maior peso dos adultos mais jovens e mais velhos. Todavia, importa notar que estas diferenças não atingem significância estatística.

As estruturas familiares ([figura 3](#)) são dominadas por dois tipos de agregados: casais com pelo menos um filho menor (26%) e casais sem filhos (26%), categoria que pode incluir tanto casais jovens sem descendentes como casais mais velhos cujos filhos já não residem no domicílio. Seguem-se as famílias alargadas (16%), que correspondem a agregados onde residem descendentes e familiares de idade mais avançada, os agregados unipessoais (12%), os casais cujos filhos têm todos 16 ou mais

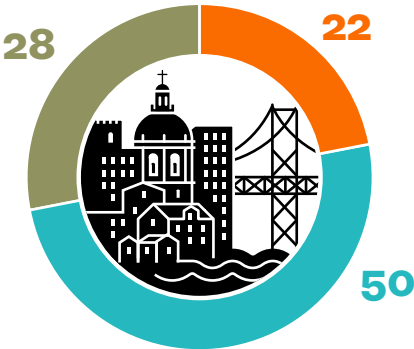
anos (9%) e as famílias monoparentais (8%). As diferenças territoriais articulam-se com as estruturas etárias dominantes. A AMP distingue-se pela expressão dos casais sem filhos (27%), valor só ultrapassado pelas cidades do interior, o que permite inferir o peso dos casais de idade mais avançada (30%). A AML mostra maior diversidade familiar, com mais agregados unipessoais (14%), monoparentais (9%) e casais com pelo menos um filho menor (29%), enquanto as RA combinam menor envelhecimento relativo com forte presença de casais sem filhos (32%), famílias alargadas (23%) e monoparentais (10%). Já as cidades médias do litoral não metropolitano destacam-se pela maior presença de residentes sem laços familiares (5%), compatível com contextos universitários ou de residências partilhadas. No conjunto dos territórios, a presença de população migrante é de aproximadamente 11%, variando entre 9% na AMP e 12%-13% nas cidades do litoral não metropolitano. Contudo, estas diferenças não são estatisticamente significativas.

Figura 2
Grupos etários

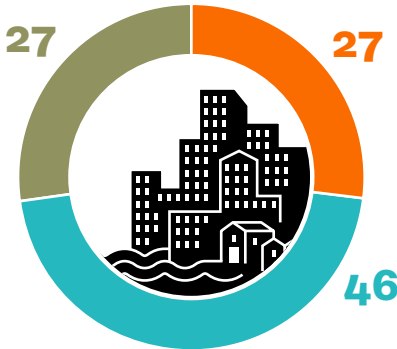
% dentro de cada tipologia territorial



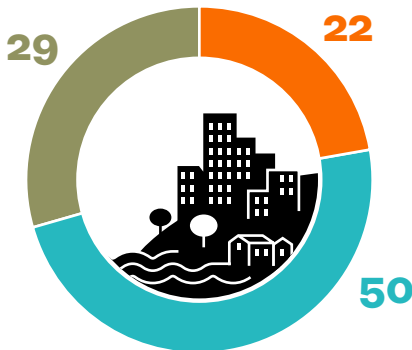
Área Metropolitana do Porto



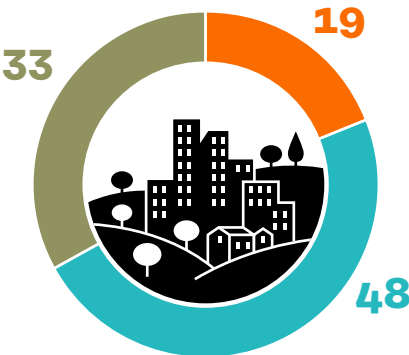
Área Metropolitana de Lisboa



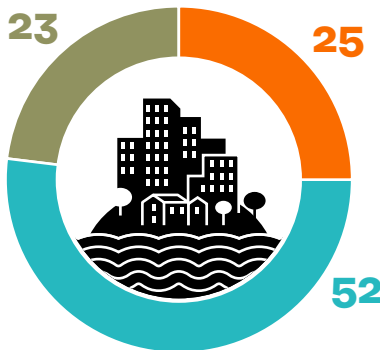
Cidades médias do litoral não metropolitano



Cidades pequenas do litoral não metropolitano



Cidades do interior

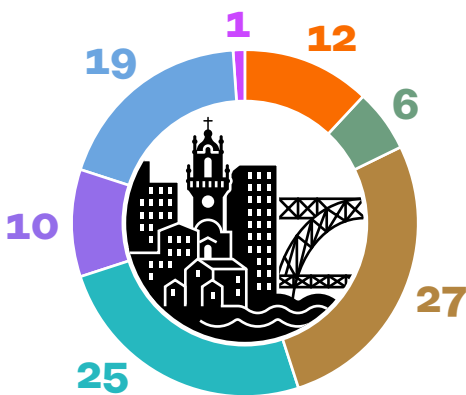


Cidades das regiões autónomas

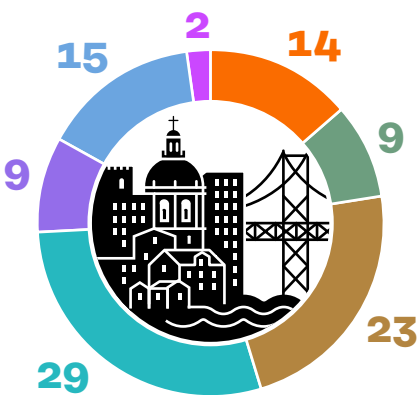
● Jovens (15-34) ● Adultos (35-64) ● Idosos (65+)

Figura 3
Tipologia familiar

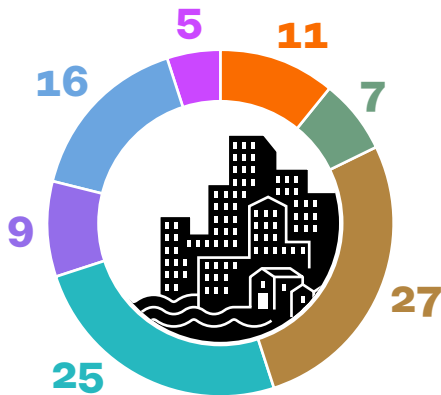
% dentro de cada tipologia territorial



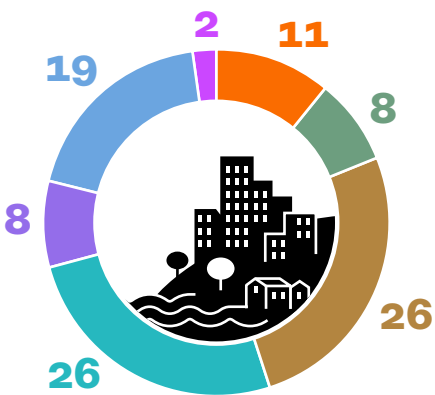
Área Metropolitana do Porto



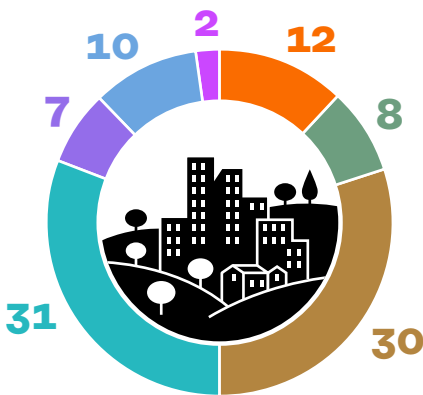
Área Metropolitana de Lisboa



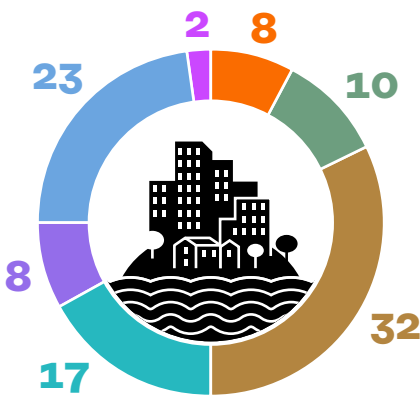
Cidades médias do litoral não metropolitano



Cidades pequenas do litoral não metropolitano



Cidades do interior



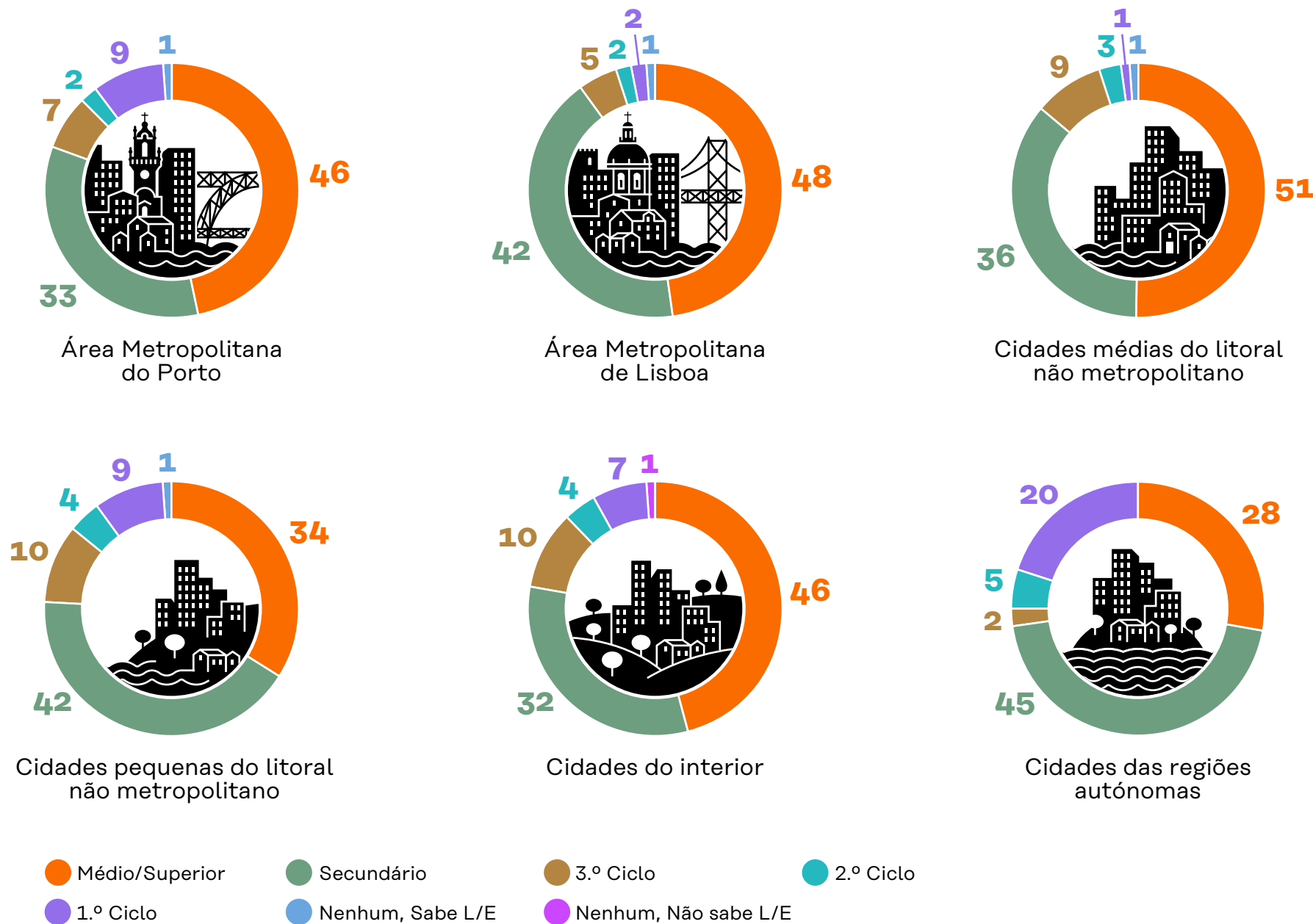
Cidades das regiões autónomas

- Unipessoal
- Monoparental
- Casal s/ filhos
- Casal com pelo menos um filho(a) <16
- Casal com filho(s) >=16 anos
- Família alargada
- Com não familiares

A análise dos níveis de escolaridade ([figura 4](#)) mostra que as cidades médias do litoral não metropolitano apresentam o perfil mais escolarizado, com 51% dos inquiridos com o ensino médio/superior, seguidas da AML (48%), da AMP e das cidades do interior, ambas com 46% nesse nível. As cidades pequenas do litoral não metropolitano têm um perfil intermédio, com menor peso do ensino médio/superior (34%) e maior peso do secundário (42%). As cidades das regiões autónomas apresentam o perfil menos escolarizado, com apenas 28% no ensino médio/superior, embora o secundário seja expressivo (45%), e com maior peso do 1.º ciclo (20%). Estas diferenças são estatisticamente significativas.

Figura 4
Nível de escolaridade

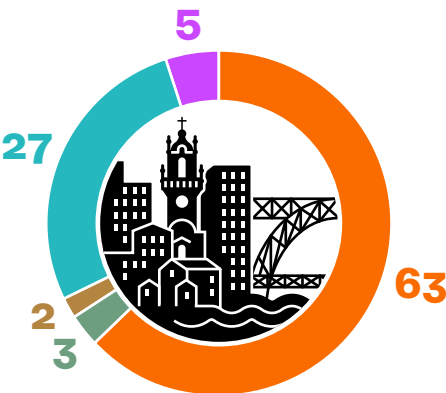
% dentro de cada tipologia territorial



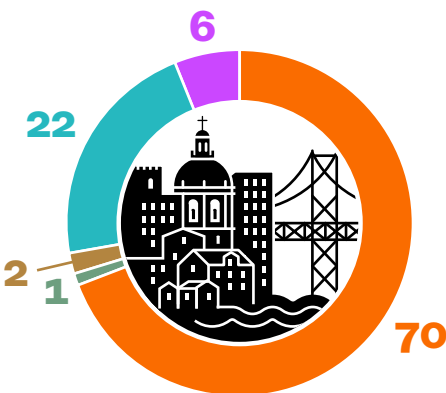
No que respeita à situação perante o emprego (figura 5), os dados evidenciam o contraste entre territórios com população em idade ativa e territórios mais envelhecidos. A AML tem o maior peso de empregados (70%), seguida das cidades médias do litoral não metropolitano (68%) e das cidades pequenas do litoral não metropolitano (67%). As cidades do interior e das RA têm menor peso de empregados, respetivamente 60% e 61%, e maior presença de reformados, com 30% nas cidades do interior e 26% nas RA. A AMP ocupa uma posição intermédia, com 63% de empregados e 27% de reformados. O desemprego regista os valores mais elevados, e muito semelhantes, na AML (6%), na AMP e nas cidades do interior (5%), enquanto as cidades médias e pequenas do litoral não metropolitano registam os valores mais baixos (3%). Estas diferenças apresentam significância estatística marginal, ao nível de 10%.

Figura 5
Situação perante o emprego

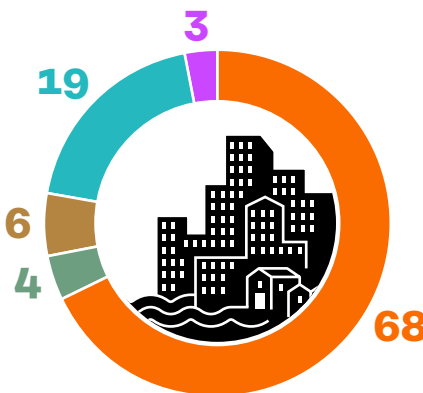
% dentro de cada tipologia territorial



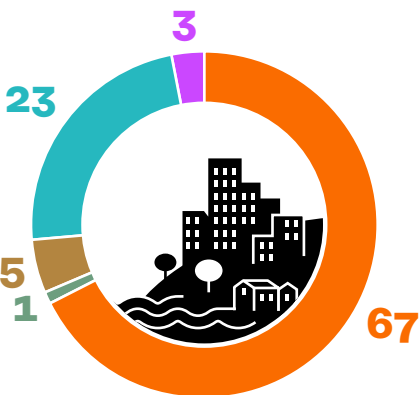
Área Metropolitana do Porto



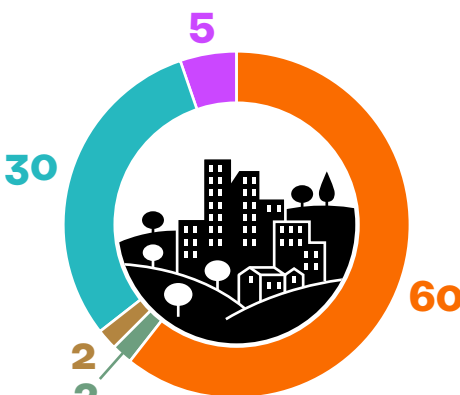
Área Metropolitana de Lisboa



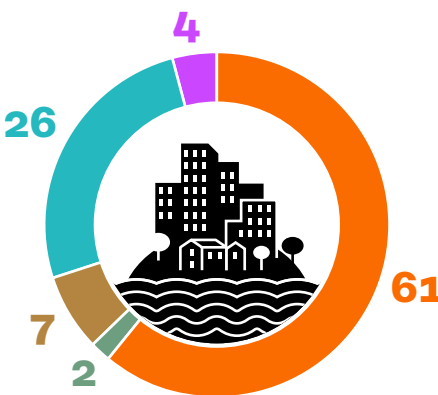
Cidades médias do litoral não metropolitano



Cidades pequenas do litoral não metropolitano



Cidades do interior



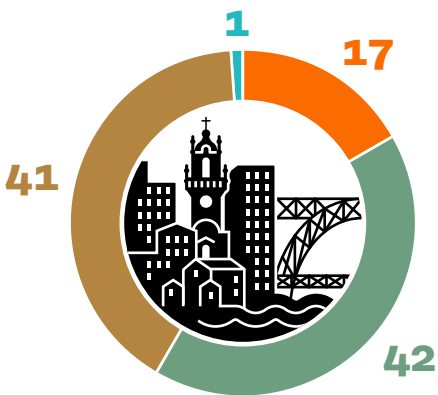
Cidades das regiões autónomas

● Empregado ● Estudante ● Doméstica ● Reformado ● Desempregado

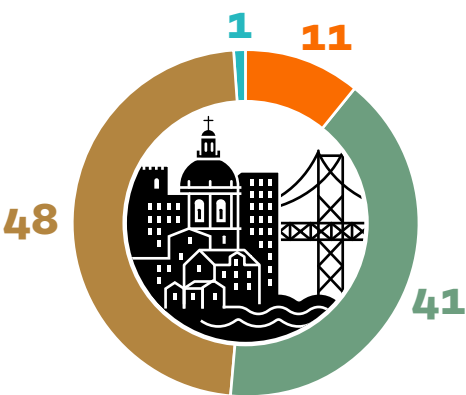
Quanto à estrutura profissional, ilustrada na figura 6, a AMP apresenta a maior proporção de gestores e profissionais altamente qualificados (17%). Esta categoria inclui não apenas profissões de elevada qualificação, mas também gestores de empresas em setores tão diversos como a indústria, a construção, os transportes e logística e o comércio e restauração, abrangendo perfis com níveis de escolaridade diferenciados. As cidades médias do litoral não metropolitano distinguem-se igualmente pelo peso de gestores e profissionais altamente qualificados (13%), mas sobretudo pela elevada proporção de técnicos e administrativos (48%), largamente associados ao setor dos serviços. Em conjunto com o perfil de escolaridade anteriormente identificado, esta estrutura sugere um perfil qualificado, mas muito associado a funções intermédias e a trabalho por conta de outrem, nomeadamente no setor público. A AML combina igualmente escolaridade elevada com uma estrutura profissional heterogénea: gestores/ /profissionais qualificados (11%) e técnicos/administrativos (41%). Nas cidades pequenas do litoral não metropolitano, nas cidades do interior e nas RA, o peso dos serviços menos qualificados, da indústria e das funções elementares é mais expressivo, respetivamente de 50%, 51% e 63%, coincidindo com níveis inferiores de instrução. Estas diferenças apresentam significância estatística.

Figura 6
Grupos profissionais

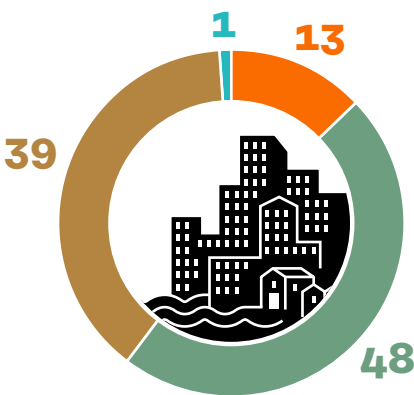
% dentro de cada tipologia territorial



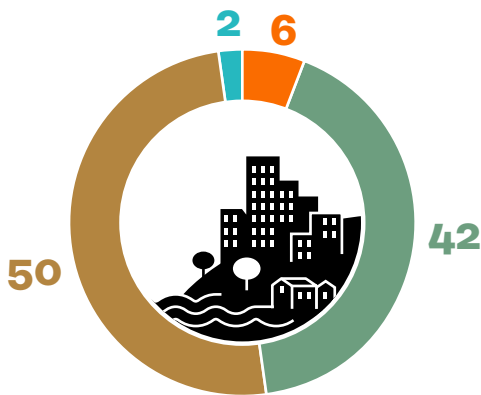
Área Metropolitana do Porto



Área Metropolitana de Lisboa



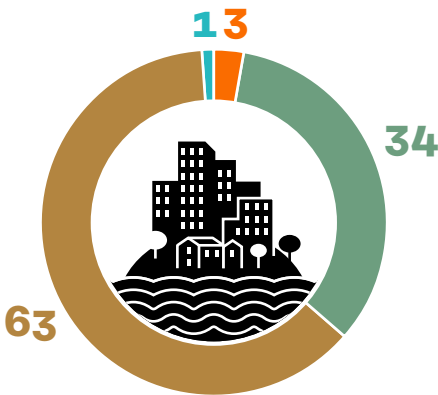
Cidades médias do litoral não metropolitano



Cidades pequenas do litoral não metropolitano



Cidades do interior



Cidades das regiões autónomas

- Gestores e profissionais
- Serviços, indústria e elementares
- Técnicos e administrativos
- Agricultura, floresta e pescas

Em síntese, podemos identificar alguns padrões territoriais distintos. As cidades médias do litoral não metropolitano apresentam o perfil demográfico mais jovem e, juntamente com as áreas metropolitanas, concentram os níveis de escolaridade mais elevados. Contudo, enquanto nas áreas metropolitanas esta qualificação se traduz numa maior presença de gestores e profissionais altamente qualificados, sobretudo na AMP, nas cidades médias do litoral não metropolitano destaca-se sobretudo o peso dos técnicos e administrativos. Em contraste, as cidades pequenas do litoral não metropolitano, as cidades do interior e as regiões autónomas apresentam níveis inferiores de escolaridade e uma estrutura profissional mais concentrada nos serviços menos qualificados, na indústria e nas profissões elementares. As cidades do interior distinguem-se ainda por serem as mais envelhecidas e por registarem a maior proporção de reformados, enquanto as cidades médias do litoral apresentam a menor proporção de população com 65 ou mais anos. Finalmente, embora os agregados conjugais predominem em todos os territórios, as áreas metropolitanas e as regiões autónomas apresentam uma maior diversidade de estruturas familiares, com maior expressão de agregados unipessoais e monoparentais.

2. *Urbs*: como vivemos nas cidades

A literatura em economia urbana mostra que as cidades constituem importantes motores de desenvolvimento económico, permitindo o acesso a melhores oportunidades de emprego, aumentando a produtividade e a inovação. A maior concentração populacional torna também mais eficiente a provisão de infraestruturas e serviços públicos, nomeadamente os sistemas de transporte coletivo, reduzindo a dependência do automóvel (Duranton e Puga, 2020; Glaeser, 2011). Contudo, a mesma concentração que gera estes benefícios produz também custos, nomeadamente maior pressão sobre a habitação, congestionamento, poluição, utilização intensiva das infraestruturas e dos serviços públicos e degradação da qualidade do ambiente urbano (Duranton e Puga, 2020). A literatura mostra ainda que a relação entre a dimensão urbana e os benefícios e custos da aglomeração não é linear: embora os benefícios tendam a aumentar com a dimensão das cidades, a partir de determinados níveis de concentração os custos podem crescer mais rapidamente do que os benefícios (Duranton e Puga, 2020).

É precisamente este equilíbrio entre oportunidades e custos que influencia a qualidade de vida nas cidades. A qualidade de vida depende não apenas das condições materiais dos indivíduos, mas também das características do território onde vivem, incluindo o acesso a emprego, habitação, serviços, mobilidade, qualidade ambiental e segurança, fatores que moldam a forma como os residentes avaliam a sua própria vida e o lugar onde vivem (Eurostat, 2015). Neste contexto, a presente secção do barómetro inicia-se com uma avaliação da satisfação dos

residentes com diferentes dimensões da sua situação pessoal ([figura 7](#)), entendida como uma medida sintética da experiência de vida urbana, antes de analisar de forma mais detalhada os principais fatores urbanos que contribuem para essa avaliação: as oportunidades socioeconómicas proporcionadas pelas cidades ([figura 8](#)), os serviços e equipamentos urbanos de interesse geral ([figura 9](#)), a qualidade do ambiente urbano ([figura 10](#)) e as condições de mobilidade que caracterizam o quotidiano dos residentes ([figura 11](#) e [figura 12](#)).

2.1. Satisfação com a cidade e dimensões da qualidade de vida

A satisfação com a cidade de residência constitui um dos principais indicadores da qualidade de vida urbana, refletindo a forma como os cidadãos avaliam, de forma global, o lugar onde vivem. As cidades portuguesas apresentam resultados menos favoráveis do que os observados no contexto geral europeu. De acordo com o inquérito Quality of Life in European Cities (European Commission, 2023), 86% dos residentes nas cidades europeias declaram-se satisfeitos com a sua cidade, face a 70% entre os residentes inquiridos neste barómetro ([figura 7](#)). Esta diferença também se verifica na satisfação com o emprego (61% em Portugal, face a 65% no inquérito europeu) e, sobretudo, com a situação financeira do agregado familiar (38%, face a cerca de 70% nas cidades europeias). Não nos é possível comparar a realidade portuguesa com a europeia nas outras dimensões, observando-se, no entanto, que a satisfação atinge valores mais elevados na educação (77%), no bairro (74%), na habitação (73%) e na saúde (65%), embora com apenas 58% de inquiridos satisfeitos com o tempo livre disponível.

A satisfação com as cidades em Portugal é menor do que na média das cidades europeias.

Quando examinamos os diferentes grupos de concelhos em Portugal, emergem diferenças estatisticamente significativas ao nível da satisfação com o bairro e com a cidade, ao contrário das dimensões relativas ao emprego, ao rendimento, à habitação, à educação, à saúde e ao tempo livre. A satisfação com a cidade de residência regista as avaliações mais baixas do país na Área Metropolitana de Lisboa (58%) e nas cidades do interior (63%), sendo as avaliações mais positivas na Área Metropolitana do Porto e nas cidades pequenas do litoral não metropolitano (76% em ambas). Estas assimetrias territoriais mantêm-se em relação à satisfação com o bairro: a AML (67%) e, em menor grau, as cidades do interior (71%) registam as avaliações mais baixas do país, por oposição às regiões autónomas (80%) e à AMP (78%).



Figura 7
Satisfação com situação pessoal atual

% de respostas (global)

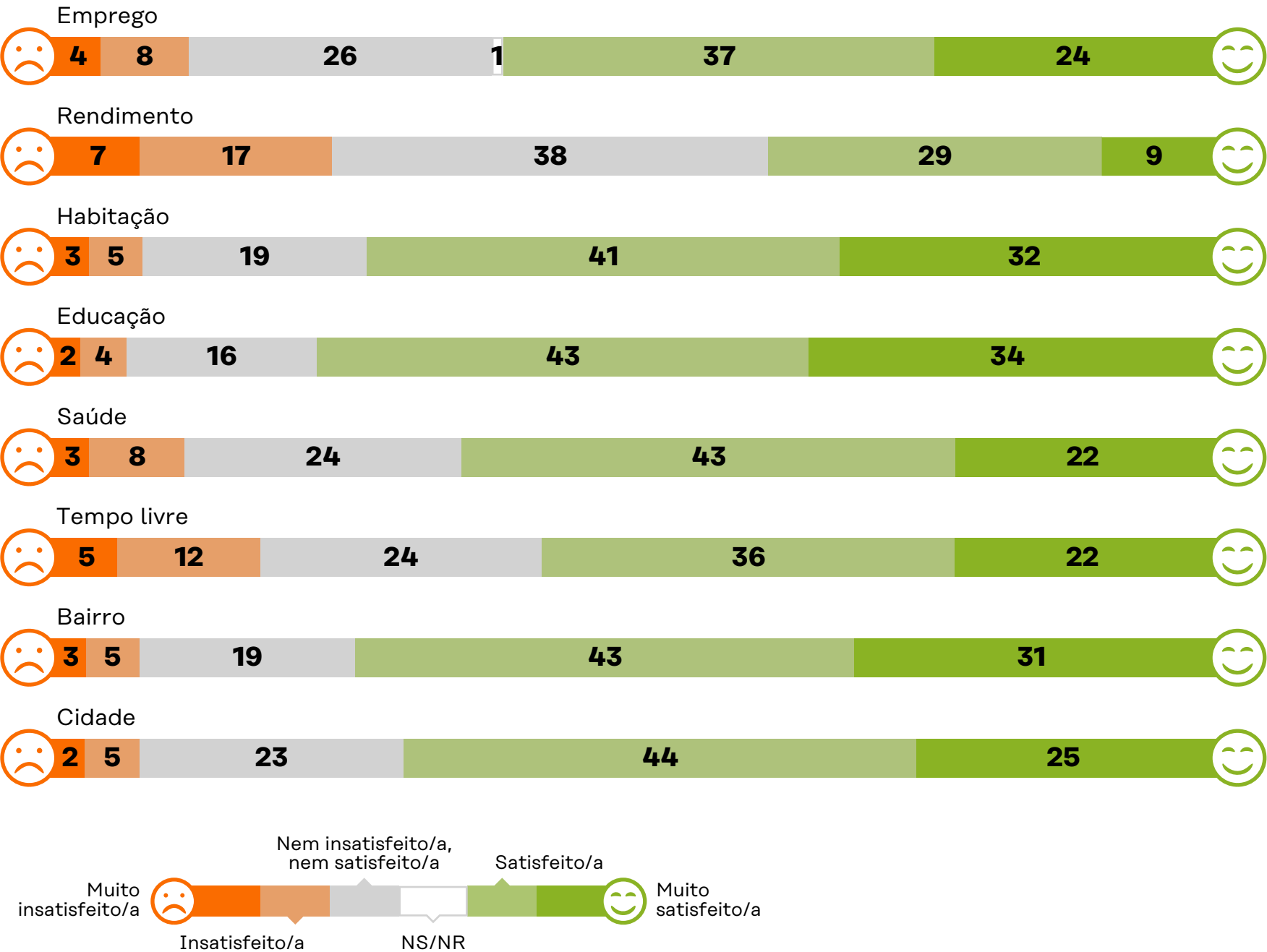




Figura 7.1
Satisfação com situação pessoal atual

% de respostas (Área Metropolitana do Porto)

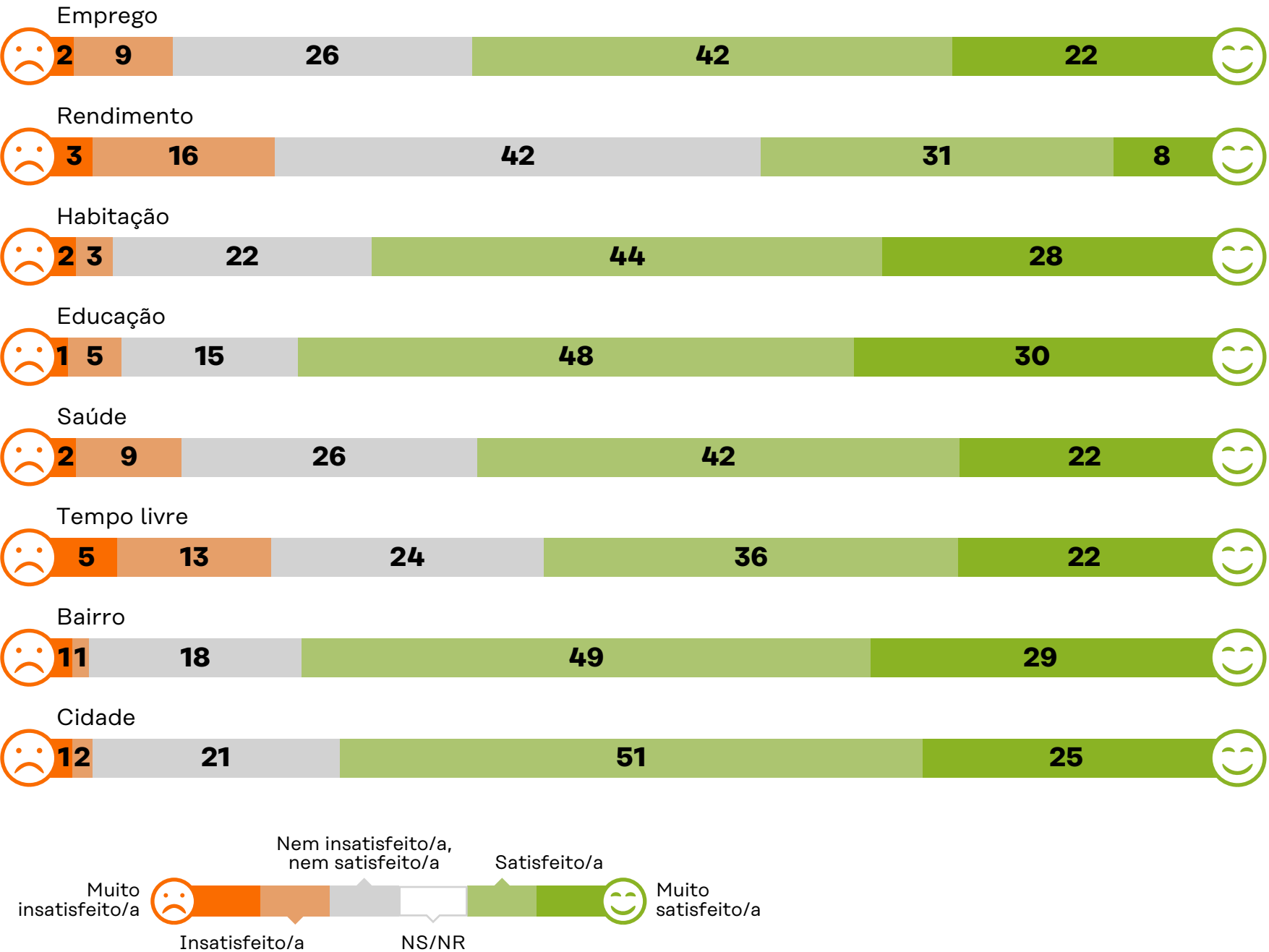
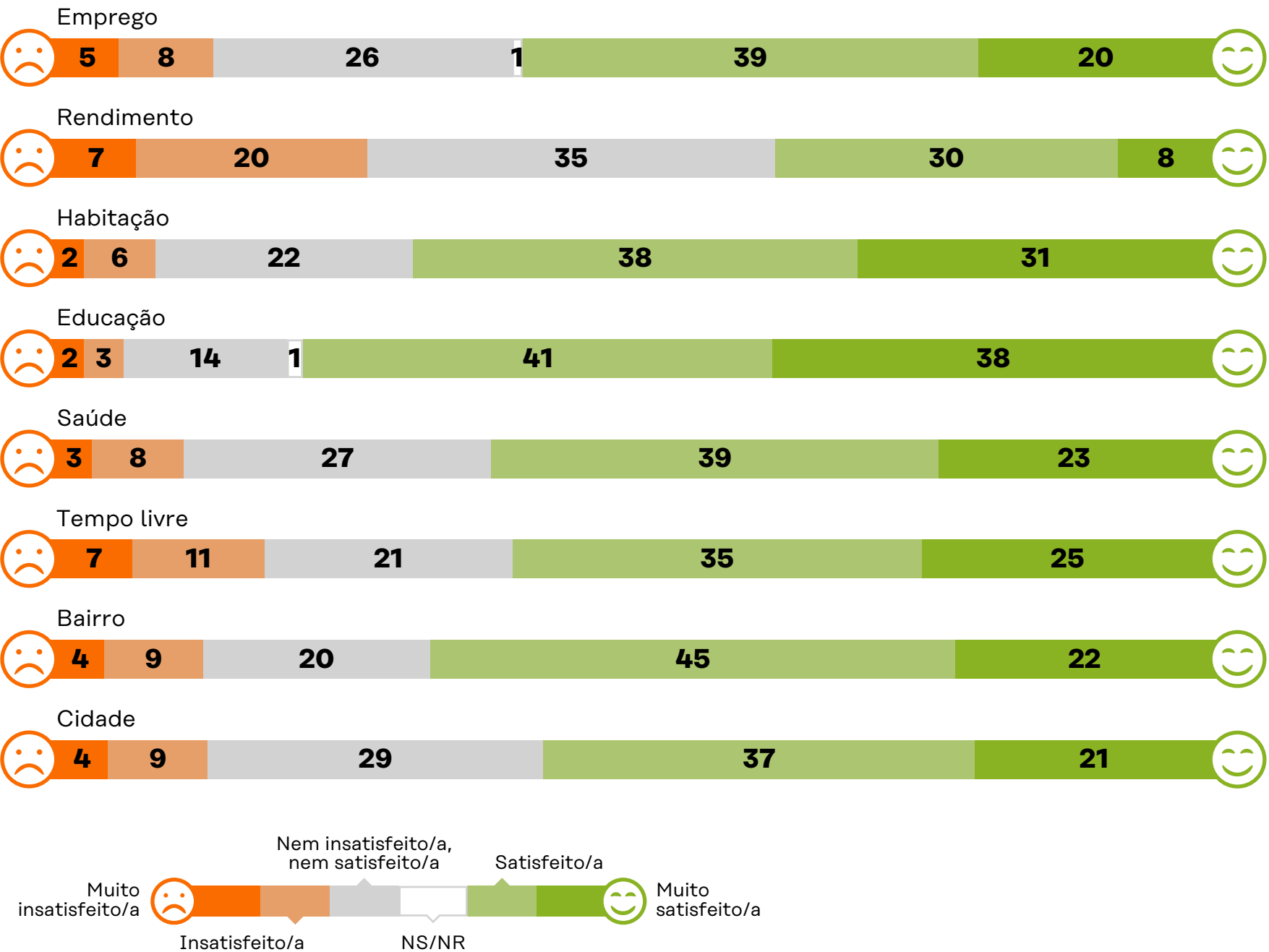




Figura 7.2
Satisfação com situação pessoal atual

% de respostas (Área Metropolitana de Lisboa)



**Figura 7.3****Satisfação com situação pessoal atual**

% de respostas (cidades médias do litoral não metropolitano)

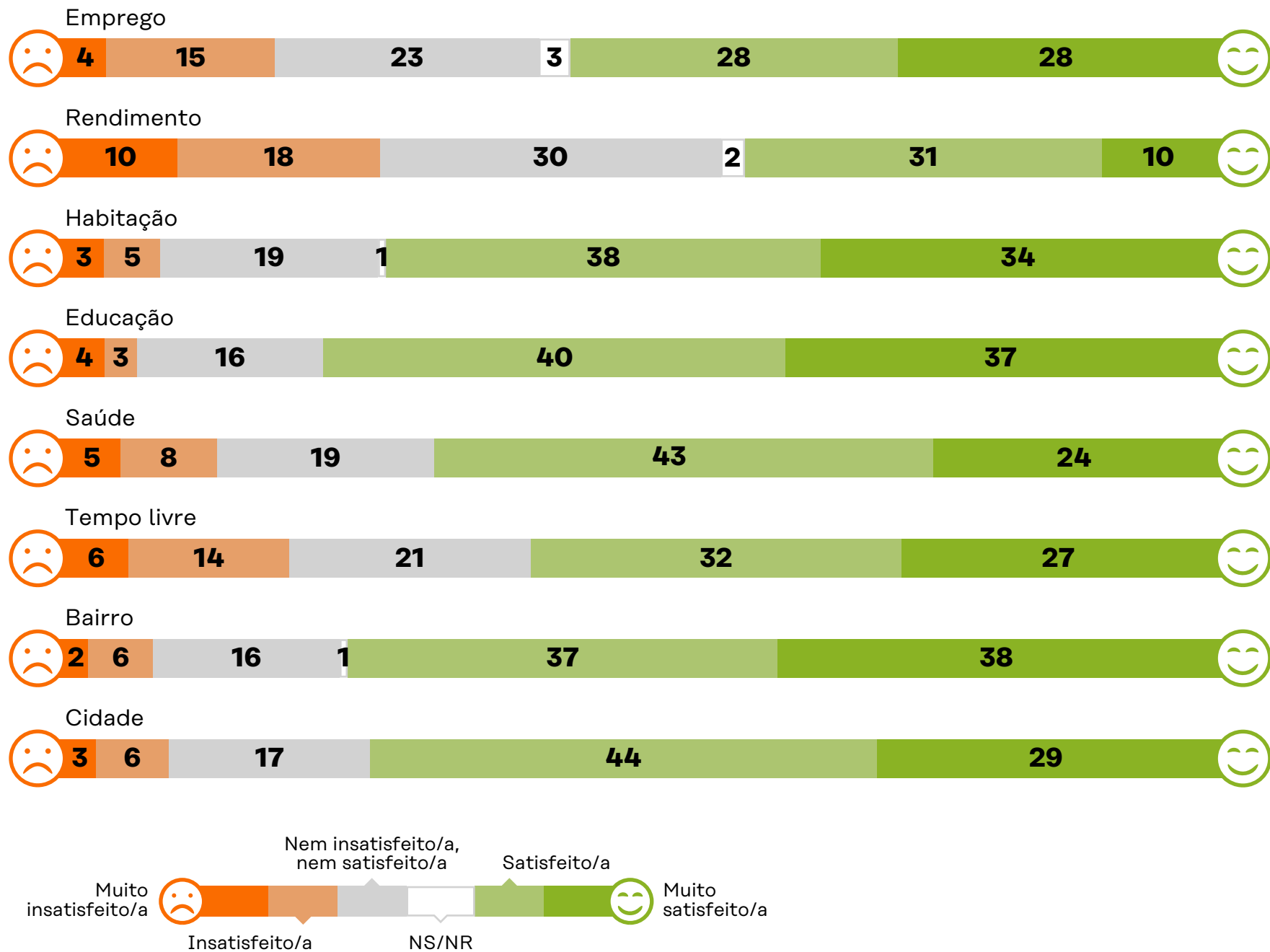




Figura 7.4
Satisfação com situação pessoal atual

% de respostas (cidades pequenas do litoral não metropolitano)

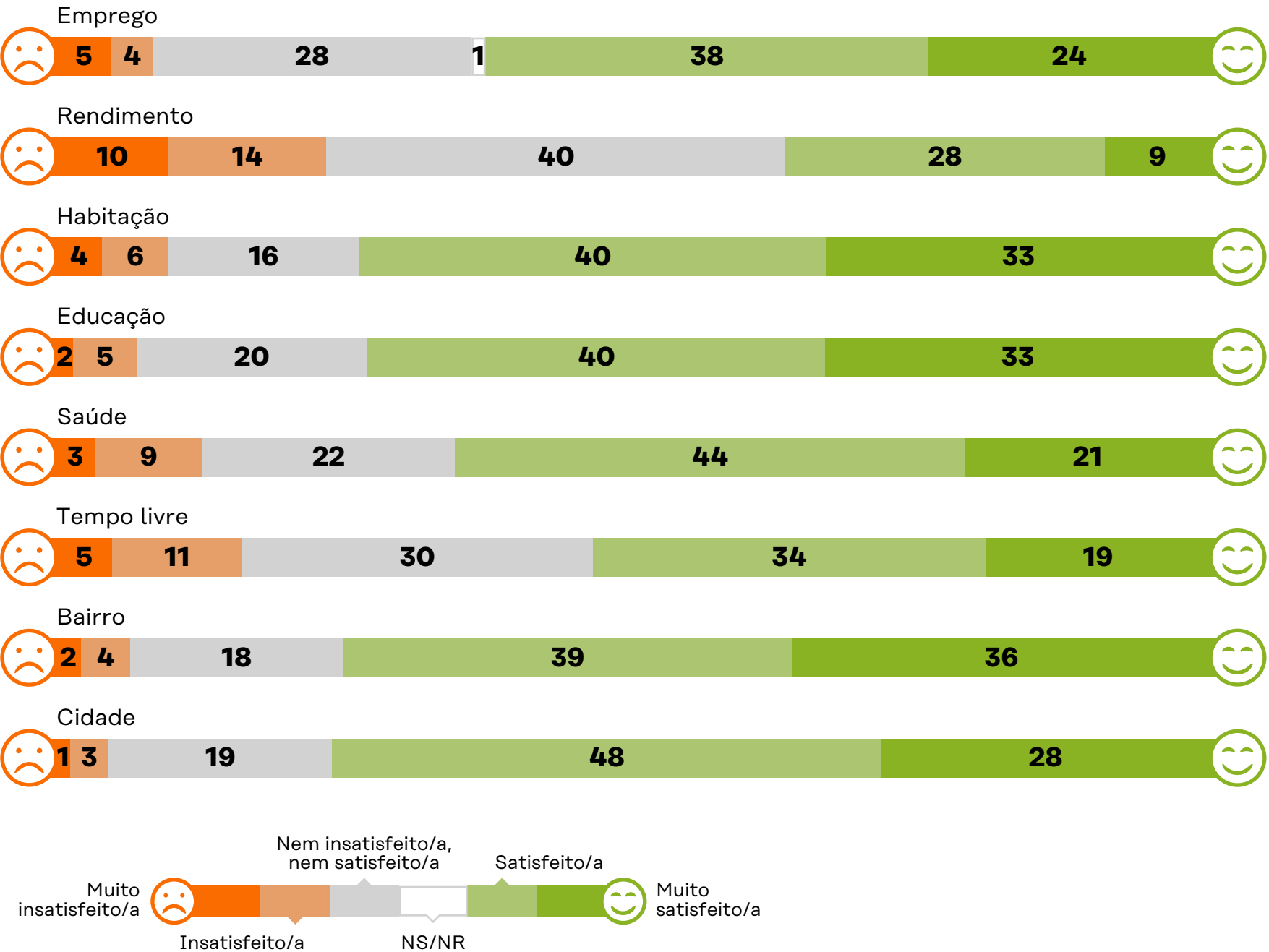




Figura 7.5
Satisfação com situação pessoal atual

% de respostas (cidades do interior)

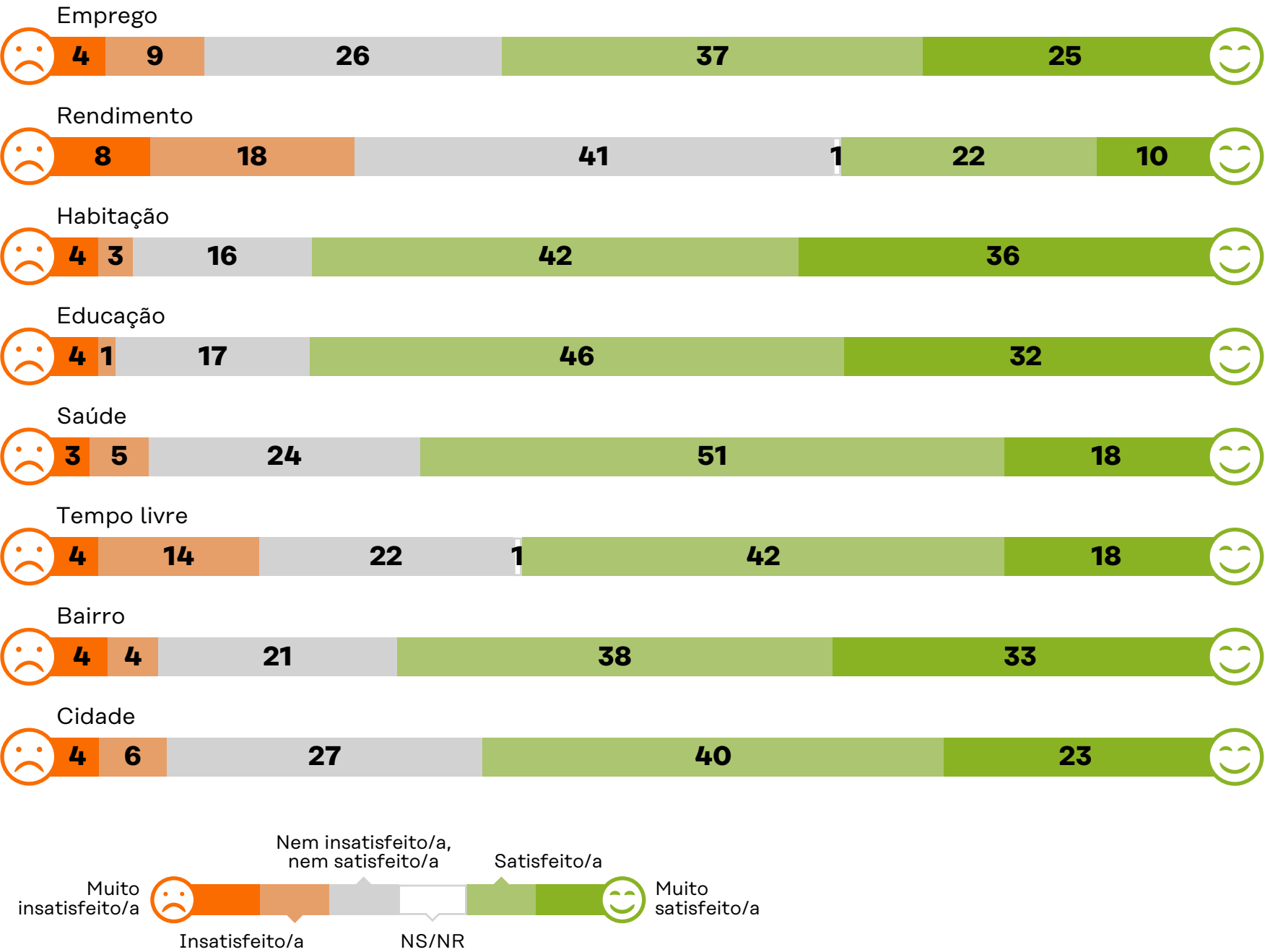
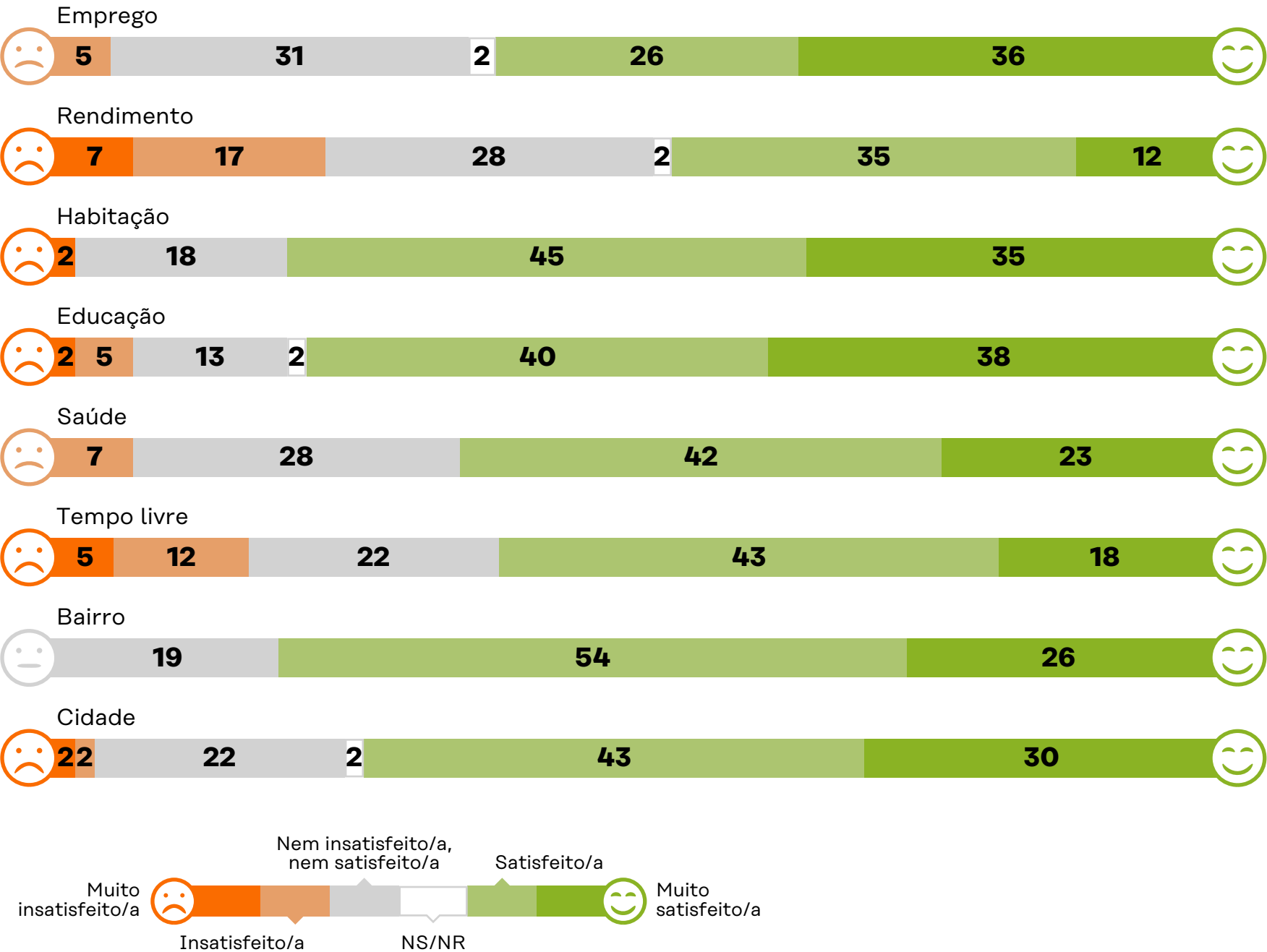




Figura 7.6
Satisfação com situação pessoal atual

% de respostas (cidades das regiões autónomas)



2.2. Satisfação com as oportunidades socioeconómicas oferecidas pelas cidades

Relativamente às oportunidades oferecidas pelas cidades onde residem (figura 8), as respostas dos inquiridos revelam diferenças territoriais estatisticamente significativas no acesso à habitação, no impacto da migração interna (saída de residentes para outras cidades do país), no impacto do turismo e nas oportunidades oferecidas pelo mercado de trabalho (neste último caso, apenas ao nível de 10%). Pelo contrário, as dimensões relativas à educação e às migrações externas (imigração e emigração) não revelam diferenças territoriais do ponto de vista estatístico.

A afirmação de que é fácil encontrar habitação adequada a preço razoável recolhe uma rejeição esmagadora de 79% a nível nacional (com 54% a discordarem totalmente), mas a pressão habitacional assume contornos estatisticamente mais severos na AMP (88% de discordância) e na AML (82%). Embora o diagnóstico permaneça negativo no resto do país, a intensidade é significativamente menor nas cidades das regiões autónomas (67%) e do interior (70%), com valores mais próximos da média global nas cidades do litoral não metropolitano (73% e 75%). Esta forte pressão imobiliária ajuda a enquadrar as atitudes perante o turismo, cujo impacto positivo, embora amplamente reconhecido a nível nacional (70% de acordo), esconde diferenças territoriais estatisticamente significativas. Os residentes das regiões autónomas (75%) e das cidades médias do litoral não metropolitano (78%) mostram o maior entusiasmo, em oposição à AML (67%) e à AMP (66%), refletindo o desgaste decorrente da saturação turística nas duas áreas metropolitanas.

No que se refere às oportunidades do mercado de trabalho, onde a significância estatística é mais fraca (nível de significância de 10%), encontram-se assimetrias territoriais significativas na facilidade em encontrar um emprego de qualidade. No conjunto das cidades, predomina uma visão relativamente pessimista quanto à facilidade em encontrar um bom emprego: 54% dos inquiridos discordam da afirmação de que é fácil encontrar um bom emprego na sua cidade, enquanto apenas 15% expressam concordância. Ainda assim, quando a formulação da pergunta admite a existência de oportunidades de emprego, ainda que nem sempre de boa qualidade, o padrão altera-se substancialmente: 53% concordam com esta afirmação, sugerindo que o problema percecionado reside menos na falta de emprego e mais na qualidade ou atratividade das oportunidades disponíveis. A maior dificuldade em encontrar um bom emprego regista-se nas cidades do interior, com apenas 46% de concordância, o valor mais baixo do país. Este resultado ajuda a explicar porque são precisamente estas cidades que revelam maior preocupação com o impacto socioeconómico negativo da saída de residentes para outras cidades do país, como veremos adiante.

A perceção sobre o efeito socioeconómico negativo da migração interna (*i.e.*, a saída de residentes da sua cidade para outras cidades do país) revela um padrão territorial muito interessante. Nas cidades do interior, a concordância com o impacto negativo desta perda atinge 65% (o valor mais elevado do país), em contraste com as áreas metropolitanas, onde a preocupação é substancialmente menor, especialmente na AML (apenas 37% de concordância). No contexto das áreas metropolitanas, e especificamente da AML, caracterizada por uma elevada

pressão no domínio da habitação e, como veremos adiante, nos de outros serviços e equipamentos públicos essenciais, a saída de população pode ser encarada pelos residentes como algo benéfico, ou desejável.

No conjunto, os resultados revelam um padrão relativamente consistente: embora exista convergência nacional em perceções positivas sobre a educação e o turismo, persistem fortes divergências territoriais em três domínios estruturais: o acesso à habitação, as oportunidades de encontrar um bom emprego e o efeito socioeconómico da migração interna. As áreas metropolitanas, sobretudo a AML, surgem como territórios mais pressionados pela crise habitacional, enquanto as cidades fora das áreas metropolitanas revelam maior preocupação com a escassez de boas oportunidades de emprego e com a perda de população. Estes resultados são coerentes com os que se observam no inquérito europeu QoL de 2023, em que a habitação constitui também o principal fator de pressão socioeconómica nas grandes áreas urbanas. Contudo, a intensidade da insatisfação com o acesso à habitação é mais elevada nas cidades portuguesas: apenas 10% dos inquiridos concordam que é fácil encontrar habitação adequada a preço razoável em Portugal, face a uma média de 34% nas cidades europeias. Também na facilidade em encontrar um bom emprego, as cidades portuguesas apresentam uma avaliação mais desfavorável, com apenas 15% de concordância, contrastando com os cerca de 50% na totalidade das cidades europeias.

A crise habitacional pressiona mais as áreas metropolitanas, enquanto nas restantes cidades há maior preocupação com escassez de boas oportunidades de emprego e a perda de população.



Figura 8
Oportunidades socioeconómicas oferecidas pela cidade

% de respostas (global)

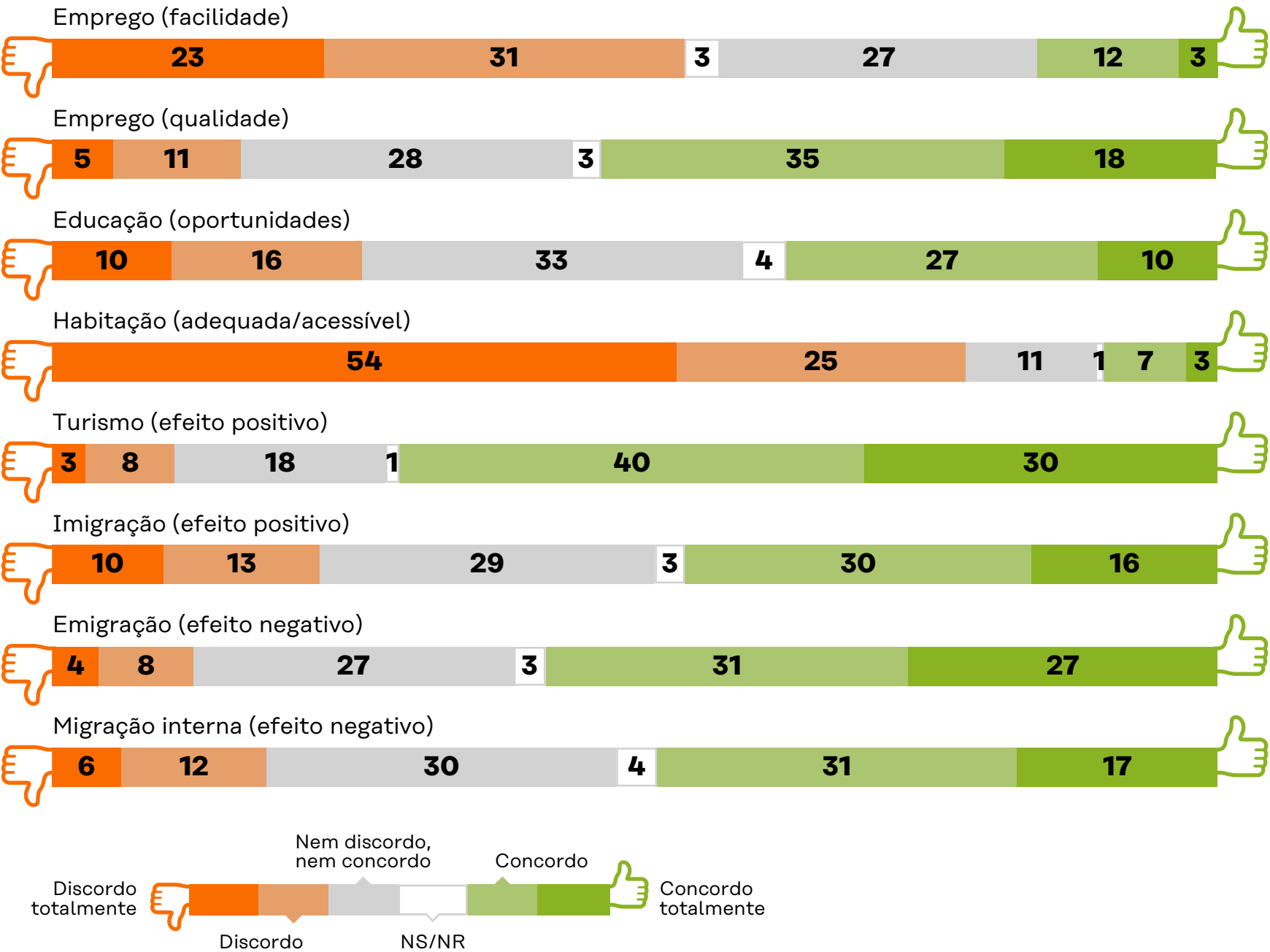




Figura 8.1
Oportunidades socioeconómicas oferecidas pela cidade

% de respostas (Área Metropolitana do Porto)

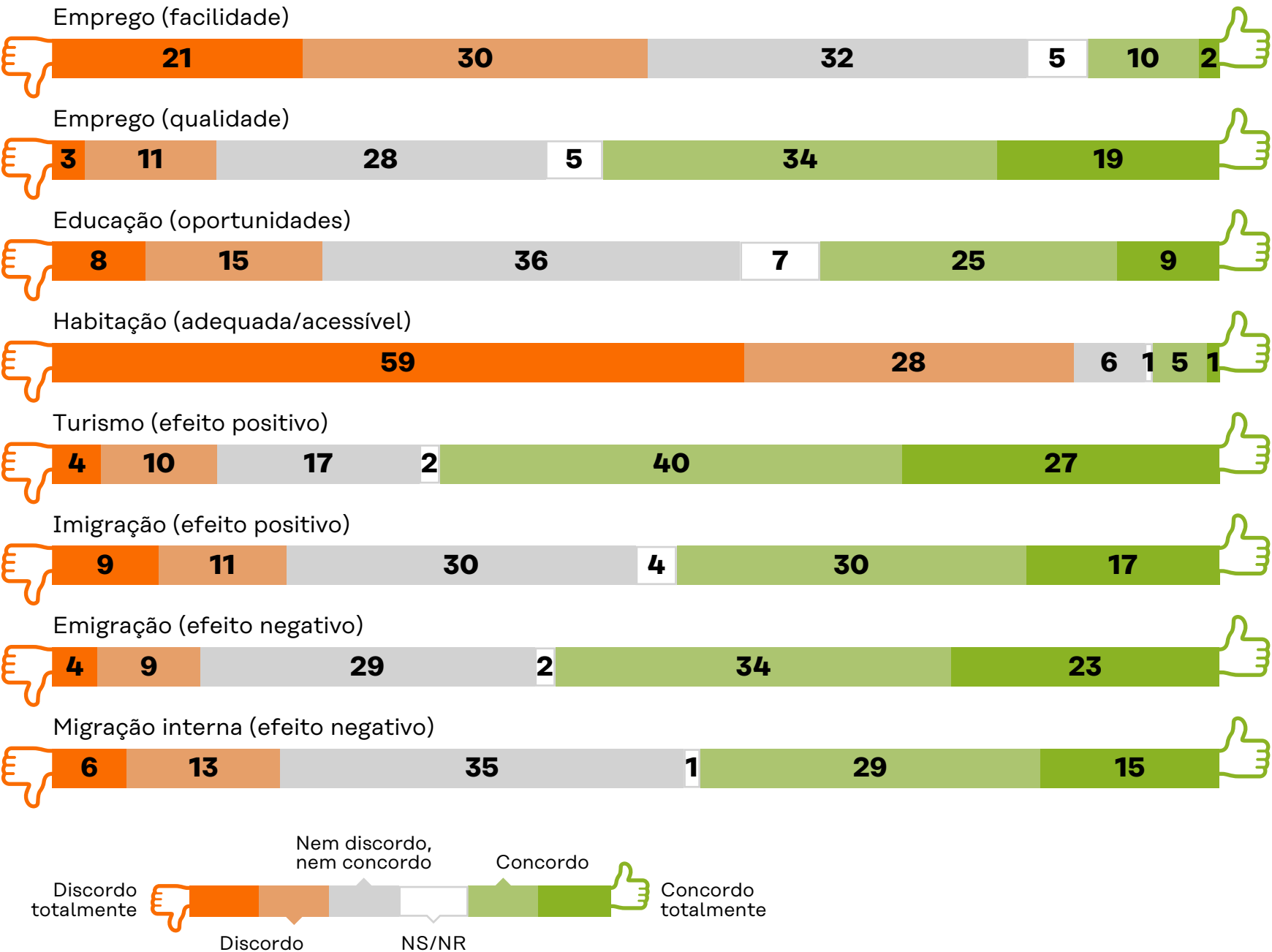




Figura 8.2
Oportunidades socioeconómicas oferecidas pela cidade

% de respostas (Área Metropolitana de Lisboa)

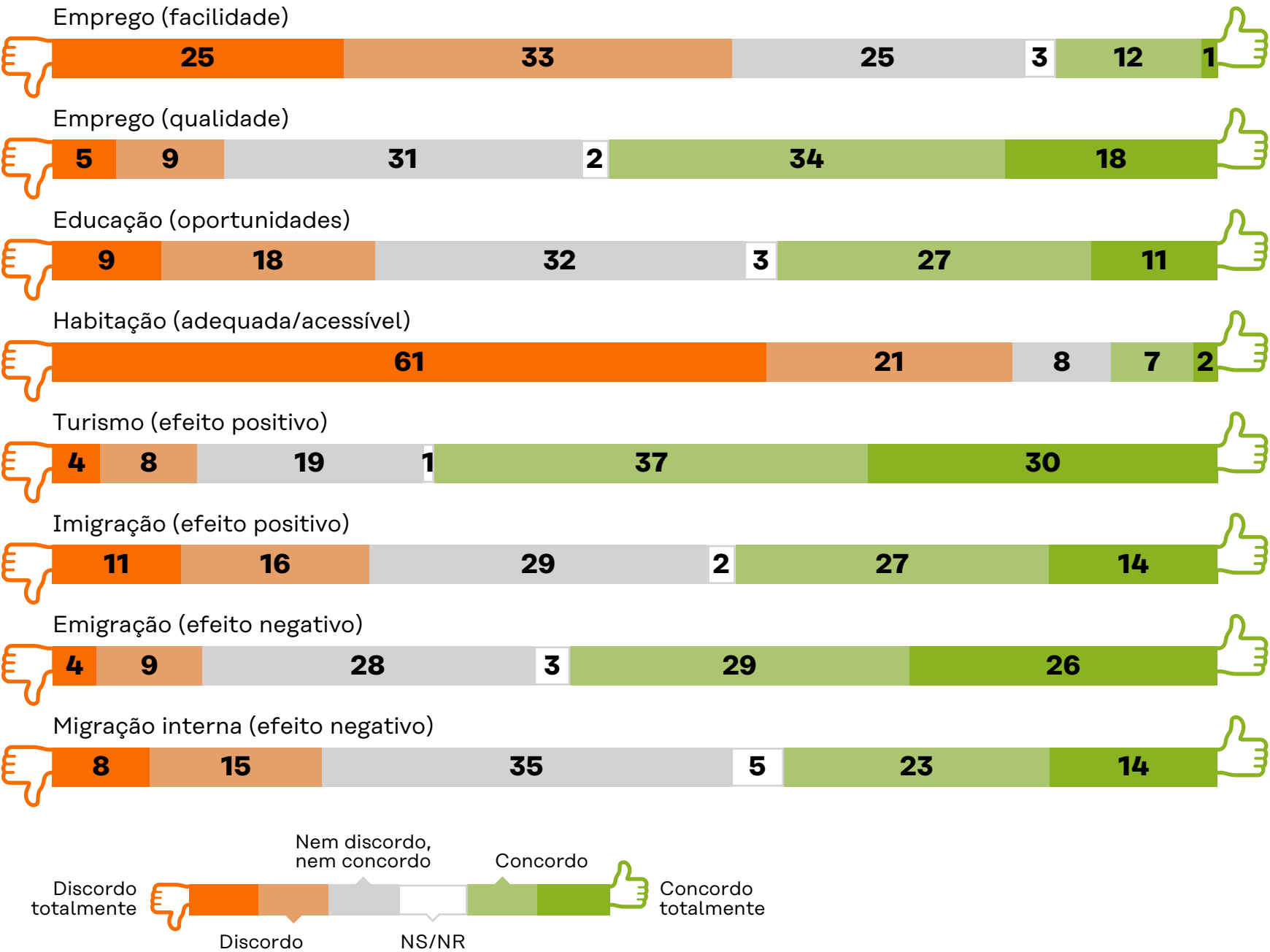




Figura 8.3
Oportunidades socioeconómicas oferecidas pela cidade

% de respostas (cidades médias do litoral não metropolitano)

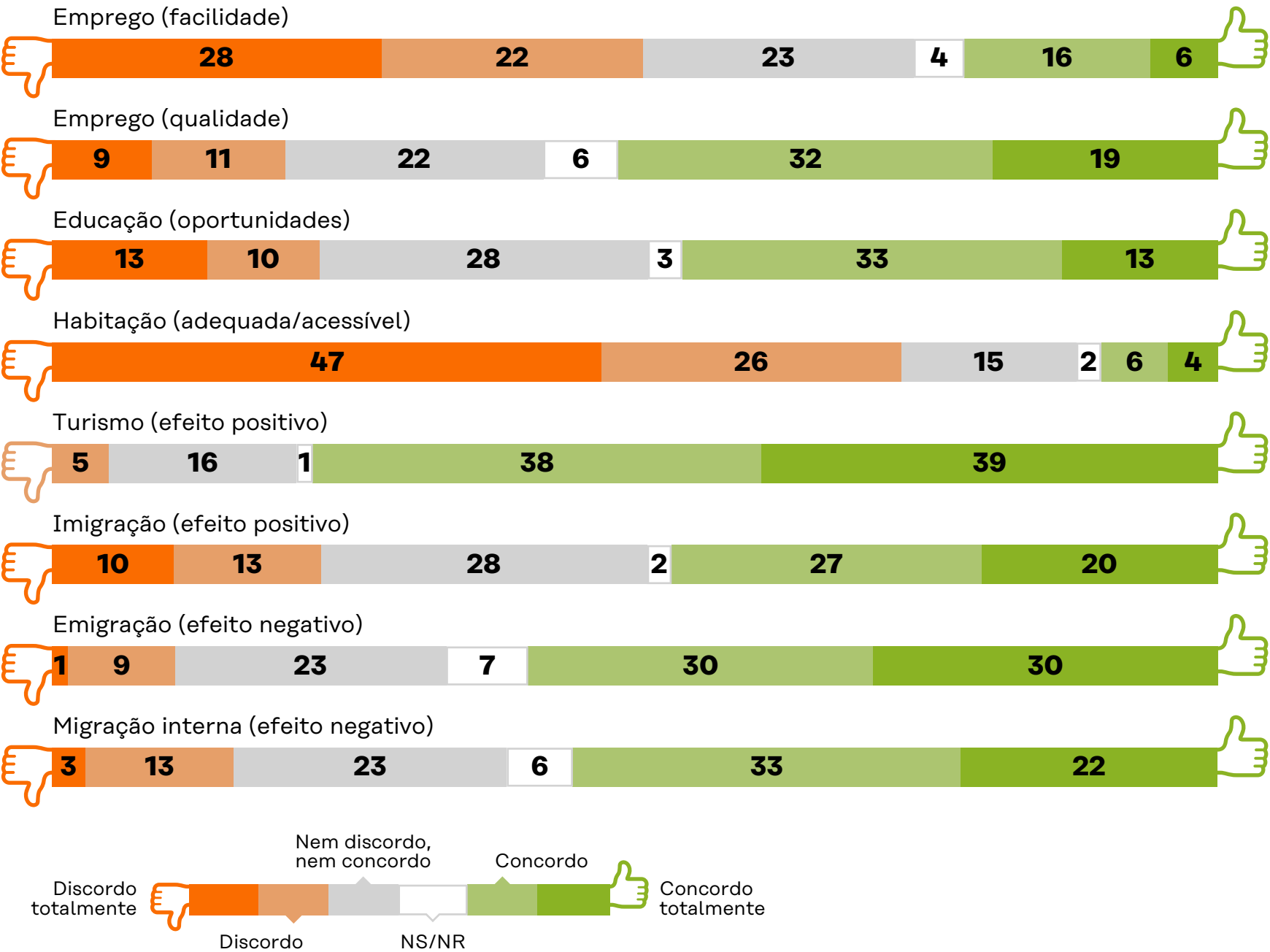




Figura 8.4
Oportunidades socioeconômicas oferecidas pela cidade

% de respostas (cidades pequenas do litoral não metropolitano)

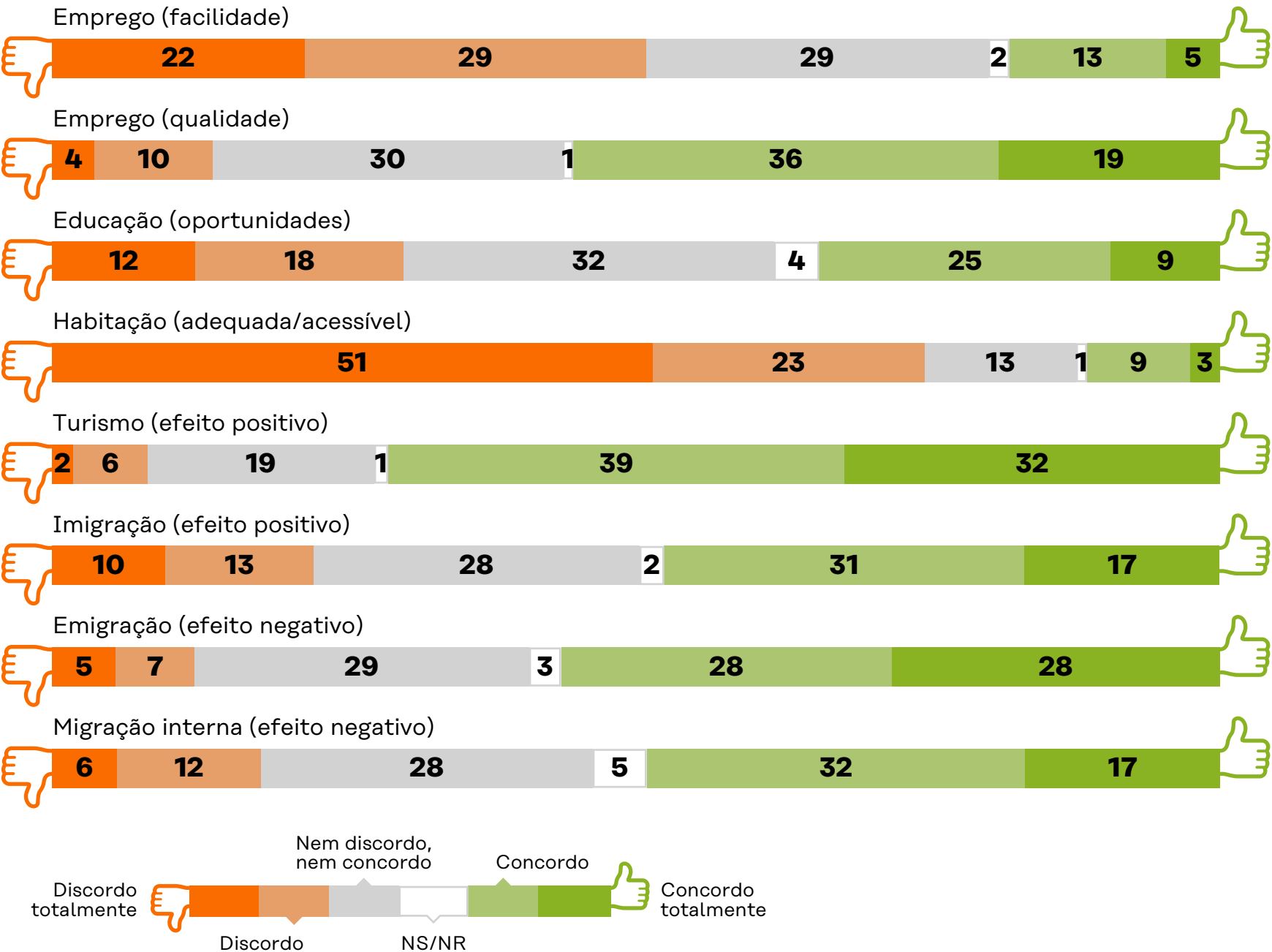




Figura 8.5
Oportunidades socioeconómicas oferecidas pela cidade

% de respostas (cidades do interior)

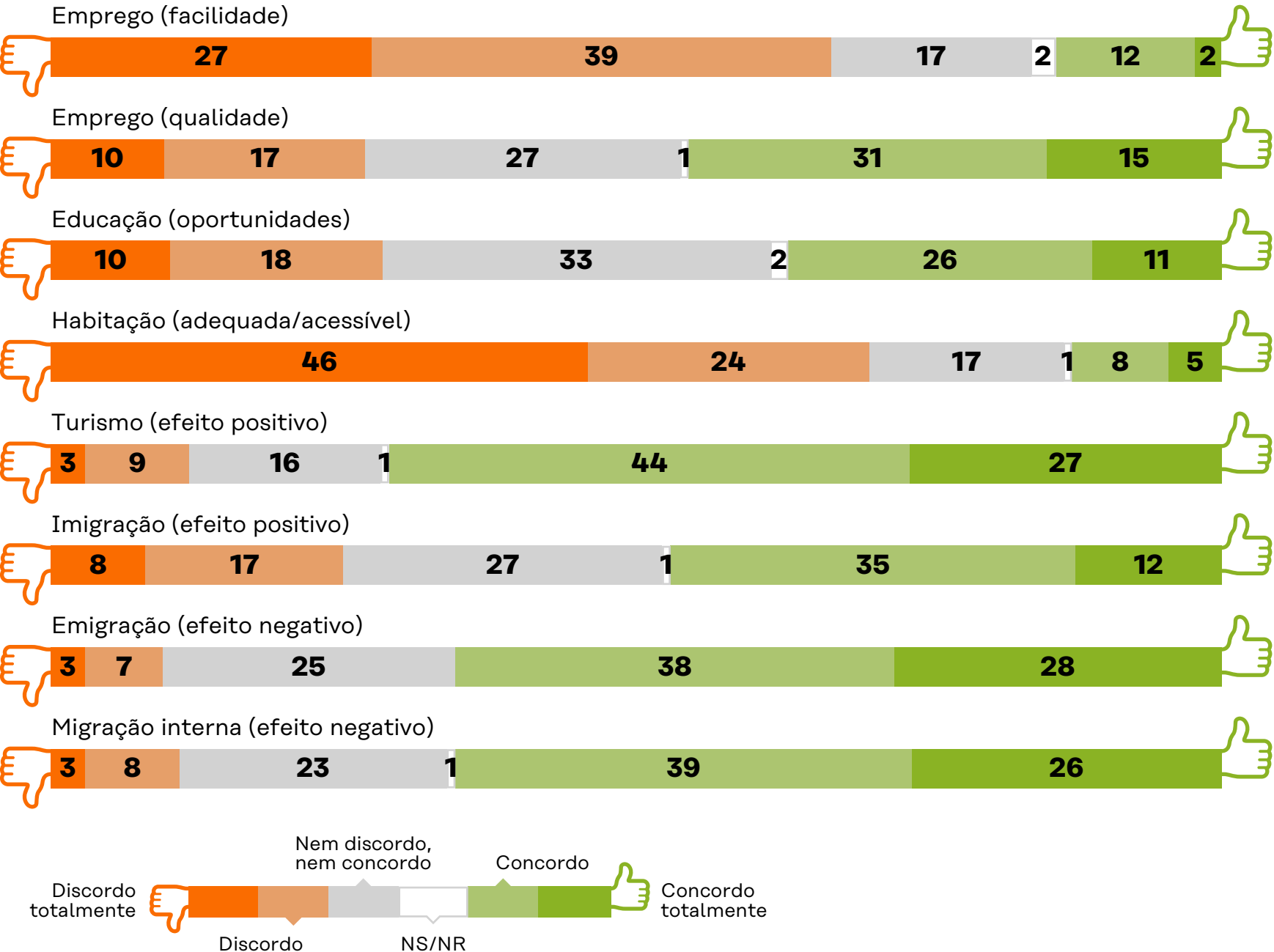
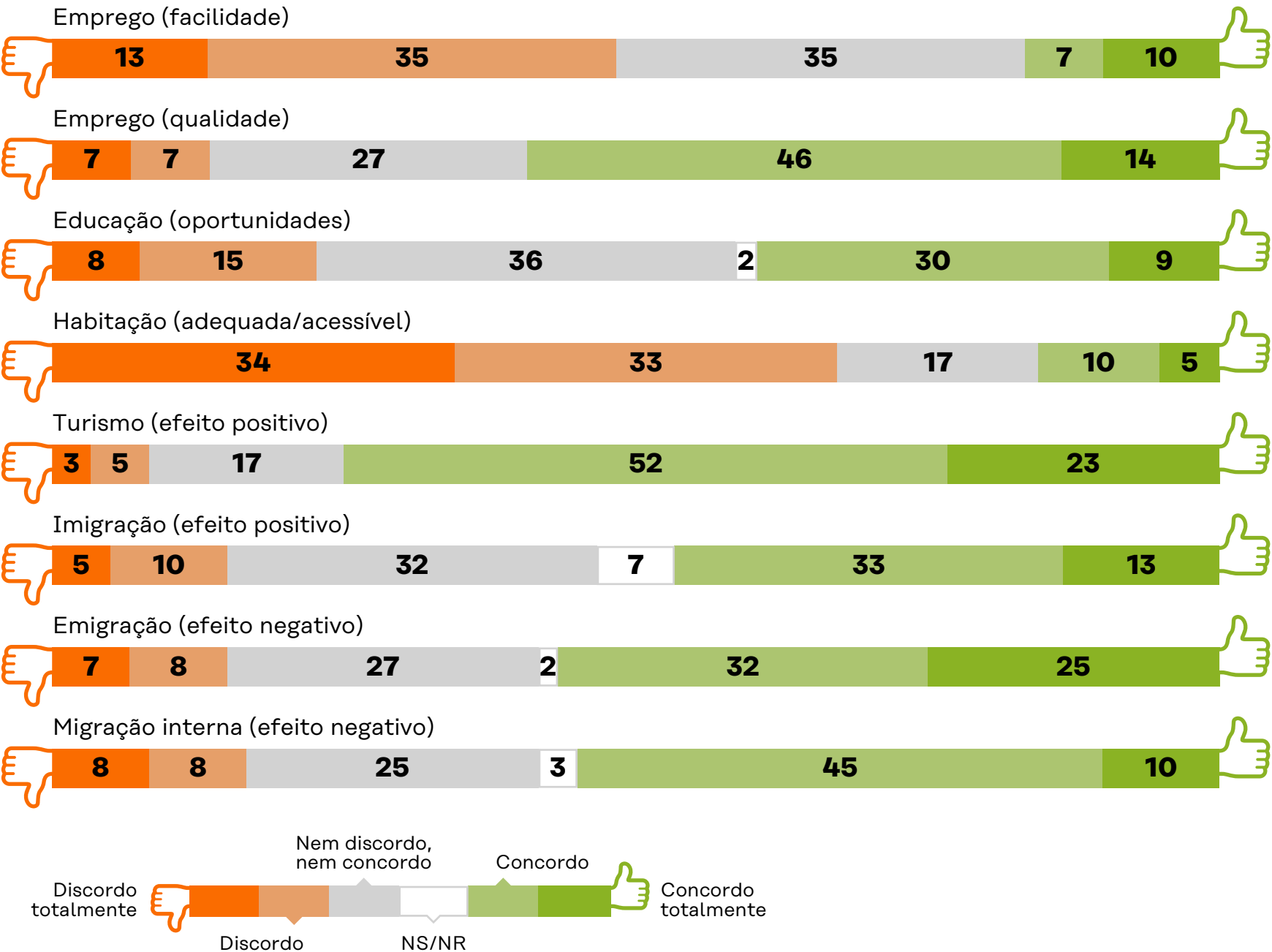




Figura 8.6
Oportunidades socioeconómicas oferecidas pela cidade

% de respostas (cidades das regiões autónomas)



2.3. Satisfação com serviços e equipamentos urbanos

À semelhança do que se verificou em perguntas anteriores, os níveis de satisfação com os serviços e equipamentos de interesse geral urbanos nas cidades portuguesas são globalmente menores do que nas cidades europeias alvo do inquérito QoL, nomeadamente em relação aos serviços de saúde (71% vs. 53% em Portugal), transportes públicos (70% vs. 45% em Portugal), espaços de cultura e bibliotecas (81% vs. 43% e 47%, respetivamente, em Portugal).

A análise das respostas dos inquiridos, ilustrada na [figura 9](#), mostra que as diferenças territoriais estatisticamente mais significativas dizem respeito à avaliação dos transportes públicos, dos cuidados de saúde e do sistema de ensino (nível de significância de 1%), sendo também relevantes no caso das bibliotecas e dos equipamentos de cultura, do desporto e dos serviços de bombeiros e de proteção civil (nível de significância de 5%). A oferta de transportes públicos depende fortemente da escala urbana e da densidade populacional, sendo por isso de esperar que, em termos globais, a sua disponibilidade — e, por arrasto, a satisfação — seja maior nas grandes cidades e especialmente nas áreas metropolitanas. Quando comparadas com outras cidades, as áreas metropolitanas registam níveis de satisfação mais elevados (49% na AML e 53% na AMP), mas ainda assim pouco reconfortantes quando comparados com a média europeia, conforme indicado acima. As cidades pequenas do litoral não metropolitano registam os valores menos favoráveis, sendo o único caso em que a insatisfação (36%) supera a satisfação (34%). Os motivos da insatisfação com os transportes públicos são analisados adiante, aquando da análise dos padrões de mobilidade, com base na [figura 14](#).

No que respeita aos cuidados de saúde e ao sistema de ensino, observa-se um padrão indicativo de uma maior pressão urbana sobre estes serviços na AML, reforçando os resultados obtidos em análises anteriores, em que a AML já tinha evidenciado menor nível de satisfação com a cidade, e também a análise relativa à satisfação com a qualidade do ambiente urbano que se fará em seguida. A concentração populacional gera pressão sobre a procura destes tipos de serviços «congestionáveis», comprometendo a sua capacidade de resposta e, consequentemente, levando a piores níveis de satisfação. Nos cuidados de saúde primários, por exemplo, a satisfação situa-se nos 39%, claramente abaixo dos 60% registados na AMP e da média nacional de 53%. Verifica-se o mesmo padrão nos cuidados especializados de saúde e emergência médica, em que a satisfação na AML se fixa nos 35%, comparando com 49% na AMP e 43% no total nacional. Também na educação pré-escolar, a satisfação na AML atinge apenas 39%, contrastando com 51% a nível nacional e 53% na AMP.

Relativamente às cidades do litoral não metropolitano, observa-se um padrão globalmente positivo. Nas cidades médias do litoral não metropolitano, os resultados são especialmente favoráveis em vários serviços associados a funções urbanas mais especializadas. Destacam-se, em primeiro lugar, as escolas profissionais e técnicas, em relação às quais a satisfação atinge 58%, significativamente acima da média nacional de 42%. Também no ensino superior estas cidades registam o valor mais elevado do país, com 70% de satisfação, bastante acima dos 45% observados no conjunto nacional. O mesmo sucede com os cursos de formação e requalificação para adultos, que atingem 45% de satisfação, superando a média nacional de

33%. As cidades pequenas do litoral não metropolitano tendem, em termos gerais, a acompanhar este padrão positivo, embora revelem níveis de satisfação sistematicamente mais moderados nos serviços que dependem de maior massa crítica; por exemplo, a satisfação com as escolas profissionais e técnicas desce para 44%, enquanto no ensino superior cai para 35%.

Relativamente às cidades do interior, a avaliação é bastante positiva para vários serviços de proximidade, nomeadamente os cuidados de saúde primários (57%), a educação pré-escolar (58%) e as bibliotecas públicas (52%); e é relativamente menos positiva no caso de serviços mais especializados, como os cuidados hospitalares e o ensino superior, relativamente aos quais a satisfação se situa em 45% e 47%, respetivamente, valores apenas ligeiramente acima da média nacional. As RA surgem, uma vez mais, com níveis de satisfação comparativamente elevados em quase todas as dimensões.



Figura 9
Satisfação com serviços e equipamentos de interesse geral

% de respostas (global)

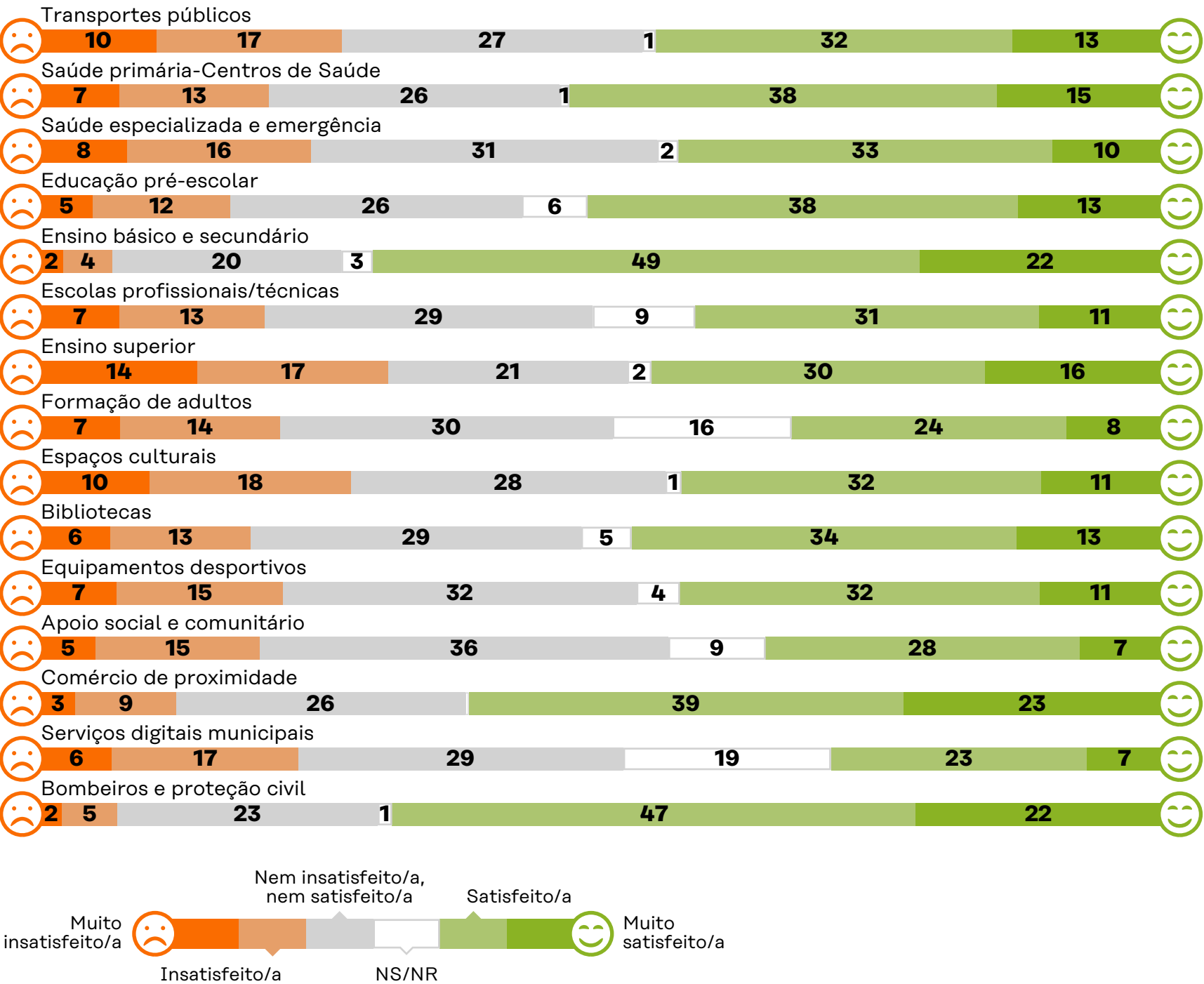




Figura 9.1
Satisfação com serviços e equipamentos de interesse geral

% de respostas (Área Metropolitana do Porto)

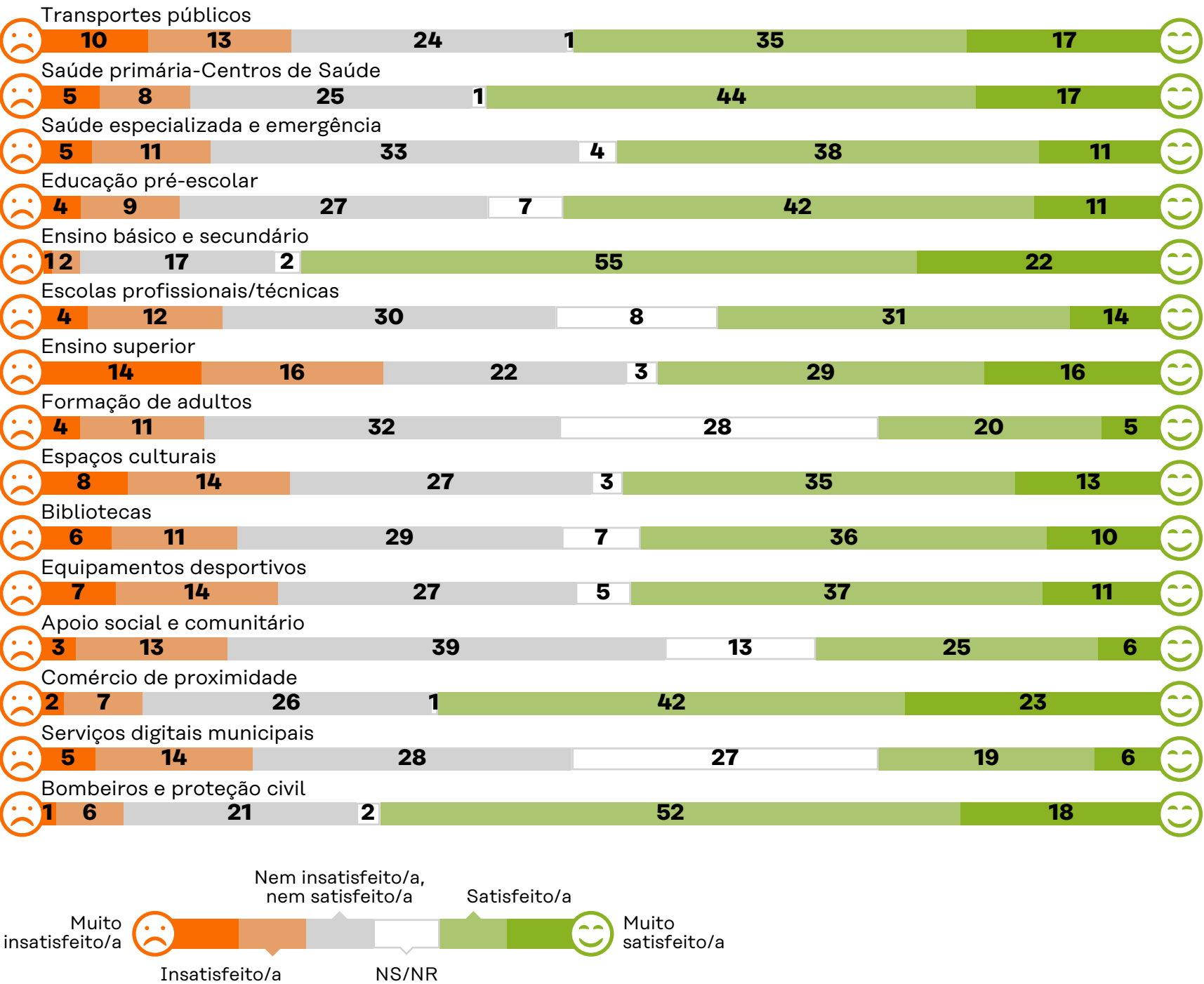




Figura 9.2
Satisfação com serviços e equipamentos de interesse geral

% de respostas (Área Metropolitana de Lisboa)

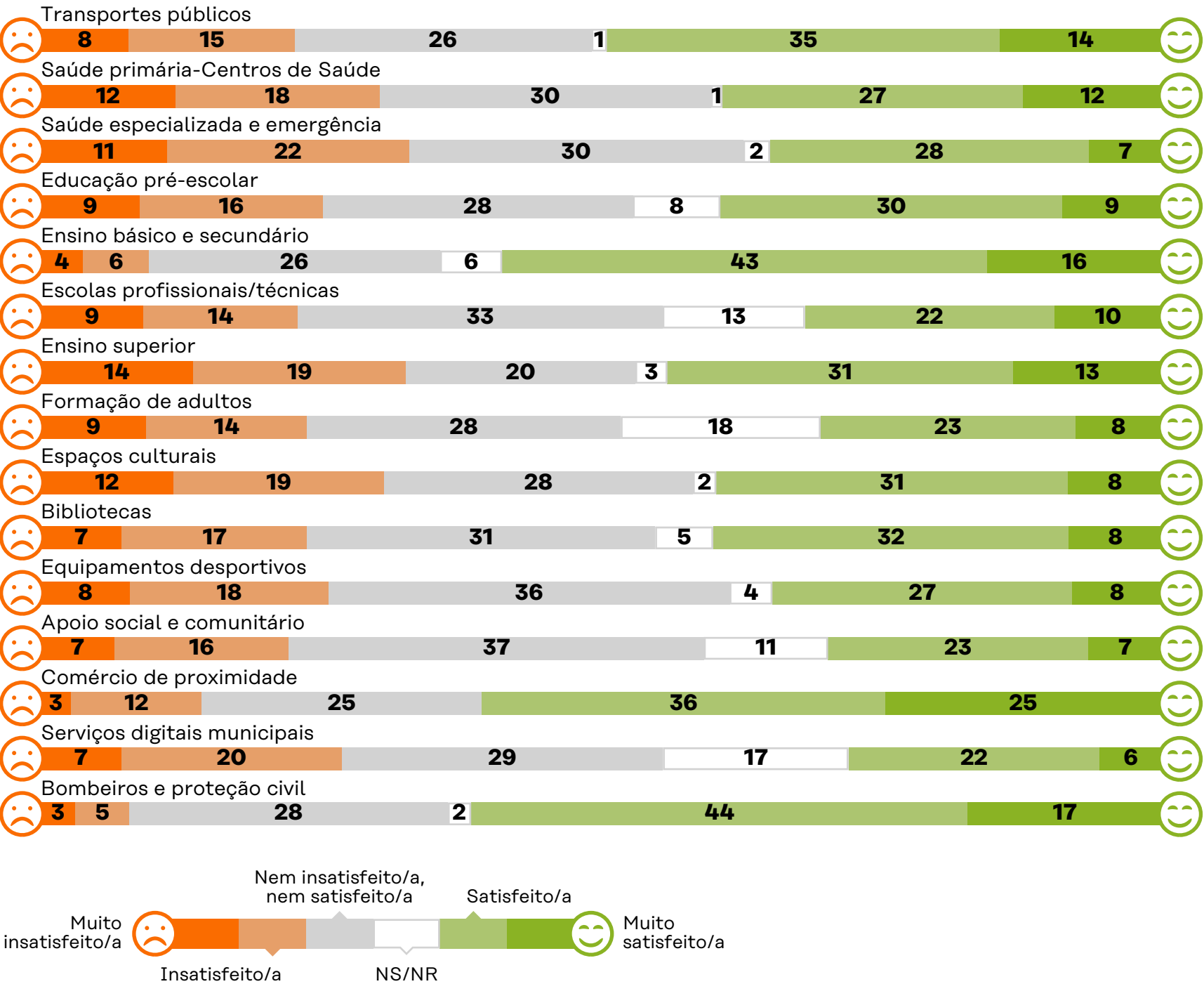




Figura 9.3
Satisfação com serviços e equipamentos de interesse geral

% de respostas (cidades médias do litoral não metropolitano)

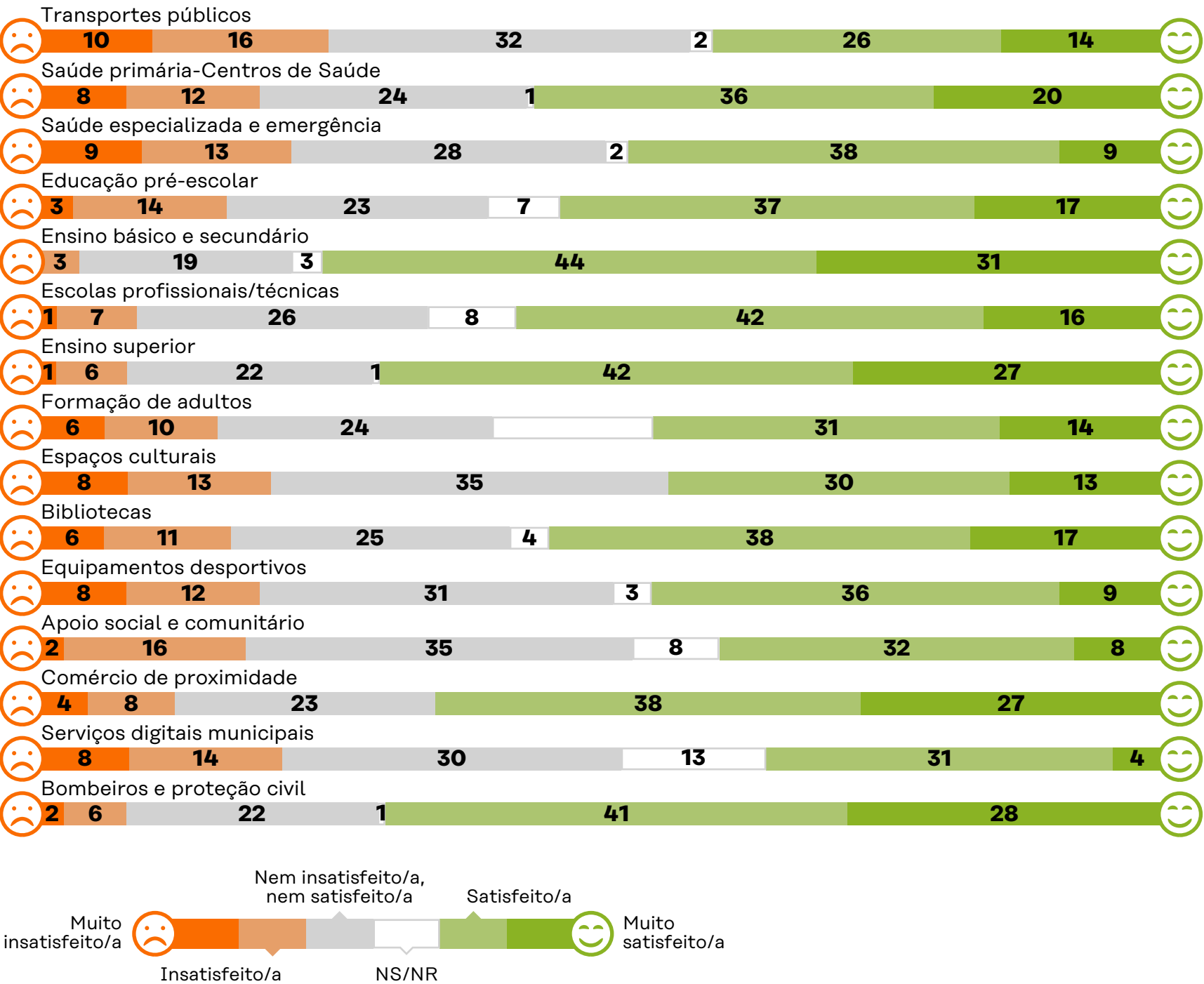




Figura 9.4
Satisfação com serviços e equipamentos de interesse geral

% de respostas (cidades pequenas do litoral não metropolitano)

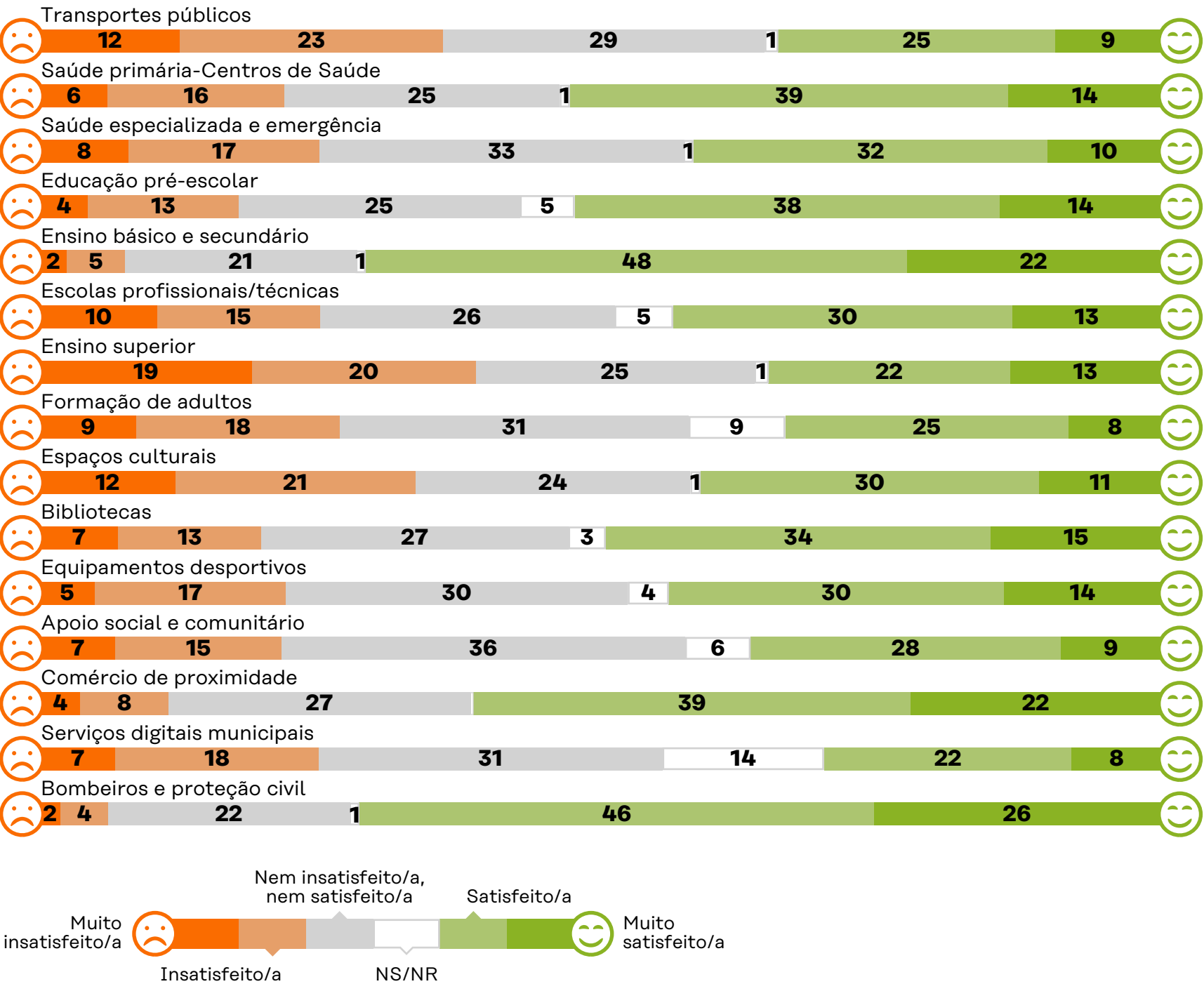




Figura 9.5
Satisfação com serviços e equipamentos de interesse geral

% de respostas (cidades do interior)

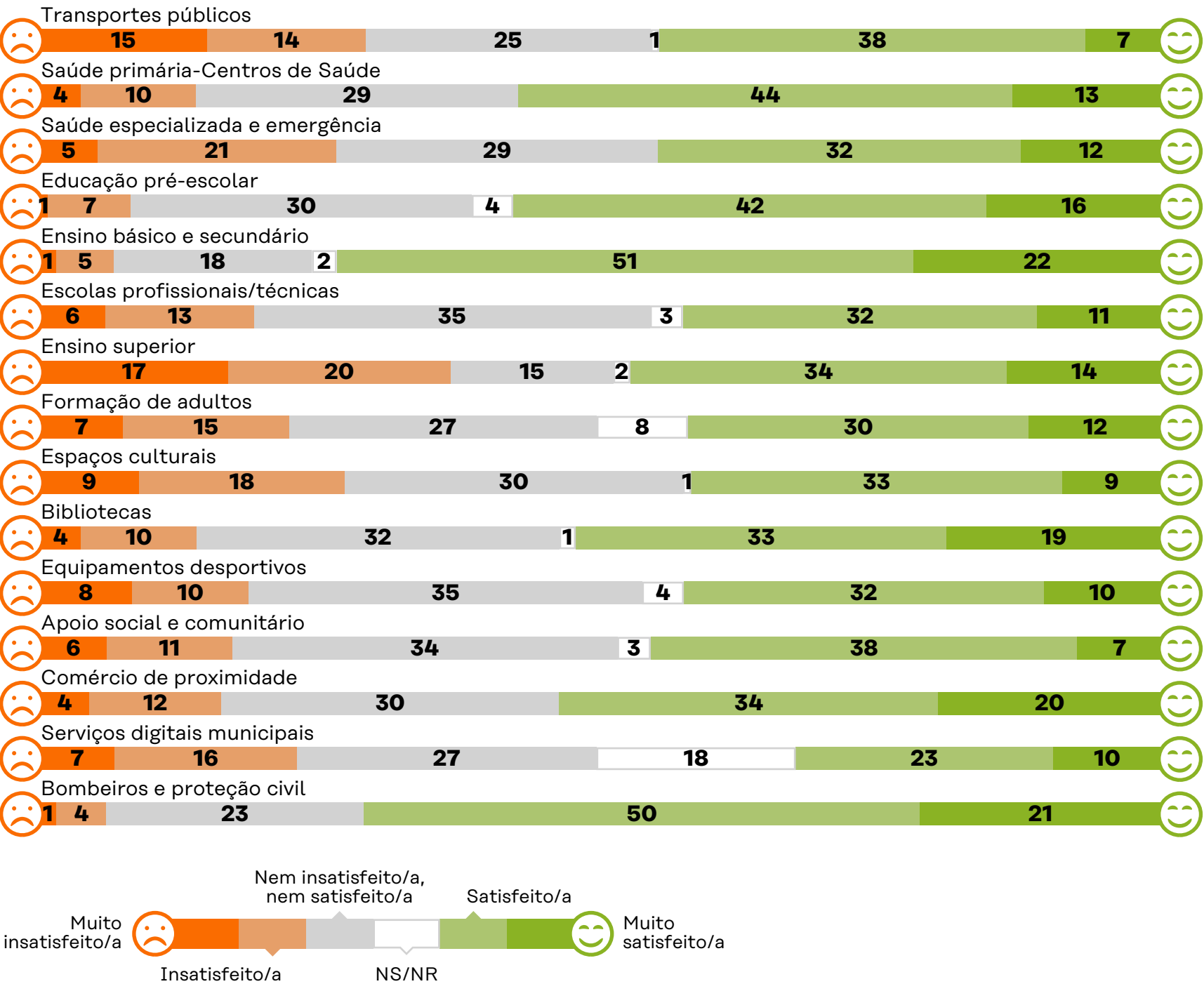
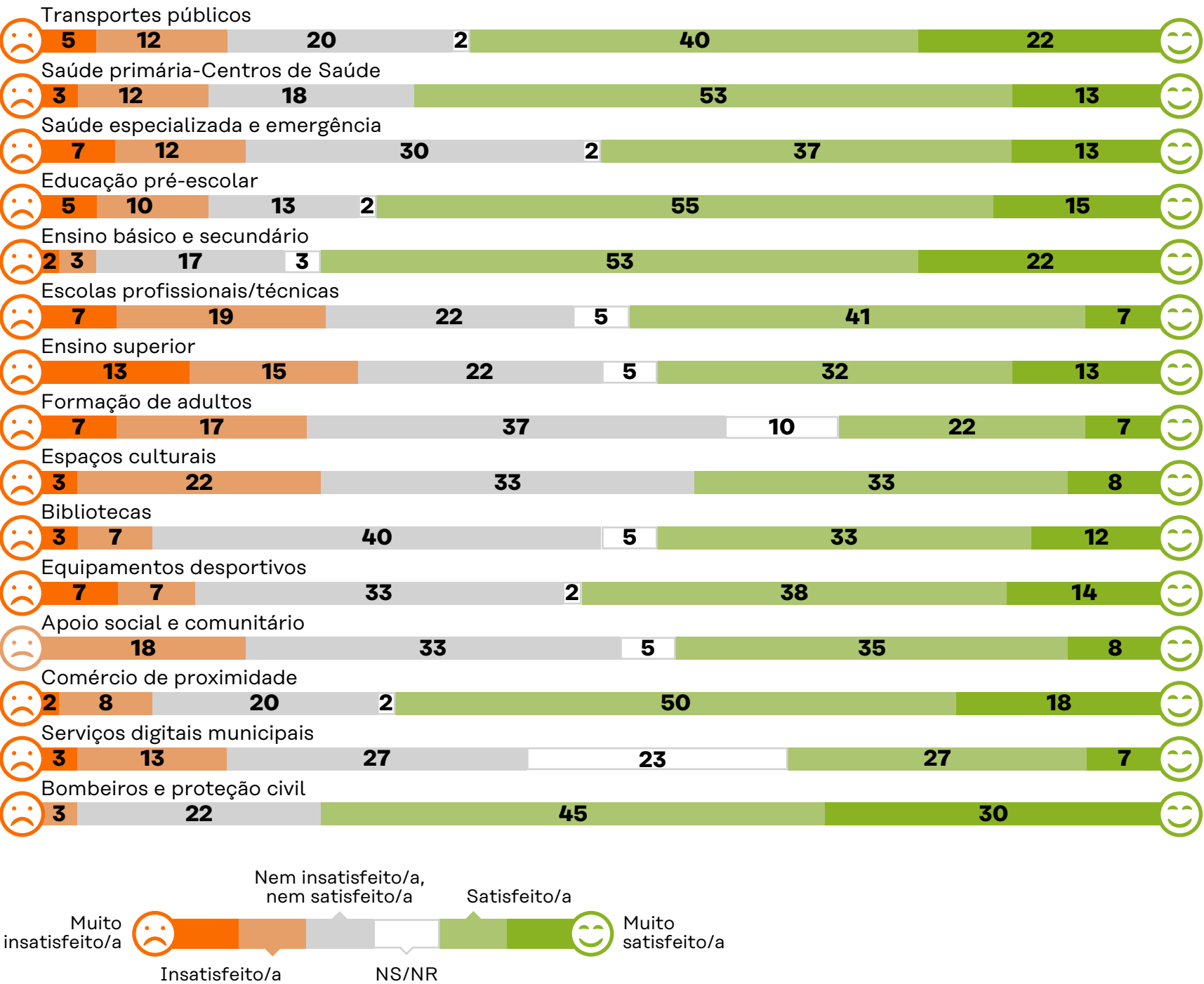




Figura 9.6
Satisfação com serviços e equipamentos de interesse geral

% de respostas (cidades das regiões autónomas)



2.4. Satisfação com a qualidade do ambiente urbano

A análise das respostas relativas à satisfação dos inquiridos com a qualidade do ambiente urbano revela que as diferenças territoriais são estatisticamente muito significativas em todas as dimensões avaliadas ([figura 10](#)). Parece existir um padrão territorial bastante consistente: nas cidades das áreas metropolitanas, e em particular na AML, observa-se maior insatisfação com a qualidade do ambiente urbano; em sentido inverso, cidades médias e pequenas, incluindo as das regiões autónomas, registam maior satisfação com o ambiente urbano. Estes resultados confirmam um fenómeno amplamente identificado na literatura sobre cidades: as chamadas deseconomias de aglomeração urbana. Embora os contextos urbanos mais densos concentrem frequentemente mais oportunidades socioeconómicas, em linha com a discussão anterior, essa concentração tende a gerar externalidades negativas, como congestionamento, poluição, ruído ou maior pressão sobre o espaço público, que afetam a qualidade de vida quotidiana dos residentes (e.g., Duranton e Puga, 2020).

Globalmente, as respostas revelam fragilidades significativas em algumas dimensões do ambiente urbano. Os níveis de satisfação são relativamente maiores na qualidade do ar (56%), nos espaços verdes (56%) e nos parques infantis (49%), em contraste com as dimensões referentes à mobilidade urbana, que surgem entre as mais mal avaliadas: 39% manifestam insatisfação com o congestionamento do tráfego (face a apenas 30% de satisfação), 35% estão insatisfeitos com as infraestruturas cicláveis (face a 31% satisfeitos), e apenas 39% e 31% estão satisfeitos com as infraestruturas pedonais e a presença de obstáculos à circulação

A mobilidade urbana surge entre as dimensões mais mal avaliadas nas cidades.

pedonal na via pública, respetivamente. Comparando estes dados com os do inquérito QoL, a satisfação com o ambiente urbano nas cidades portuguesas tende a situar-se abaixo da média europeia. No conjunto das cidades europeias, 76% dos residentes mostram-se satisfeitos com os espaços verdes (vs. 56% em Portugal), 76% com os espaços públicos de socialização (vs. 47% em Portugal), 63% com os níveis de ruído (vs. 44% em Portugal), 60% com a qualidade do ar (vs. 56% em Portugal) e 59% com a limpeza urbana (vs. 48% em Portugal). Em ambos os contextos, nacional e europeu, observamos um padrão territorial semelhante: à medida que aumenta a dimensão urbana, a satisfação tende a diminuir.

O padrão territorial mais consistente nas cidades portuguesas volta a surgir nas cidades da AML, que apresentam sistematicamente as avaliações menos positivas em múltiplas dimensões do ambiente urbano. No caso do ruído, apenas 35% dos residentes manifestam satisfação, claramente abaixo da média nacional (45%), enquanto a insatisfação atinge 34% (face a 22% no conjunto das cidades do país). Na qualidade do ar, observa-se um padrão semelhante: apenas 40% expressam satisfação, muito abaixo dos 56% nacionais, enquanto a insatisfação sobe para 22%, praticamente o dobro da média nacional (13%). Também a limpeza urbana evidencia forte descontentamento, com apenas 30% de satisfação e 43% de avaliações negativas, bastante acima dos 26% registados nacionalmente. O congestionamento rodoviário constitui também uma dimensão particularmente crítica: metade dos residentes da AML (51%) manifesta insatisfação, comparando com 39% a nível nacional. A AML apresenta ainda avaliações menos favoráveis no conforto do espaço público (31% vs. 38%), nos espaços públicos de convivência

informal (39% vs. 47%) e na capacidade institucional de resposta a riscos ambientais (33% vs. 38%), reforçando a imagem de maior pressão urbana.

Por sua vez, a AMP revela igualmente um perfil de pressão metropolitana, exibindo níveis elevados de insatisfação com o congestionamento de tráfego (47%), as infraestruturas cicláveis (36%) e os obstáculos à circulação pedonal (33%). Contudo, os resultados sugerem menor insatisfação do que na AML: os indicadores relativos à qualidade do ar, à limpeza urbana e ao ruído situam-se próximos da média nacional, um desempenho geralmente mais favorável do que na AML, ainda que permaneçam abaixo da média nacional em várias dimensões.

Nas cidades do litoral não metropolitano, observa-se um padrão relativamente positivo. As cidades médias registam a melhor avaliação das infraestruturas para bicicleta (44% de satisfação face a 31% nacional), parques infantis (58%), espaços verdes (61%) e conforto do espaço público (46%). Nas cidades pequenas, a situação também é bastante positiva, registando valores acima da média nacional em indicadores como qualidade do ar (60%), nível de ruído (50%), congestionamento rodoviário (38%) e espaços públicos de proximidade (49%).

Nas cidades do interior, o padrão favorável torna-se ainda mais evidente em várias dimensões diretamente ligadas à qualidade ambiental e ao conforto urbano. Os níveis de satisfação com o ruído e a qualidade do ar atingem 64% e 76%, respetivamente, e o congestionamento rodoviário é percecionado de forma substancialmente mais favorável (48% de satisfação, contra apenas 30% no total nacional). Estes territórios apresentam igualmente avaliações acima da média nos domínios dos espaços verdes (62%), da limpeza urbana (54%) e da capacidade de

resposta a riscos ambientais (43%), refletindo vantagens associadas a contextos urbanos menos congestionados e com menos pressão sobre infraestruturas e espaço público. As RA destacam-se como o território com avaliações mais positivas em praticamente todas as dimensões do ambiente urbano.



Figura 10
Satisfação com o ambiente urbano

% de respostas (global)

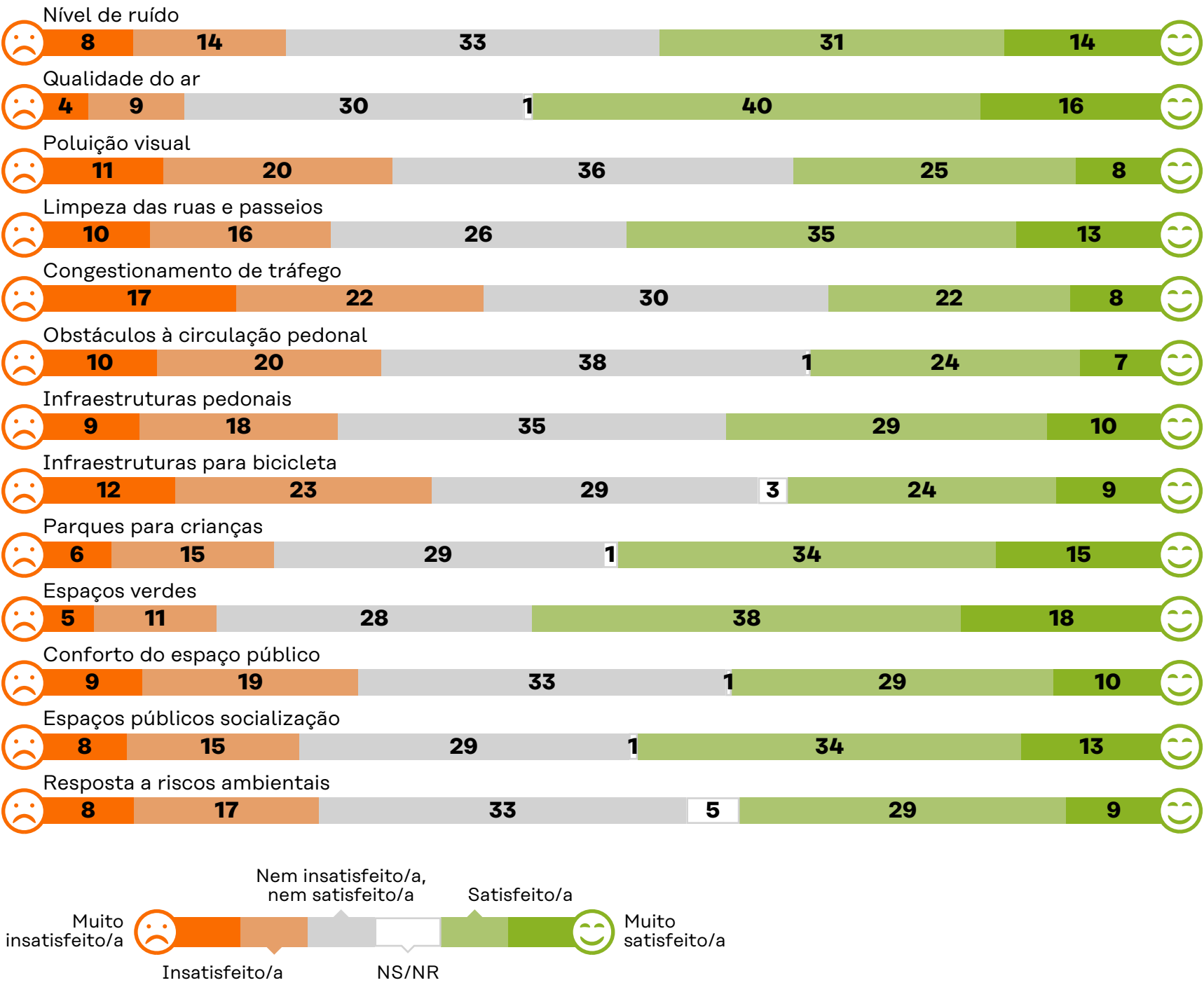




Figura 10.1
Satisfação com o ambiente urbano

% de respostas (Área Metropolitana do Porto)

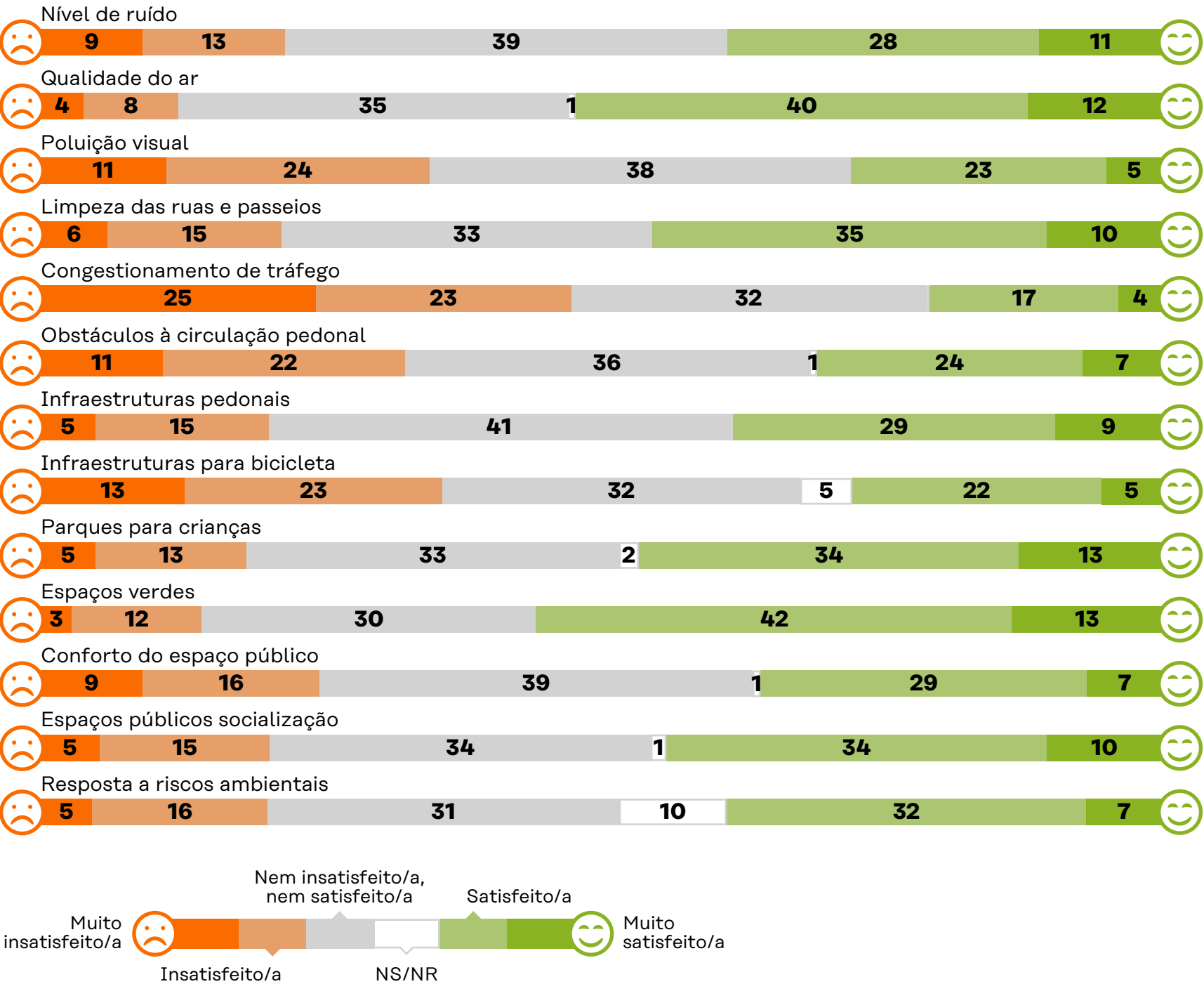




Figura 10.2

Satisfação com o ambiente urbano

% de respostas (Área Metropolitana de Lisboa)

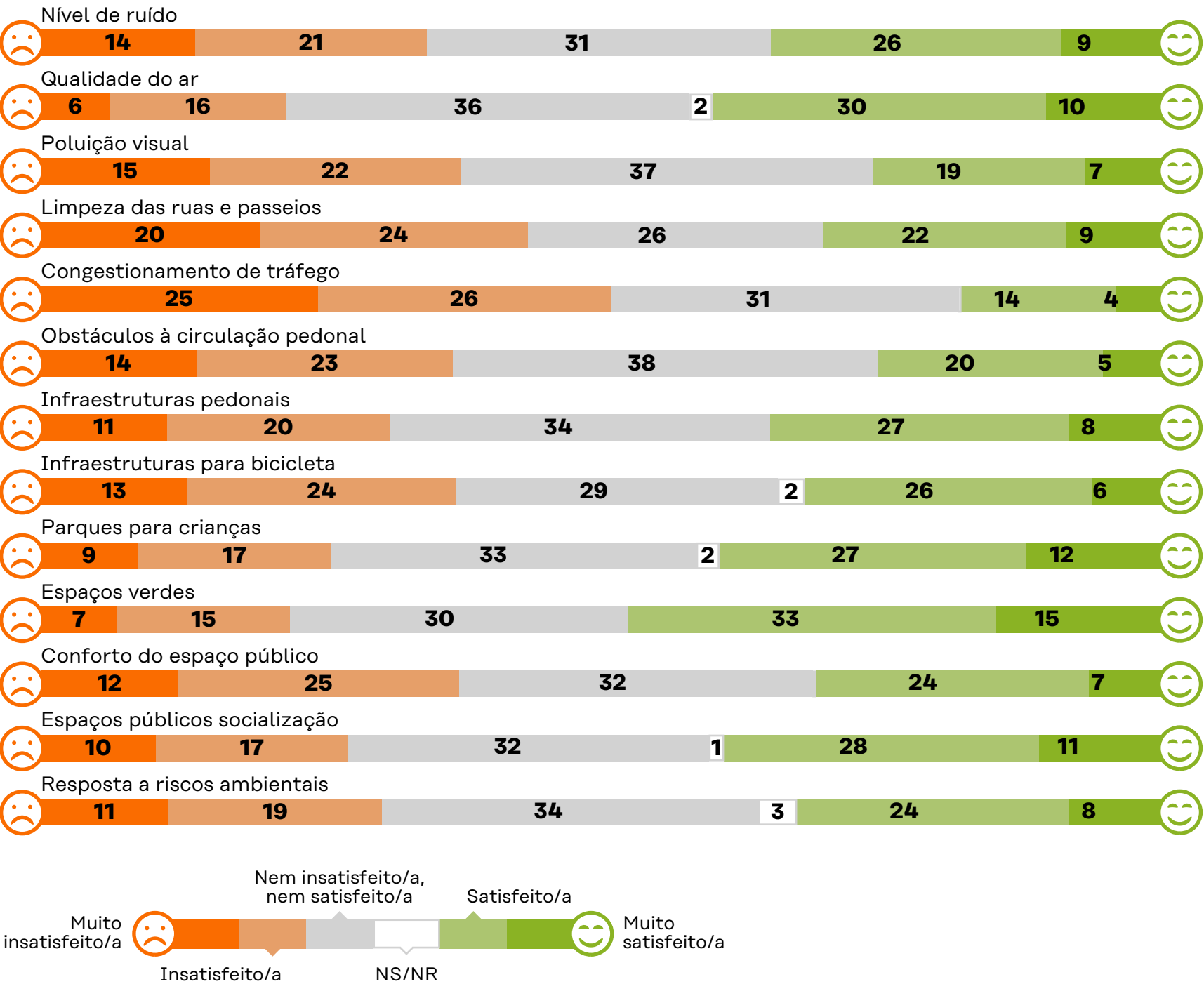




Figura 10.3
Satisfação com o ambiente urbano

% de respostas (cidades médias do litoral não metropolitano)

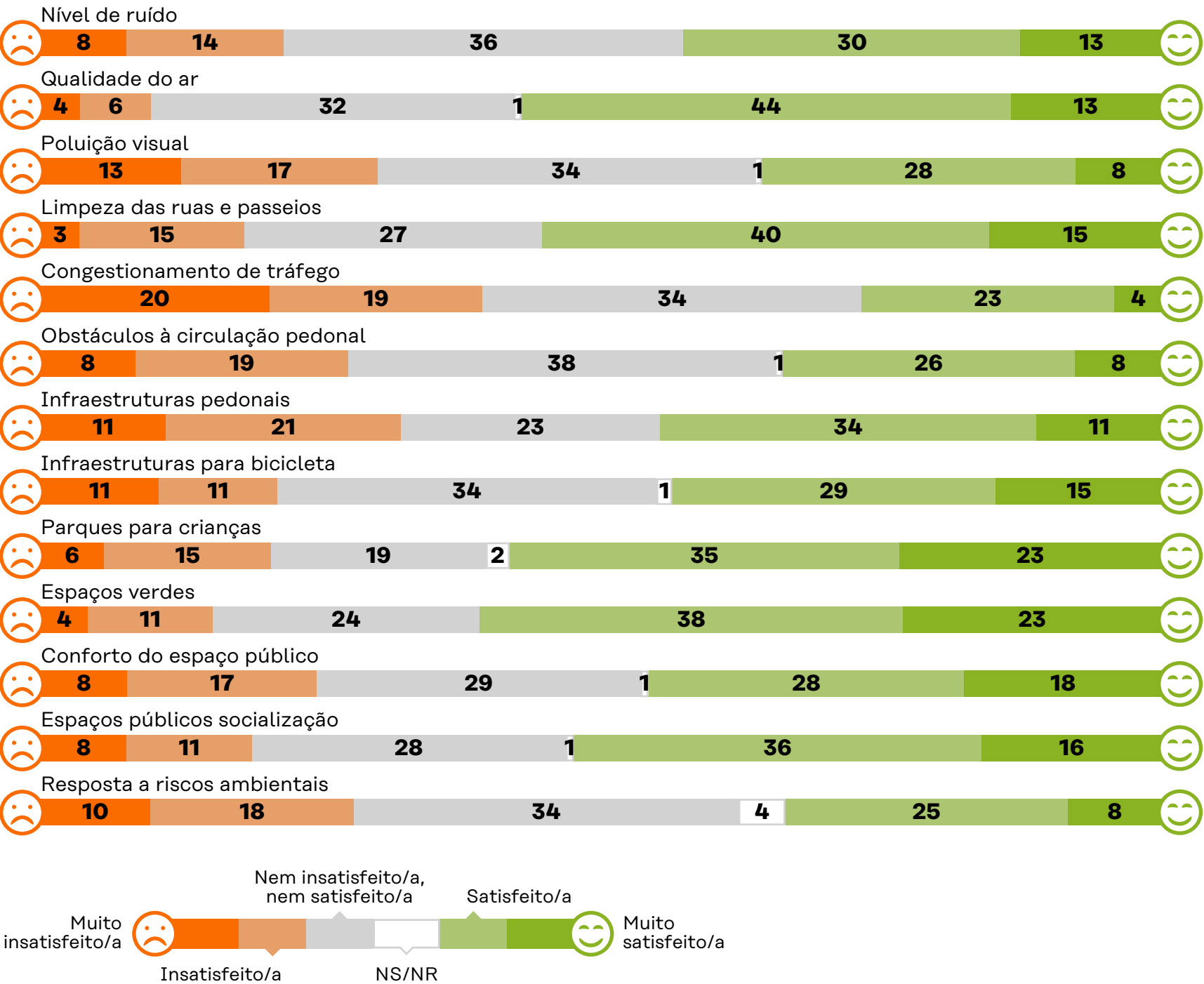




Figura 10.4
Satisfação com o ambiente urbano

% de respostas (cidades pequenas do litoral não metropolitano)

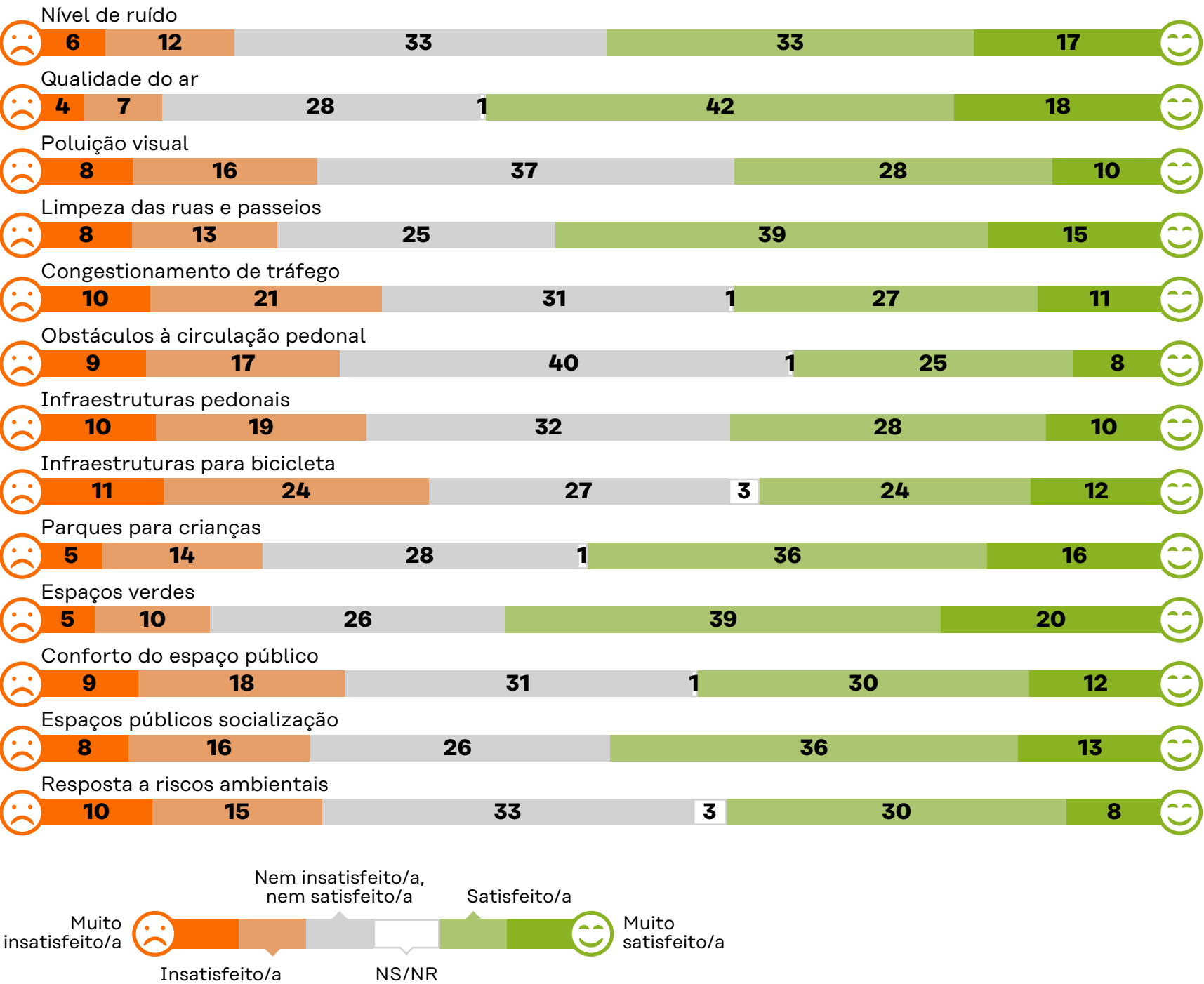




Figura 10.5
Satisfação com o ambiente urbano

% de respostas (cidades do interior)

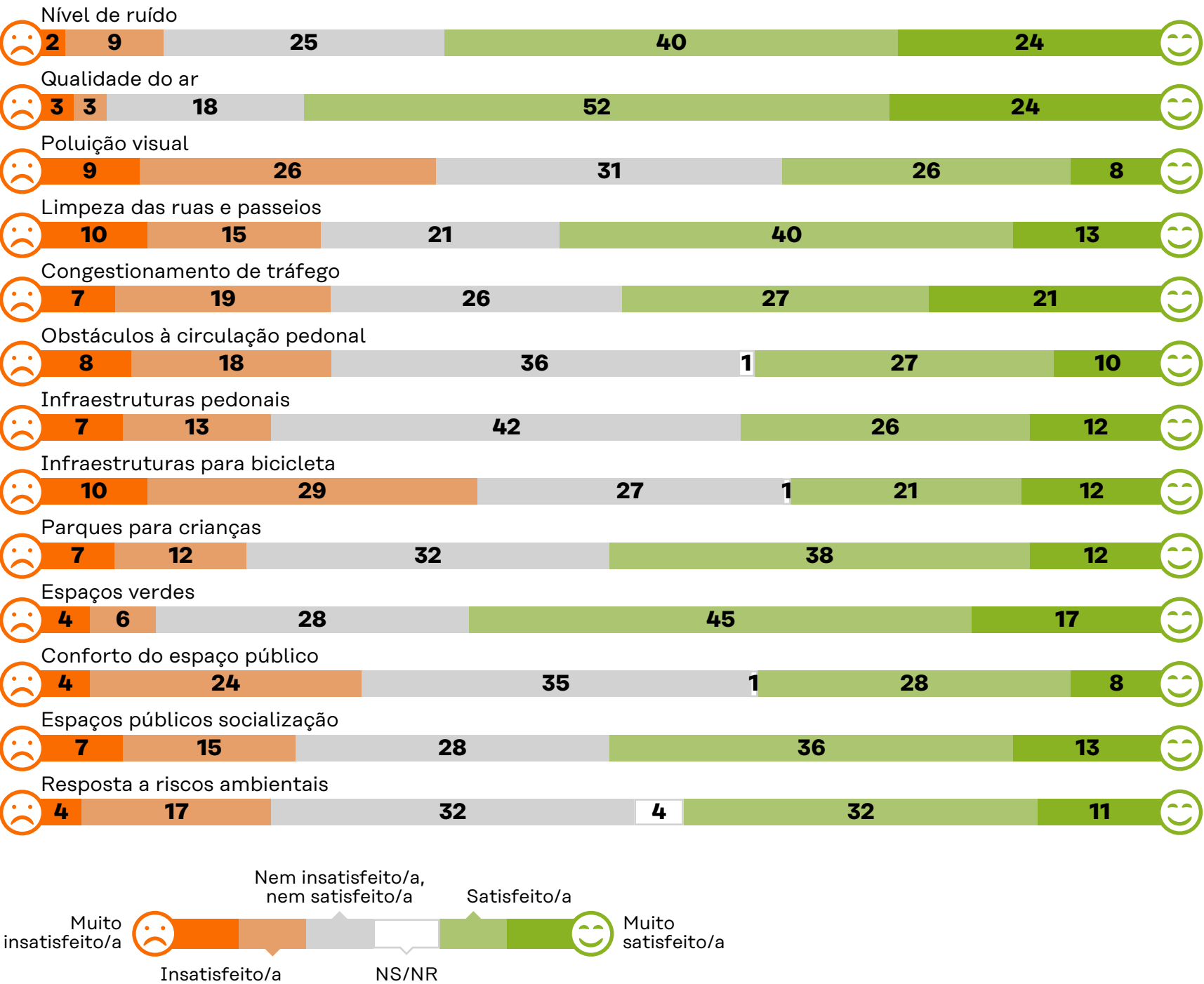
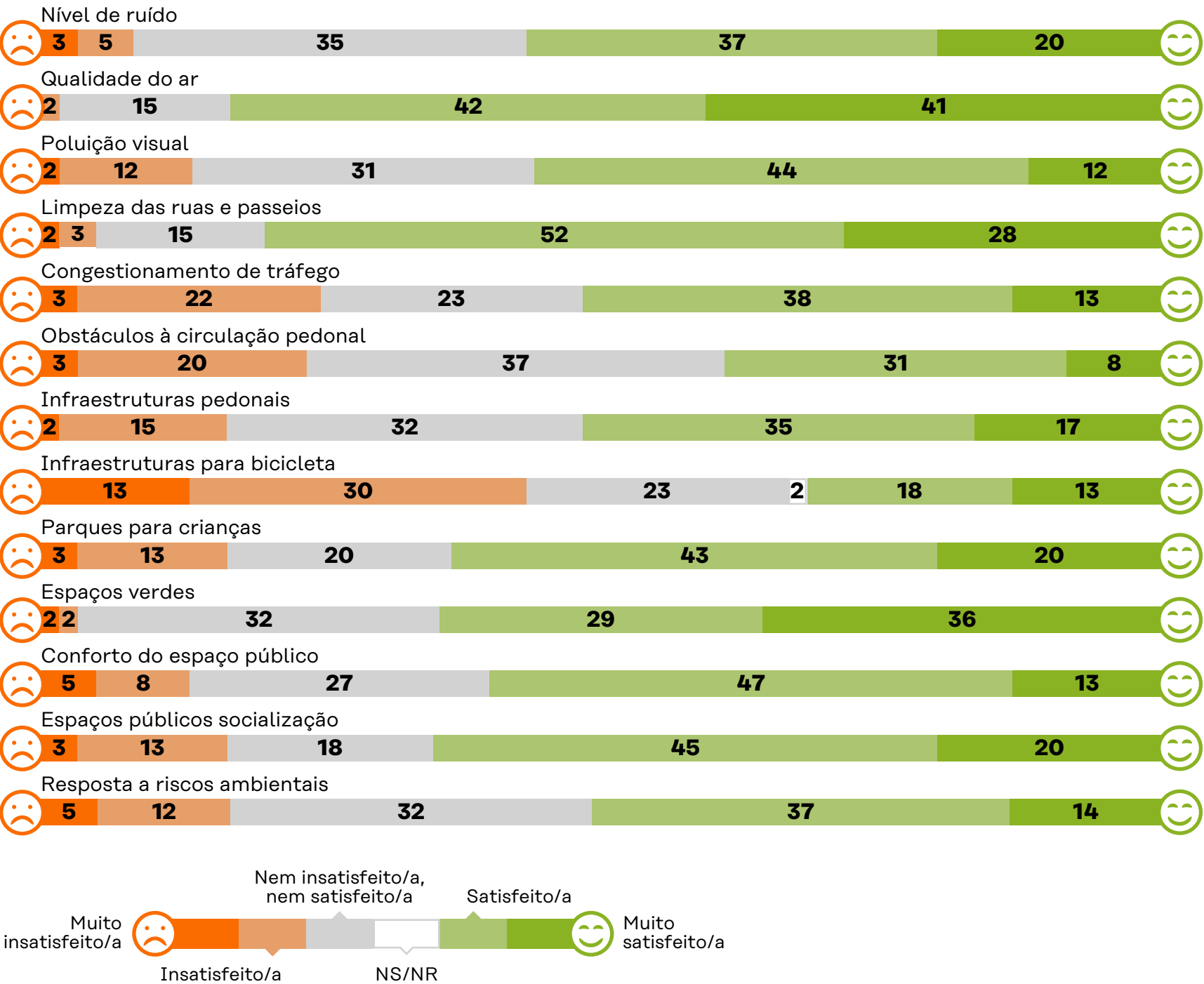




Figura 10.6
Satisfação com o ambiente urbano

% de respostas (cidades das regiões autónomas)



2.5. Padrões de mobilidade, satisfação com transportes públicos e obstáculos à sua utilização

Os padrões de mobilidade observados revelam uma forte dependência do automóvel particular, uma utilização muito desigual dos transportes públicos dentro e fora das áreas metropolitanas, e custos temporais de deslocação significativamente mais elevados nas áreas metropolitanas, em particular na AML. Esta análise sugere também que o problema central dos transportes públicos em Portugal não reside no seu custo económico para o utilizador, mas sobretudo em limitações estruturais relacionadas com a oferta, nomeadamente a frequência, a fiabilidade e a integração modal. Estes resultados são coerentes com a literatura científica, que demonstra que a atratividade dos transportes públicos depende, em larga medida, da qualidade do serviço, pelo que as políticas públicas centradas desproporcionalmente na redução tarifária tenderão a ter poucos efeitos na transferência modal do carro para o transporte coletivo (Paulley *et al.*, 2006).

Como mencionado anteriormente, a dependência do carro próprio nas deslocações diárias casa-trabalho/estudo ([figura 12](#)) é transversal, e as variações territoriais observadas não são estatisticamente significativas. Ainda assim, a AML apresenta a menor taxa de utilização do carro (69% vs. 79% de média nacional), que é, contudo, bastante superior aos 48% das cidades europeias analisadas no inquérito europeu QoL. Tal como observado nesse inquérito, o uso do automóvel tende a ser mais elevado em cidades pequenas e diminui nas maiores (embora as diferenças não sejam estatisticamente significativas), ao passo que a utilização dos transportes públicos segue a tendência oposta, aumentando com a dimensão

Os padrões de mobilidade, como a utilização do transporte público e os tempos de deslocação, são muito desiguais dentro e fora das áreas metropolitanas.

urbana e a correspondente maior oferta. As elevadas taxas de motorização (figura 11) ajudam, em parte, a compreender a dependência automóvel, variando em função da dimensão urbana de forma estatisticamente significativa. É na AML que a proporção de agregados familiares sem carro é maior (14%), seguindo-se a AMP e as RA, ambas com 12% de agregados sem carro, o dobro do observado nas restantes cidades do país. A AML apresenta também a maior proporção de agregados com um único carro (47%), face, por exemplo, à AMP (38%) e às cidades do litoral não metropolitano (35%-36%). Este resultado não traduz uma maior motorização, mas antes uma menor prevalência de agregados com dois ou mais carros na AML, comparativamente às restantes cidades.

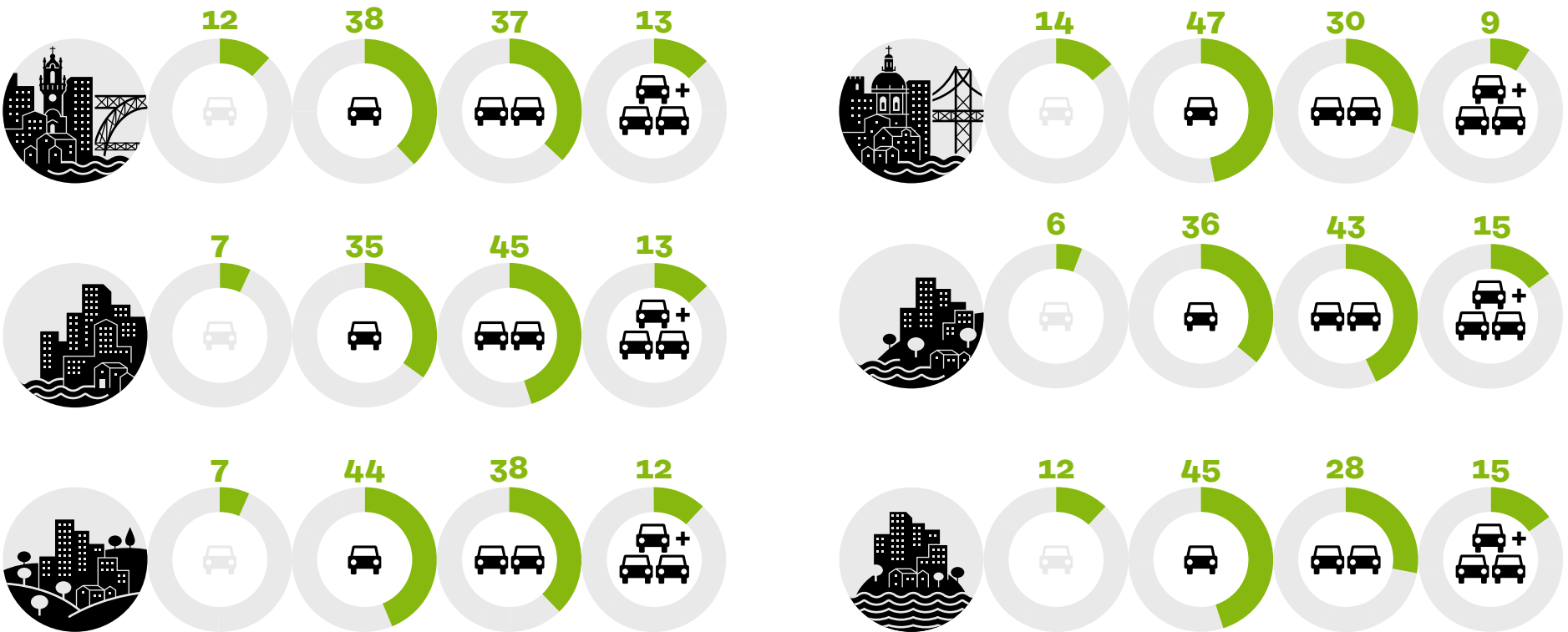
A figura 12 apresenta a utilização dos diferentes modos de transporte nas deslocações pendulares diárias. Dado que os inquiridos podiam indicar mais do que um modo de transporte, os resultados correspondem a taxas de utilização e não a quotas modais. Observa-se uma assimetria territorial assinalável na utilização dos transportes públicos, sendo as diferenças estatisticamente significativas. No conjunto das cidades portuguesas, a taxa de utilização dos transportes públicos é de 28%, muito abaixo dos 43% reportados no inquérito europeu QoL. As duas áreas metropolitanas destacam-se das restantes cidades portuguesas, com a AML a registar o máximo de 44% (em linha com a média das cidades europeias), seguida da AMP, com 34%. Como já foi mencionado, à medida que a dimensão urbana diminui, a utilização dos transportes coletivos sofre um declínio acentuado, ainda que de forma desigual. As cidades médias do litoral não metropolitano mantêm níveis intermédios de utilização relativamente expressivos (26%), aproximando-

-se da média nacional. Já nas cidades pequenas, do litoral não metropolitano e do interior, as taxas de utilização reduzem-se para cerca de metade da referência nacional, com 14% e 13%, respetivamente. Este padrão reflete as desigualdades na disponibilidade e atratividade da oferta de transportes públicos, corroboradas quer pela avaliação da satisfação com o serviço ([figura 14](#)), quer pelos motivos apontados para a sua não utilização ([figura 15](#)).

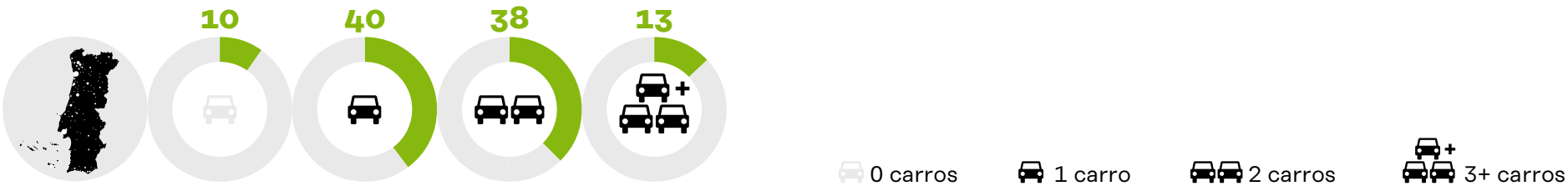
No que diz respeito à mobilidade ativa, observam-se algumas diferenças territoriais, embora estas não sejam, na sua maioria, estatisticamente significativas. Em termos globais, e comparativamente às cidades europeias analisadas no inquérito QoL, caminhamos sensivelmente mais em Portugal (36% vs. 27%), mas usamos menos a bicicleta (8% vs. 14%) como meio de transporte nas deslocações pendulares quotidianas. Também a utilização de trotinetas elétricas permanece residual em todas as tipologias territoriais (menos de 6%), sem variações territoriais significativas. Já no que respeita ao uso de serviços de TVDE e táxis nas deslocações pendulares, observam-se diferenças estatisticamente significativas. A taxa de utilização aumenta com a escala urbana, tendo maior expressão nas áreas metropolitanas e nas maiores cidades fora destas (10%-13%), e tornando-se residual nas restantes cidades (3%-5%).

Figura 11
Número de carros no agregado familiar

% dos agregados (tipologia urbana)



% dos agregados (global)

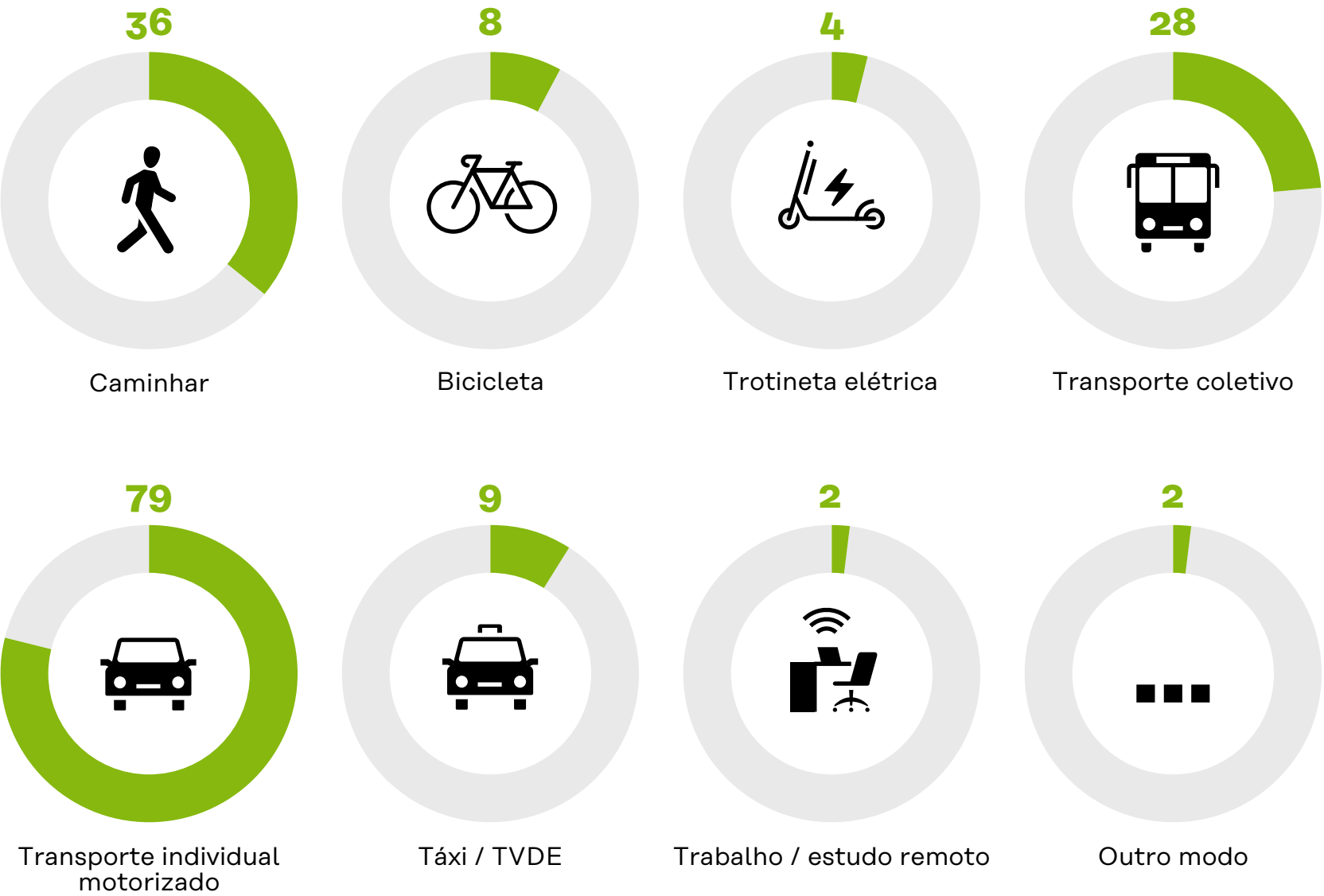


0 carros 1 carro 2 carros 3+ carros



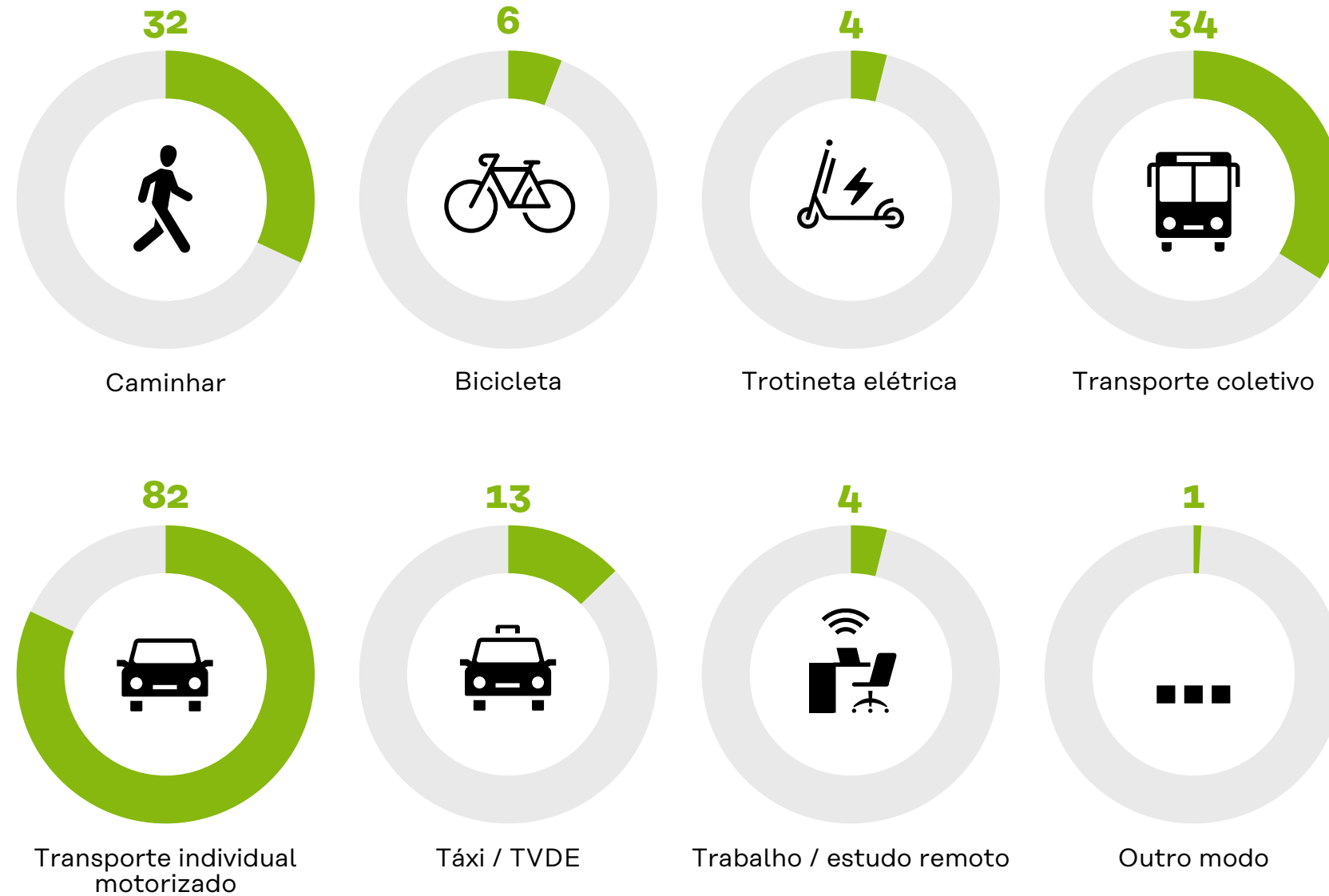
Figura 12
Taxa de utilização dos modos de transporte nas deslocações casa-trabalho/estudo

% de respondentes (global)



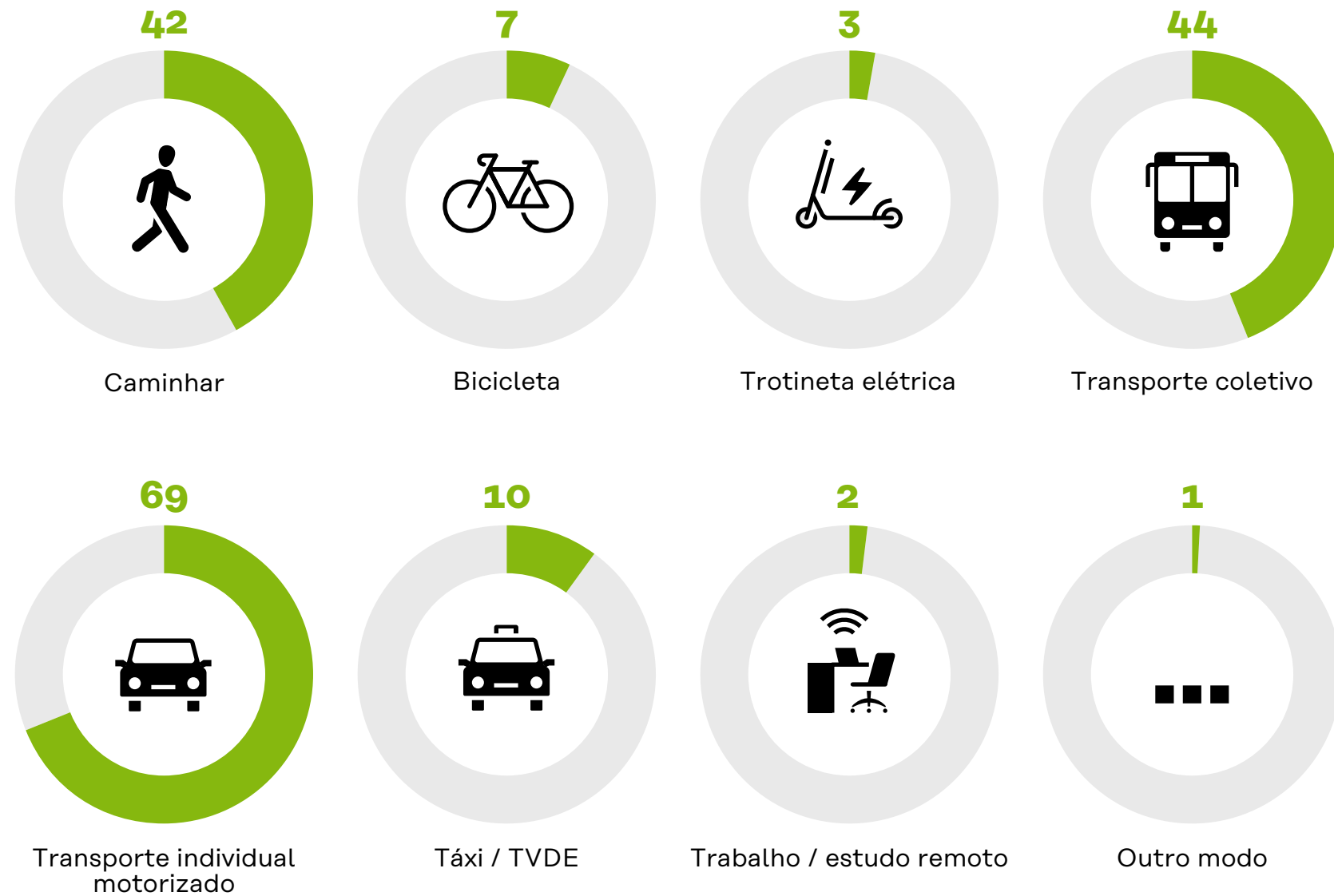
**Figura 12.1****Taxa de utilização dos modos de transporte nas deslocações casa-trabalho/estudo**

% de respondentes (Área Metropolitana do Porto)



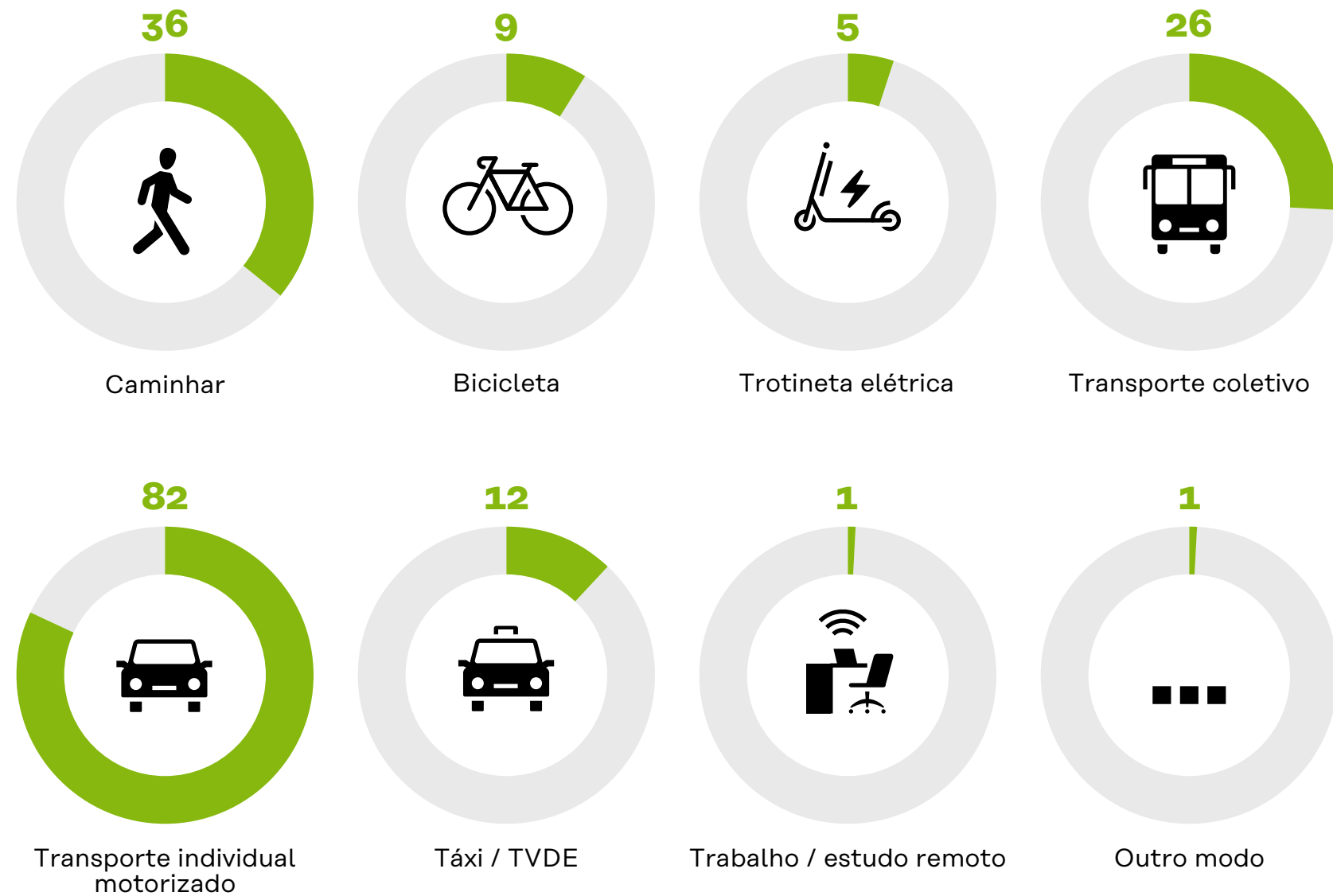
**Figura 12.2****Taxa de utilização dos modos de transporte nas deslocações casa-trabalho/estudo**

% de respondentes (Área Metropolitana de Lisboa)



**Figura 12.3****Taxa de utilização dos modos de transporte nas deslocações casa-trabalho/estudo**

% de respondentes (cidades médias do litoral não metropolitano)



**Figura 12.4****Taxa de utilização dos modos de transporte nas deslocações casa-trabalho/estudo**

% de respondentes (cidades pequenas do litoral não metropolitano)

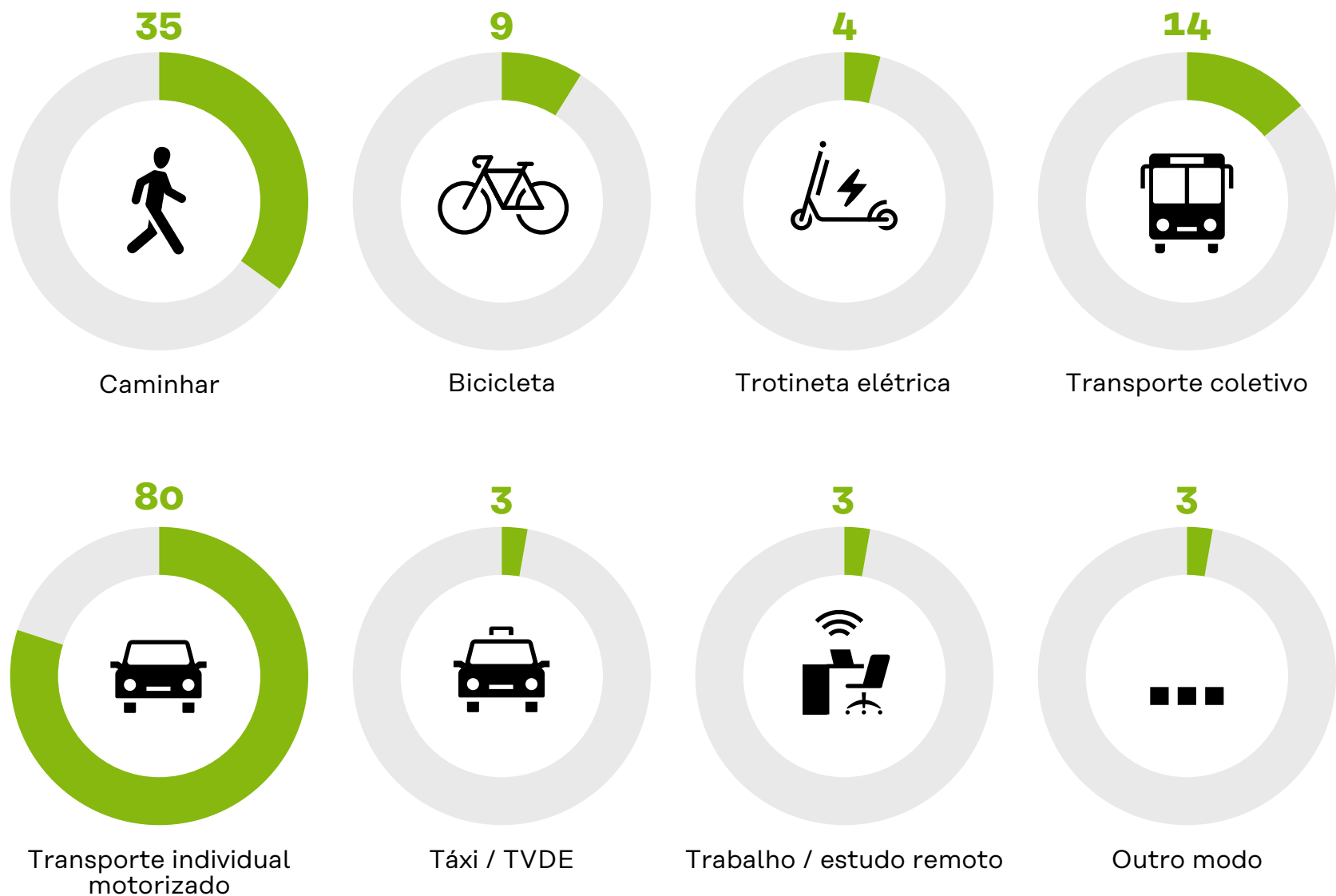




Figura 12.5
Taxa de utilização dos modos de transporte nas deslocações casa-trabalho/estudo

% de respondentes (cidades do interior)

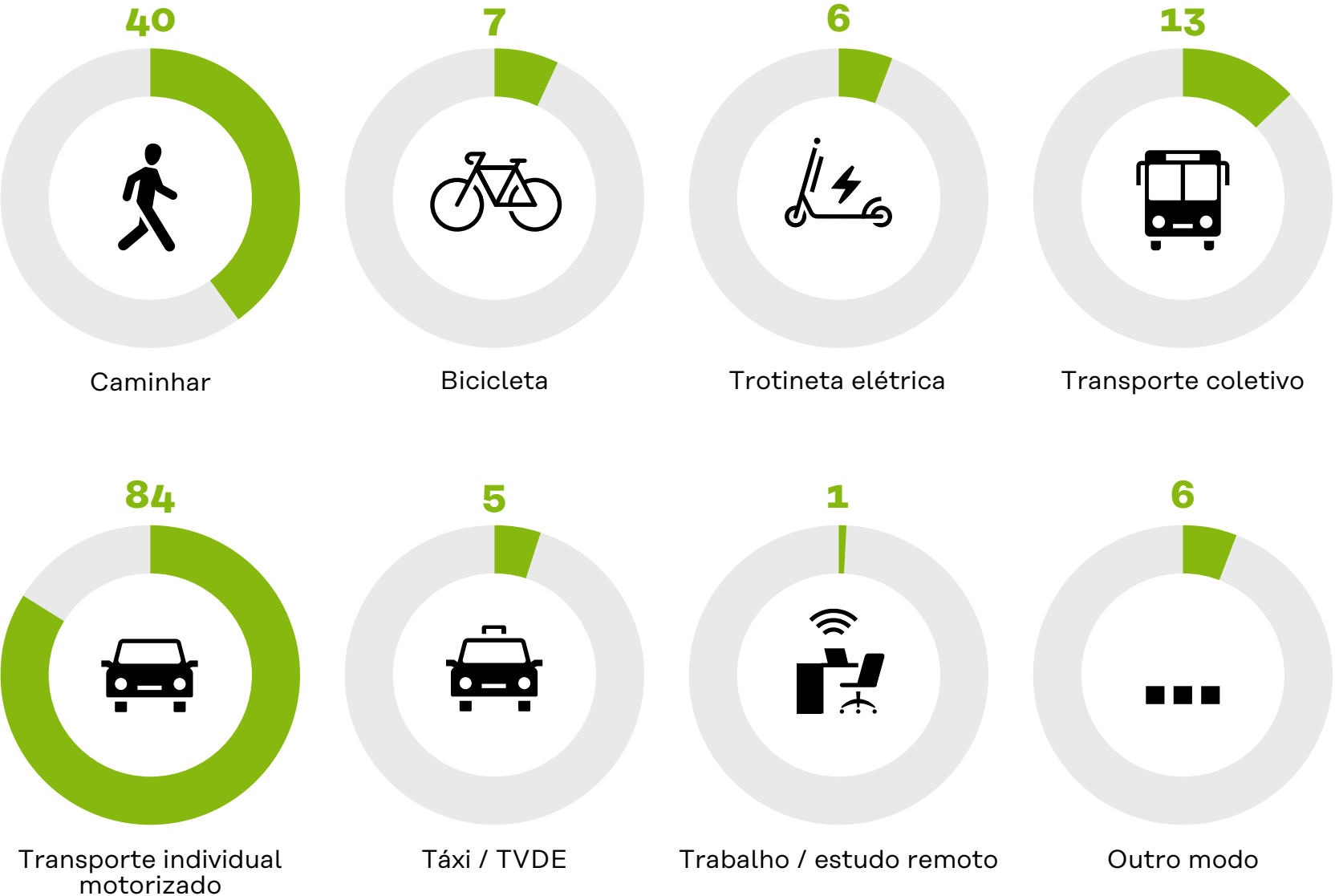
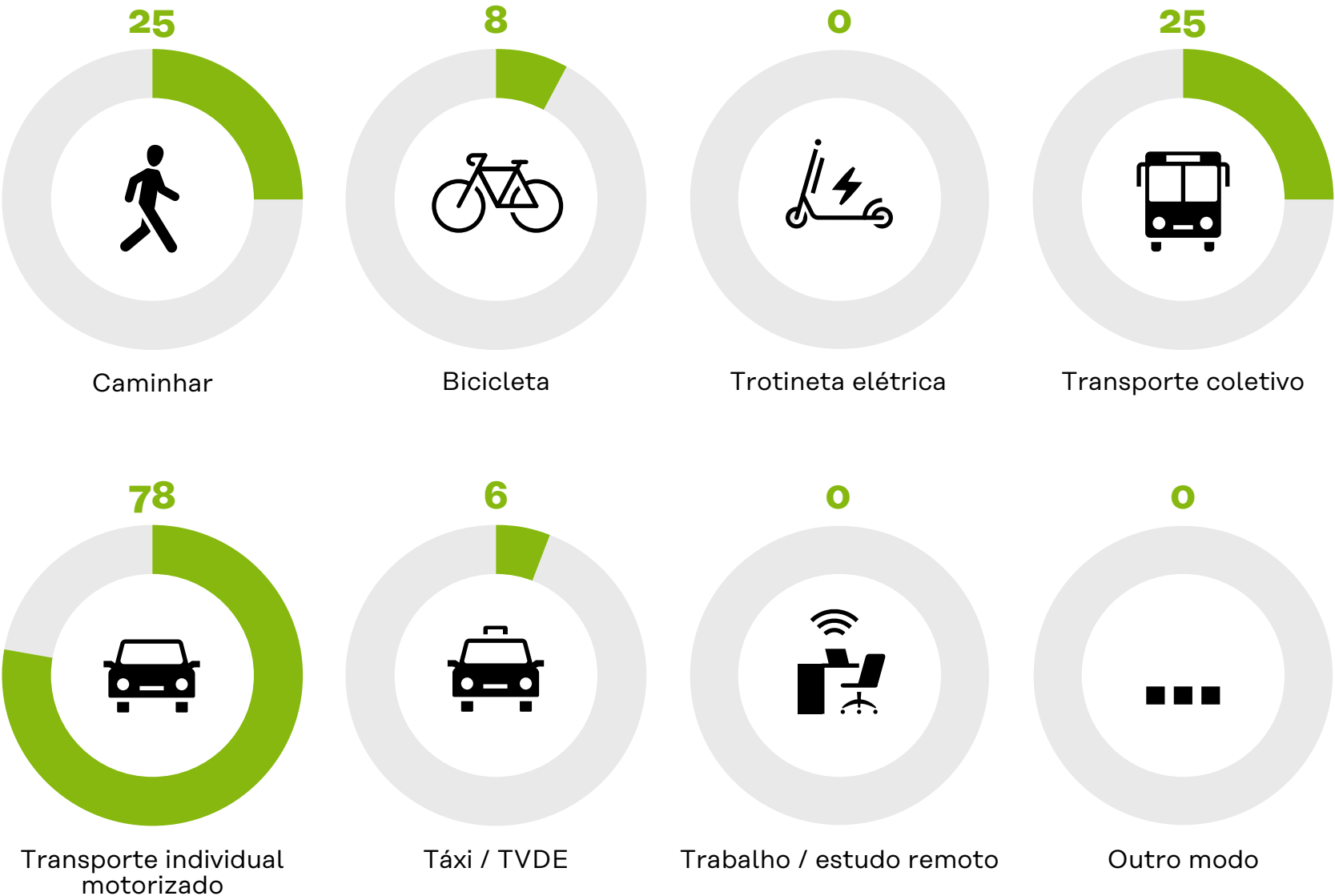




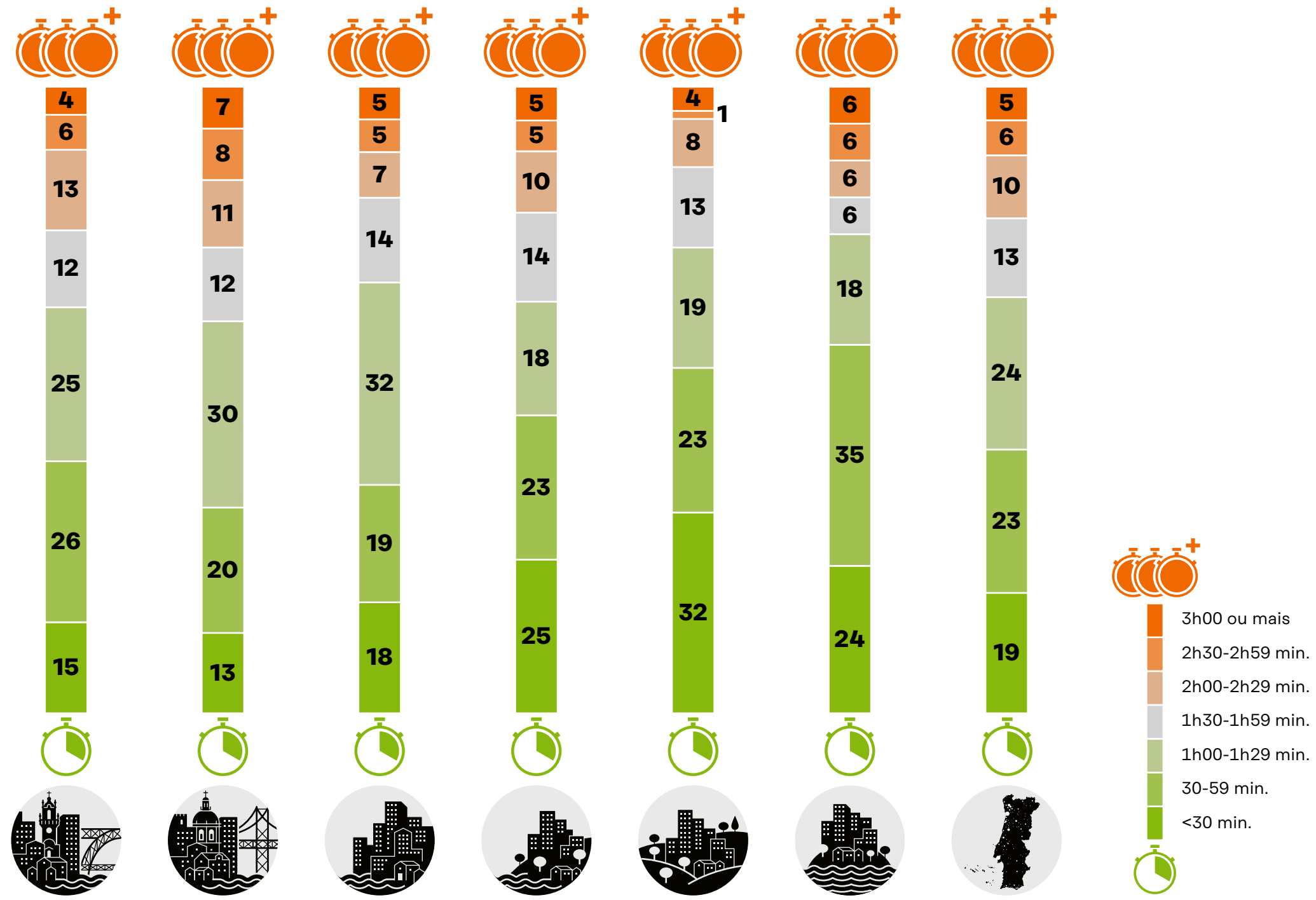
Figura 12.6
Taxa de utilização dos modos de transporte nas deslocações casa-trabalho/estudo

% de respondentes (cidades das regiões autónomas)



Também perguntámos às pessoas quanto tempo despendem nas deslocações pendulares diárias, incluindo, quando aplicável, o tempo associado ao transporte de filhos para a escola e/ou atividades extraescolares ([figura 13](#)). No conjunto das cidades, 42% dos residentes despendem menos de uma hora por dia nestas deslocações. Ainda assim, uma parte não negligenciável dos inquiridos enfrenta custos temporais elevados, com uma em cada cinco pessoas (21%) a gastar duas horas ou mais por dia em deslocações pendulares. As diferenças territoriais nos tempos de deslocação são estatisticamente significativas. A AML apresenta o tempo médio de deslocação mais elevado (80 minutos), face a 58 minutos nas cidades do interior, enquanto as restantes tipologias se situam em torno da média global de 72 minutos. A comparação entre média e mediana revela melhor a estrutura da distribuição dos tempos de viagem. Embora nas áreas metropolitanas a mediana ronde uma hora (60 minutos), a média é substancialmente superior, o que evidencia uma distribuição assimétrica e um maior peso de deslocações muito longas, como se pode observar no gráfico com a distribuição dos tempos de viagem, na mesma figura. Em contraste, a distribuição dos tempos de deslocação nas cidades do interior e das RA está mais concentrada nos trajetos mais curtos (inferiores a 30 minutos), tendo estas cidades os tempos medianos mais baixos (42 minutos e 45 minutos, respetivamente). Tal como noutras dimensões analisadas neste barómetro, a AMP revela um perfil frequentemente mais próximo das cidades médias do litoral não metropolitano do que da AML. Embora os custos temporais da mobilidade sejam relevantes nas duas grandes áreas metropolitanas, a pressão associada assume particular intensidade na AML, possivelmente devido ao maior uso de transportes públicos tendencialmente mais lentos.

Figura 13
Duração das deslocações pendulares diárias (%)



FICHA TÉCNICA

INTRODUÇÃO

1

2

3

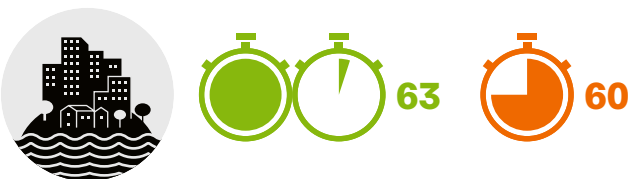
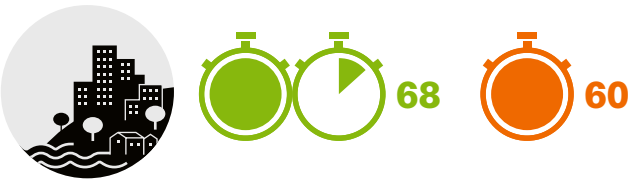
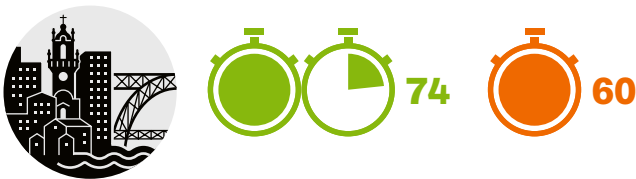
4

PRINCIPAIS MENSAGENS

REFERÊNCIAS

Figura 13.1
Duração das deslocações pendulares diárias

Duração da deslocação (minutos)



 Tempo médio

 Tempo mediano

Globalmente, o nível de satisfação com a qualidade operacional dos transportes públicos nas cidades portuguesas fica aquém do registado na média das cidades europeias: apenas 45% dos inquiridos estão satisfeitos com a frequência do serviço (vs. 74% na Europa), 40% com a fiabilidade (vs. 73% na Europa), e 46% com o preço (vs. 70% na Europa). Existem, contudo, diferenças territoriais estatisticamente significativas nos níveis de satisfação ([figura 14](#)). Na AML, apesar da maior taxa de utilização do país, os níveis de insatisfação revelam-se particularmente elevados na fiabilidade e pontualidade, com 42% de insatisfação, um valor substancialmente acima dos 16% da AMP. Também na frequência do serviço, a AML apresenta níveis de insatisfação superiores (31%, face a 24% na AMP), assim como no conforto e limpeza, critério em relação ao qual quase 39% dos utilizadores manifestam avaliações negativas, comparando com apenas 19% na AMP. Este padrão sugere que a maior intensidade de utilização nas grandes áreas metropolitanas, particularmente na AML, se associa simultaneamente a maiores níveis de pressão sobre a infraestrutura existente e a perceções mais críticas relativamente ao desempenho do sistema, um padrão semelhante ao observado no inquérito europeu QoL, que revela níveis de satisfação nas capitais europeias ligeiramente inferiores (69%) aos das cidades não capitais (73%), destacando igualmente que os níveis de satisfação tendem a ser mais baixos nas cidades do Sul da União Europeia (59%).

Fora das áreas metropolitanas, o padrão é distinto. Nas cidades médias do litoral não metropolitano, a avaliação dos serviços tende a ser globalmente melhor, com níveis relativamente positivos em dimensões como a frequência

(44% de satisfação), conforto e limpeza (58%). Já nas cidades pequenas do litoral, observam-se níveis de satisfação sistematicamente mais moderados, particularmente na acessibilidade física (26% de satisfação) e na articulação entre modos de transporte (47%). Nas cidades do interior, os utilizadores tendem a avaliar relativamente bem vários aspetos do serviço disponível, nomeadamente a fiabilidade (73% de satisfação) e a acessibilidade física (64%), embora se manifestem mais insatisfeitos com a frequência de serviços (18% muito insatisfeitos, o valor mais elevado do país, contra 11% a nível nacional), sugerindo que o principal problema nestes territórios poderá residir menos na qualidade do serviço e mais na reduzida cobertura territorial e na frequência disponível.

Para compreender melhor a fraca utilização dos transportes públicos, perguntámos aos não utilizadores quais eram os principais motivos, até um máximo de três respostas, para não os utilizarem ([figura 16](#)). Em praticamente todos os territórios, os dois motivos dominantes são a frequência insuficiente dos serviços (variando entre 32% na AML e 46% nas cidades do interior) e a má articulação entre modos de transporte (variando entre 33% nas cidades do interior e 41% nas RA). Contudo, a análise dos dados revela que as variações territoriais apenas são estatisticamente significativas no caso dos motivos relacionados com a falta de fiabilidade/atrasos frequentes e a falta de conforto. A falta de fiabilidade corresponde ao terceiro fator mais relevante, assumindo particular importância na AML, onde 35% dos inquiridos a identificam como razão para não utilizar os transportes públicos, valor muito superior ao observado nas restantes tipologias urbanas. O padrão é semelhante no caso da falta de conforto, com a AML a registar

A frequência insuficiente dos serviços e a má articulação entre modos de transportes são os motivos dominantes para a não utilização dos transportes públicos.

o valor mais elevado (24%) e muito superior noutras cidades. Importa sublinhar que o fator preço surge muito abaixo dos constrangimentos estruturais da oferta de transporte público, mesmo nas cidades médias do litoral não metropolitano, onde o preço apresenta uma incidência relativa mais elevada (17%).



Figura 14
Satisfação com os transportes públicos

% de respostas (global)

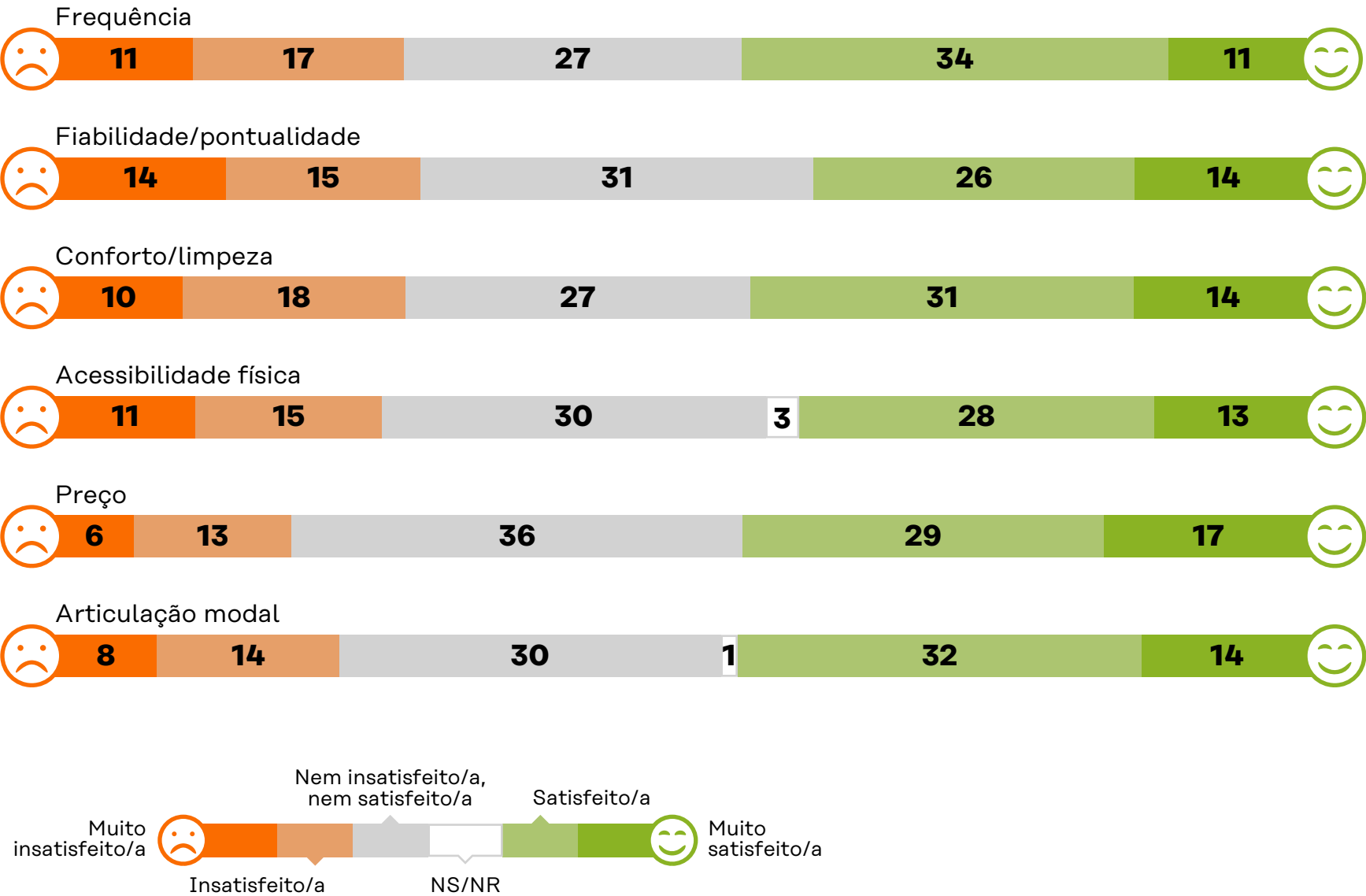




Figura 14.1
Satisfação com os transportes públicos

% de respostas (Área Metropolitana do Porto)

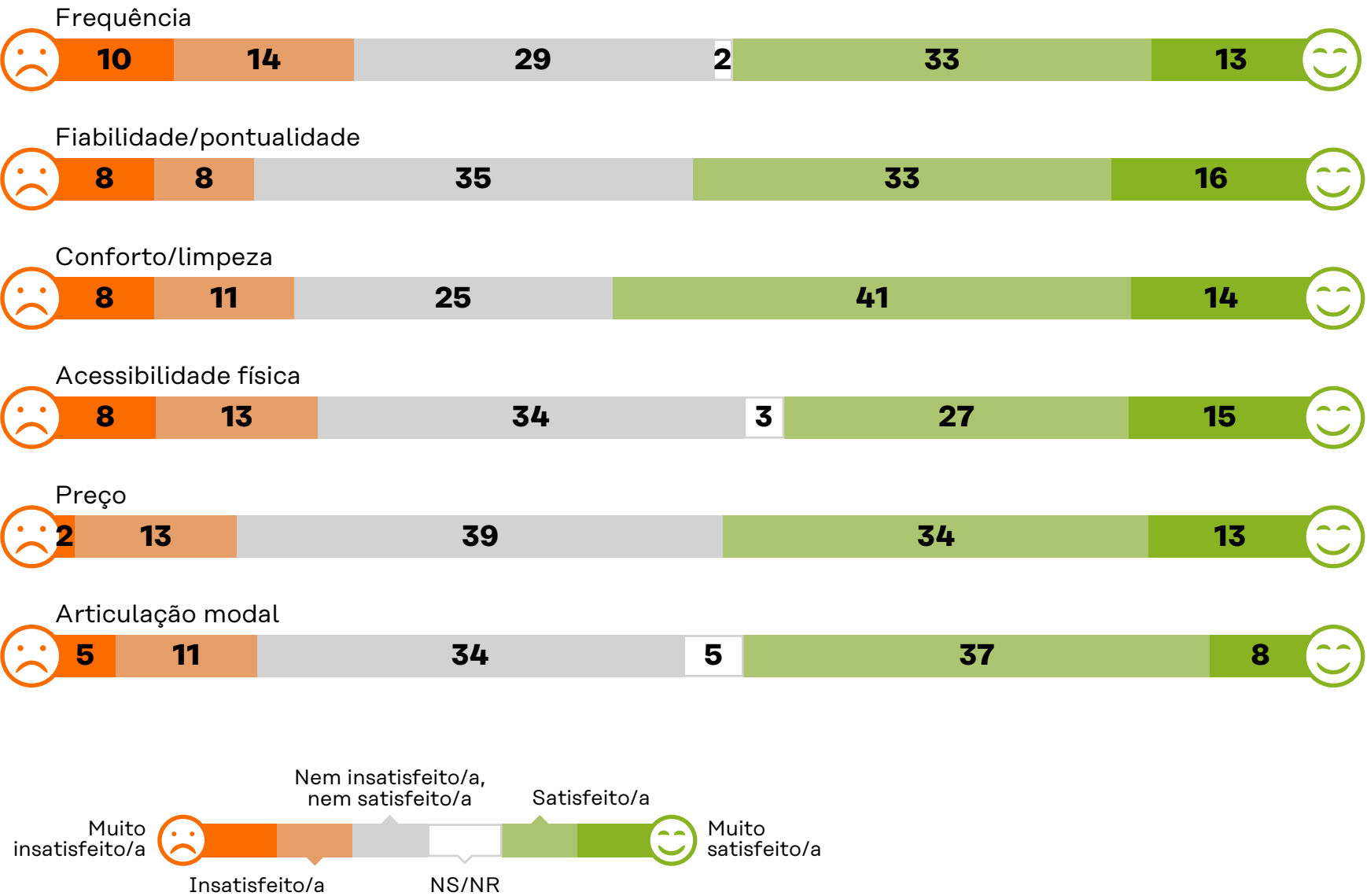
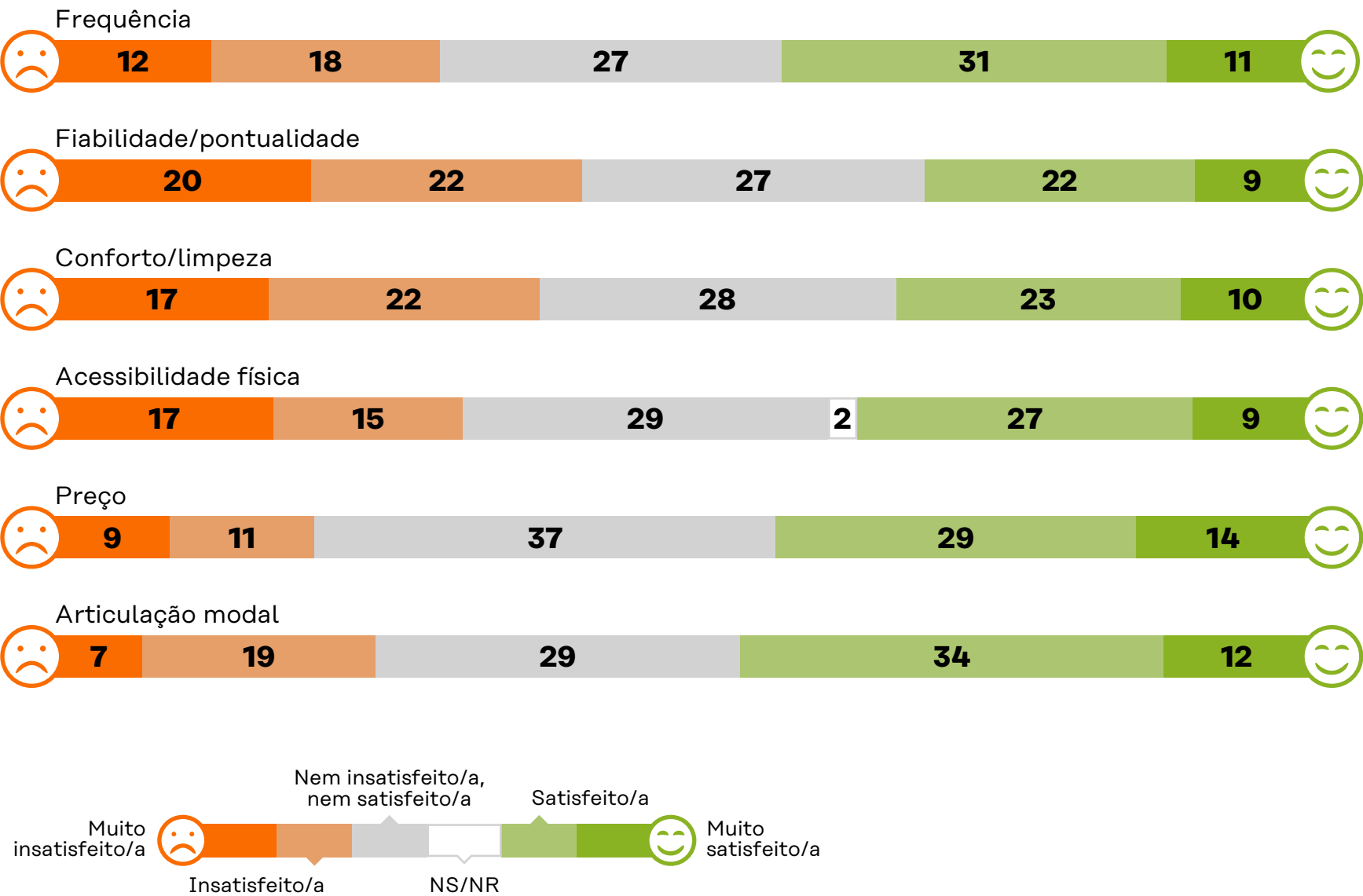




Figura 14.2
Satisfação com os transportes públicos

% de respostas (Área Metropolitana de Lisboa)



**Figura 14.3****Satisfação com os transportes públicos**

% de respostas (cidades médias do litoral não metropolitano)

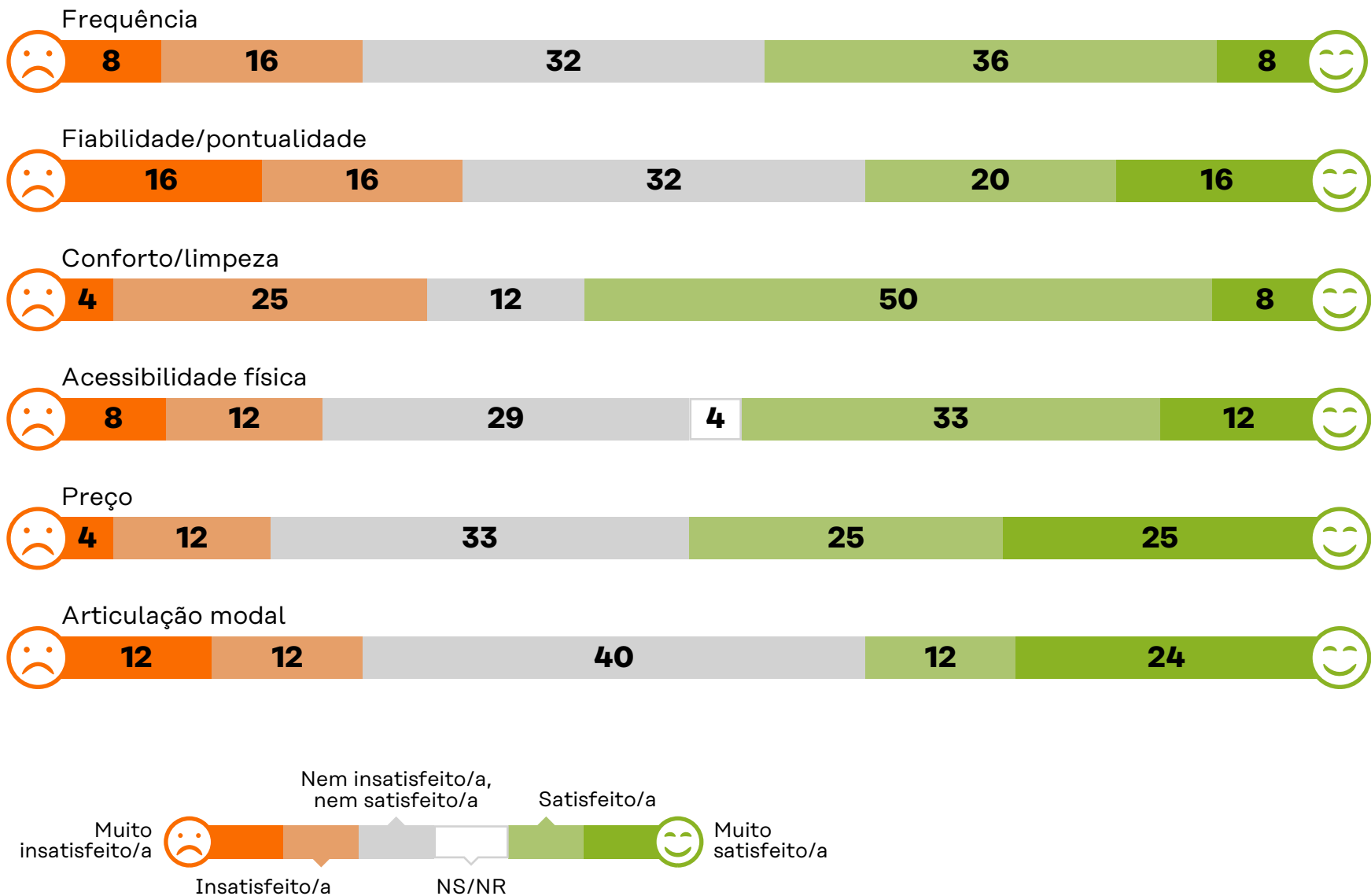




Figura 14.4
Satisfação com os transportes públicos

% de respostas (cidades pequenas do litoral não metropolitano)

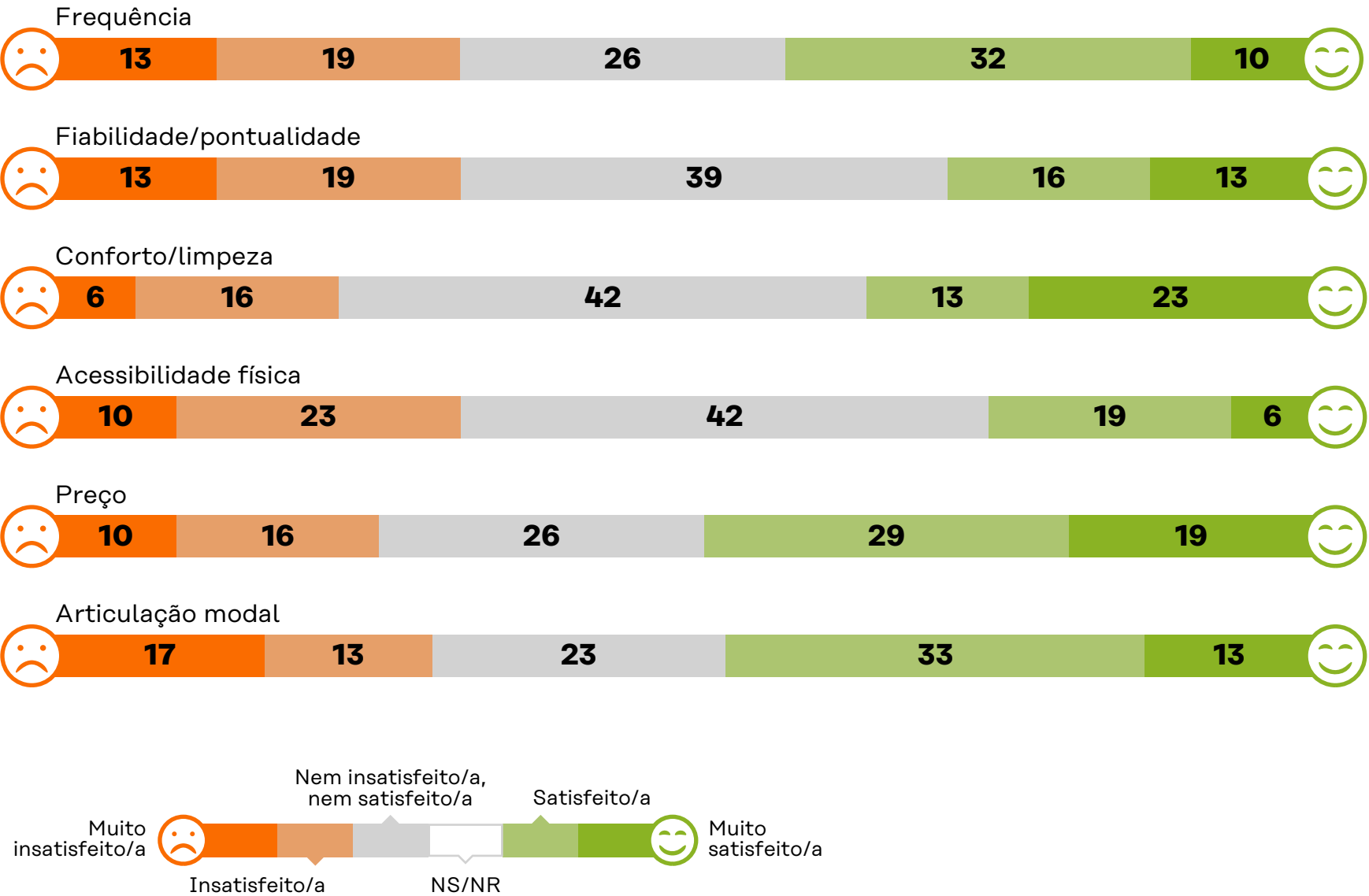




Figura 14.5
Satisfação com os transportes públicos

% de respostas (cidades do interior)

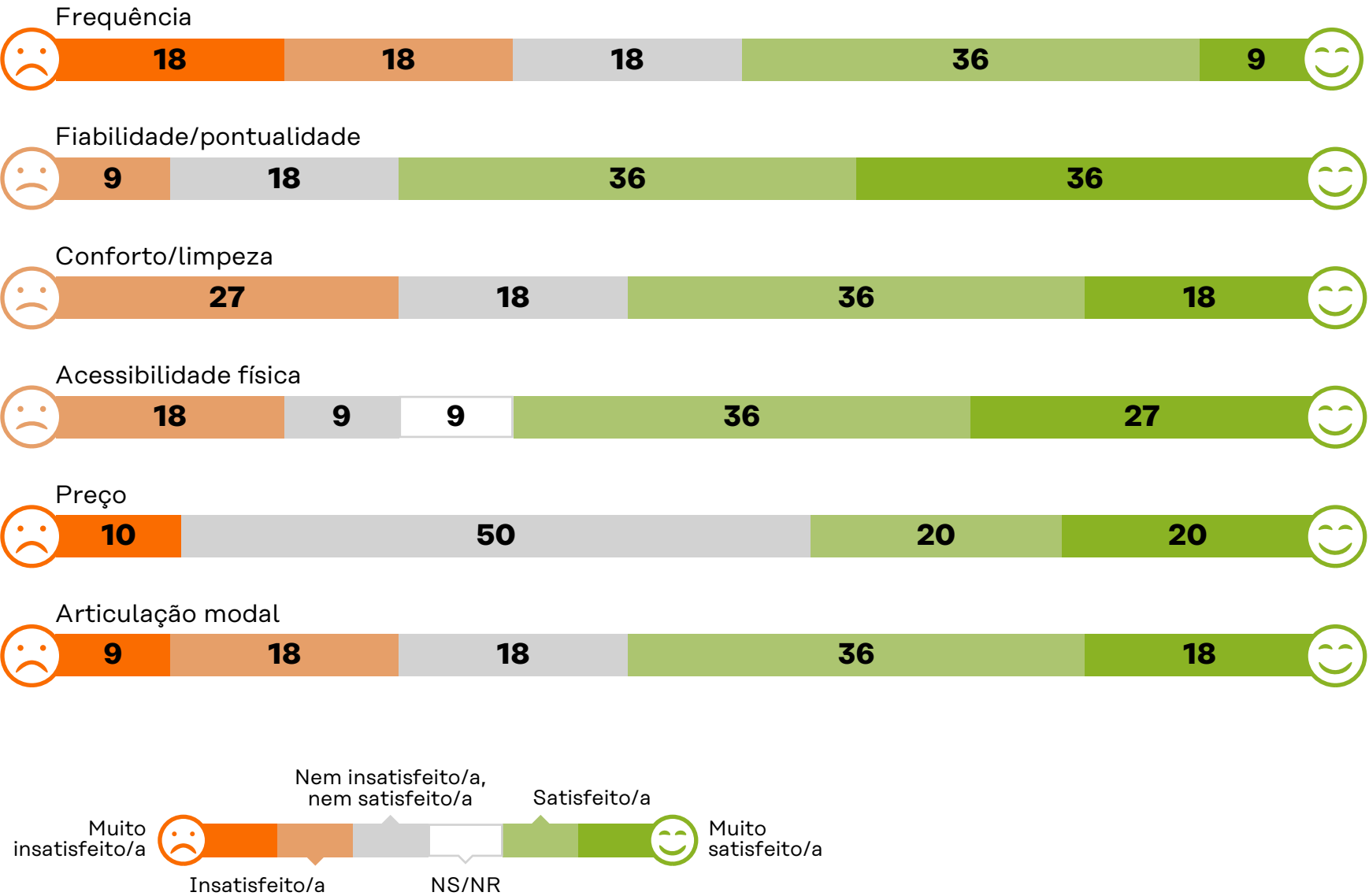




Figura 14.6
Satisfação com os transportes públicos

% de respostas (cidades das regiões autónomas)

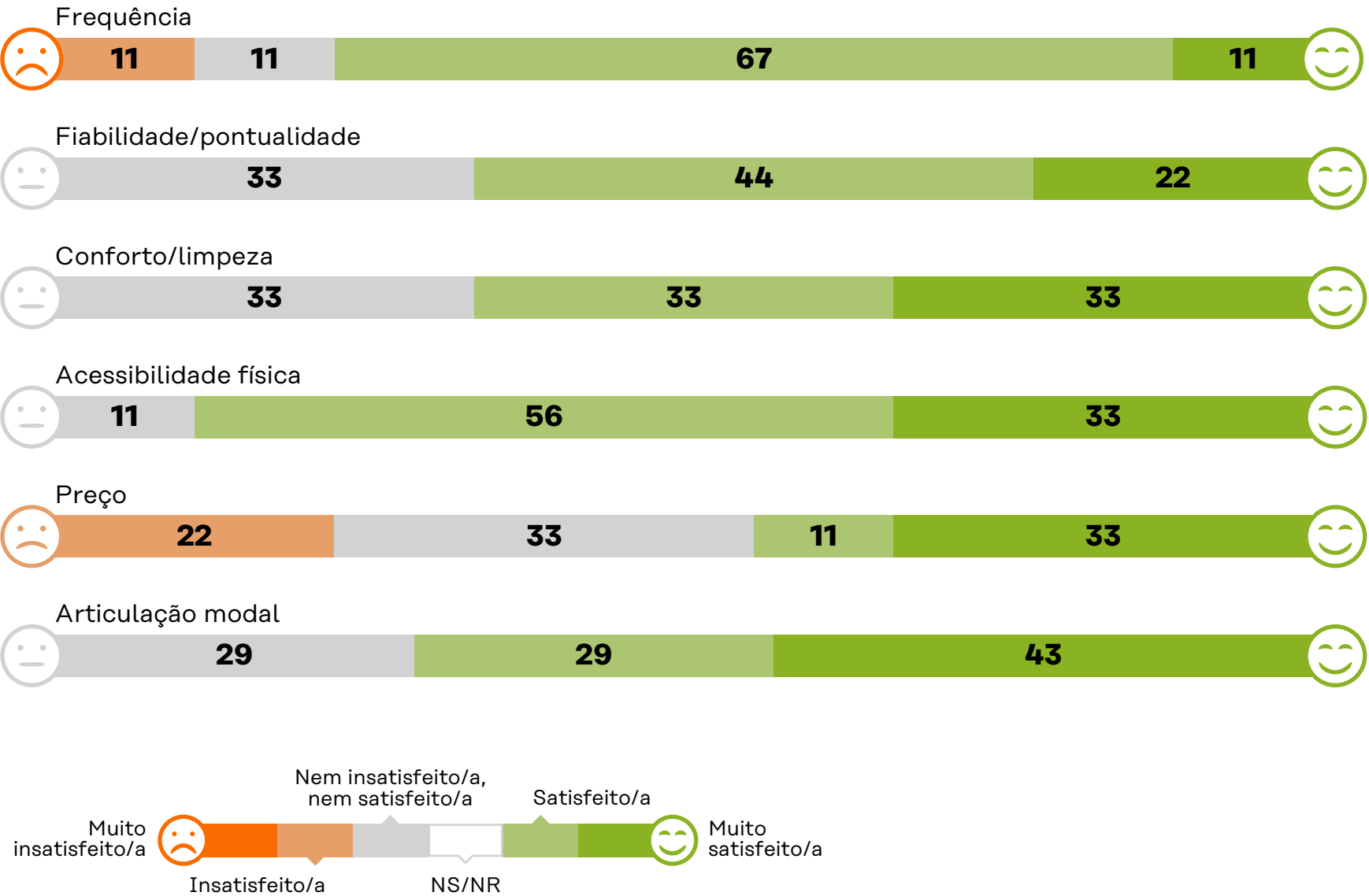




Figura 15
Principais motivos para a não utilização dos transportes públicos

% de respondentes (global)

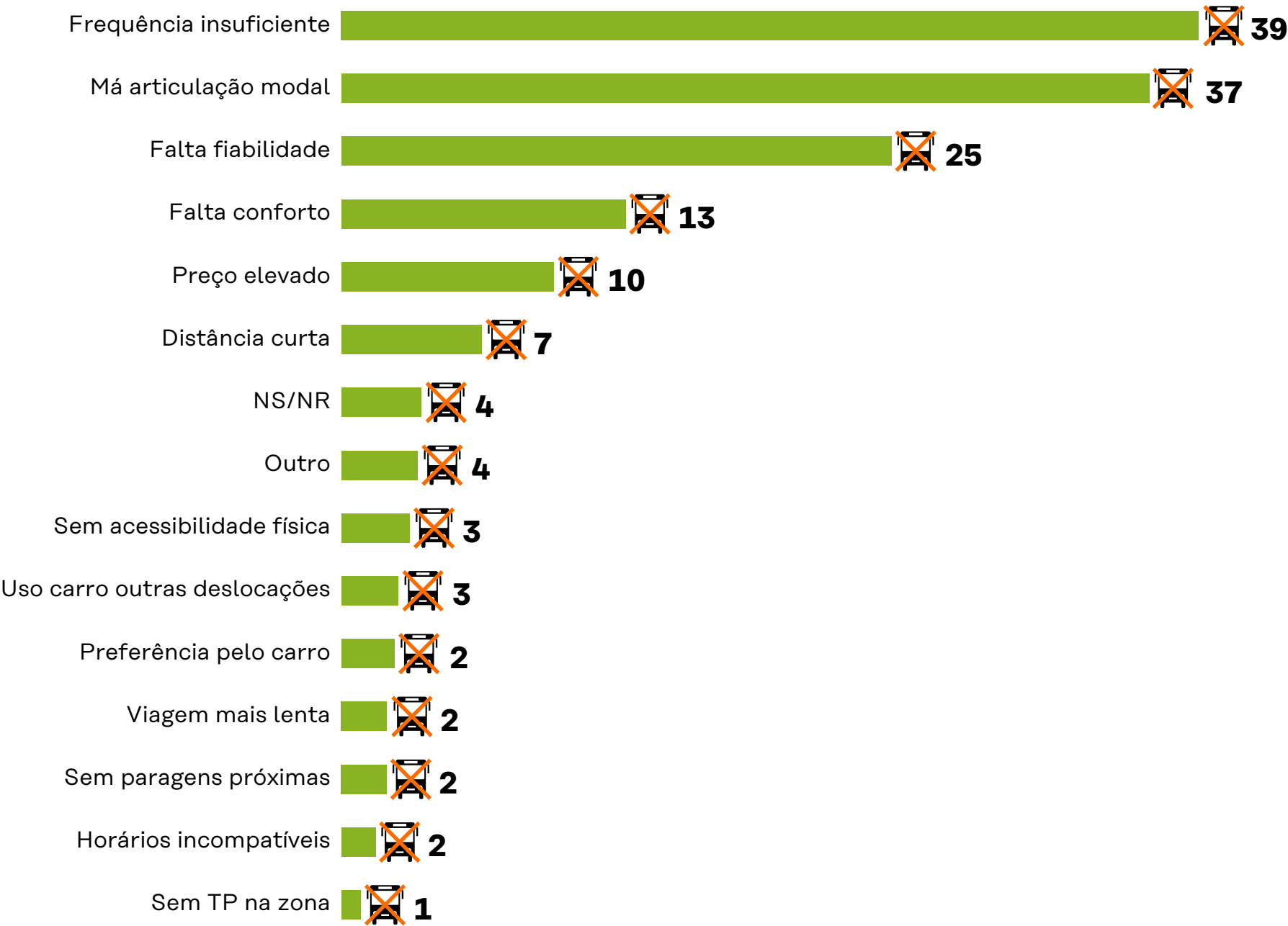




Figura 15.1
Principais motivos para a não utilização dos transportes públicos

% de respostas (Área Metropolitana do Porto)

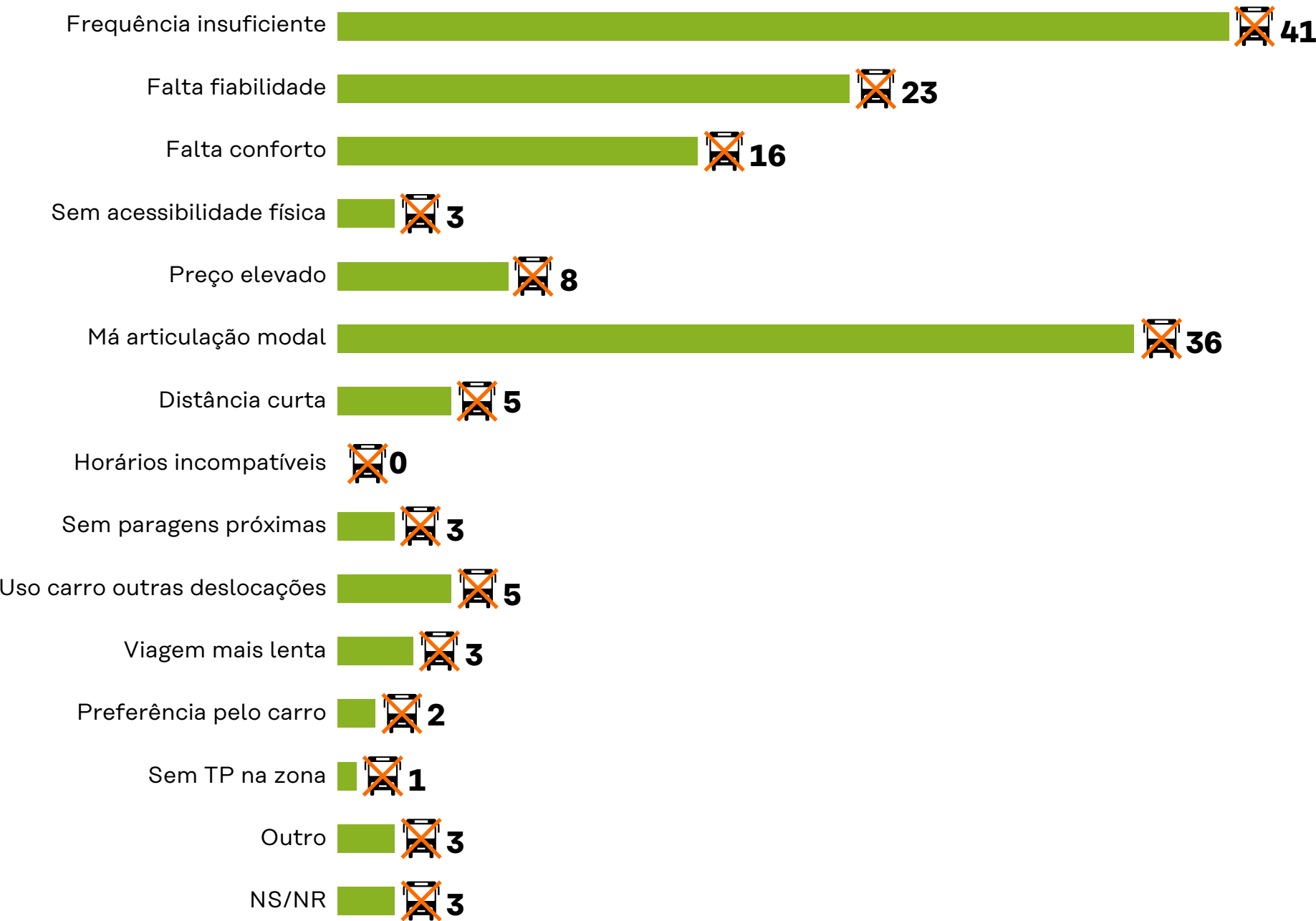




Figura 15.2
Principais motivos para a não utilização dos transportes públicos

% de respostas (Área Metropolitana de Lisboa)

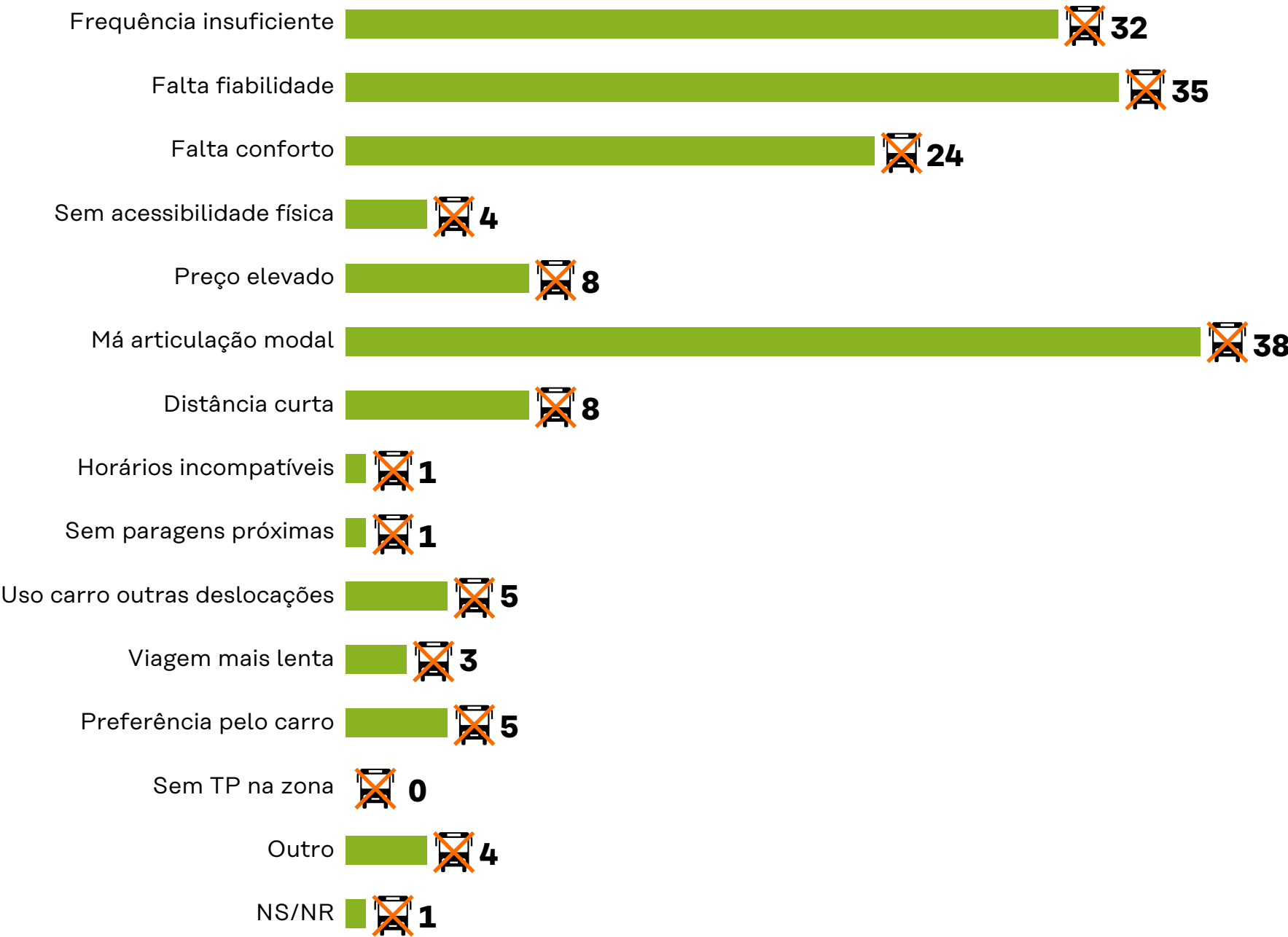




Figura 15.3
Principais motivos para a não utilização dos transportes públicos

% de respostas (cidades médias do litoral não metropolitano)

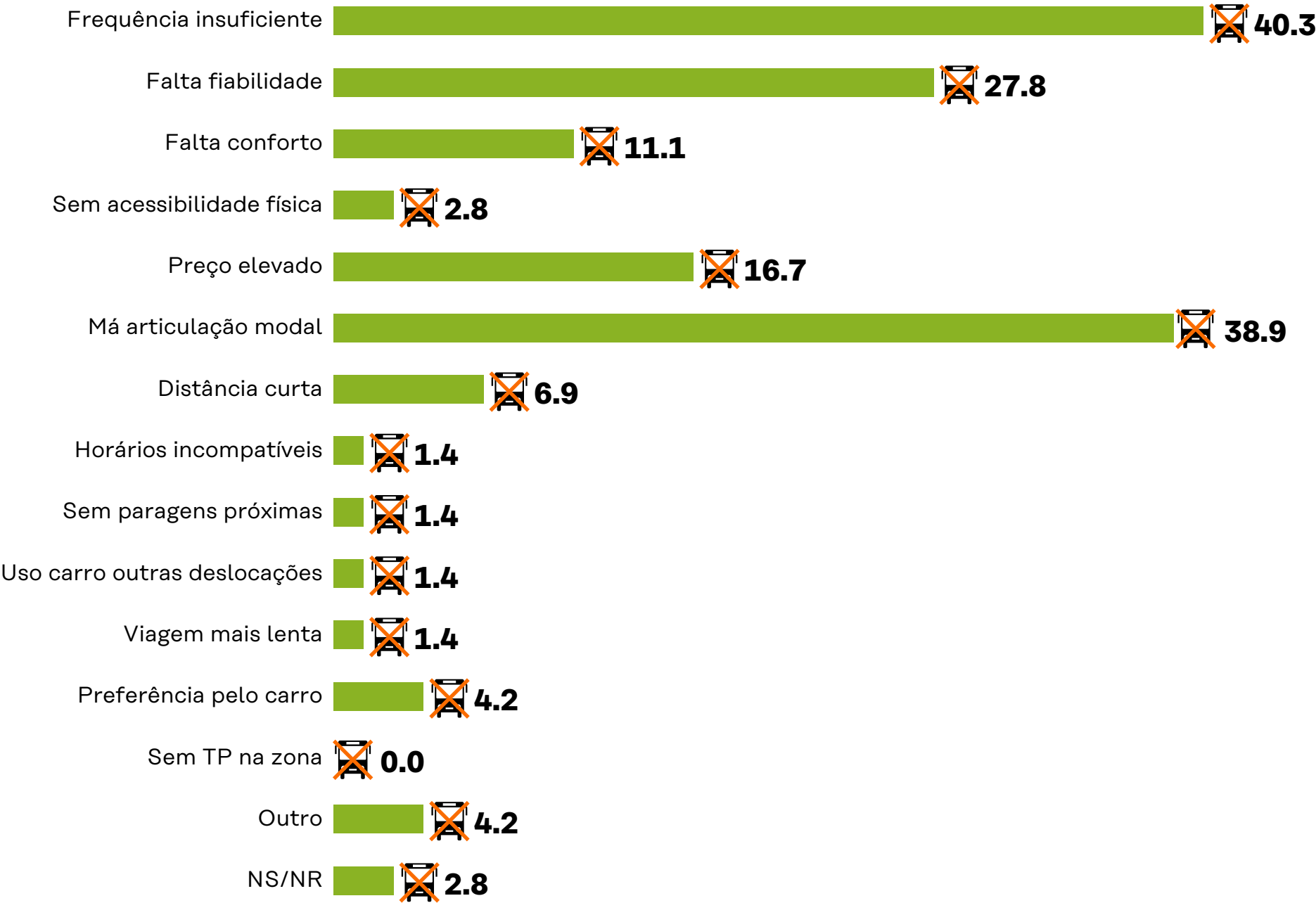




Figura 15.4
Principais motivos para a não utilização dos transportes públicos

% de respostas (cidades pequenas do litoral não metropolitano)

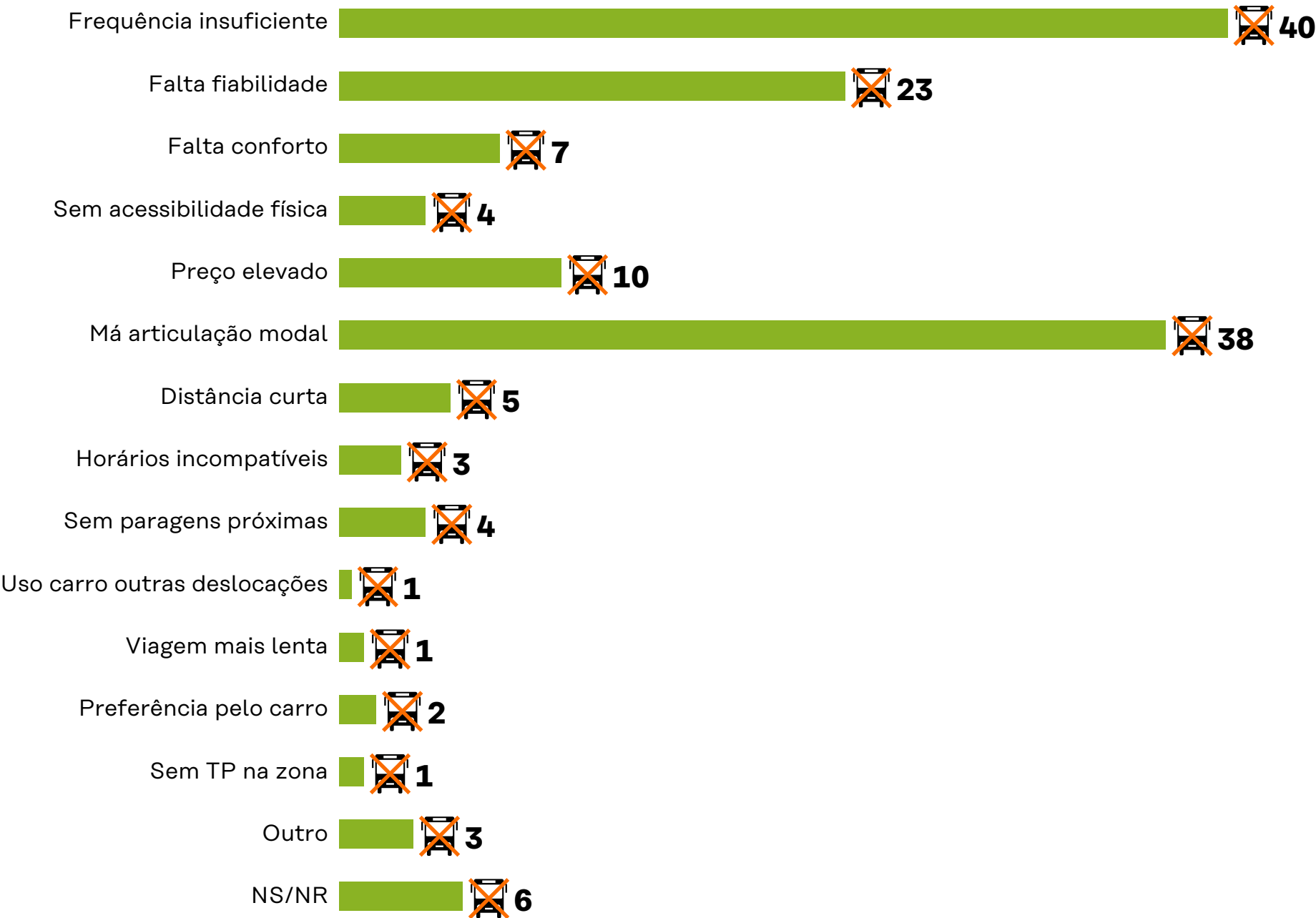




Figura 15.5
Principais motivos para a não utilização dos transportes públicos

% de respostas (cidades do interior)

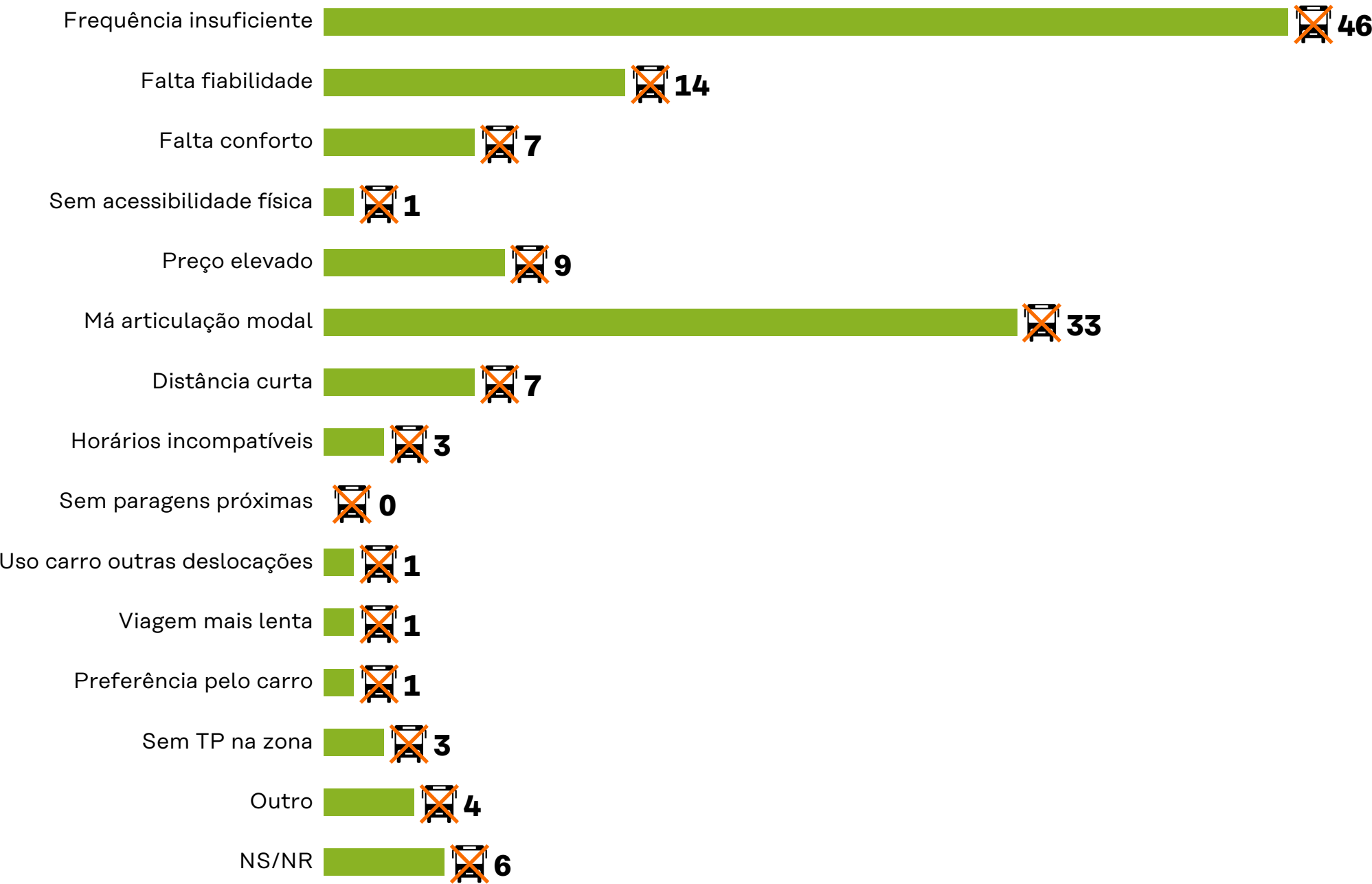
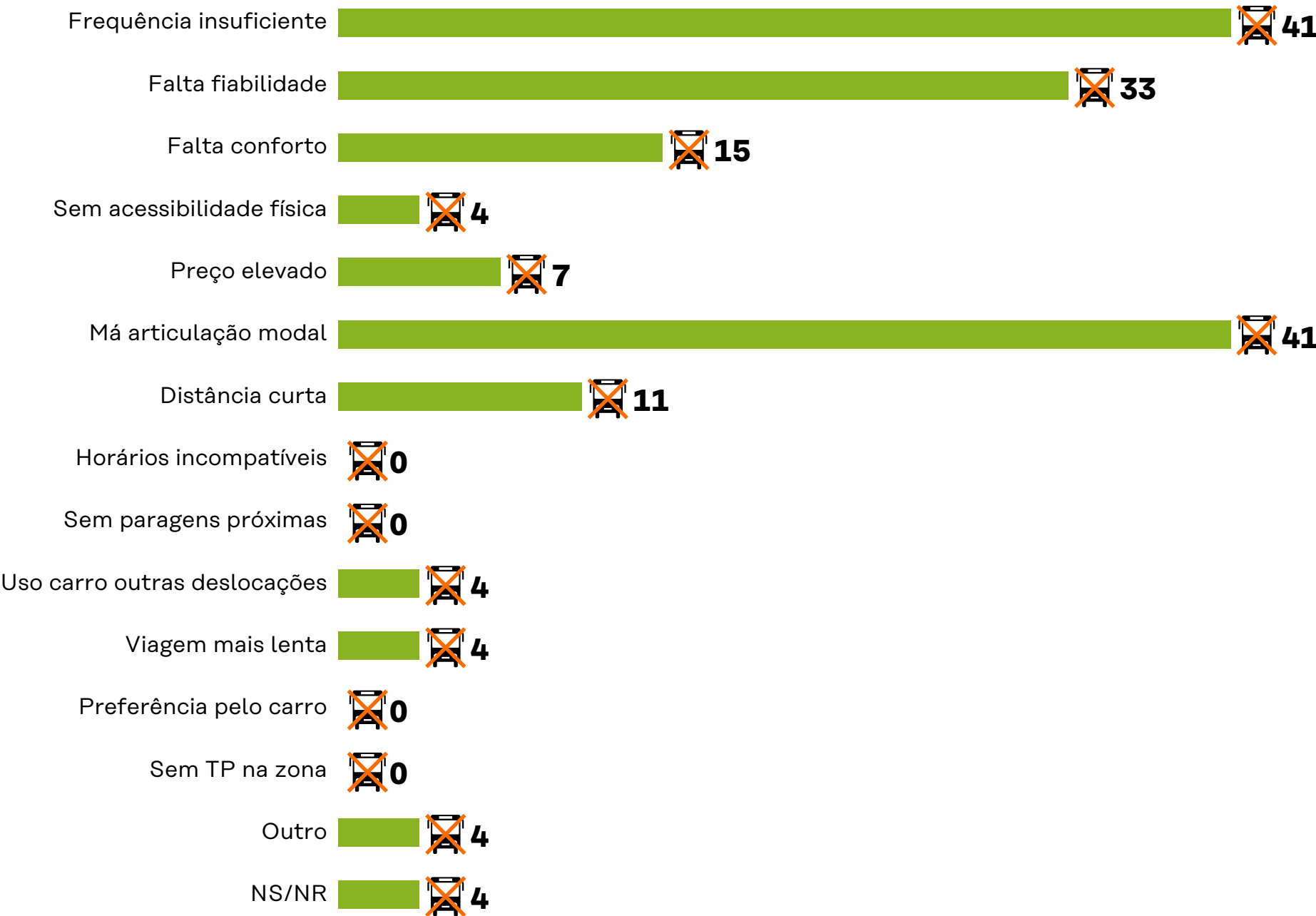




Figura 15.6
Principais motivos para a não utilização dos transportes públicos

% de respostas (cidades das regiões autónomas)



3. Civitas: como nos sentimos e relacionamos nas cidades

A qualidade da vida urbana depende não apenas das condições materiais proporcionadas pelas cidades, mas também da forma como as pessoas se relacionam entre si e com a comunidade onde vivem. A literatura sobre qualidade de vida urbana reconhece que fatores como as relações sociais, a confiança interpessoal, o sentimento de pertença à comunidade e a segurança subjetiva constituem dimensões fundamentais do bem-estar nas cidades (Mouratidis, 2021). Estas dimensões são analisadas na presente secção, complementando-se a análise com a identificação dos principais fatores que condicionam a conciliação entre a vida profissional, familiar e pessoal.

3.1. Confiança interpessoal, pertença comunitária e segurança subjetiva

Procurámos compreender de que forma os residentes vivem o contexto social das suas cidades, combinando indicadores relativos às perceções de pertença à comunidade, confiança interpessoal, integração social e segurança subjetiva ([figura 16](#)), com indicadores sobre a experiência e práticas do quotidiano, nomeadamente a frequência das interações sociais ([figura 17](#)). A comparabilidade com o inquérito europeu QoL nestas dimensões é limitada, devido às diferenças na formulação exata das perguntas. Contudo, parece haver um padrão territorial semelhante, de acordo com o qual os residentes em cidades de menor dimensão tendem a reportar níveis mais elevados de confiança interpessoal, pertença

Quem mora em cidades de menor dimensão tende a sentir maior confiança interpessoal, pertença comunitária e segurança subjetiva.

comunitária e segurança subjetiva, quando comparados com residentes das cidades capitais e das grandes áreas metropolitanas.

Considerando as percepções sobre pertença comunitária e confiança interpessoal, reportadas na [figura 16](#), no conjunto das cidades portuguesas, metade dos inquiridos sente que faz parte de uma comunidade e que pode contar com os vizinhos em caso de necessidade, 60% afirmam que a maioria das pessoas do seu bairro é de confiança e 40% sentem-se valorizados e incluídos nas atividades do bairro, sendo também 40% os que consideram que a maioria das pessoas se ajuda mutuamente. Ainda assim, 20% admitem ter-se sentido frequentemente sozinhos nos últimos três meses. Os resultados revelam uma diferenciação territorial estatisticamente significativa na quase totalidade das dimensões analisadas, com exceção das dimensões relativas ao sentimento frequente de solidão e à integração comunitária de pessoas, independentemente da orientação sexual.

Em contraste com a AMP, que apresenta indicadores próximos ou ligeiramente acima da média nacional em praticamente todas as dimensões, a AML revela valores sistematicamente mais frágeis. Na AML, registam-se os valores mais baixos do país no sentimento de pertença comunitária (39%), sendo os valores para a possibilidade de contar com os vizinhos (42%) e a confiança nas pessoas do bairro (50%) inferiores à média nacional. Apenas 33% se sentem incluídos nas atividades do bairro, reforçando a ideia de maior fragmentação relacional. Fora das áreas metropolitanas, os indicadores tendem a ser mais favoráveis. Nas cidades médias do litoral não metropolitano, 52% dos residentes sentem fazer parte de uma comunidade e 48% podem contar com os vizinhos, enquanto nas cidades pequenas

estes valores sobem para 56% e 52%, respetivamente. Nas cidades do interior, 59% dizem poder contar com os vizinhos, o valor mais elevado do país, e 68% consideram que as pessoas do bairro são de confiança.

Já no que se refere às perceções sobre integração social e segurança subjetiva, a nível nacional, cerca de 40% dos inquiridos consideram que os imigrantes estão bem integrados na vida local e 46% concordam que existe boa integração social das pessoas, independentemente da sua orientação sexual. A dimensão da segurança subjetiva constitui um dos aspetos comparativamente mais positivos, embora com contrastes territoriais significativos. No conjunto das cidades, 66% dos residentes afirmam sentir-se seguros ao utilizar transportes públicos e 61% dizem sentir-se seguros ao andar sozinhos no bairro à noite, apesar de 35% concordarem que existem áreas da cidade que evitam frequentar por razões de insegurança. Contudo, a AML regista um dos níveis mais baixos de avaliação positiva quanto à integração de imigrantes (32%, abaixo dos 40% nacionais) e dos mais elevados no que respeita ao sentimento de insegurança: apenas 49% dos residentes afirmam sentir-se seguros a andar sozinhos à noite no bairro, enquanto 48% reconhecem existirem zonas da cidade onde evitam circular por insegurança, o valor mais elevado do país. Em sentido inverso, as cidades do interior e das regiões autónomas apresentam os níveis mais elevados de segurança subjetiva: 71% e 76% dos inquiridos, respetivamente, sentem-se seguros a andar sozinhos à noite no bairro, e apenas 28% a 29% referem evitar determinadas zonas da cidade por insegurança.



Figura 16
Sentido de comunidade, confiança interpessoal e perceção de segurança

% de respostas (global)

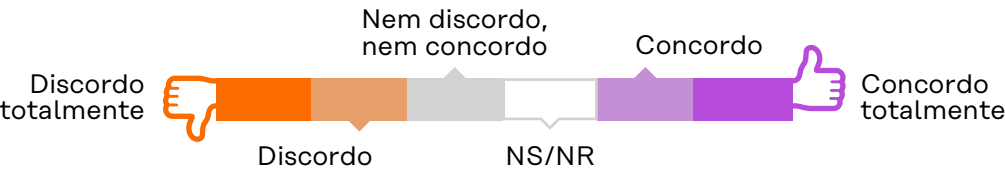
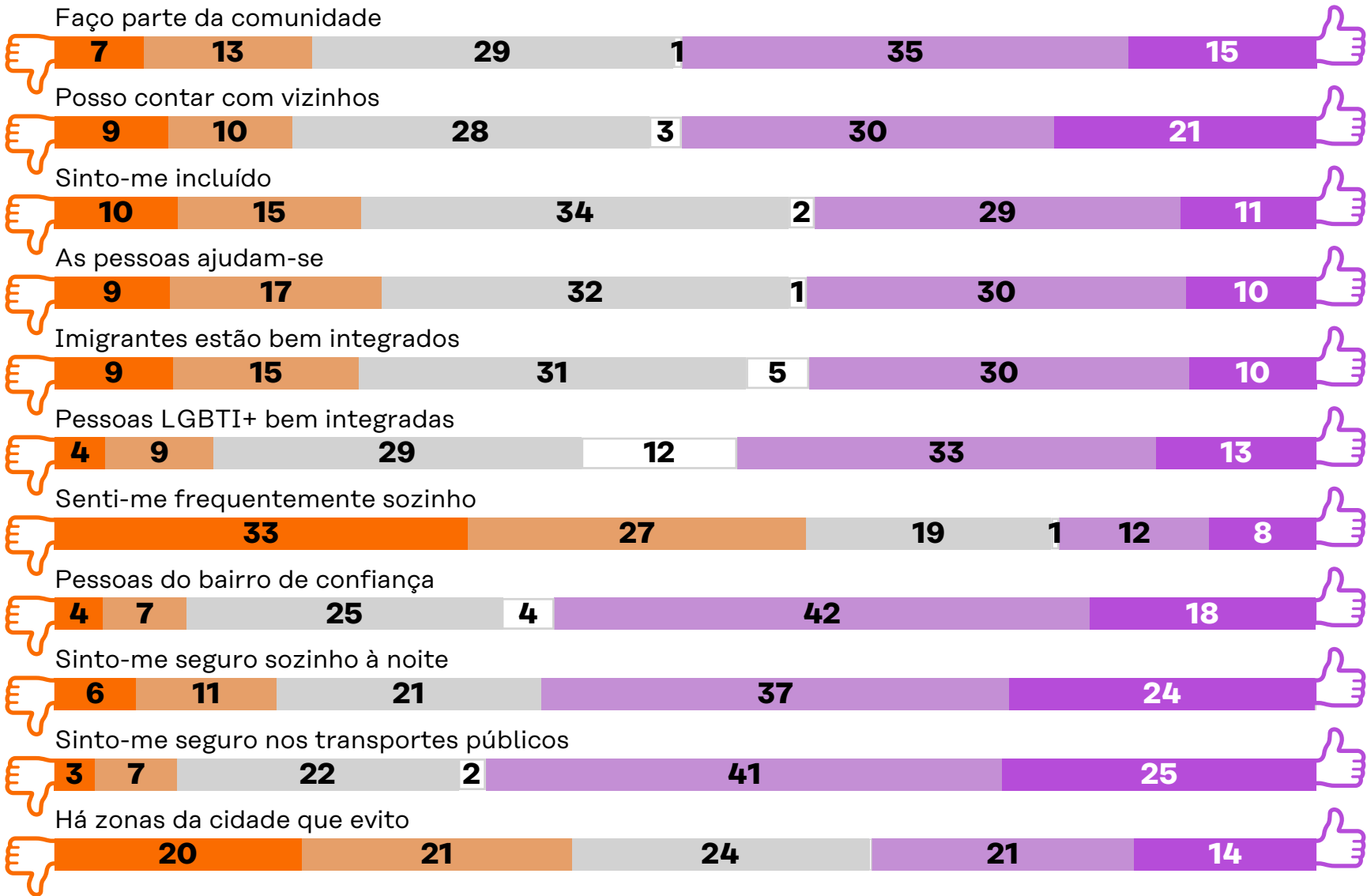




Figura 16.1
Sentido de comunidade, confiança interpessoal e perceção de segurança

% de respostas (Área Metropolitana do Porto)

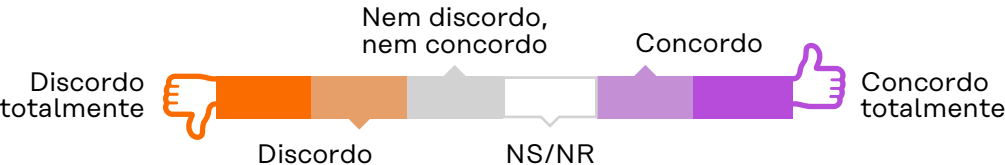
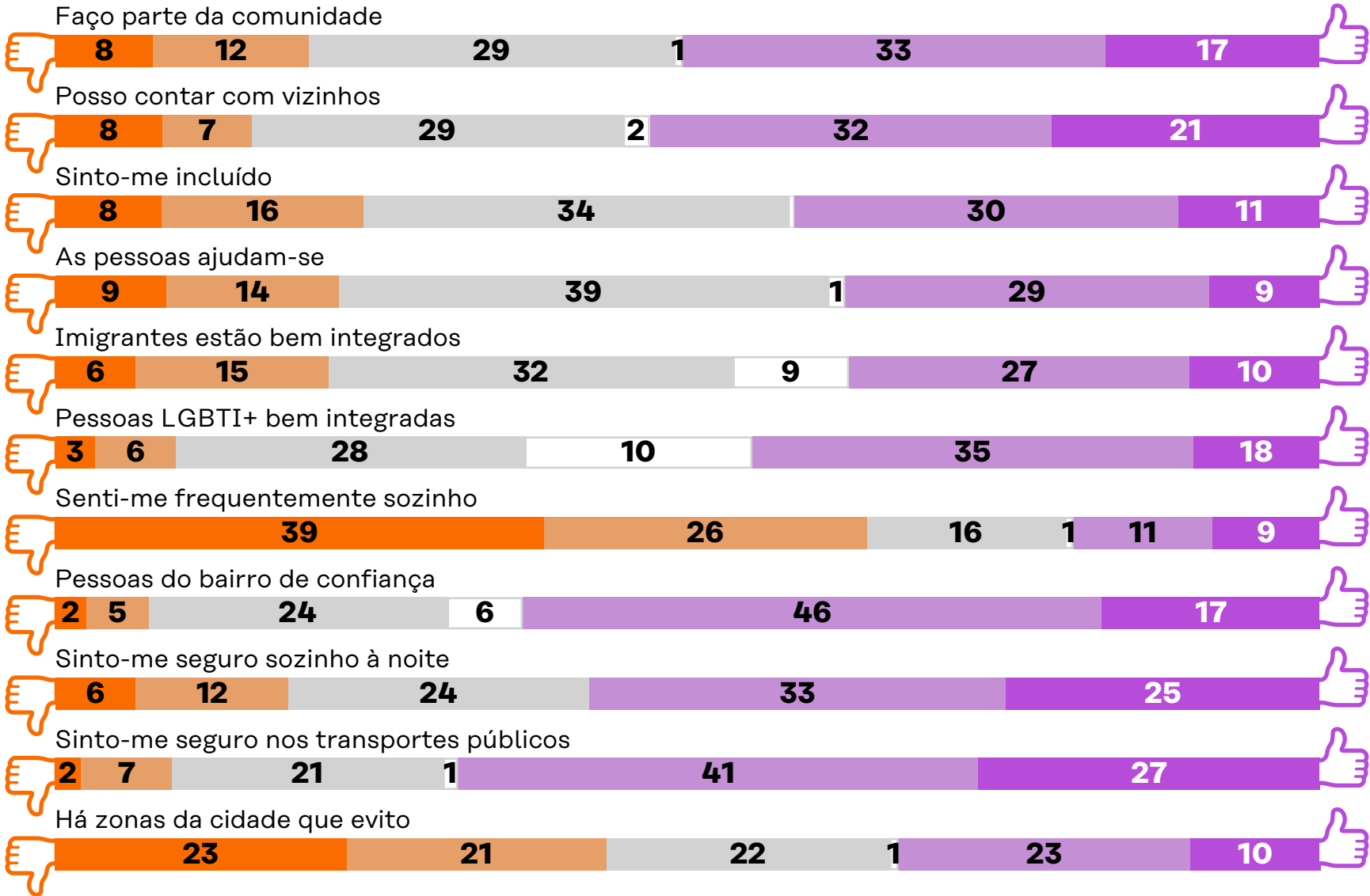




Figura 16.2
Sentido de comunidade, confiança interpessoal e perceção de segurança

% de respostas (Área Metropolitana de Lisboa)

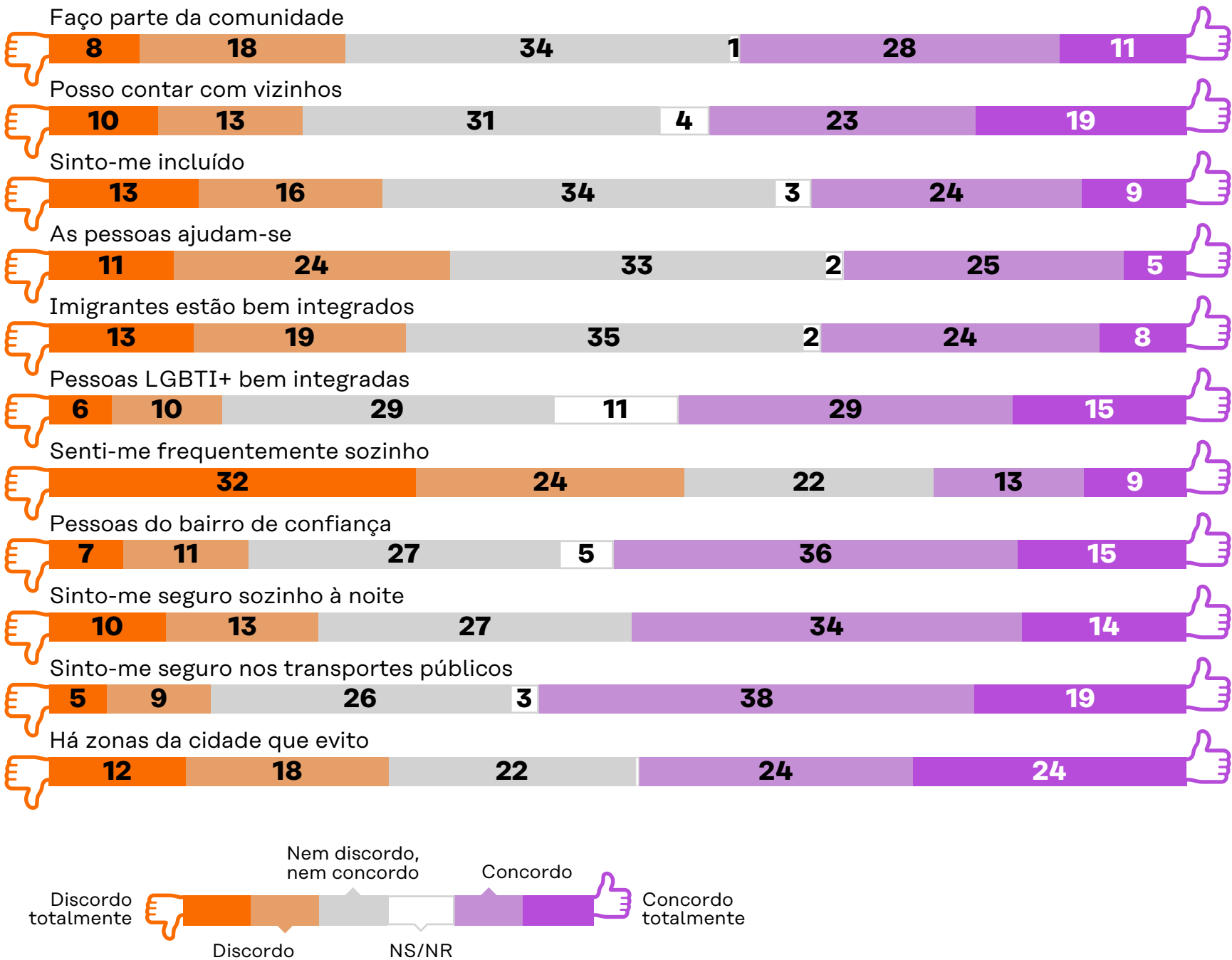




Figura 16.3
Sentido de comunidade, confiança interpessoal e percepção de segurança

% de respostas (cidades médias do litoral não metropolitano)

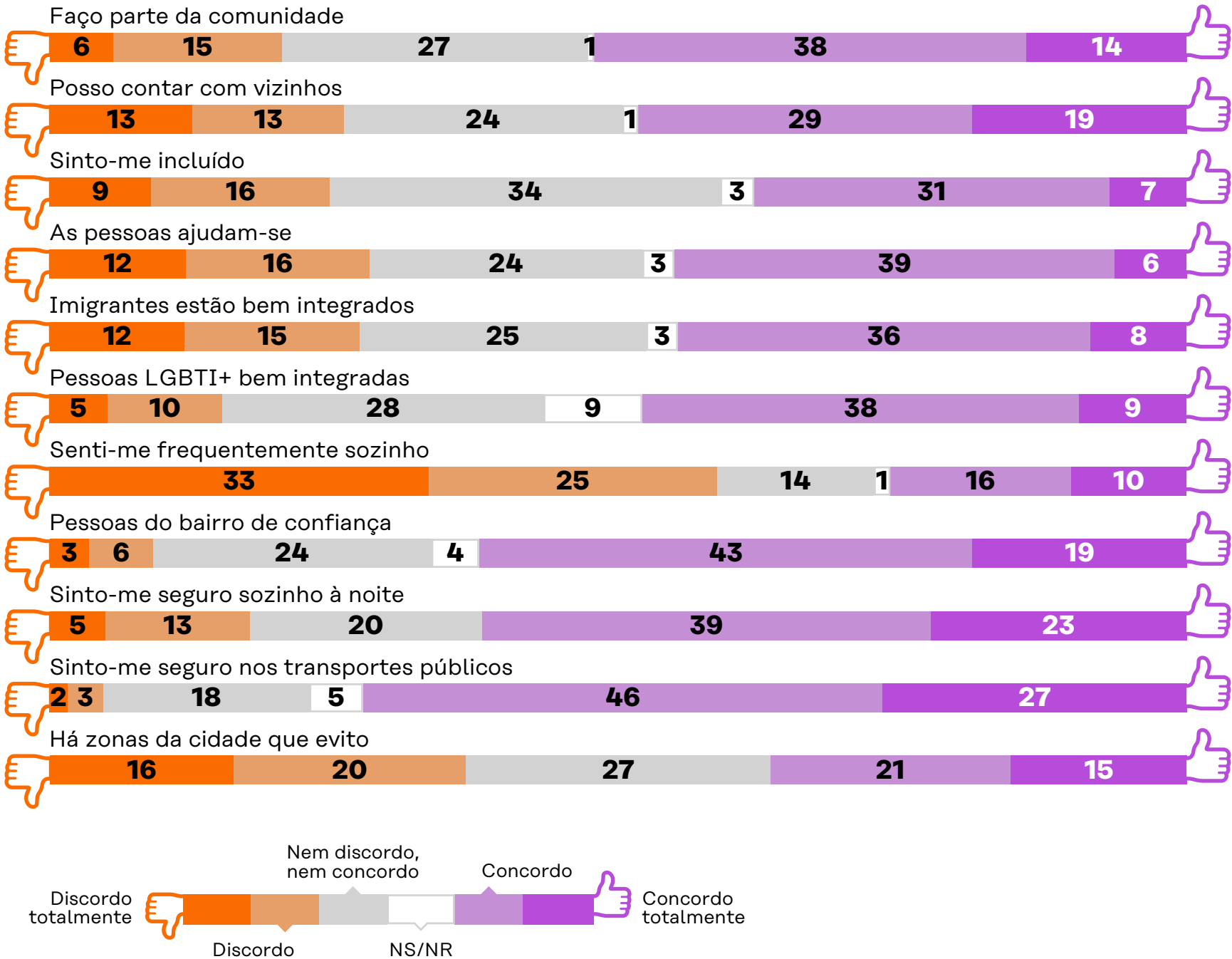




Figura 16.4
Sentido de comunidade, confiança interpessoal e percepção de segurança

% de respostas (cidades pequenas do litoral não metropolitano)

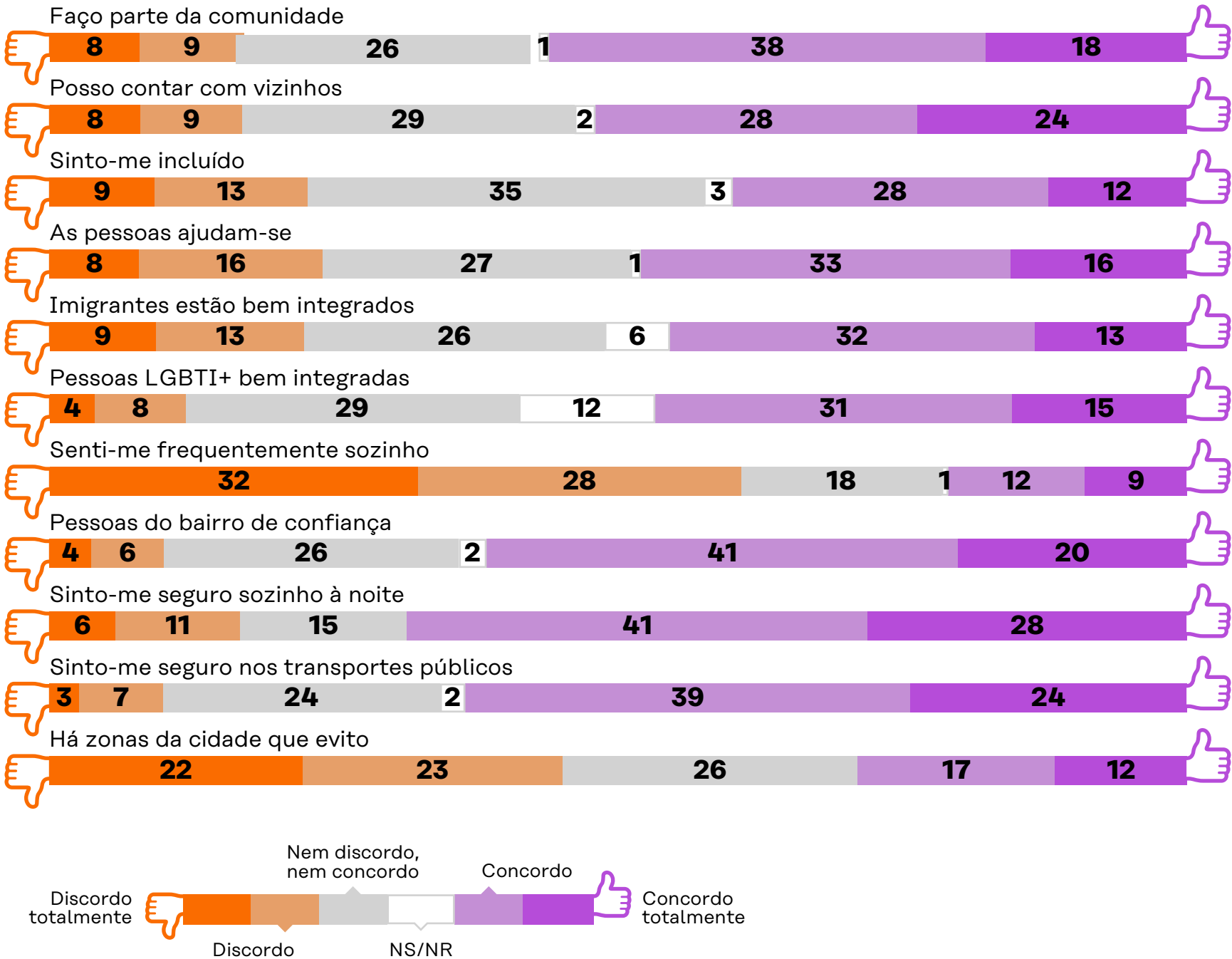




Figura 16.5
Sentido de comunidade, confiança interpessoal e perceção de segurança

% de respostas (cidades do interior)

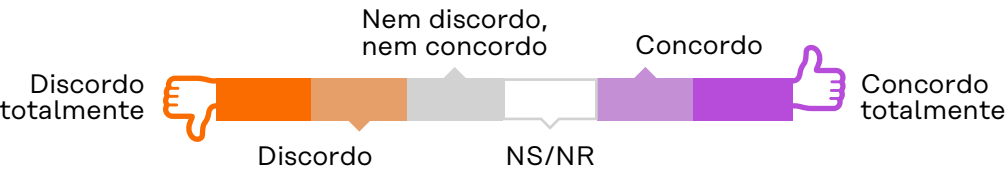
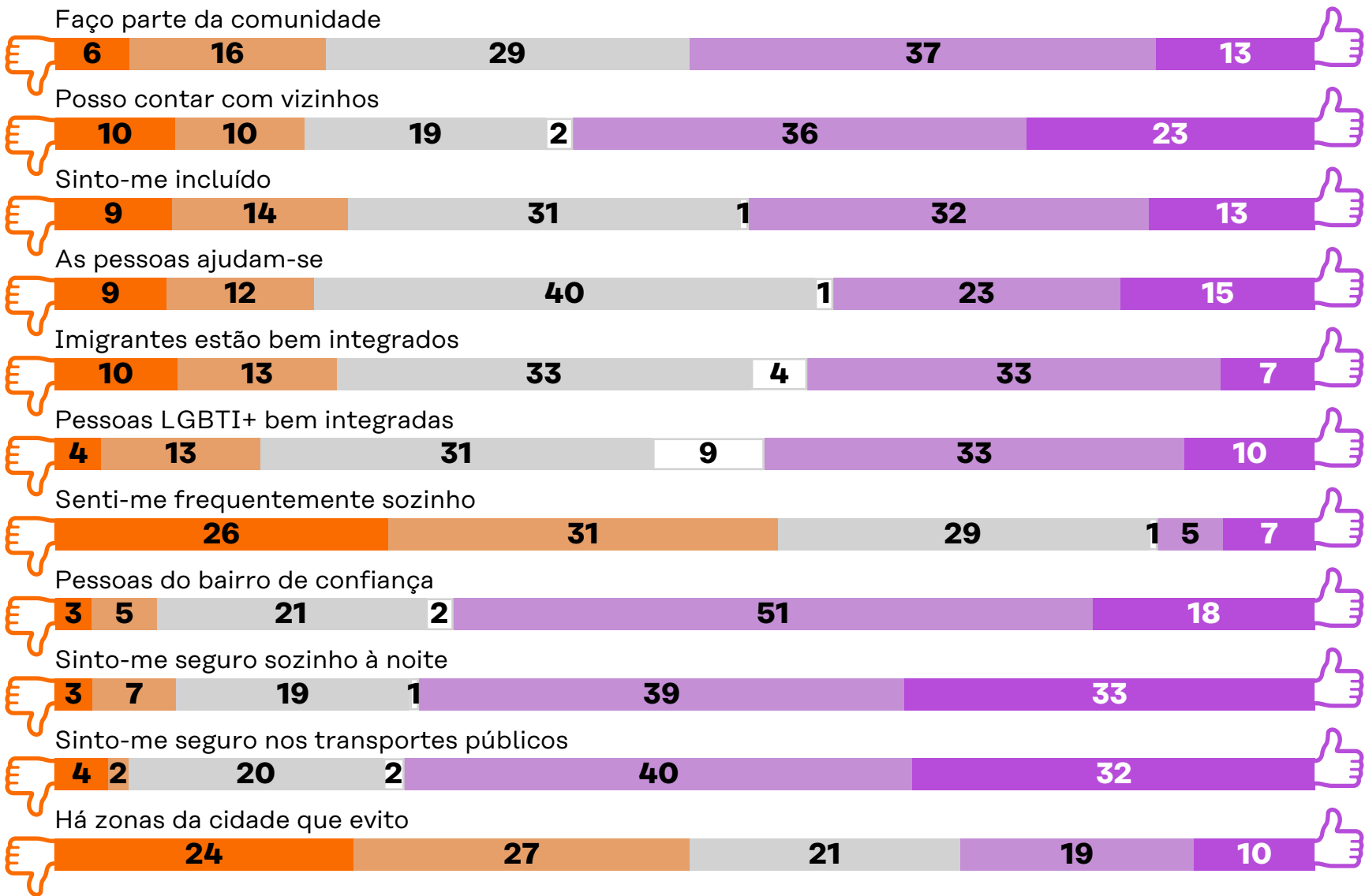
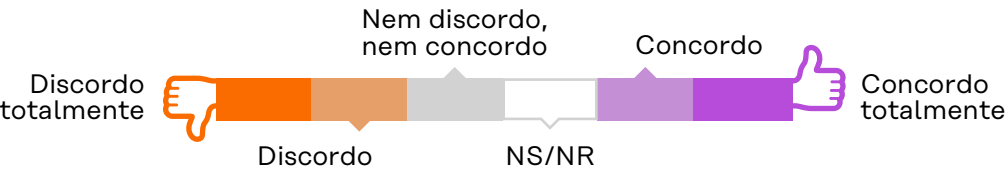
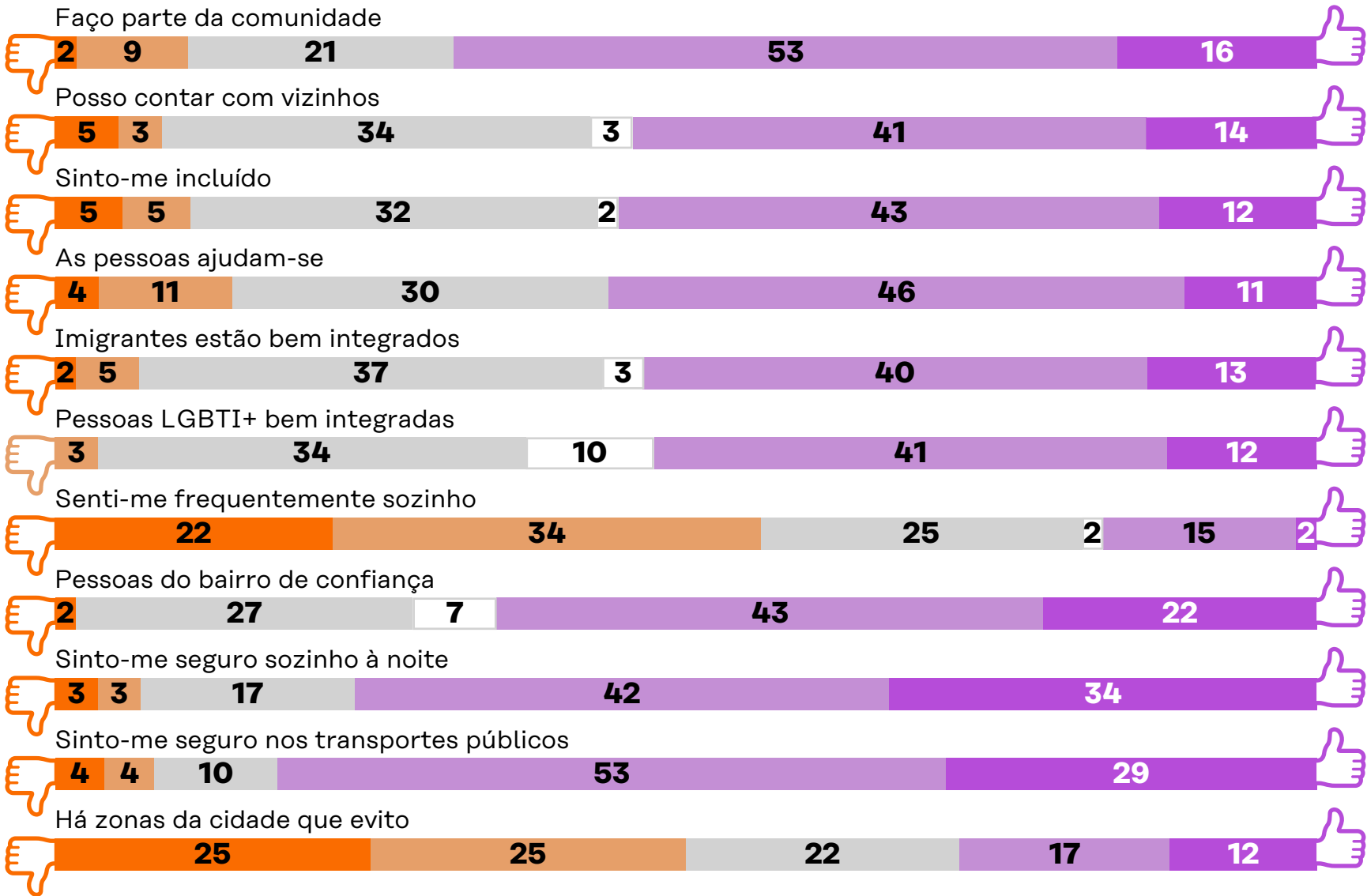




Figura 16.6
Sentido de comunidade, confiança interpessoal e percepção de segurança

% de respostas (cidades das regiões autónomas)



A leitura destes resultados oferece um primeiro retrato da forma como os inquiridos avaliam subjetivamente a qualidade das relações sociais, a confiança interpessoal e a segurança nas cidades onde vivem. Importa, contudo, distinguir entre percepções subjetivas e práticas concretas do quotidiano. Nesse sentido, a análise seguinte considera indicadores relativos às experiências efetivas de sociabilidade urbana, com base na frequência da participação em atividades comunitárias, nas relações de entreajuda, no convívio com pessoas de diferentes origens culturais e na exposição a situações de crime ou risco no bairro de residência ([figura 17](#)).

Globalmente, observa-se que as relações de vizinhança desempenham um papel importante no quotidiano. Conversar com vizinhos sobre assuntos do bairro é a prática mais disseminada: 51% dos inquiridos afirmam fazê-lo três ou mais vezes por ano. Também as relações de entreajuda mantêm expressão significativa, com 46% a reportarem ter pedido ou oferecido ajuda a vizinhos pelo menos três vezes no último ano. Já a participação em encontros ou atividades comunitárias tende a ser mais esporádica: embora 59% indiquem ter participado pelo menos uma vez, apenas 28% o fizeram mais de três vezes no último ano. O convívio com pessoas de outras nacionalidades ou etnias revela-se expressivo, com 59% a reportarem ter interagido pelo menos três vezes no último ano, enquanto a exposição a situações de insegurança no bairro afetou apenas 12% dos inquiridos de forma mais recorrente (*i.e.*, três ou mais vezes) no último ano.

As diferenças territoriais são estatisticamente significativas apenas em relação à participação em encontros ou atividades comunitárias, ao convívio com

pessoas de outras nacionalidades ou etnias (apenas com nível de significância de 10%) e à exposição a situações de crime ou risco no bairro. A AML volta a destacar-se por um envolvimento menos frequente em encontros informais ou atividades comunitárias, com apenas 20% dos inquiridos a mencionarem ter participado três ou mais vezes no último ano, o valor mais baixo do país. Adicionalmente, a AML regista o contexto mais vulnerável em matéria de segurança subjetiva: apenas 46% afirmam nunca ter sido confrontados com situações de crime ou risco no bairro, bastante abaixo dos 61% observados a nível nacional e dos 71% na AMP. Já no que se refere ao convívio social com pessoas de outras nacionalidades ou etnias, a AML revela maior interação, com 46% a afirmarem ter tido mais de cinco interações, face a apenas 38% nacionais e 36% na AMP. As cidades do interior e das regiões autónomas apresentam, juntamente com a AMP, os níveis de segurança mais elevados (67%-71% nunca presenciaram situações de crime ou risco no bairro), com valores intermédios nas cidades do litoral não metropolitano. É também nas cidades do interior e das regiões autónomas que se observa a maior frequência de envolvimento em encontros e atividades comunitárias (três ou mais vezes no último ano), ambas com 40%.



Figura 17
Interações comunitárias, relações de proximidade e exposição a situações de risco no quotidiano

% (global)

Atividades comunitárias



Conversas c/ vizinhos



Crime/situações de risco



Ajuda mútua c/ vizinhos



Convivência multiétnica



■ Nunca ■ 1-2 vezes ■ 3-5 vezes ■ >5 vezes □ NS/NR



Figura 17.1
Interações comunitárias, relações de proximidade e exposição a situações de risco no quotidiano

% (Área Metropolitana do Porto)

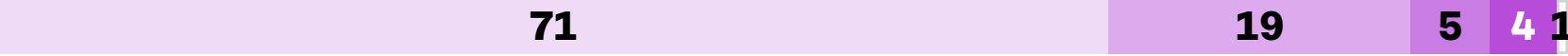
Atividades comunitárias



Conversas c/ vizinhos



Crime/situações de risco



Ajuda mútua c/ vizinhos



Convivência multiétnica



■ Nunca ■ 1-2 vezes ■ 3-5 vezes ■ >5 vezes □ NS/NR



Figura 17.2

Interações comunitárias, relações de proximidade e exposição a situações de risco no quotidiano

% (Área Metropolitana de Lisboa)

Atividades comunitárias



Conversas c/ vizinhos



Crime/situações de risco



Ajuda mútua c/ vizinhos



Convivência multiétnica



Nunca 1-2 vezes 3-5 vezes >5 vezes NS/NR

FICHA TÉCNICA

INTRODUÇÃO

1

2

3

4

PRINCIPAIS MENSAGENS

REFERÊNCIAS



Figura 17.3

Interações comunitárias, relações de proximidade e exposição a situações de risco no cotidiano

% (cidades médias do litoral não metropolitano)

Atividades comunitárias



Conversas c/ vizinhos



Crime/situações de risco



Ajuda mútua c/ vizinhos



Convivência multiétnica



■ Nunca ■ 1-2 vezes ■ 3-5 vezes ■ >5 vezes □ NS/NR

**Figura 17.4****Interações comunitárias, relações de proximidade e exposição a situações de risco no cotidiano**

% (cidades pequenas do litoral não metropolitano)

Atividades comunitárias



Conversas c/ vizinhos



Crime/situações de risco



Ajuda mútua c/ vizinhos



Convivência multiétnica



■ Nunca ■ 1-2 vezes ■ 3-5 vezes ■ >5 vezes □ NS/NR



Figura 17.5
Interações comunitárias, relações de proximidade e exposição a situações de risco no quotidiano

% (cidades do interior)

Atividades comunitárias



Conversas c/ vizinhos



Crime/situações de risco



Ajuda mútua c/ vizinhos



Convivência multiétnica



■ Nunca ■ 1-2 vezes ■ 3-5 vezes ■ >5 vezes □ NS/NR



Figura 17.6
Interações comunitárias, relações de proximidade e exposição a situações de risco no quotidiano

% (cidades das regiões autónomas)

Atividades comunitárias



Conversas c/ vizinhos



Crime/situações de risco



Ajuda mútua c/ vizinhos



Convivência multiétnica



■ Nunca ■ 1-2 vezes ■ 3-5 vezes ■ >5 vezes □ NS/NR

3.2. Conciliação da vida profissional, pessoal e familiar

A capacidade de gestão do quotidiano, nomeadamente a conciliação entre vida profissional, pessoal e familiar, resulta da combinação de vários fatores, incluindo a flexibilidade de horário e de local de trabalho, a existência de apoio familiar ou informal nas tarefas diárias, os custos temporais com a mobilidade e a pressão financeira, nomeadamente a associada aos custos com a habitação. Para compreender melhor estas pressões e se variam territorialmente, confrontámos os inquiridos com várias afirmações, ilustradas na [figura 18](#).

Os resultados sugerem que as dificuldades de conciliação entre a vida profissional, familiar e pessoal constituem um desafio transversal às cidades portuguesas, mais do que um problema específico de algumas tipologias urbanas. A pressão financeira associada ao custo da habitação é elevada e, apesar de se terem observado variações territoriais, estas não são estatisticamente significativas: metade (51%) dos inquiridos confirma que os custos com a habitação condicionam gastos noutras dimensões das suas vidas. Adicionalmente, quase 4 em cada 10 inquiridos (37%) afirmam raramente ter tempo para fazer o que realmente gostam, cenário preocupante que se manifesta de forma homogénea em todas as tipologias urbanas. Em contrapartida, a flexibilidade no horário de trabalho e o uso do carro surgem como instrumentos de conciliação das várias tarefas quotidianas, também sem diferenciação territorial estatisticamente significativa: metade (54%) dos inquiridos indica dispor de flexibilidade suficiente no horário de trabalho para conciliar compromissos pessoais e familiares, e cerca de dois terços (68%) confirmam usar o automóvel como forma de realizar as suas rotinas em menos

tempo, mesmo quando existe alternativa em transporte público, corroborando a centralidade do carro no quotidiano. Apesar de se observarem variações territoriais, não têm significância estatística.

Contudo, existem diferenças territoriais estatisticamente significativas em três dimensões, todas com nível de significância de 10%: o tempo gasto nas deslocações diárias entre a casa e o trabalho, a possibilidade de teletrabalho e o apoio de familiares ou amigos nas tarefas diárias. Embora não figure entre os fatores mais penalizadores a nível nacional (31%), o tempo gasto com deslocações assume maior relevância nas áreas metropolitanas, sobretudo na AMP (39%), sendo bastante menor nas cidades do interior (24%) e das regiões autónomas (23%), com valores intermédios nas cidades do litoral não metropolitano. Em contrapartida, a possibilidade de fazer teletrabalho é mais frequente nas áreas metropolitanas (40% na AML e 38% na AMP), face às restantes tipologias urbanas do continente (26%-31%), podendo atenuar parcialmente os custos associados a deslocações mais longas. Já o apoio de familiares ou amigos na gestão das tarefas diárias é particularmente relevante nas cidades do interior (59%) e nas regiões autónomas (57%), mas também nas áreas metropolitanas (58% na AML e 56% na AMP), sendo bastante menor nas cidades médias (45%) e pequenas (48%) do litoral não metropolitano.



Figura 18
Conciliação da vida profissional, pessoal e familiar

% de respostas (global)

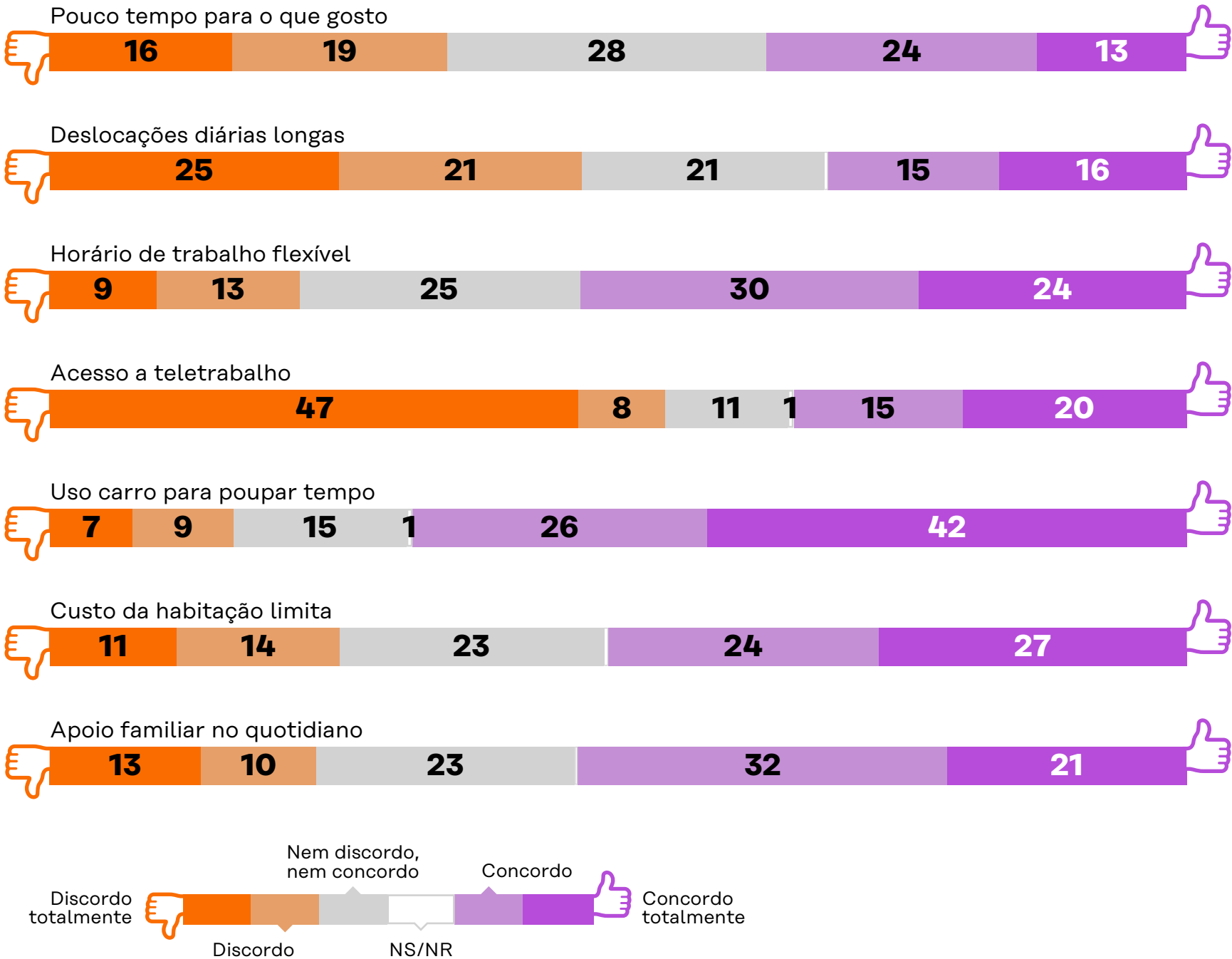
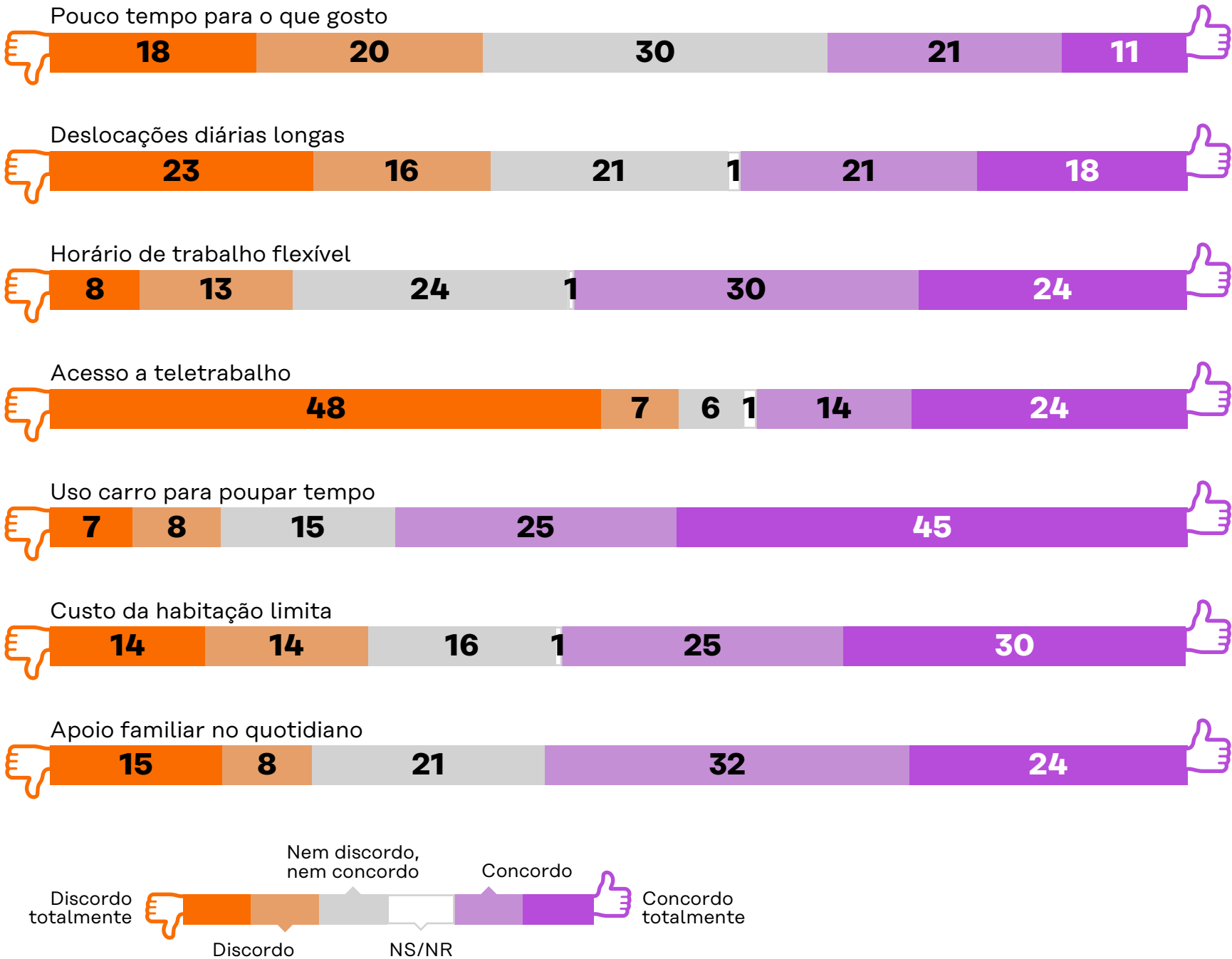




Figura 18.1
Conciliação da vida profissional, pessoal e familiar

% de respostas (Área Metropolitana do Porto)



**Figura 18.2****Conciliação da vida profissional, pessoal e familiar**

% de respostas (Área Metropolitana de Lisboa)

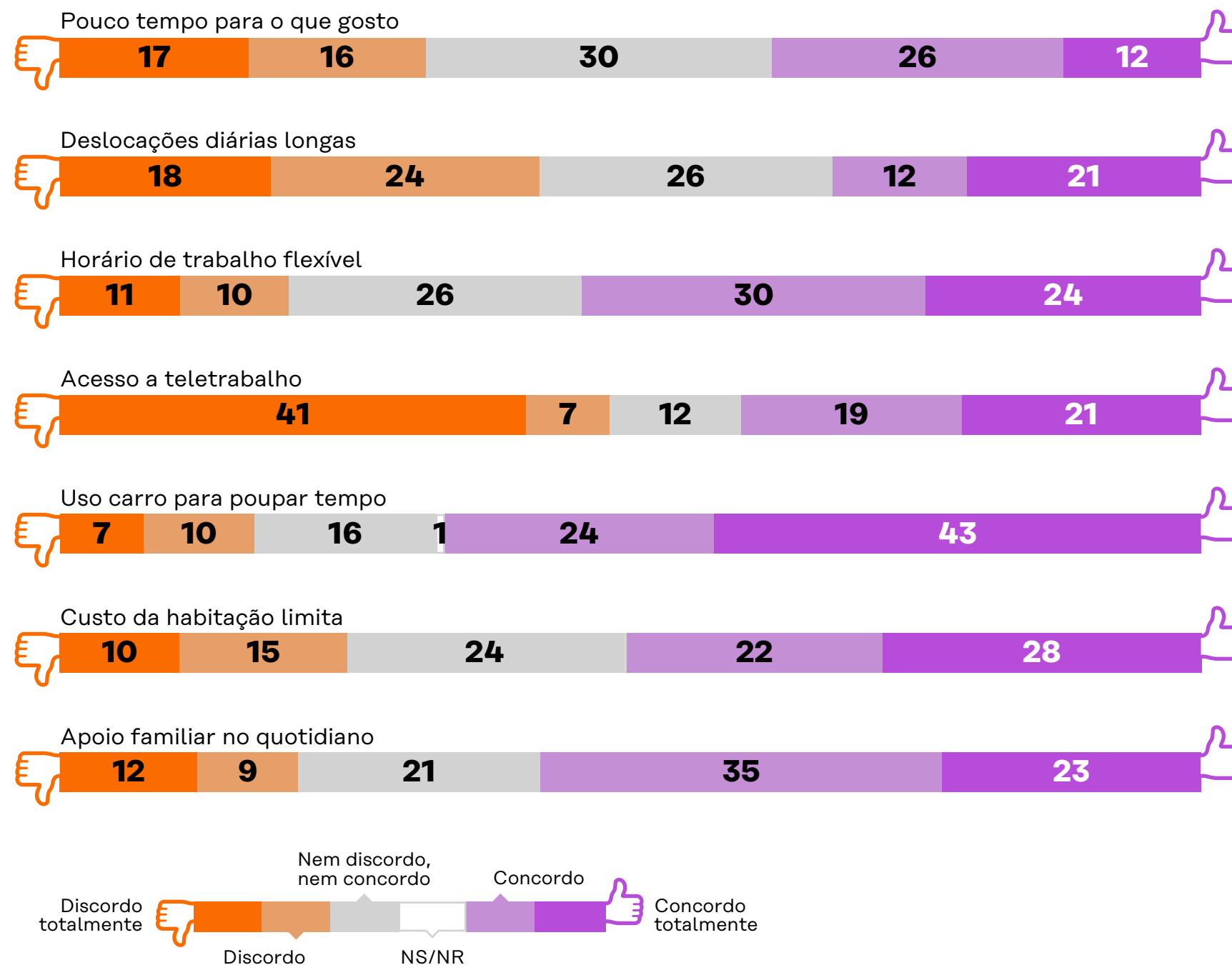




Figura 18.3
Conciliação da vida profissional, pessoal e familiar

% de respostas (cidades médias do litoral não metropolitano)

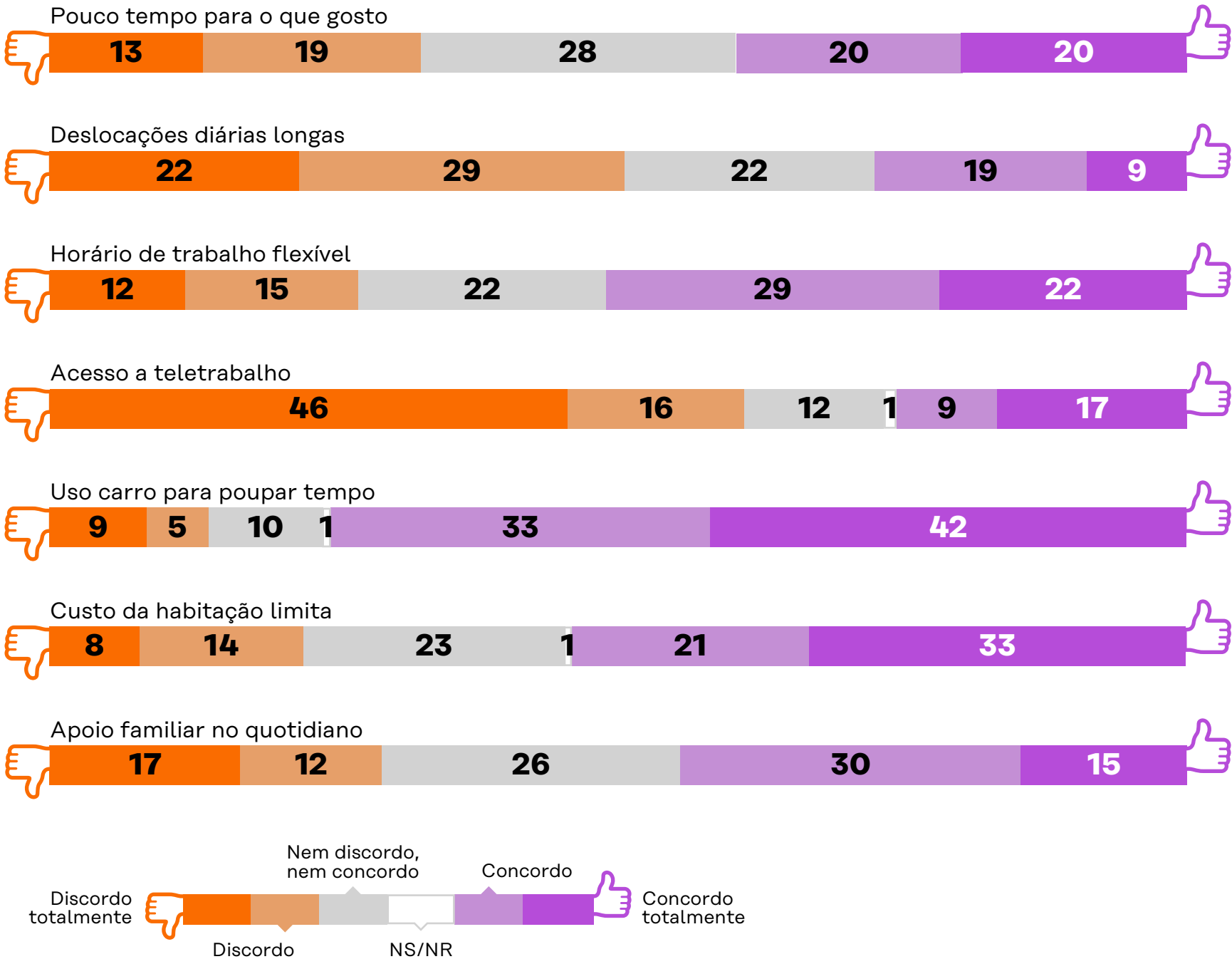




Figura 18.4
Conciliação da vida profissional, pessoal e familiar

% de respostas (cidades pequenas do litoral não metropolitano)

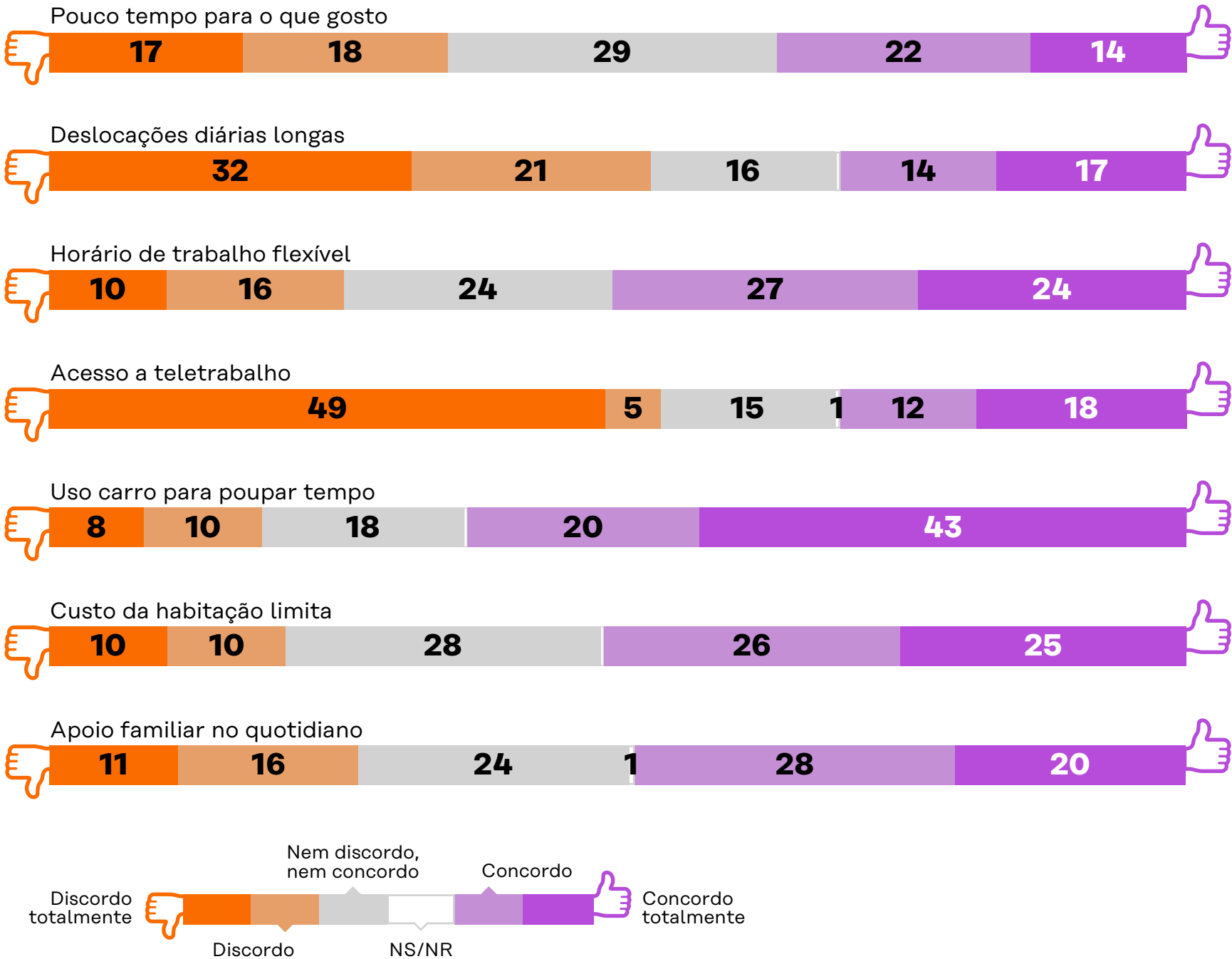




Figura 18.5
Conciliação da vida profissional, pessoal e familiar

% de respostas (cidades do interior)

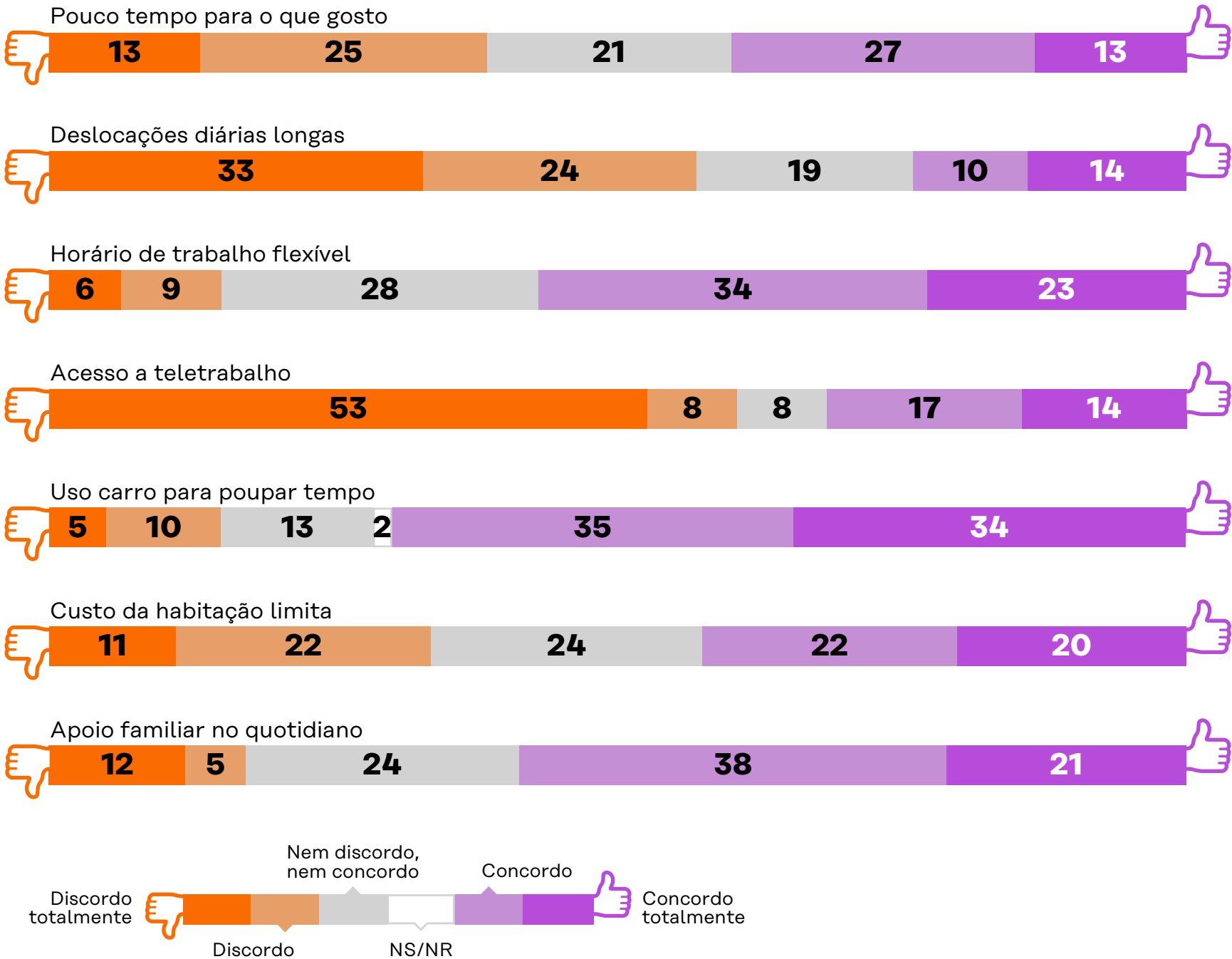
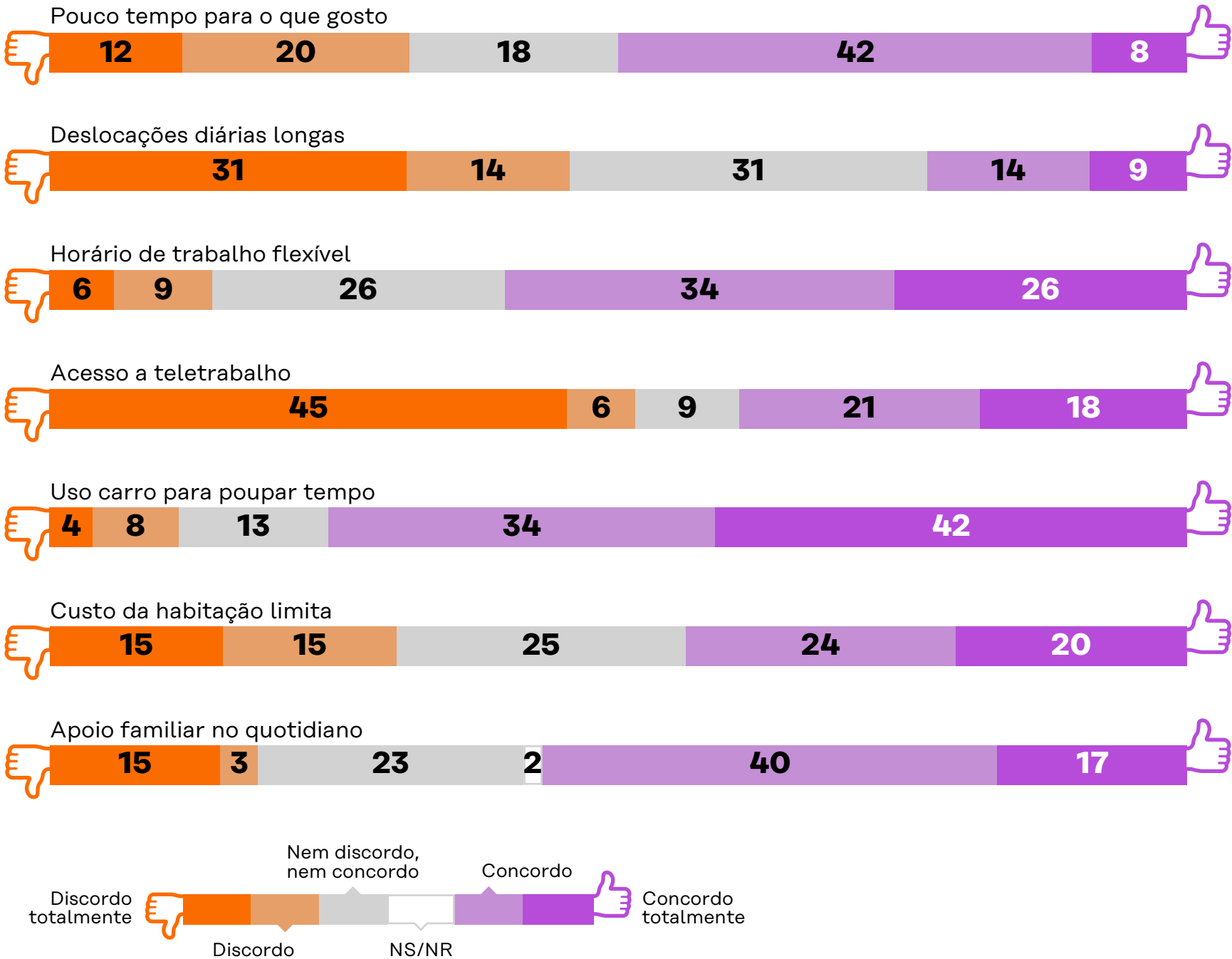




Figura 18.6
Conciliação da vida profissional, pessoal e familiar

% de respostas (cidades das regiões autónomas)



4. *Polis*: como decidimos o futuro das cidades

Esta secção analisa a cidade enquanto espaço de cidadania, participação e decisão coletiva. Para esse efeito, começa por examinar a forma como os cidadãos participam na vida cívica e comunitária das suas cidades, analisando depois as suas perspetivas sobre o futuro e as prioridades de ação pública que identificam, terminando com a avaliação do grau de aceitação de diferentes políticas urbanas. Os resultados revelam níveis reduzidos de participação cívica, os quais o Barómetro do Poder Local (Teles e da Cruz, 2025) associa ao facto da democracia local estar ainda muito centrada na delegação de poder e não na coprodução de decisões. Em contraste, observa-se uma perspetiva geral positiva sobre o futuro das cidades e um consenso claro quanto às prioridades da ação pública, com a habitação e a saúde a destacarem-se como as áreas mais prioritárias. Por fim, a análise da aceitação de políticas públicas mostra que o apoio dos cidadãos varia significativamente consoante os custos individuais, os benefícios coletivos e os efeitos distributivos das medidas propostas.

4.1. Participação cívica institucional e comunitária

A participação cívica constitui uma dimensão cada vez mais associada à qualidade de vida, contribuindo para reforçar a responsabilização dos cidadãos e o seu sentido de pertença à sociedade (Eurostat, 2024). Neste contexto, questionámos os residentes sobre a frequência do seu envolvimento em formas

de participação cívica nos últimos 12 meses ([figura 19](#)). Os resultados revelam que a maioria dos inquiridos participa pouco em atividades cívicas e comunitárias, confirmando os dados do Flash Eurobarometer 561, segundo os quais uma larga maioria dos inquiridos nas cidades da União Europeia reportou não ter participado em atividades cívicas nos últimos cinco anos.

Quando analisamos o conjunto das cidades, as petições locais são a atividade com maior envolvimento (36%), superior aos valores das cidades europeias apresentados no Flash Eurobarometer 561 (21% nas petições, que também são a forma mais representada). A participação em manifestações relacionadas com questões locais é a atividade com menor adesão, com apenas 16% dos inquiridos a afirmarem ter participado pelo menos uma vez no último ano. Quando perguntamos pelos motivos para a não participação cívica ([figura 20](#)), os resultados revelam uma dominante falta de vontade, com a resposta «não quer participar» com valores sempre acima dos 45%, seguida das respostas «não sabe como participar» e «não tem tempo», ambas com valores semelhantes entre si. Note-se ainda o número relativamente mais elevado de respostas «não sabe/não responde», quando comparado com outras questões, com valores entre 5% e 12%.

No que respeita às diferenças territoriais, apenas algumas formas de participação cívica apresentam variações estatisticamente significativas, destacando-se a participação em reuniões, orçamentos participativos ou conselhos de cidadãos, em atividades de voluntariado municipal, em projetos comunitários locais e no contacto com representantes eleitos, os dois últimos com nível de significância de 10%. Observamos que os valores de participação na AMP são mais

A participação cívica nas cidades faz-se mais através de petições do que da participação em manifestações.

baixos do que na AML, sem que nenhuma atividade atinja mais que os 30% (valor relativo às petições locais). Também na AMP a resposta «não quer participar» emerge com valores superiores aos da AML, enquanto na AML os valores de não participação por «falta de tempo» tendem a ser mais elevados. Nas cidades do litoral não metropolitano, observam-se valores ligeiramente mais altos de participação, mais semelhantes aos da AML, com a participação em reuniões, orçamentos participativos e/ou processos de consulta pública local do município/freguesia a atingir valores comparativamente superiores, que chegam aos 26%. Ainda assim, a falta de vontade em participar em atividades cívicas organizadas continua a ser dominante nestas cidades. A participação em atividades de voluntariado organizadas pelo município/freguesia é a atividade que emerge com maiores valores nas opções «não sabe» e «não tem tempo», superiores a 49% (cidades pequenas) e 54% (cidades médias). Nas cidades do interior, observa-se que os projetos de bairro ou as iniciativas comunitárias apresentam maior potencial de envolvimento, com apenas 38% dos inquiridos a afirmarem não querer participar. Nas regiões autónomas, observa-se também um padrão genérico de fraca participação; no entanto, o contacto com os representantes eleitos regista valores mais elevados (36%). Ainda nas regiões autónomas, a falta de conhecimento sobre como participar é uma das razões menos apontadas, comparativamente com outras tipologias de cidades.

Os residentes nas cidades revelam baixos níveis de participação na vida pública e referem, sobretudo, que não querem participar.



Figura 19
Nível de envolvimento em atividades de participação cívica local

% (global)

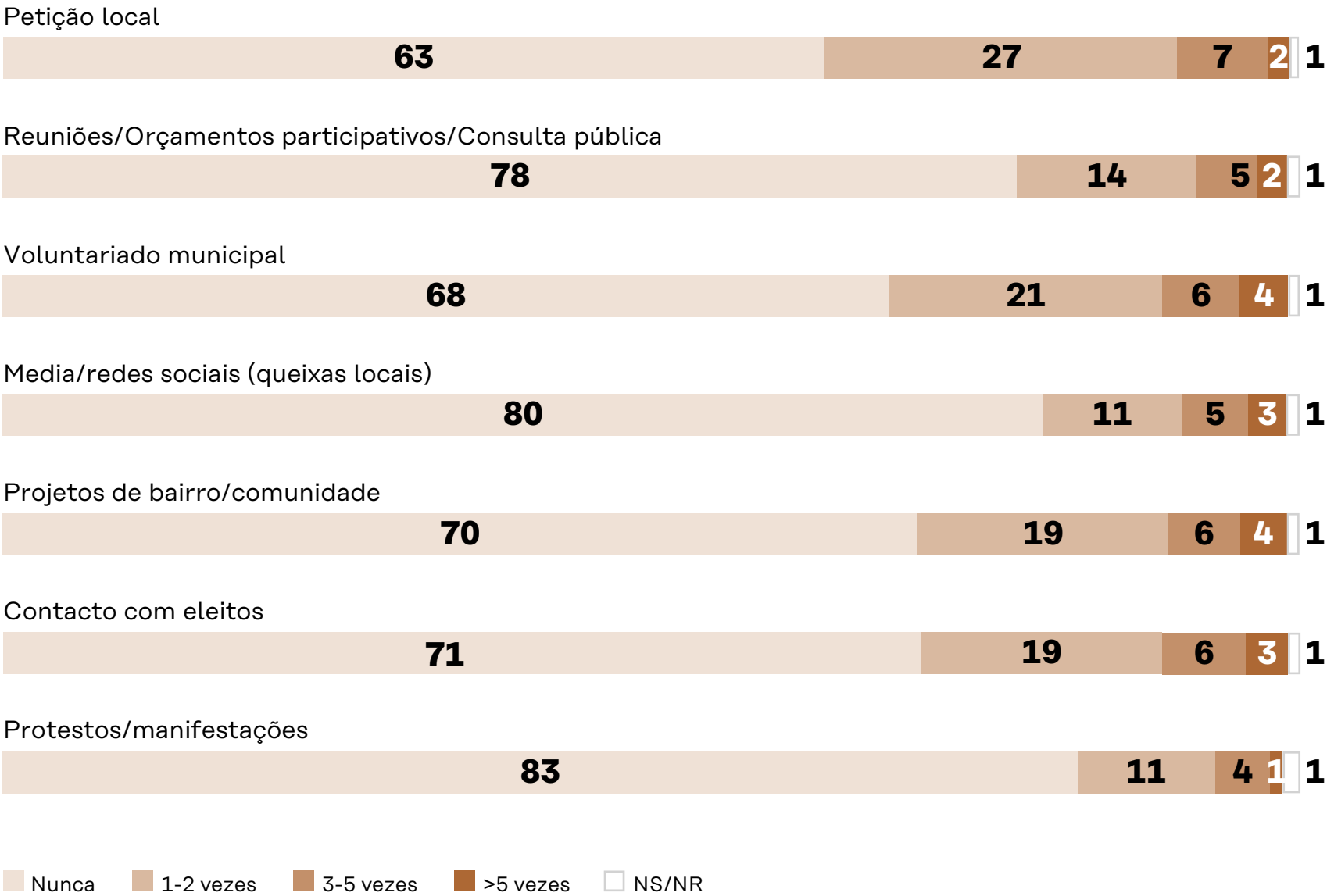




Figura 19.1
Nível de envolvimento em atividades de participação cívica local

% (Área Metropolitana do Porto)

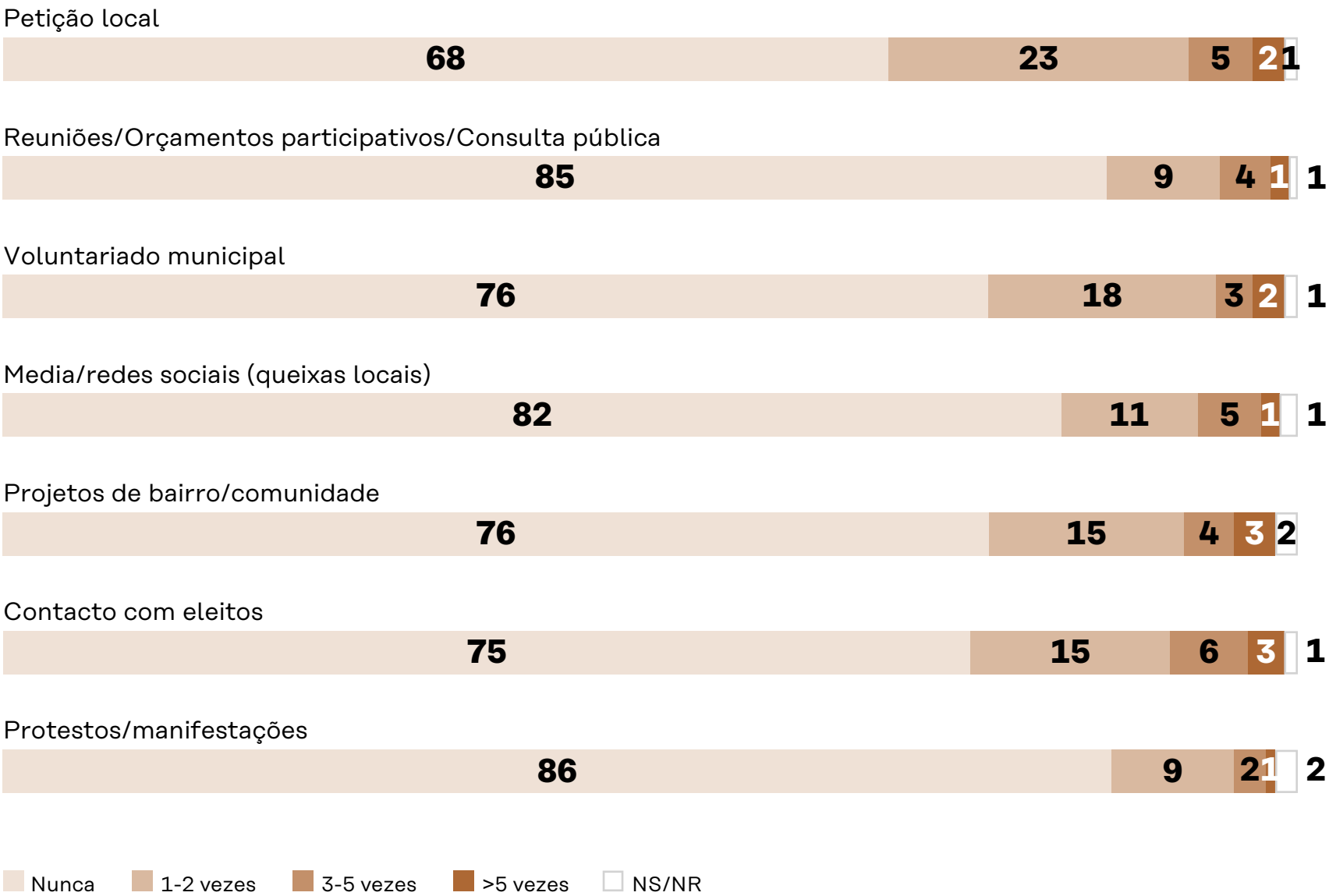




Figura 19.2
Nível de envolvimento em atividades de participação cívica local

% (Área Metropolitana de Lisboa)

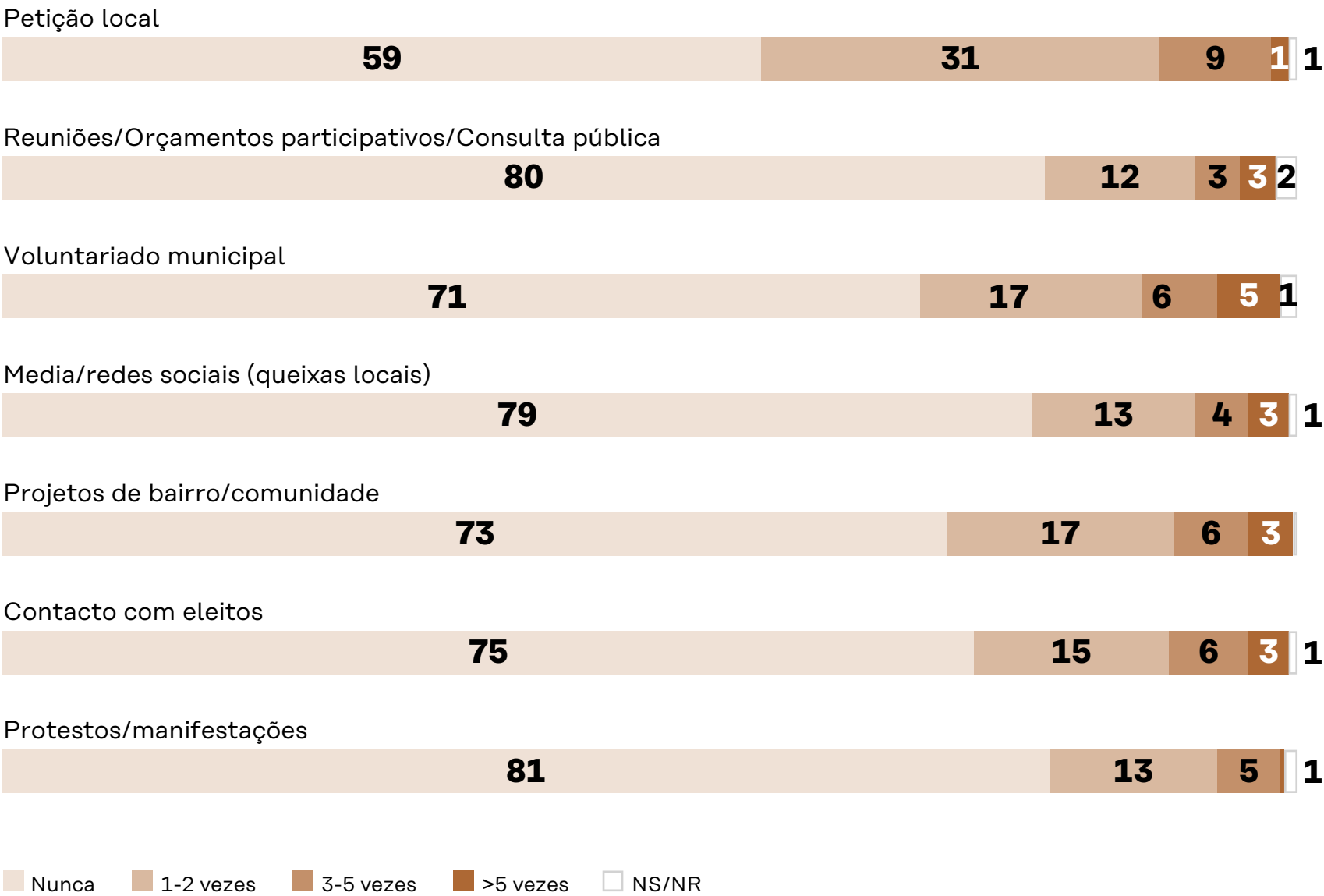




Figura 19.3
Nível de envolvimento em atividades de participação cívica local

% (cidades médias do litoral não metropolitano)

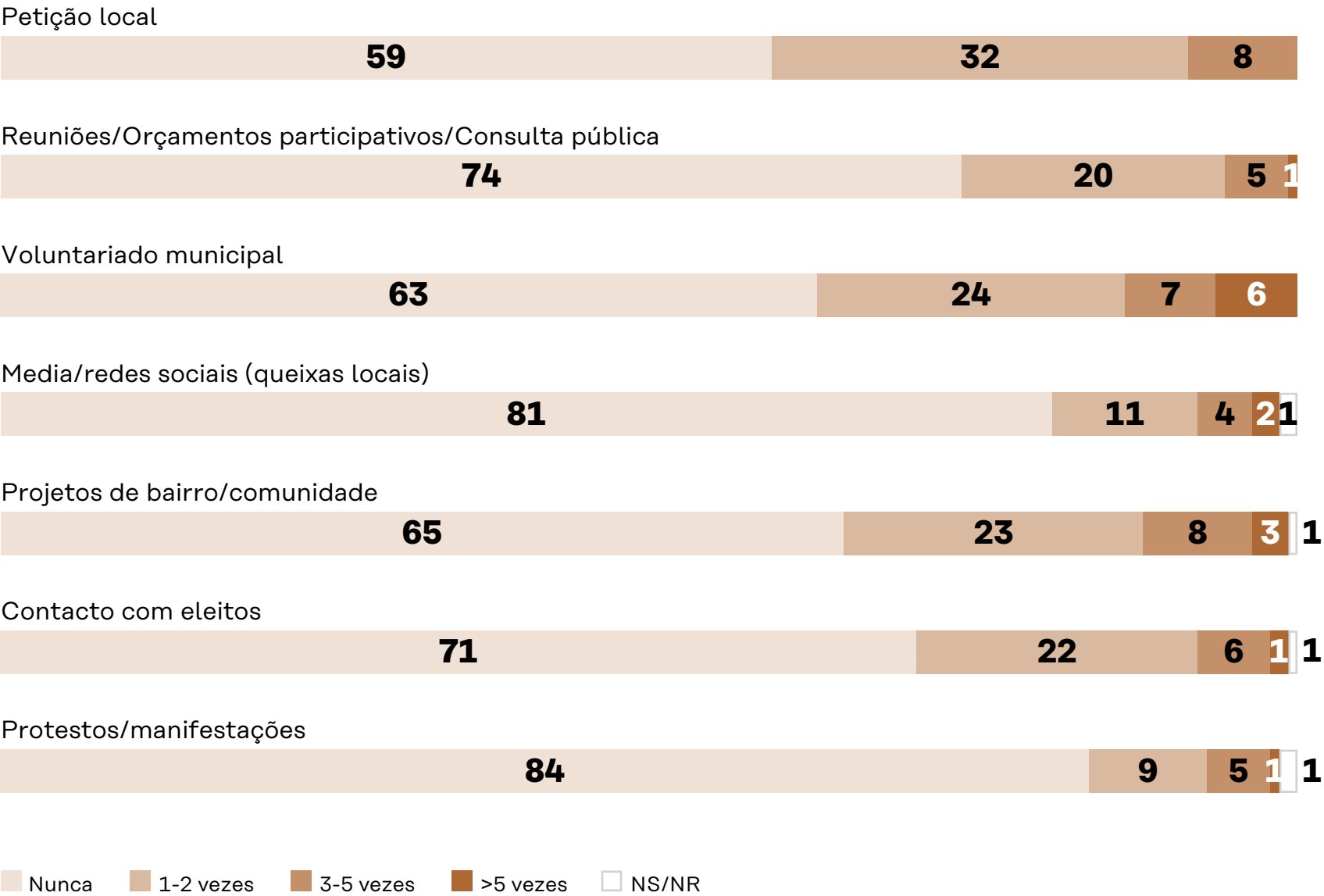




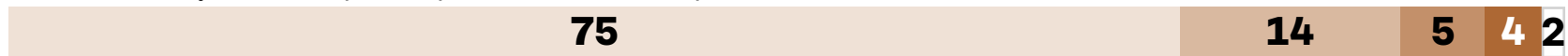
Figura 19.4
Nível de envolvimento em atividades de participação cívica local

% (cidades pequenas do litoral não metropolitano)

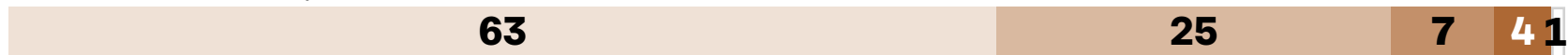
Petição local



Reuniões/Orçamentos participativos/Consulta pública



Voluntariado municipal



Media/redes sociais (queixas locais)



Projetos de bairro/comunidade



Contacto com eleitos



Protestos/manifestações



■ Nunca ■ 1-2 vezes ■ 3-5 vezes ■ >5 vezes □ NS/NR

FICHA TÉCNICA

INTRODUÇÃO

1

2

3

4

PRINCIPAIS MENSAGENS

REFERÊNCIAS



Figura 19.5
Nível de envolvimento em atividades de participação cívica local

% (cidades do interior)

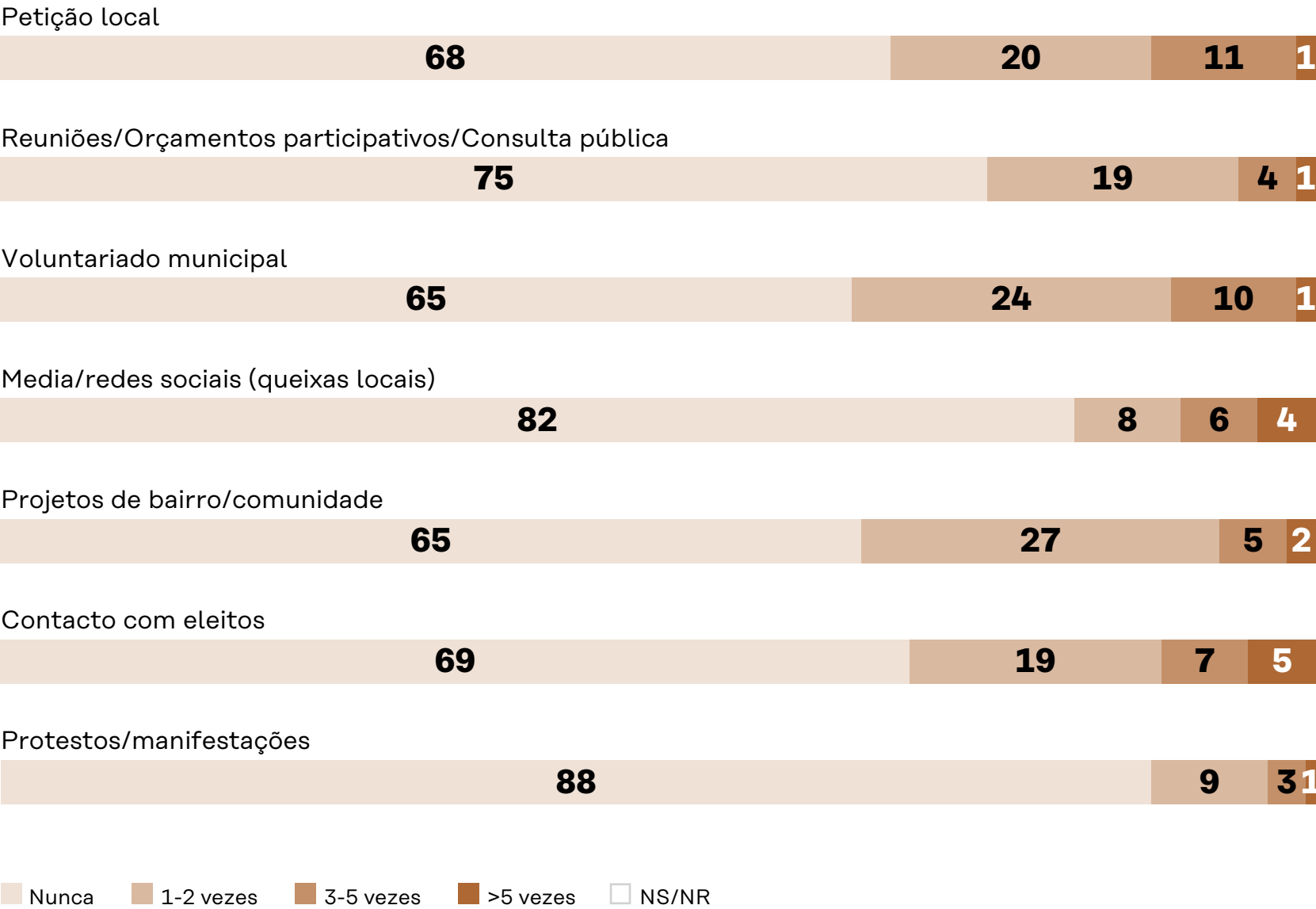




Figura 19.6
Nível de envolvimento em atividades de participação cívica local

% (cidades das regiões autónomas)

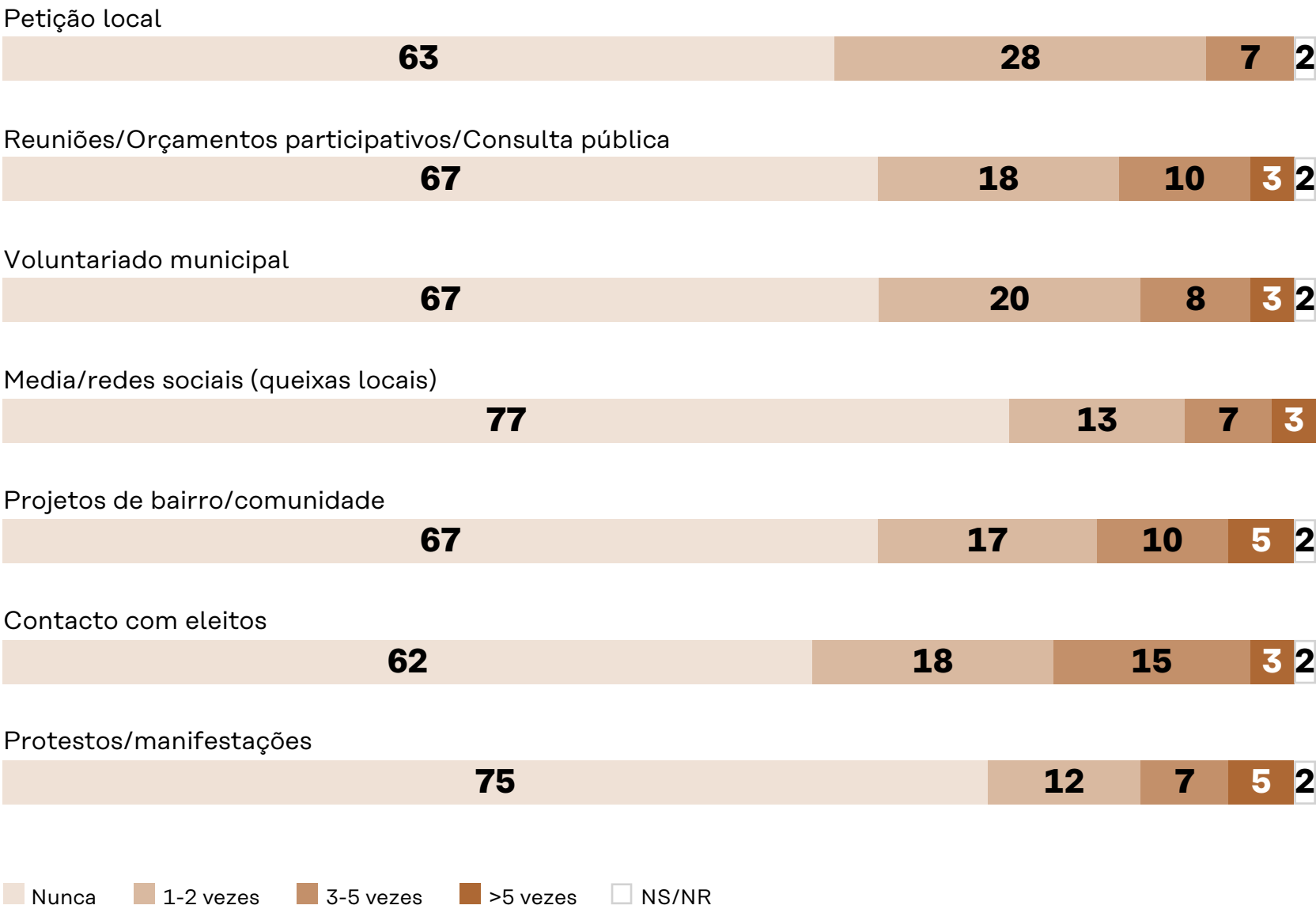




Figura 20
Principais motivos para a não participação em atividades cívicas locais

% (global)

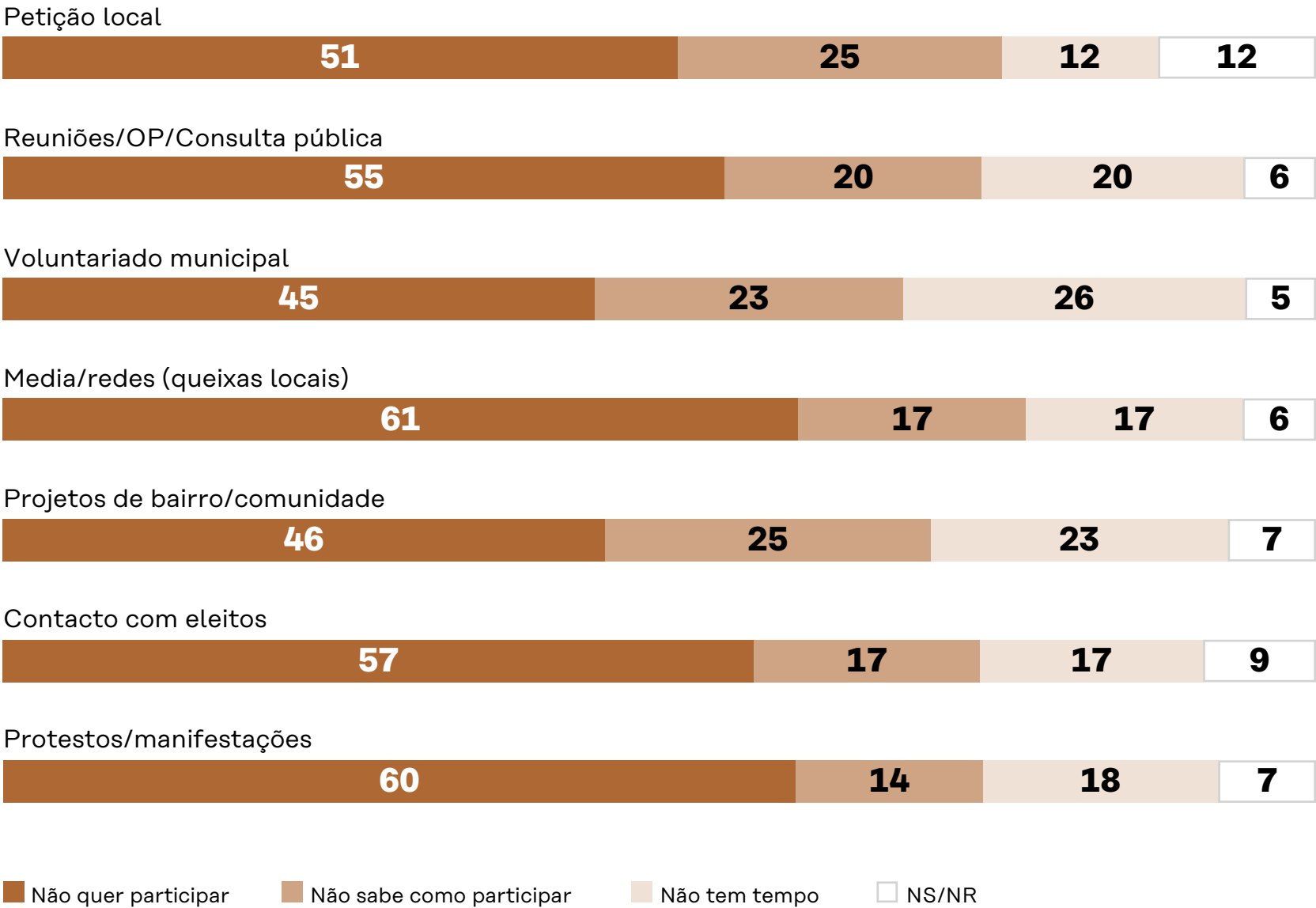




Figura 20.1
Principais motivos para a não participação em atividades cívicas locais

% (Área Metropolitana do Porto)

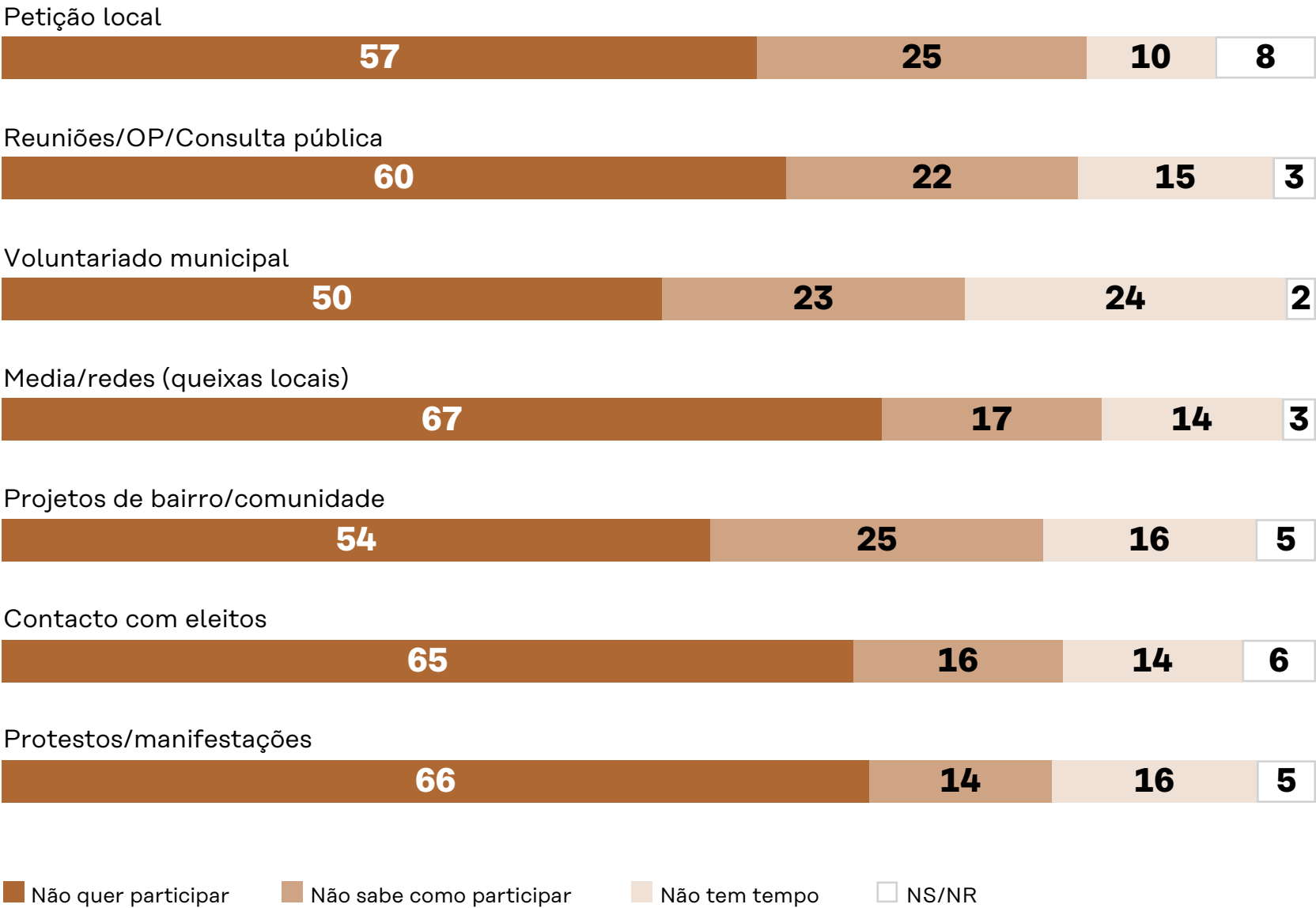




Figura 20.2
Principais motivos para a não participação em atividades cívicas locais

% (Área Metropolitana de Lisboa)

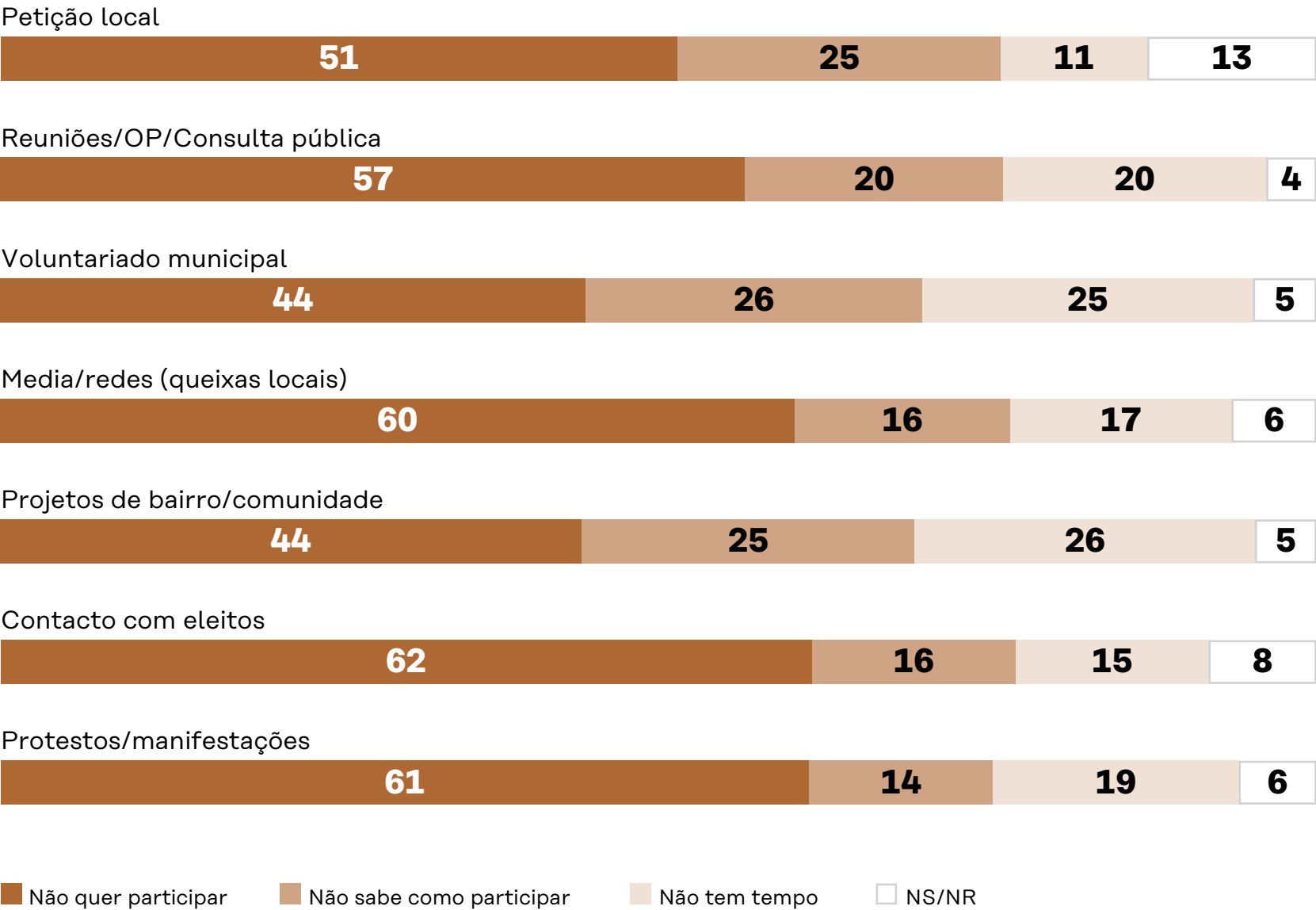




Figura 20.3
Principais motivos para a não participação em atividades cívicas locais

% (cidades médias do litoral não metropolitano)

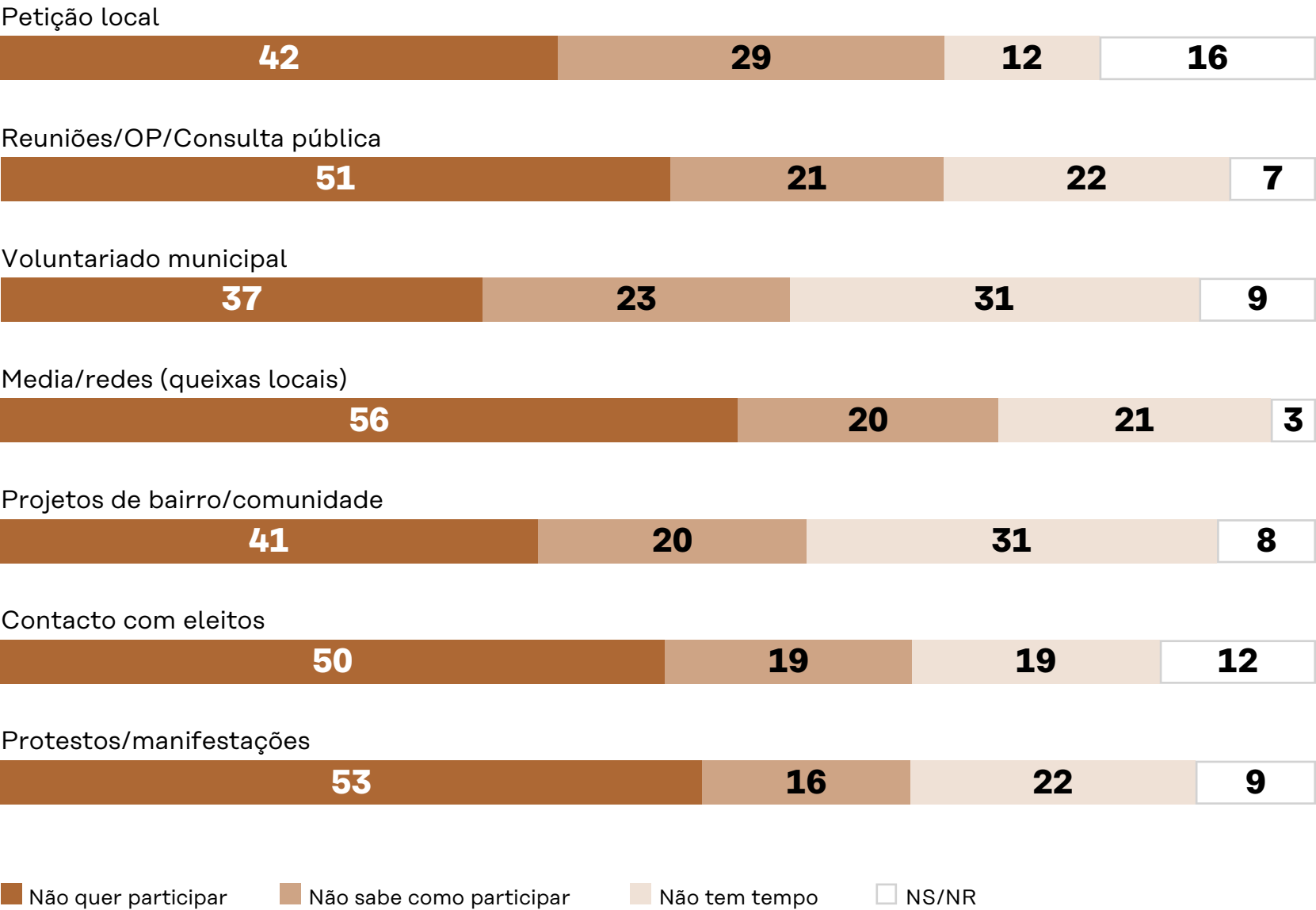




Figura 20.4
Principais motivos para a não participação em atividades cívicas locais

% (cidades pequenas do litoral não metropolitano)

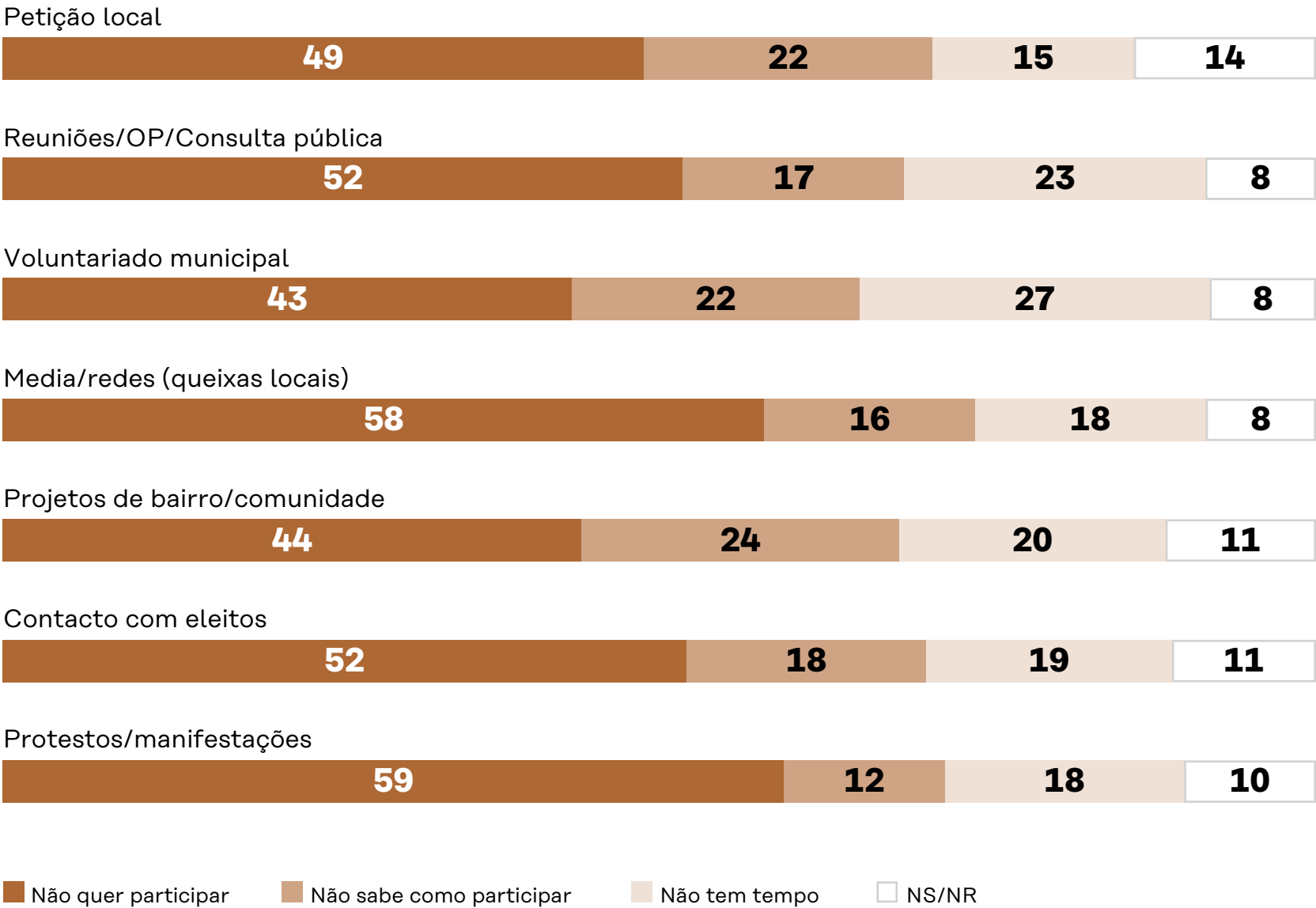




Figura 20.5
Principais motivos para a não participação em atividades cívicas locais

% (cidades do interior)

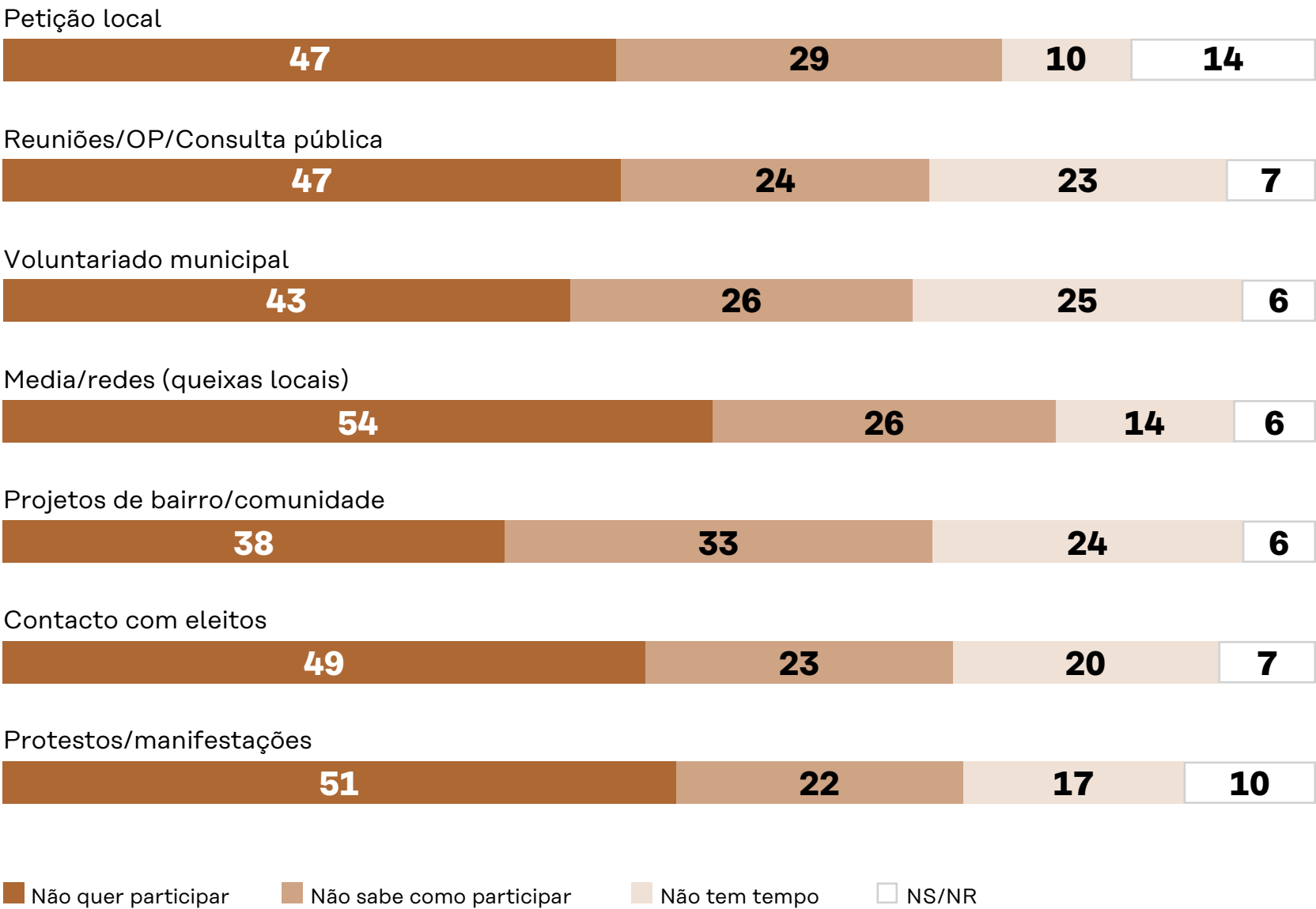
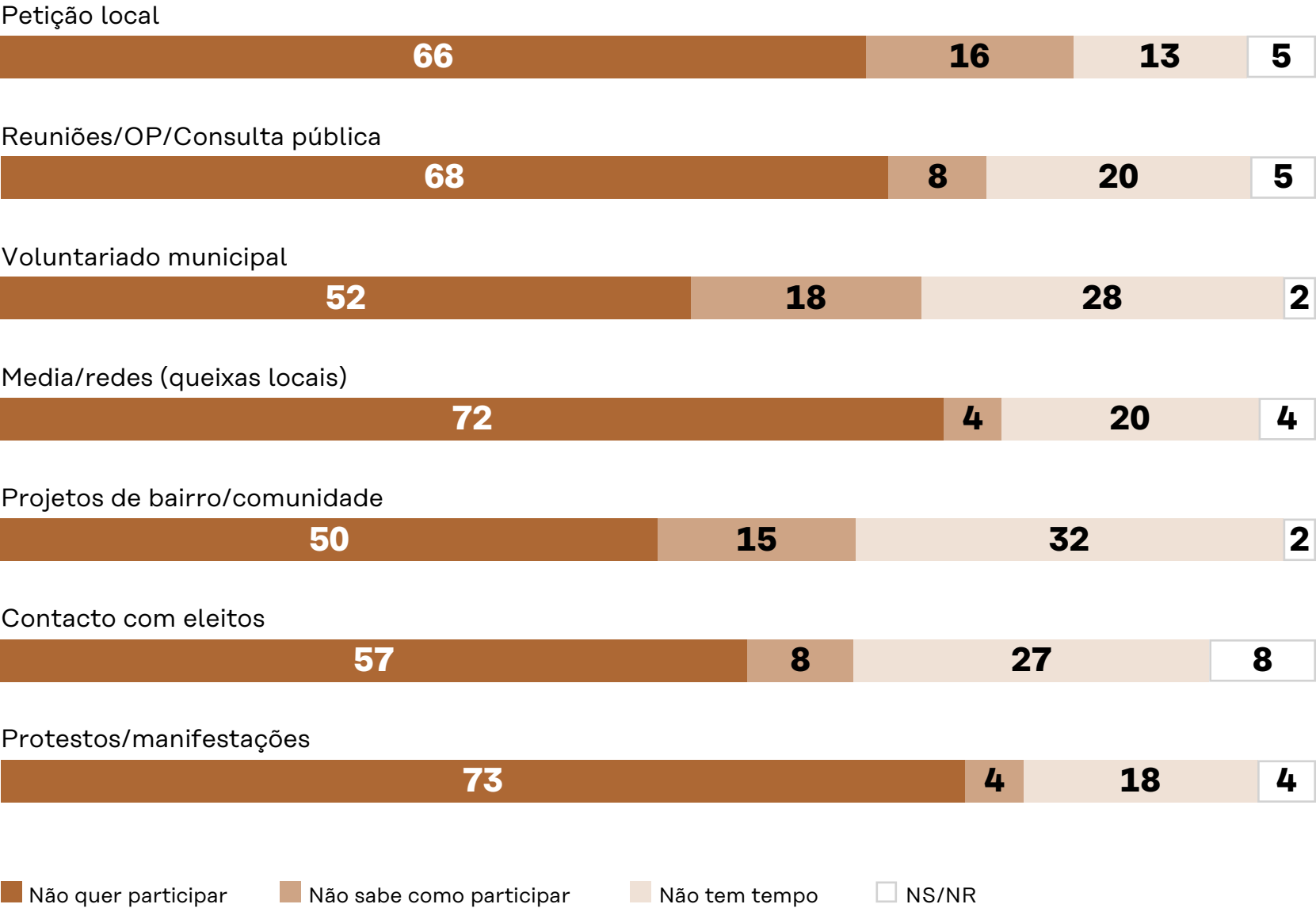




Figura 20.6
Principais motivos para a não participação em atividades cívicas locais

% (cidades das regiões autónomas)



4.2. Perspetivas de futuro sobre as cidades e prioridades de intervenção pública

A relativa apatia política que sobressai das respostas anteriores parece integrar um contexto de perspetiva futura geral positiva ([figura 21](#)). Quando perguntamos sobre o grau de concordância com um conjunto de cinco afirmações sobre o seu futuro, observamos que, em termos gerais, os participantes não se imaginam a mudar de cidade ou país (com valores discordantes acima dos 63%) e acreditam que as suas cidades estarão preparadas para responder à vivência das crianças (48%). Esta perspetiva positiva tem uma exceção: a preparação das cidades para o envelhecimento, com a qual apenas 30% dos participantes concorda. Importa notar, contudo, que cerca de 1 em cada 5 inquiridos encara positivamente a possibilidade de emigrar (18%) ou de se mudar para outra cidade (20%), apesar do reconhecimento generalizado de que a saída de população representa uma perda para a economia local ([figura 8](#)).

Quando olhamos para as diferenças territoriais, verificamos que as opiniões variam de forma estatisticamente significativa em todas as dimensões estudadas. Nas áreas metropolitanas, a AML destaca-se pela maior proporção de participantes que consideram positiva a mudança para uma cidade de menor dimensão (29%). Este resultado sugere que, num contexto marcado por maior pressão sobre a habitação, mobilidade e custo de vida elevado, o descongestionamento populacional é percecionado de forma mais favorável, em linha com os resultados anteriormente apresentados. É também na AML que existe maior ceticismo em relação à preparação das cidades para o envelhecimento (48% discordam). A AMP

é onde os participantes discordam mais da perspectiva de mudança para uma cidade maior (83%) ou de emigrar para outro país (75%). Nas cidades do litoral não metropolitano, e em particular nas cidades médias, vemos um quadro de maior abertura a uma melhoria de vida através da emigração, com 1 em 4 pessoas a ponderar emigrar para outro país (25%). No entanto, são também estes inquiridos que sentem de forma mais positiva a preparação das cidades para responder à vivência das crianças (58%). Nas cidades do interior, observa-se um quadro mais ambivalente, com valores mais elevados nas respostas neutras no que respeita à preparação para a vivência das crianças ou para o envelhecimento da sua população (36% em ambas). As regiões autónomas apresentam valores comparativamente altos e positivos nestas categorias, com 51% e 39%, respetivamente.



Figura 21
Perspetivas de futuro sobre as cidades e intenções de mudança residencial

% de respostas (global)

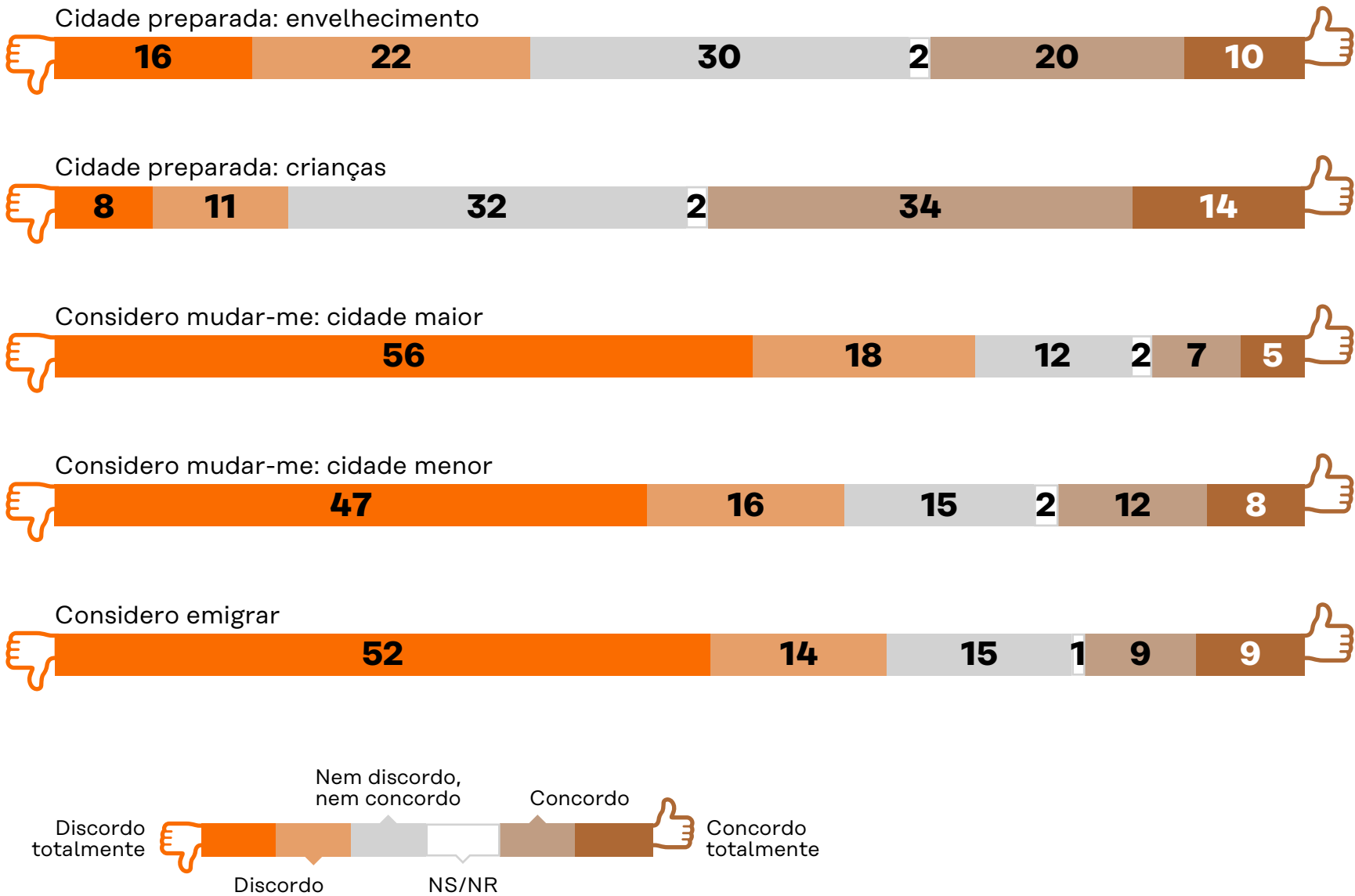




Figura 21.1
Perspetivas de futuro sobre as cidades e intenções de mudança residencial

% de respostas (Área Metropolitana do Porto)

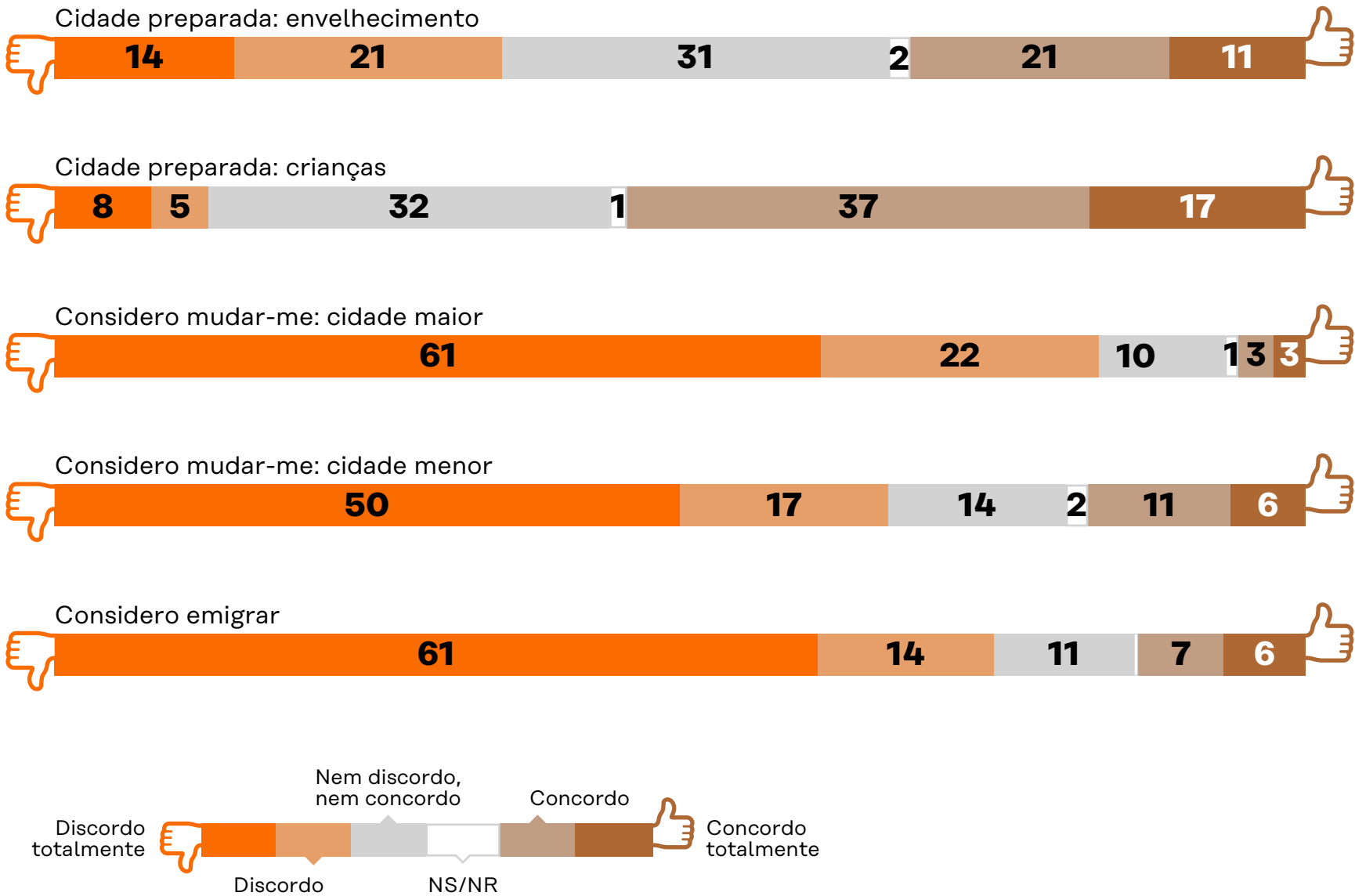




Figura 21.2
Perspetivas de futuro sobre as cidades e intenções de mudança residencial

% de respostas (Área Metropolitana de Lisboa)

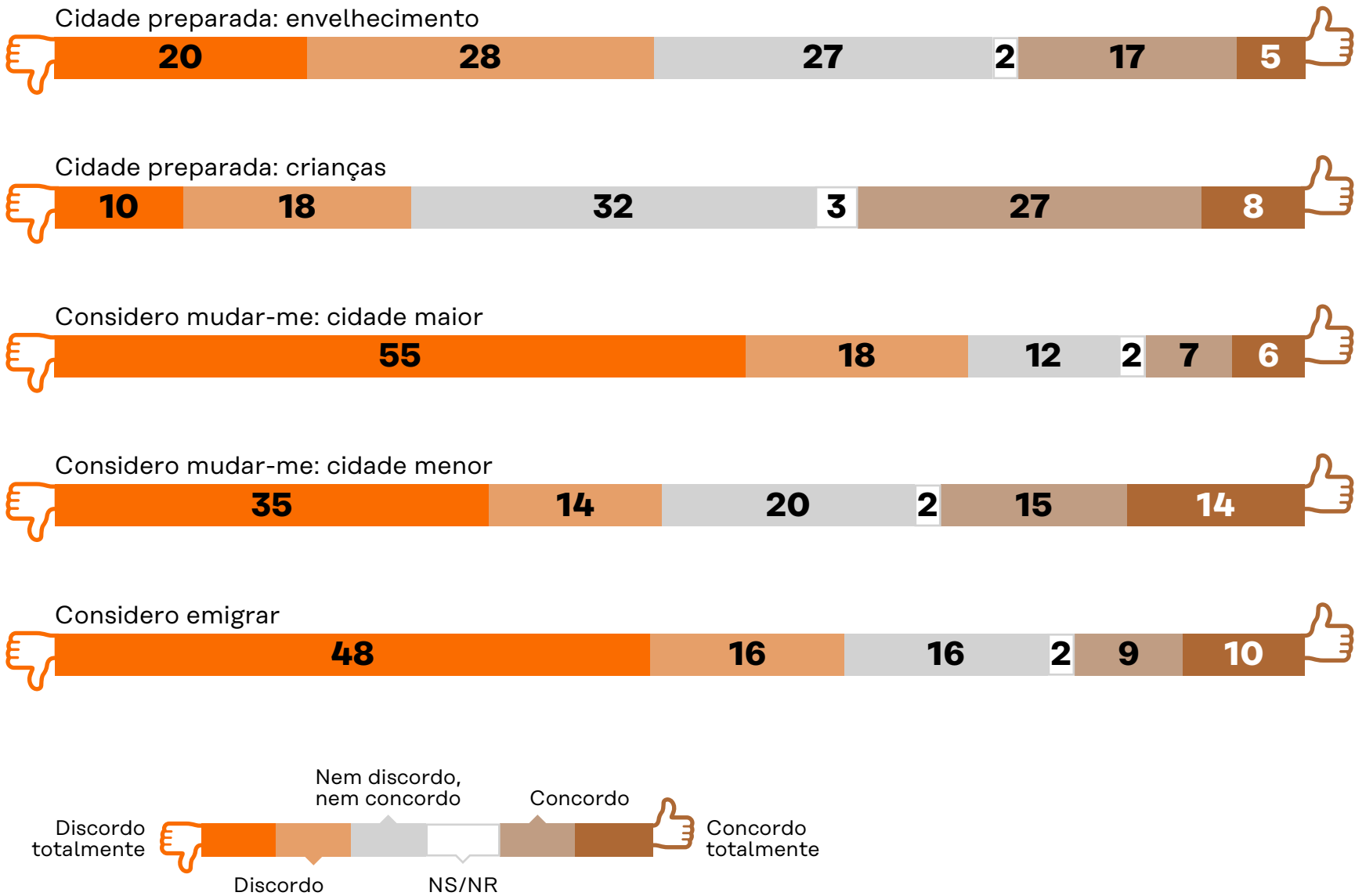




Figura 21.3
Perspetivas de futuro sobre as cidades e intenções de mudança residencial

% de respostas (cidades médias do litoral não metropolitano)

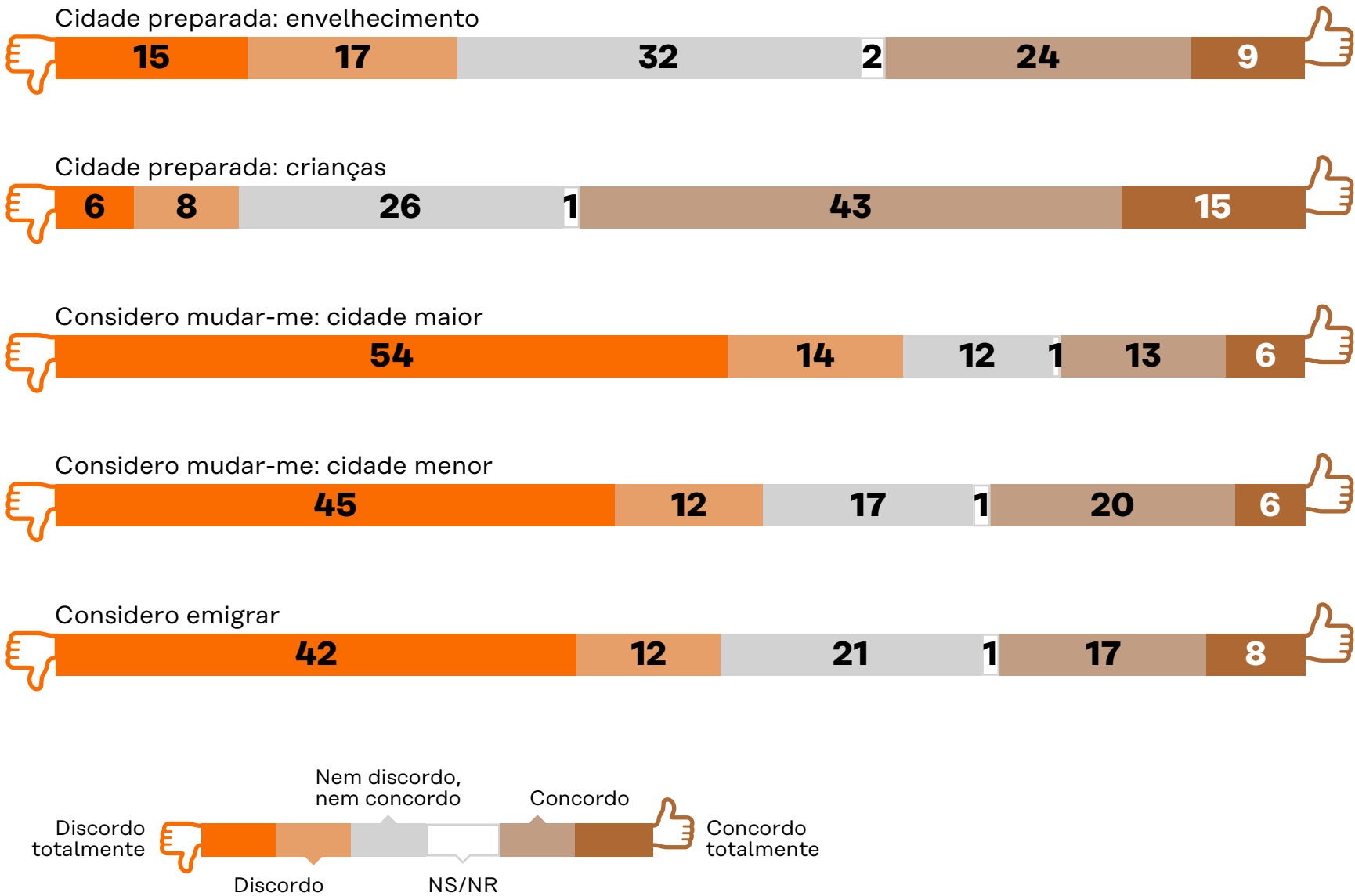




Figura 21.4
Perspetivas de futuro sobre as cidades e intenções de mudança residencial

% de respostas (cidades pequenas do litoral não metropolitano)

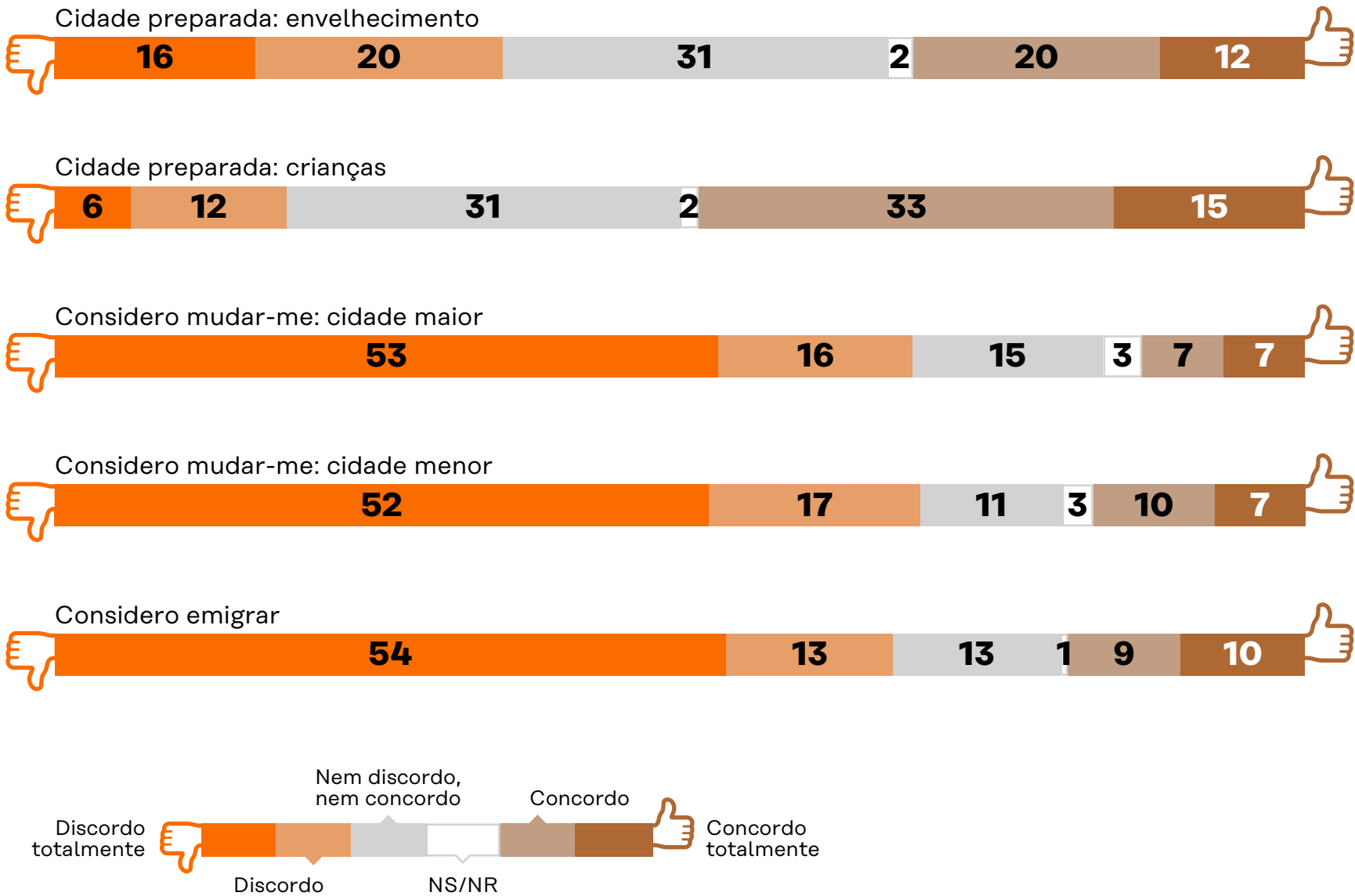




Figura 21.5
Perspetivas de futuro sobre as cidades e intenções de mudança residencial

% de respostas (cidades do interior)

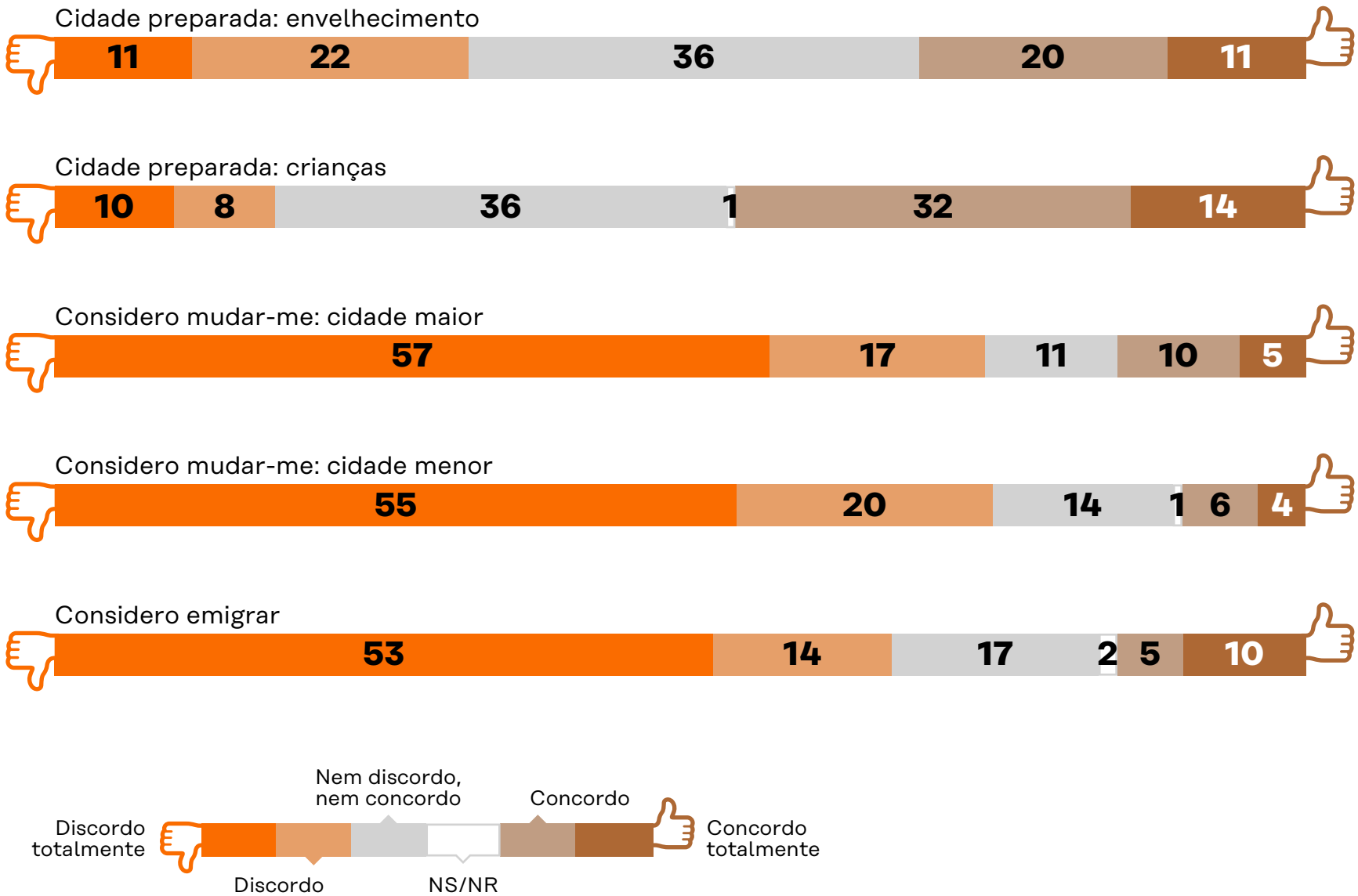
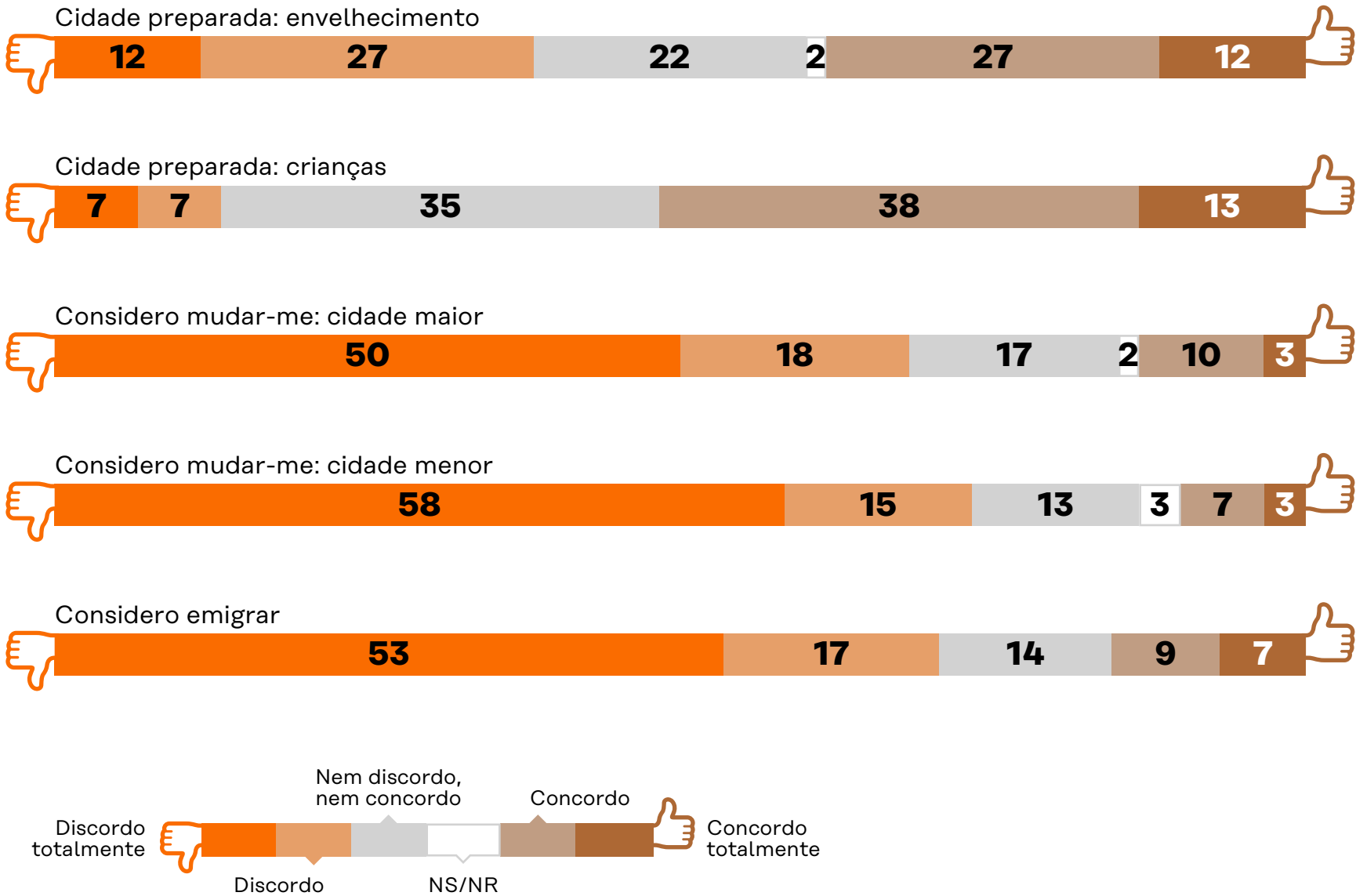




Figura 21.6
Perspetivas de futuro sobre as cidades e intenções de mudança residencial

% de respostas (cidades das regiões autónomas)



As expectativas relativamente ao futuro das cidades refletem-se também nas áreas que os residentes consideram prioritárias para a intervenção pública (figura 22). Quando questionados sobre as três principais prioridades, os inquiridos apresentam a saúde e a habitação de forma destacada (ambas acima dos 65%), seguidas do emprego e da economia local (41%). Note-se que, apesar de o trabalho de campo ter sido realizado após a ocorrência recente de fenómenos climáticos extremos (e.g., cheias e vagas de calor) e da preocupação com a falta de preparação para o envelhecimento nas cidades, as alterações climáticas e a proteção e inclusão social têm baixa relevância, com apenas 19% e 18%, respetivamente.

Embora a saúde e a habitação sejam as principais prioridades em todos os tipos de cidade, observam-se diferenças territoriais estatisticamente significativas na importância atribuída ao emprego e economia local, à saúde, à mobilidade e transportes e à proteção e inclusão social. Considerando um nível de significância de 10%, estas diferenças estendem-se também à habitação, enquanto as alterações climáticas e ambiente e a educação e cultura revelam padrões semelhantes entre os diferentes contextos urbanos.

A AML destaca-se por atribuir a maior importância à saúde e habitação, com 72% dos inquiridos a identificarem a saúde como prioridade e cerca de 71% a referirem a habitação. Nas cidades médias do litoral não metropolitano, estas duas áreas também assumem valores elevados, aproximando-se dos registados nas áreas metropolitanas, enquanto nas regiões autónomas a saúde mantém uma prioridade elevada (70%), mas a habitação apresenta a menor expressão relativa (55%). As cidades do interior distinguem-se por atribuírem menor importância à

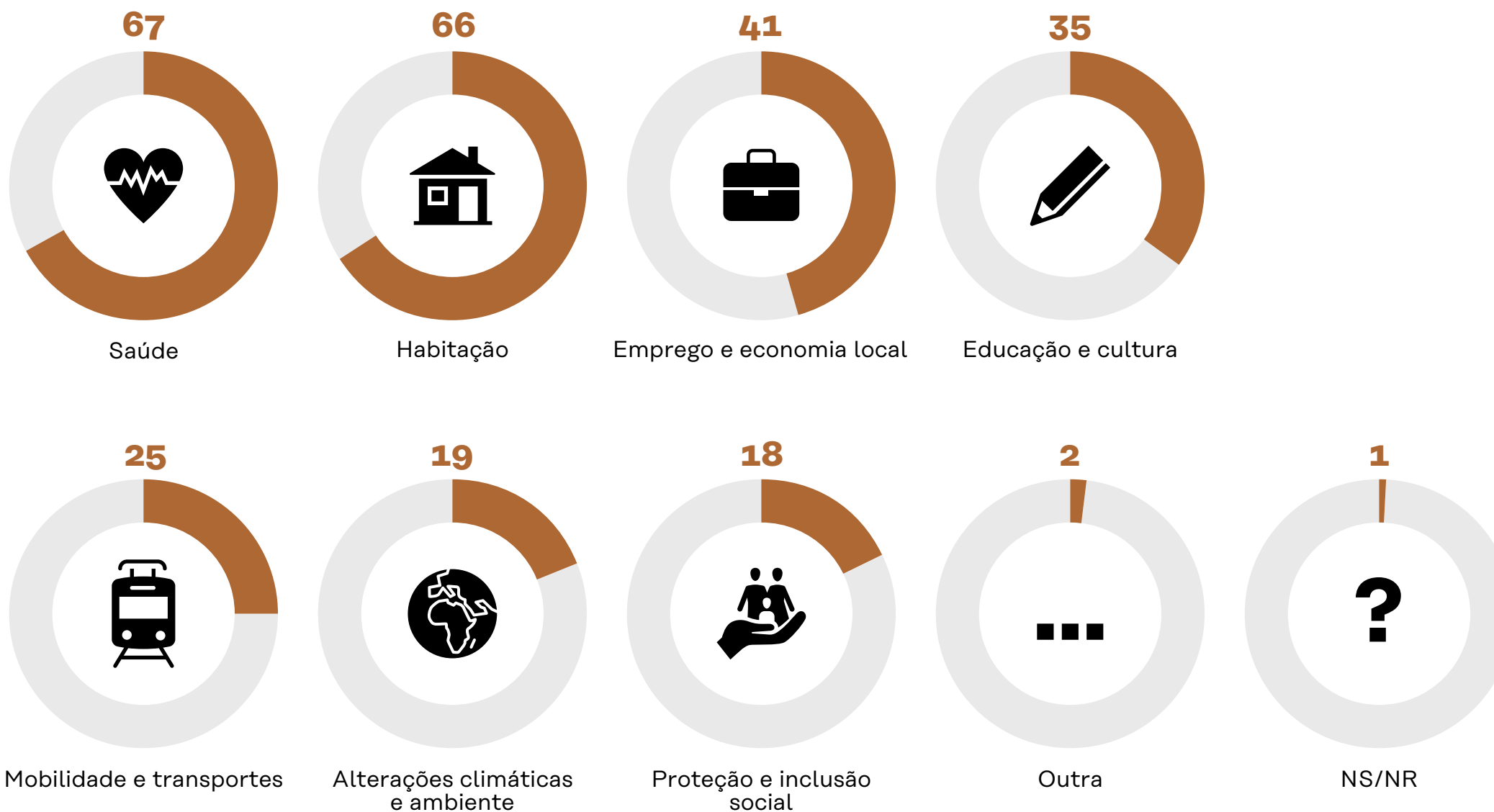
A saúde e a habitação são consideradas as áreas prioritárias para a intervenção pública.

saúde (57%), o valor mais baixo entre todas as tipologias. A relevância da habitação para a qualidade de vida das famílias e os desafios associados ao aumento dos custos de acesso já foram analisados no *Barómetro da Habitação* (Azevedo e Santos, 2023). As prioridades secundárias evidenciam diferenças territoriais mais marcadas. A AMP destaca-se pela maior importância atribuída à mobilidade e aos transportes (32%). Quando comparamos as duas áreas metropolitanas com as restantes tipologias, é nessas áreas que a proteção e inclusão social assume a maior relevância (mais de 21% dos inquiridos), e o emprego e a economia local a menor (com menos de 37%). Em sentido inverso, as cidades do interior apresentam a maior valorização do emprego e da economia local (54%), refletindo preocupações mais associadas às oportunidades económicas. Por sua vez, as regiões autónomas registam a maior importância relativa atribuída à educação e cultura (42%), embora sem diferenças estatisticamente significativas face às restantes tipologias.

Figura 22

Áreas prioritárias de intervenção das políticas públicas

% de respondentes (global)



FICHA TÉCNICA

INTRODUÇÃO

1

2

3

4

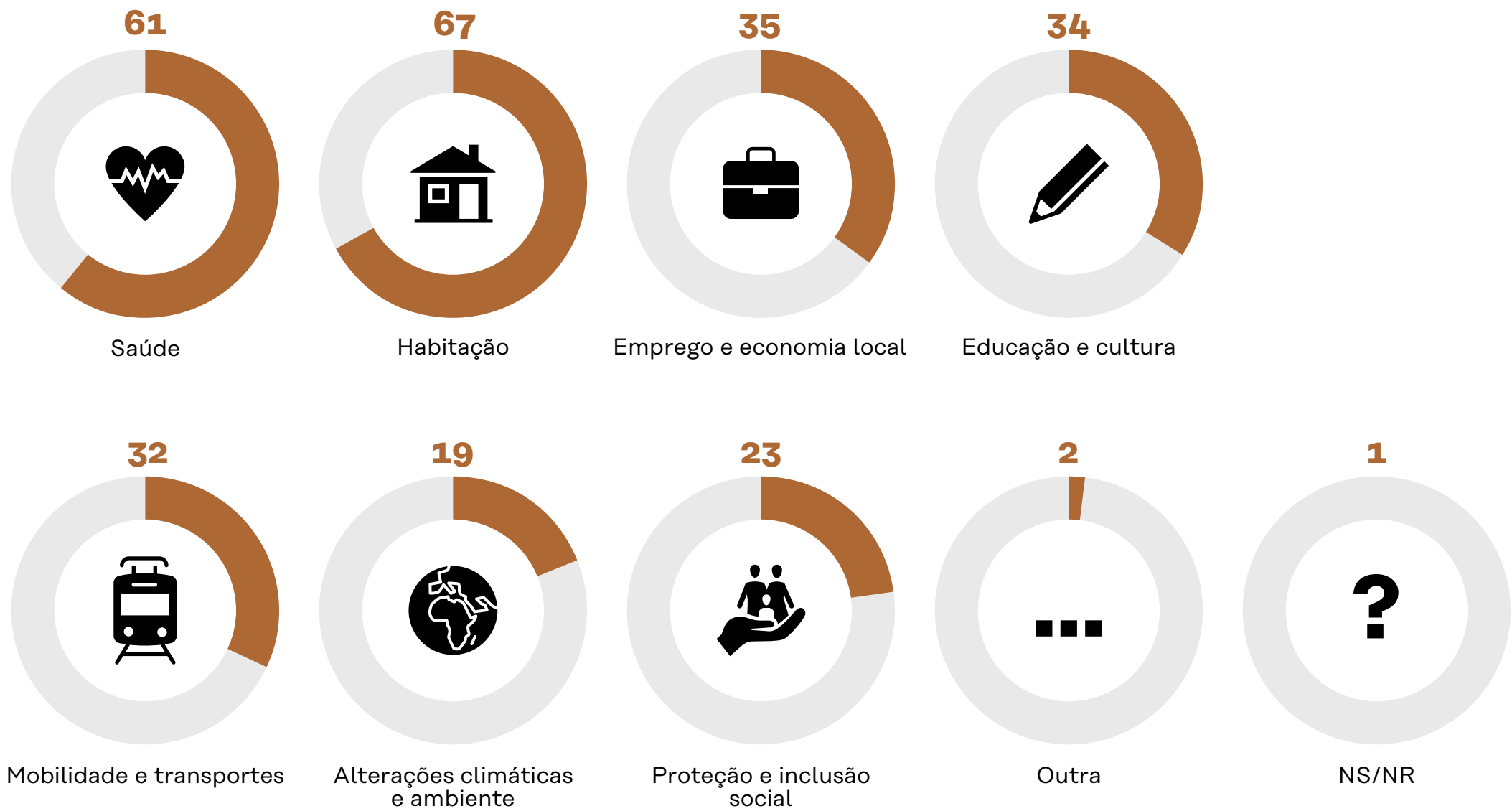
PRINCIPAIS MENSAGENS

REFERÊNCIAS



Figura 22.1
Áreas prioritárias de intervenção das políticas públicas

% de respondentes (Área Metropolitana do Porto)



FICHA TÉCNICA

INTRODUÇÃO

1

2

3

4

PRINCIPAIS MENSAGENS

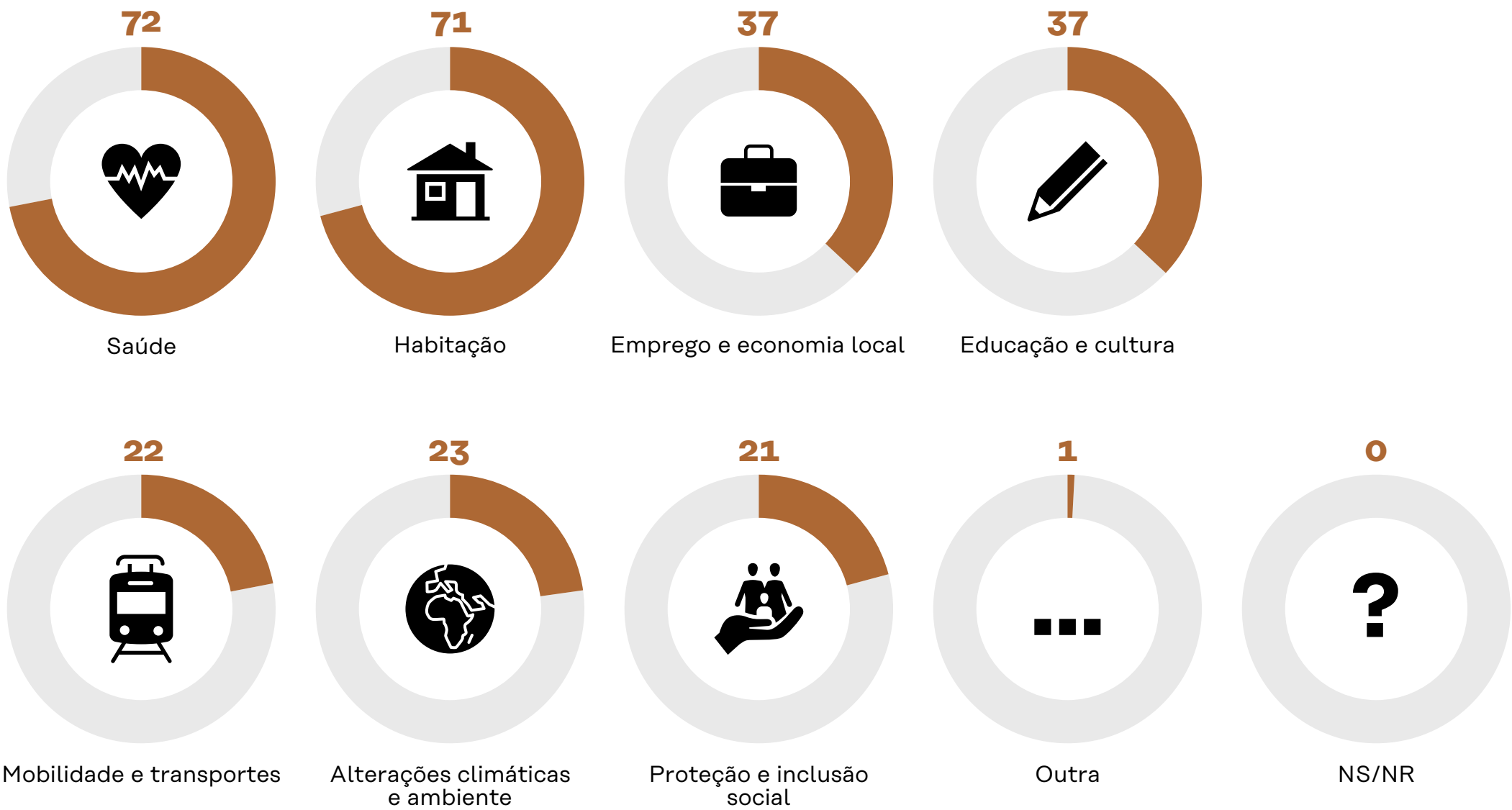
REFERÊNCIAS



Figura 22.2

Áreas prioritárias de intervenção das políticas públicas

% de respondentes (Área Metropolitana de Lisboa)



FICHA TÉCNICA

INTRODUÇÃO

1

2

3

4

PRINCIPAIS MENSAGENS

REFERÊNCIAS



Figura 22.3
Áreas prioritárias de intervenção das políticas públicas

% de respondentes (cidades médias do litoral não metropolitano)

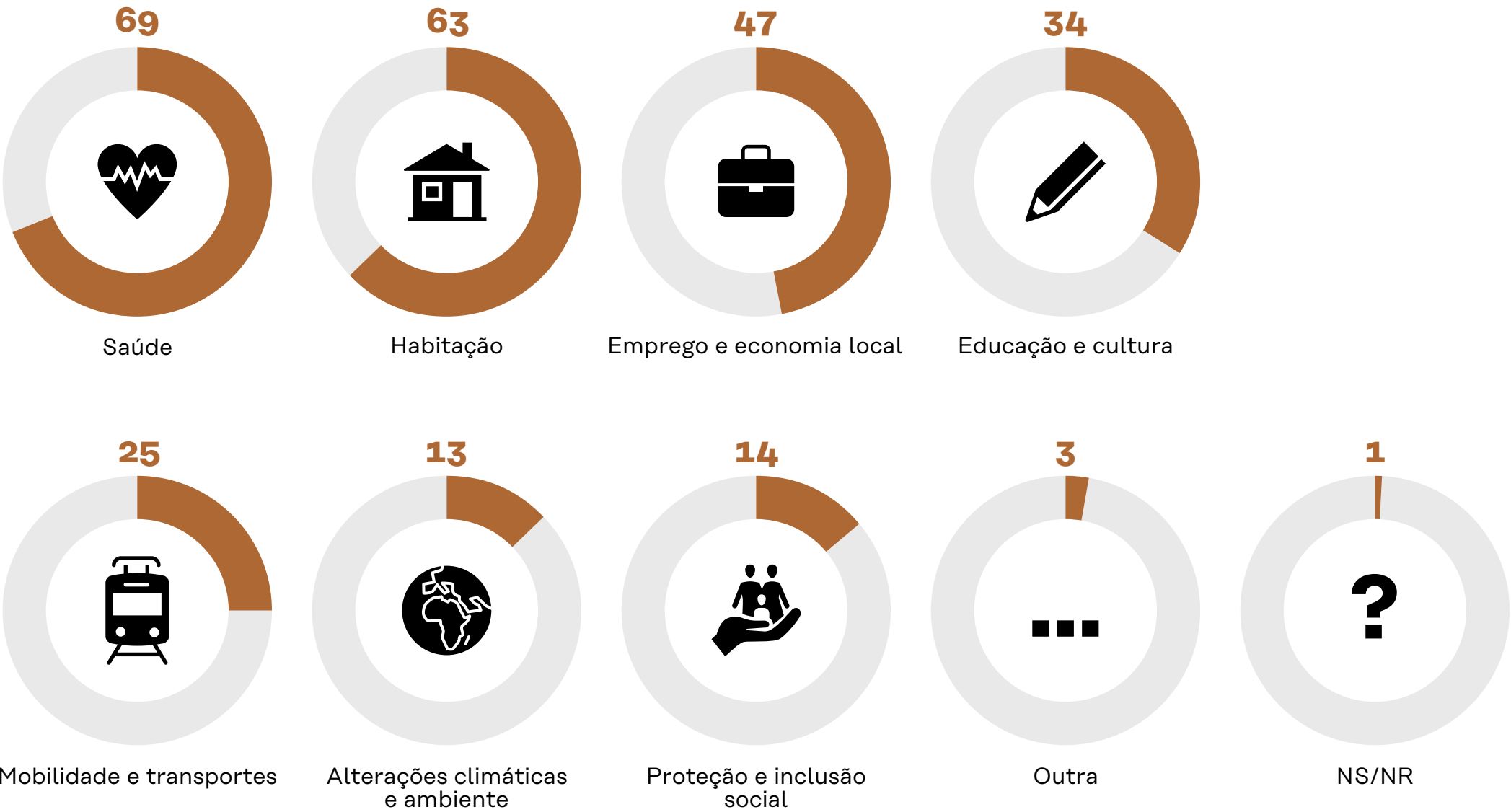




Figura 22.4
Áreas prioritárias de intervenção das políticas públicas

% de respondentes (cidades pequenas do litoral não metropolitano)

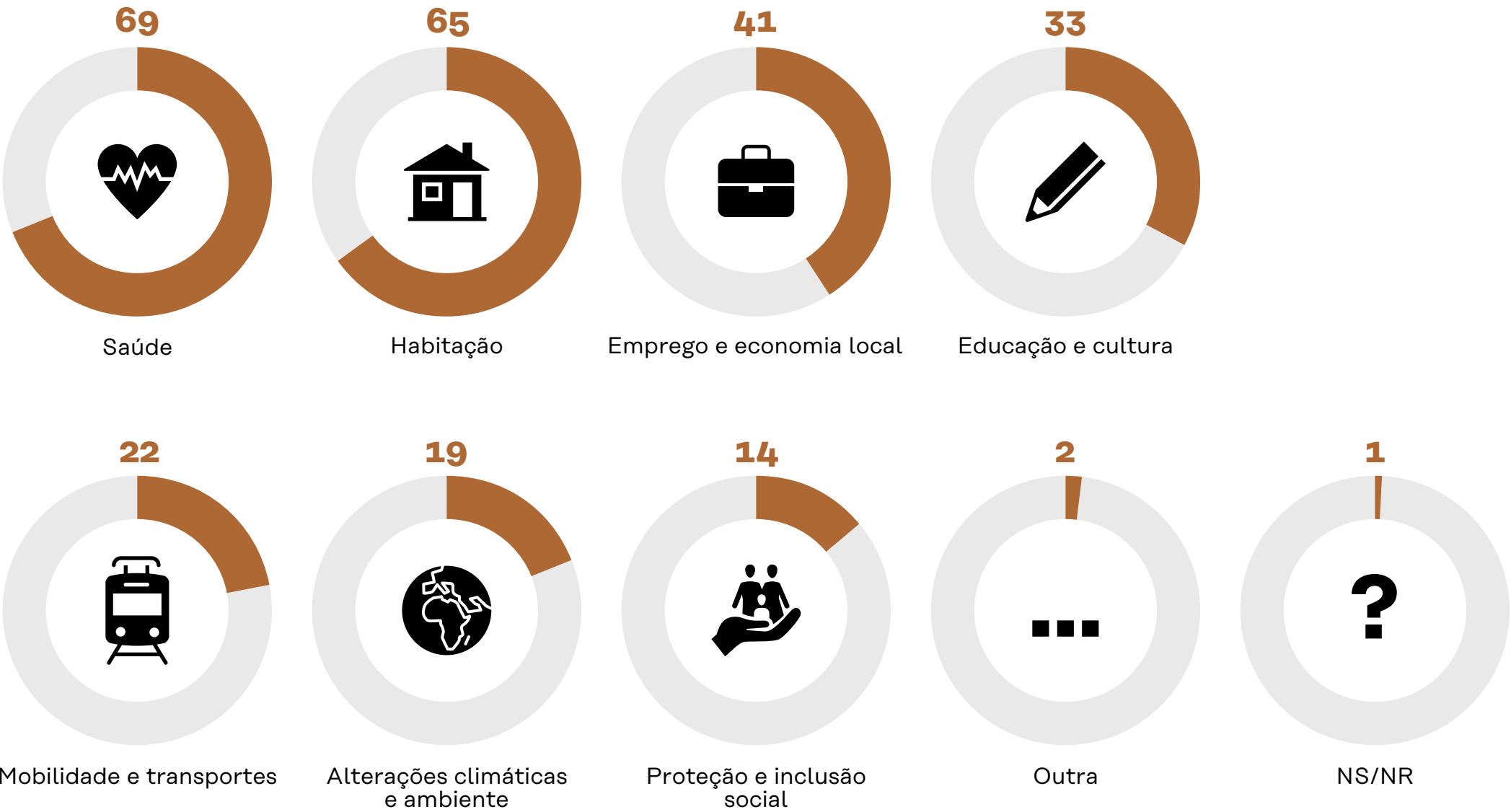




Figura 22.5
Áreas prioritárias de intervenção das políticas públicas

% de respondentes (cidades do interior)

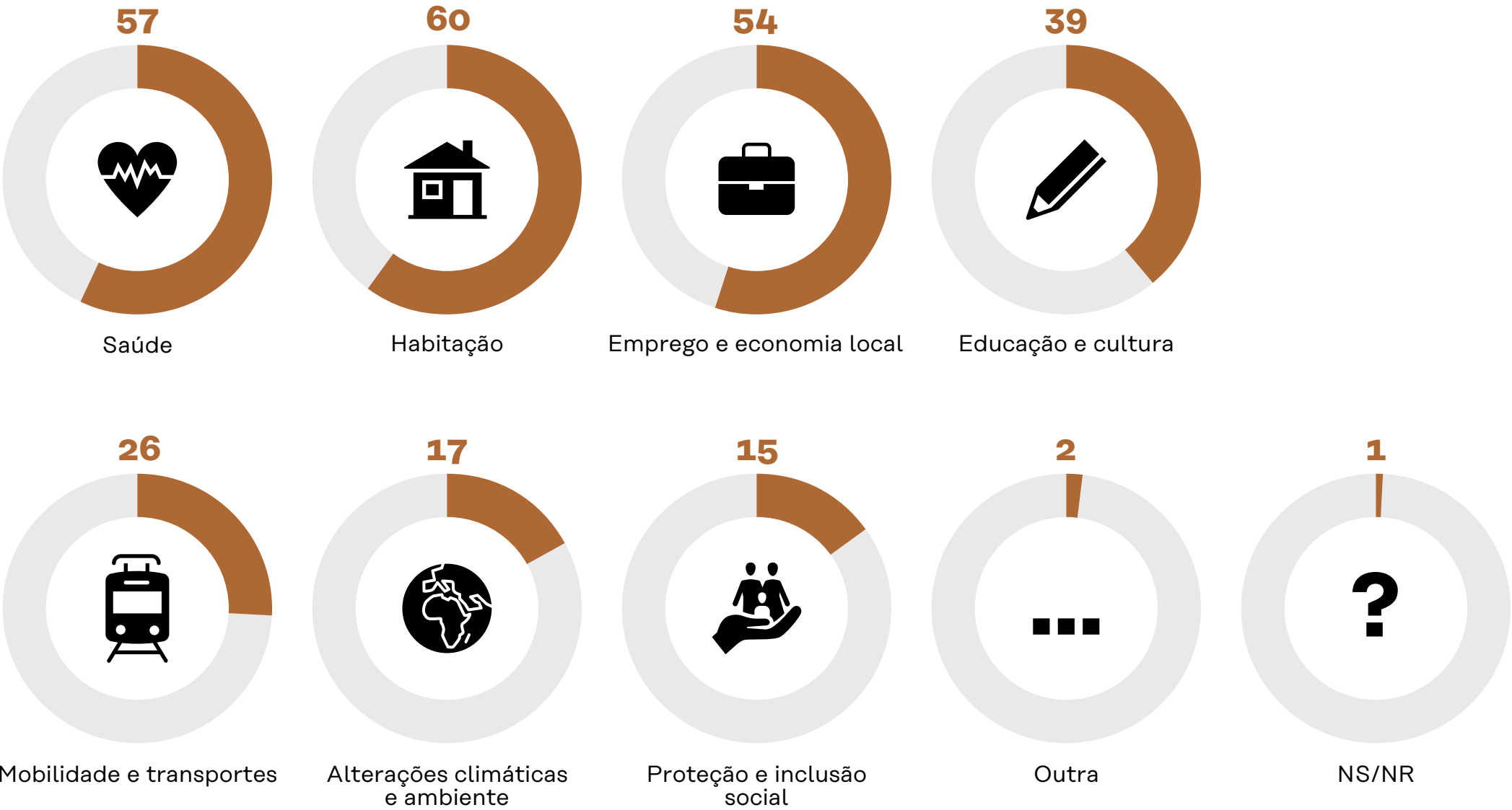
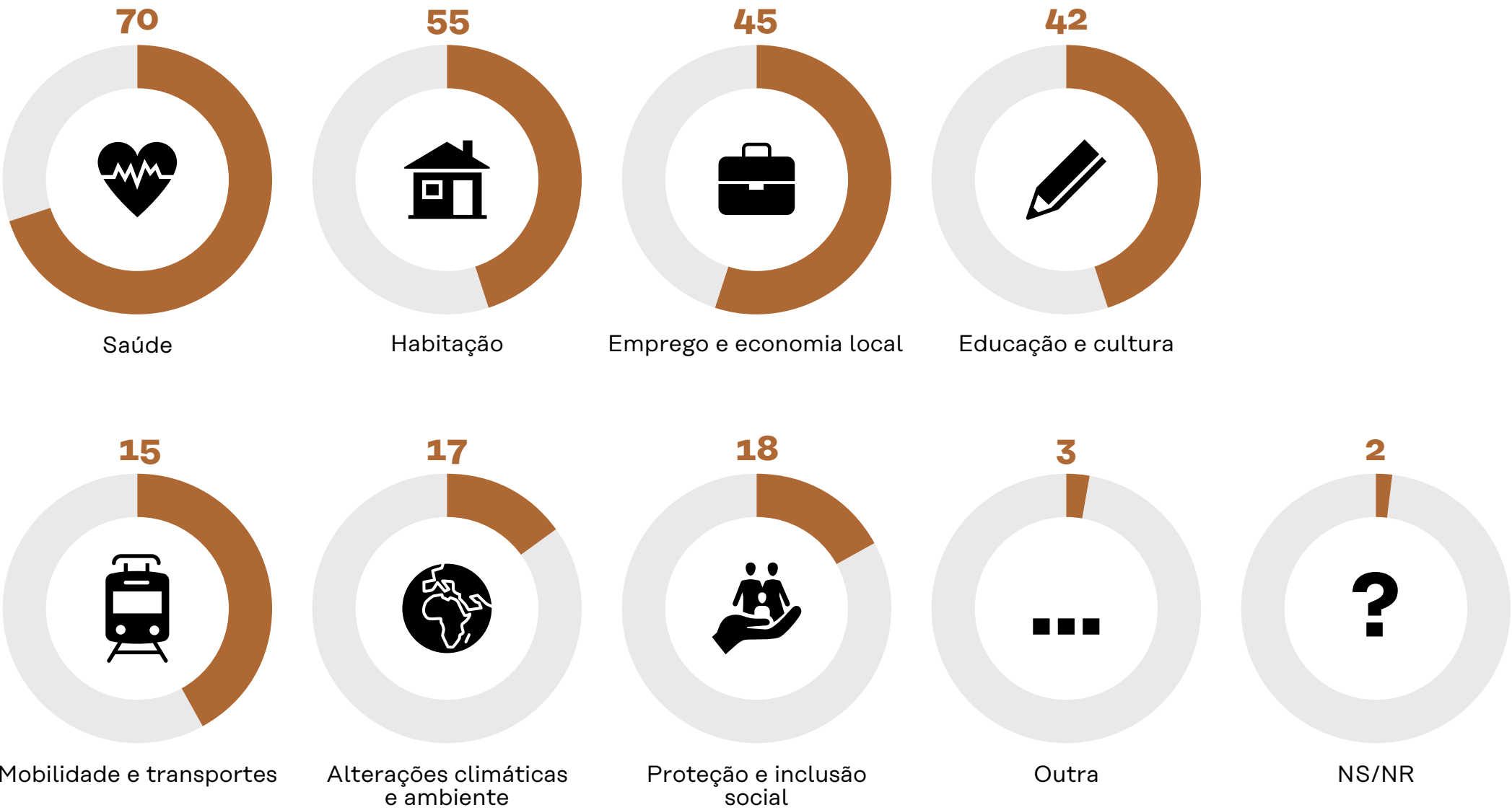




Figura 22.6
Áreas prioritárias de intervenção das políticas públicas

% de respondentes (cidades das regiões autónomas)



4.3. Aceitação pública de políticas urbanas

Uma das conclusões mais fortes do Flash Eurobarometer 561 (European Commission, 2025), focado nos desafios urbanos das cidades europeias, é que, em praticamente todas as cidades europeias, os principais fatores que penalizam a qualidade de vida urbana são o acesso à habitação, o congestionamento do tráfego, a qualidade ambiental e a pressão sobre serviços públicos, padrão que encontra forte correspondência nos resultados observados para as cidades portuguesas. Contudo, a implementação de políticas urbanas depende não apenas da identificação dos principais problemas das cidades, mas também do grau de aceitação pública das soluções propostas. A literatura mostra que as políticas consideradas mais eficazes para responder a estes problemas tendem frequentemente a enfrentar baixos níveis de aceitação pública, por implicarem custos individuais imediatos, apesar dos benefícios coletivos de médio e longo prazo (Schuitema *et al.*, 2010; Drews e van den Bergh, 2016). É o caso de medidas relacionadas com a redução da dependência automóvel, por via de restrições à circulação automóvel, da redução da oferta de estacionamento, do aumento dos custos associados ao seu uso ou da redistribuição do espaço público em favor da mobilidade pedonal, ciclável e dos transportes públicos, que as evidências demonstram ser particularmente eficazes quando implementadas de forma articulada (Kuss e Nicholas, 2022; ITF, 2021). A literatura mostra ainda que a aceitação de políticas mais restritivas tende a aumentar quando os seus benefícios coletivos são claramente comunicados e quando os cidadãos mais afetados são envolvidos nos processos de decisão (Bernauer e McGrath, 2016).

As propostas de políticas urbanas com custos imediatos para os cidadãos tendem a gerar menor apoio público, mesmo nas cidades em que são mais necessárias.

Neste contexto, confrontámos os inquiridos com um conjunto de políticas públicas capazes de melhorar a qualidade de vida nas suas cidades ([figura 23](#)). Face ao conjunto das cinco políticas propostas, os inquiridos estão claramente contra o aumento do custo do estacionamento automóvel para residentes e visitantes com o fim de se investir nos transportes públicos e na mobilidade pedonal e ciclável (55% discordam). Este resultado revela um desfasamento entre a evidência científica e a aceitação pública destas medidas, uma vez que a literatura as identifica como sendo eficazes no apoio à redução da dependência automóvel e na promoção da transferência modal (Kuss e Nicholas, 2022; ITF, 2021). Em contrapartida, em termos gerais, os inquiridos encontram-se a favor da maioria das outras políticas propostas, com maior apoio para a criação de incentivos fiscais para professores e profissionais de saúde mudarem para cidades mais pequenas, com o intuito de reduzir a concentração nos grandes centros urbanos (65% concordam) e a possibilidade de as autarquias aumentarem a oferta de habitação acessível através de mecanismos de expropriação ou de taxaçaõ agravada de imóveis não ocupados (52% concordam). A aceitação destas duas políticas faz sentido face à prioridade da saúde e da habitação, como se mostrou na pergunta sobre as áreas prioritárias de intervenção pública ([figura 22](#)).

A aceitação das políticas públicas revela diferenças territoriais em três das cinco propostas analisadas (considerando um nível de significância estatística de 10%). Essas diferenças dizem sobretudo respeito a políticas de redistribuição territorial de recursos e de envolvimento cívico dos cidadãos, enquanto o apoio às

medidas relacionadas com a habitação e com a mobilidade automóvel apresenta padrões semelhantes entre os diferentes tipos de cidade.

Quando olhamos para as áreas metropolitanas, e mesmo que as diferenças territoriais não sejam estatisticamente significativas, vemos que é nestas cidades que surge o menor apoio ao aumento do custo de estacionamento automóvel para investimento no transporte público e na mobilidade ativa, ambos com 39% ou mais de participantes a discordarem totalmente. É também nestas cidades que surge um menor apoio à criação de um serviço de participação cívica obrigatório a nível local (26% ou mais discordam), através do qual cidadãos participam em processos deliberativos destinados a apoiar a definição de políticas públicas. Exemplos comuns de mecanismos institucionalizados de deliberação pública incluem assembleias, júris e painéis de cidadãos — todos analisados pela OCDE (OECD, 2020) —, através dos quais amostras representativas de residentes, selecionadas por sorteio, deliberam sobre políticas públicas concretas com apoio de informação especializada. A obrigatoriedade remete para o dever, por parte dos cidadãos selecionados, de comparecer, um modelo cuja institucionalização a OCDE recomenda através de licença remunerada equivalente à concedida para o serviço de júri (OECD, 2020).

Nas cidades do litoral não metropolitano, e em particular nas cidades médias, é onde se vê uma maior percentagem de respostas neutras no que respeita à criação de um fundo financiado por taxas sobre famílias e empresas com consumo de energia acima da média nacional, destinado a investir em proteção ambiental e saúde pública para as gerações futuras (40%), mesmo que a política seja mais

aceite (34%) do que rejeitada (21%). Nas cidades pequenas, a criação de incentivos fiscais para que professores e profissionais de saúde se mudem para cidades mais pequenas, reduzindo a sua concentração nos grandes centros urbanos, surge com uma percentagem de apoio elevada (66%), embora com uma diferença pequena em relação às restantes áreas, onde o apoio é menor, mas abaixo da percentagem das cidades do interior (73%). É também nas cidades do interior que o serviço de participação cívica obrigatório tem maior apoio (54%). Nas regiões autónomas, observa-se a menor discordância total com algumas das políticas propostas, incluindo a criação de um serviço cívico obrigatório (apenas 5% discordam totalmente) e com a criação de um fundo ambiental (apenas 7% discordam).

Os resultados revelam um padrão particularmente relevante, sobretudo nas áreas metropolitanas. Apesar de reconhecerem claramente os problemas urbanos (e.g., congestionamento, poluição do ar e ruído, má qualidade do espaço público) que degradam a qualidade de vida ([figura 10](#)), os residentes opõem-se às políticas potencialmente mais eficazes quando estas implicam custos individuais imediatos, como maiores encargos associados ao uso do automóvel ou restrições à sua utilização ([figura 23](#)). Este resultado confirma as observações no Flash Eurobarometer 561, em que a grande maioria dos inquiridos priorizou o investimento em transportes públicos (51%), gestão do tráfego (32%) e mobilidade ativa (31% ciclovias e 24% zonas pedonais), mas apenas 16% apontaram as zonas livres de automóveis como uma prioridade.



Figura 23
Nível de aceitação de propostas de políticas públicas estruturais

% de respostas (global)

Serviço cívico obrigatório



Fundo ambiental



Aumentar custo de estacionamento



Incentivos fiscais à localização em cidades mais pequenas



Expropriação e taxação de imóveis não ocupados

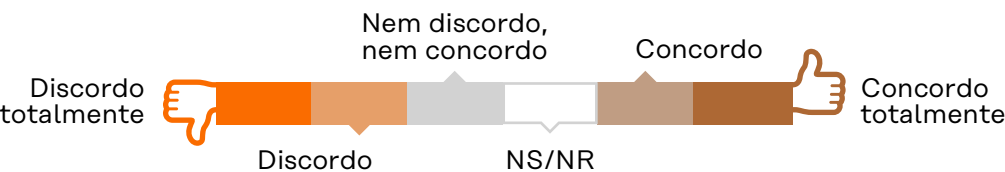
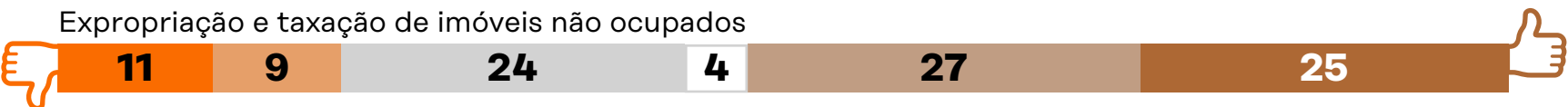




Figura 23.1
Nível de aceitação de propostas de políticas públicas estruturais

% de respostas (Área Metropolitana do Porto)

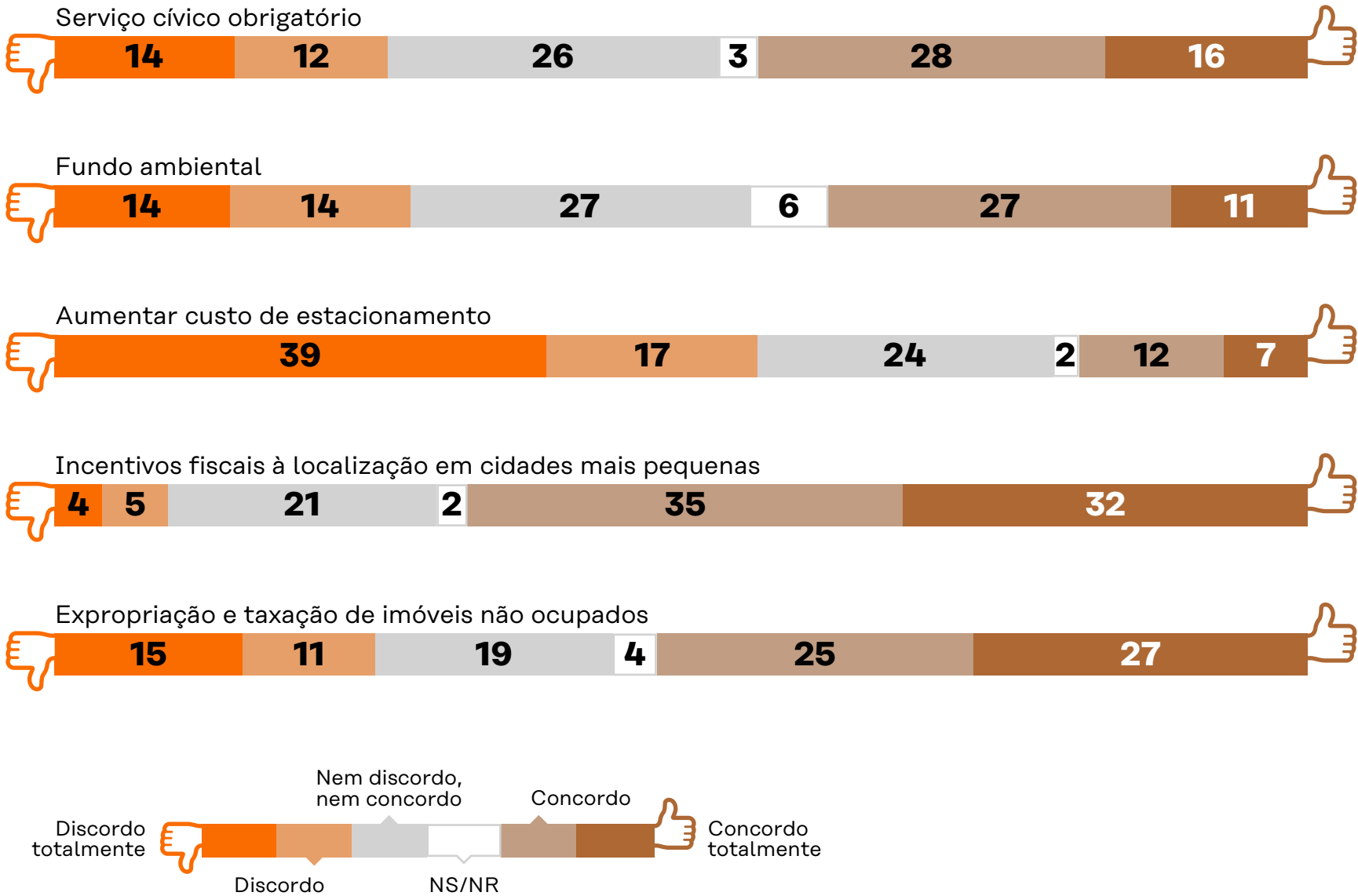




Figura 23.2
Nível de aceitação de propostas de políticas públicas estruturais

% de respostas (Área Metropolitana de Lisboa)

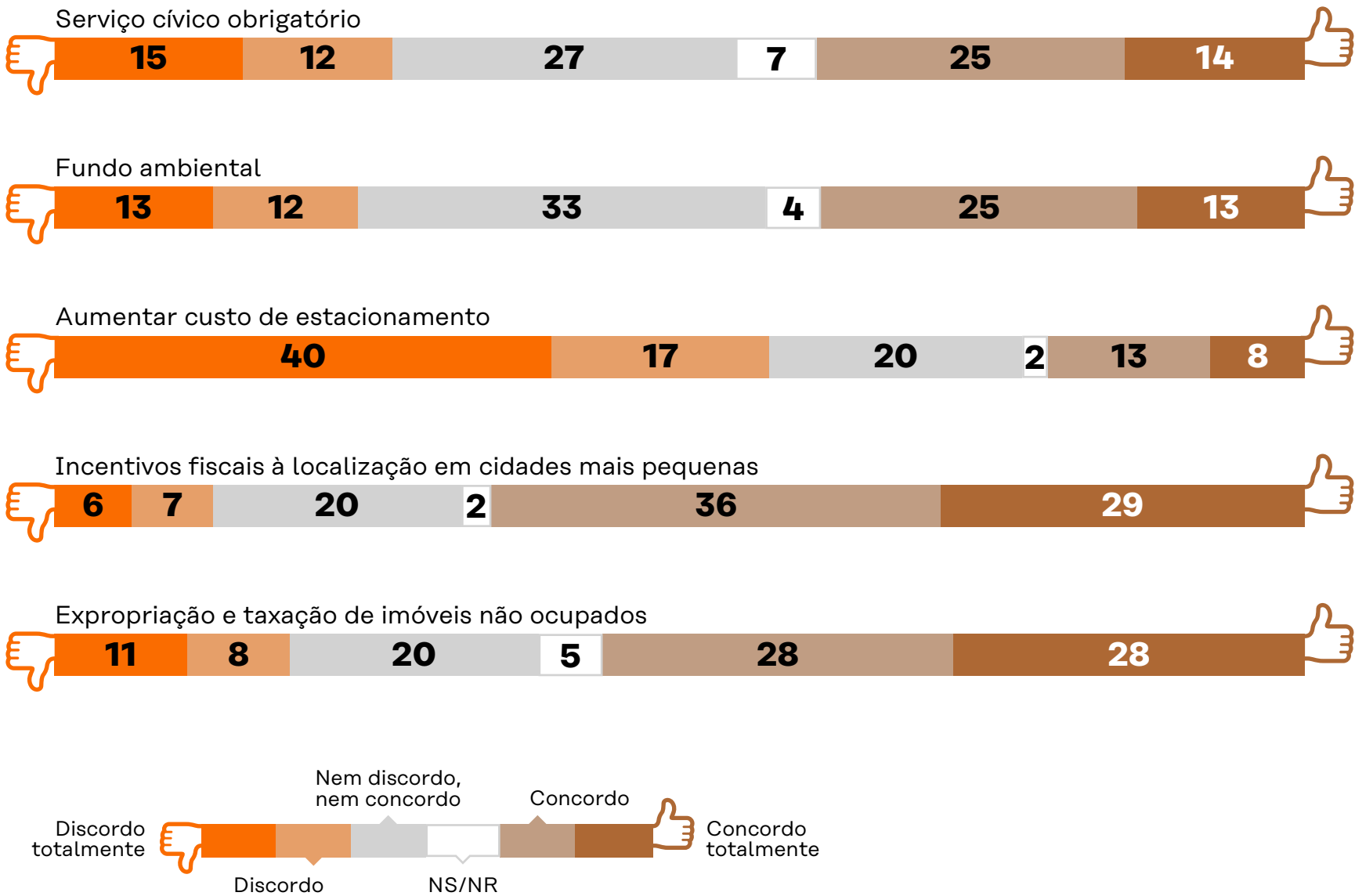




Figura 23.3
Nível de aceitação de propostas de políticas públicas estruturais

% de respostas (cidades médias do litoral não metropolitano)

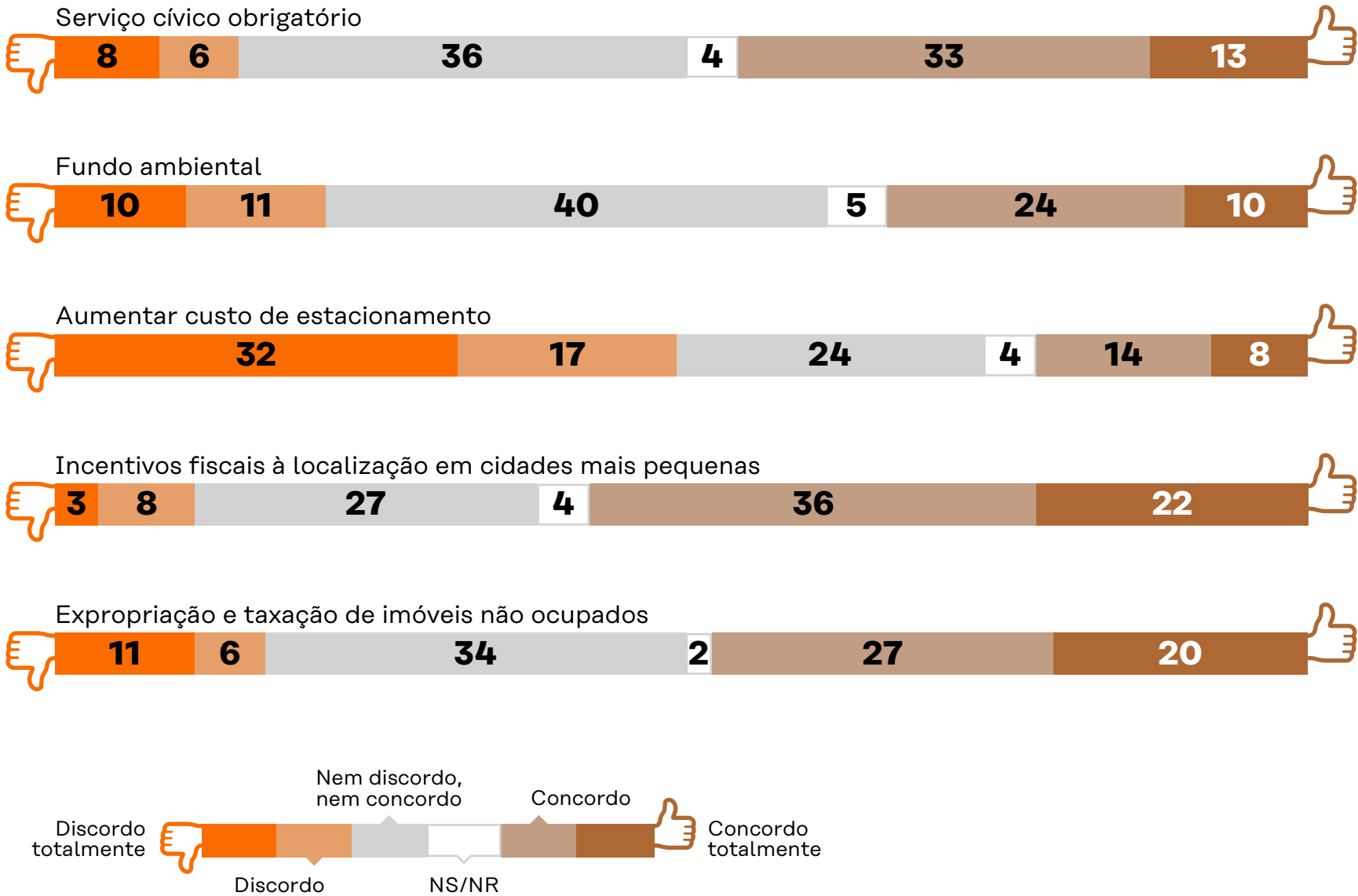




Figura 23.4
Nível de aceitação de propostas de políticas públicas estruturais

% de respostas (cidades pequenas do litoral não metropolitano)

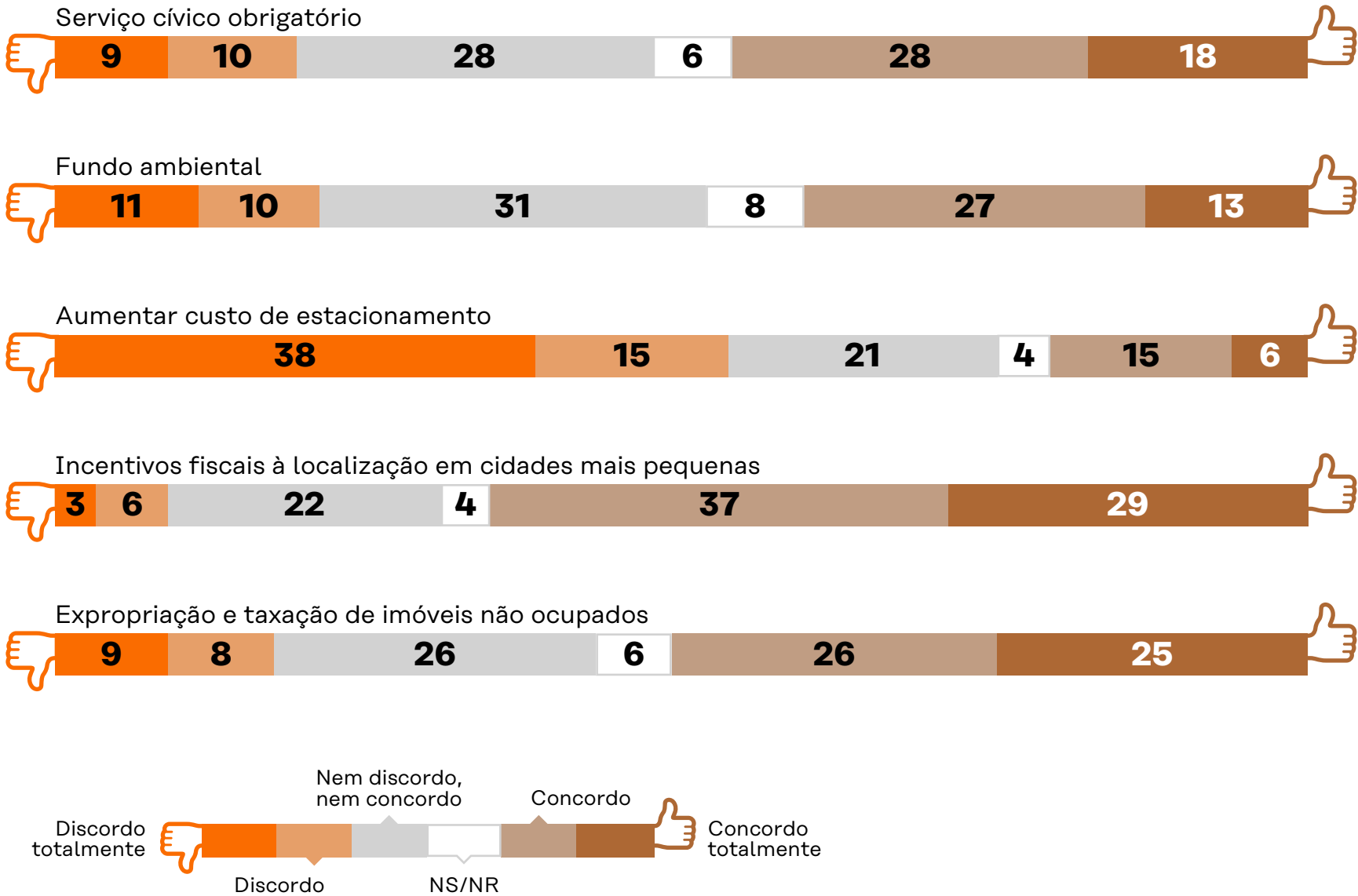




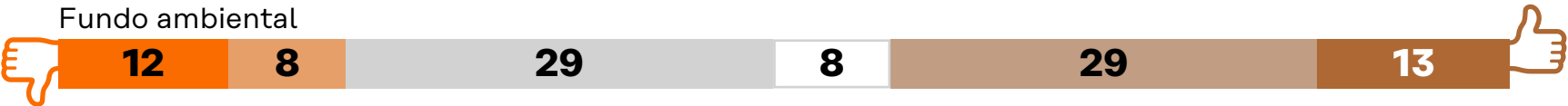
Figura 23.5
Nível de aceitação de propostas de políticas públicas estruturais

% de respostas (cidades do interior)

Serviço cívico obrigatório



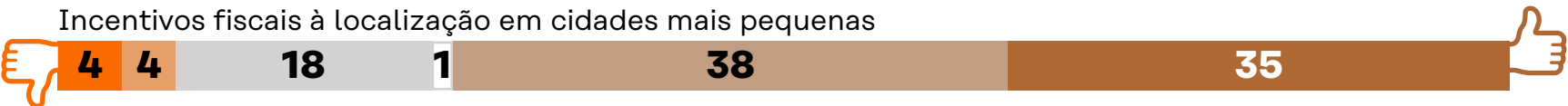
Fundo ambiental



Aumentar custo de estacionamento



Incentivos fiscais à localização em cidades mais pequenas



Expropriação e taxação de imóveis não ocupados

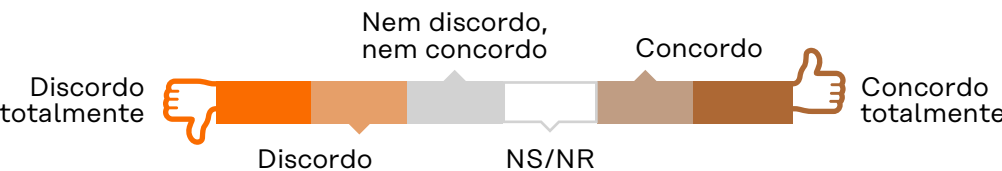
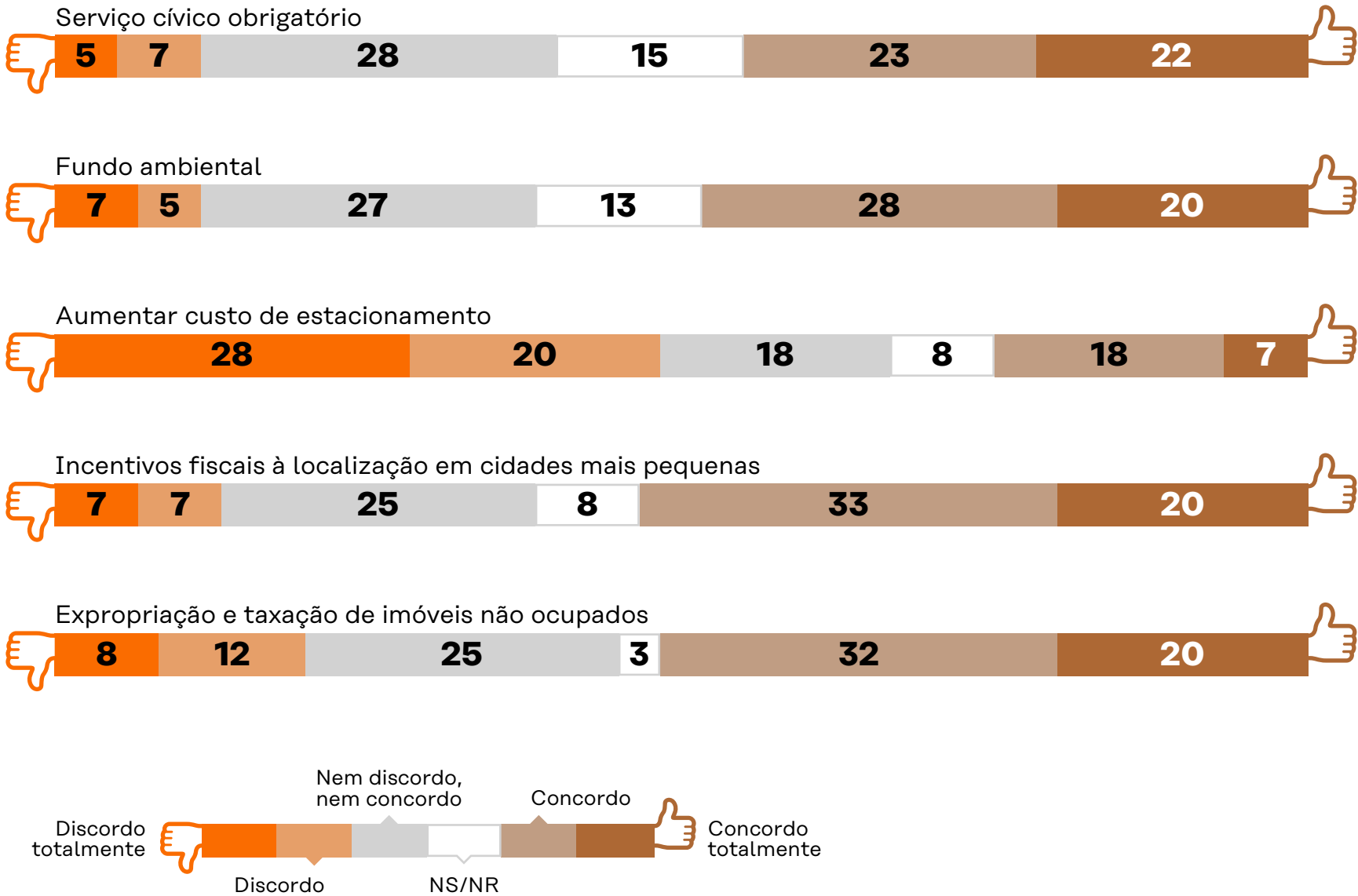




Figura 23.6
Nível de aceitação de propostas de políticas públicas estruturais

% de respostas (cidades das regiões autónomas)



Para tentar compreender melhor o desfasamento entre diagnóstico dos problemas e aceitação das soluções enquanto obstáculo à eficácia das políticas urbanas, realizámos um estudo experimental baseado na comunicação de informação a uma amostra aleatória de residentes nos concelhos das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto com cidades acima dos 20 mil habitantes (n = 556). O estudo consistiu na apresentação aleatória, a metade dos participantes, de um curto texto informativo sobre os impactos da poluição rodoviária na saúde pública. Posteriormente, todos os participantes (*i.e.*, grupo de tratamento e grupo de controlo) foram questionados sobre o seu grau de concordância com um conjunto de políticas públicas na área da mobilidade ([figura 24](#)), permitindo avaliar se a exposição prévia a informação sobre os efeitos negativos da poluição rodoviária na saúde humana altera o grau de apoio a medidas que frequentemente enfrentam maior resistência pública.

Quando analisamos os resultados globais de concordância com as políticas públicas apresentadas, ainda sem considerar as diferenças entre os dois grupos, observamos um maior apoio a políticas como as assembleias cidadãs em ambos os grupos e a criação de zonas de emissões reduzidas, e um apoio mais reduzido à criação de um passe social financiado pelo Imposto Único de Circulação (IUC). Com valores intermédios embora predominantemente negativos, surgem as políticas que restringem a circulação automóvel através de uma portagem urbana e do aumento do custo do estacionamento. Estes resultados confirmam a existência de uma oposição generalizada a políticas de mobilidade com custos individuais imediatos, mesmo que estes produzam benefícios coletivos no

futuro. O maior apoio a políticas como as assembleias cidadãs vai ao encontro de estudos que sugerem que os formatos deliberativos podem contribuir para aumentar o apoio a políticas restritivas ao uso do automóvel, na medida em que permitem melhorar a compreensão dos *trade-offs* envolvidos e ajudam a superar a polarização (Rode *et al.*, 2025). A OCDE reforça esta ideia, argumentando que a transparência, o acesso à informação e a existência de mecanismos de participação que permitam aos cidadãos influenciar as decisões que os afetam são condições fundamentais para uma cidadania informada e ativa (OECD, 2023).

Da análise comparativa às respostas dos dois grupos — o grupo de tratamento que recebeu a informação e o grupo de controlo que não recebeu a informação — na [figura 24](#), observamos que o apoio às políticas urbanas propostas é genericamente maior no grupo de participantes que recebeu o texto introdutório. Para avaliar se a exposição à informação sobre os impactos da poluição rodoviária na saúde pública influenciou o padrão de respostas, aplicou-se o teste de independência do Qui-quadrado de Pearson à distribuição completa das respostas (categorias 1 a 5 da escala de concordância e NS/NR) entre o grupo de tratamento e o grupo de controlo. Os resultados indicam diferenças estatisticamente significativas na distribuição das seguintes medidas: financiamento do passe social através do IUC ($p = 0,017$), implementação de portagens urbanas ($p = 0,044$), criação de zonas de emissões reduzidas ($p = 0,002$), e redução do estacionamento na via pública se considerarmos o nível de significância estatística de 10% ($p = 0,087$). Estes resultados sugerem que a exposição prévia à informação sobre os efeitos da poluição rodoviária foi capaz de alterar o padrão global

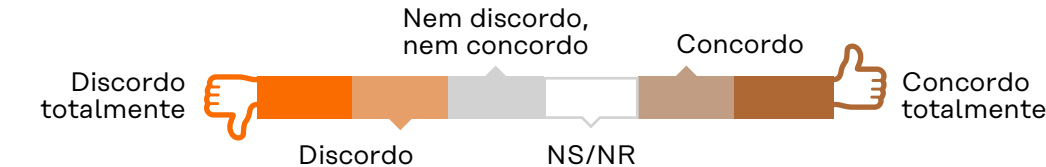
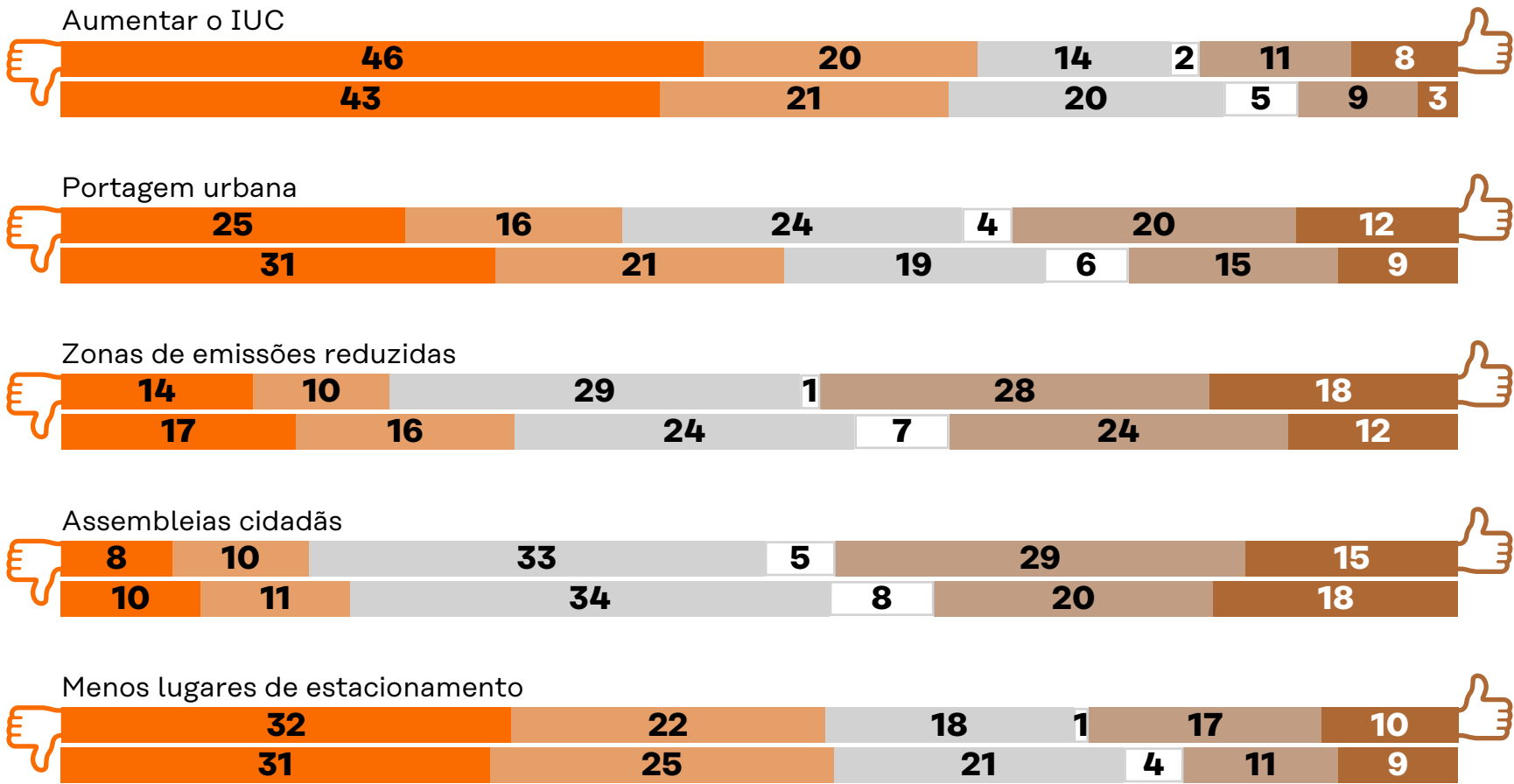
de posicionamento dos participantes, nomeadamente, aumentando a taxa de concordância e reduzindo a taxa de discordância e de repostas «não sabe/não responde» em quatro das cinco medidas consideradas.

Complementarmente, foram realizados testes t para avaliar se a exposição à informação sobre os impactos da poluição rodoviária produziu alterações no grau médio de aceitação das diferentes políticas públicas. Os resultados evidenciam diferenças estatisticamente significativas em duas das cinco medidas, nomeadamente na implementação de portagens urbanas ($p = 0,007$) e na criação de zonas de emissões reduzidas ($p = 0,014$). Em ambos os casos, os participantes expostos ao tratamento apresentam níveis médios de concordância superiores aos observados no grupo de controlo. Para as restantes políticas analisadas — *i.e.*, financiamento do passe social através do IUC, assembleias cidadãos sobre mobilidade e redução do estacionamento na via pública —, não se observam diferenças estatisticamente significativas entre grupos. Mesmo que com uma exposição limitada, o estudo experimental aponta para o valor de campanhas de comunicação sobre os benefícios das políticas públicas para uma maior compreensão e potencial aceitação dessas medidas.

Figura 24
Apoio a políticas de mobilidade urbana entre grupo de tratamento e grupo de controlo

Grau concordância: grupo de tratamento / grupo de controlo

% de respostas



Concordância média:
grupo de tratamento /
/ grupo de controlo

Valor médio (1-5)

2,13
2,03

2,78
2,46

3,26
2,99

3,36
3,26

2,49
2,40

Recebeu tratamento
Não recebeu tratamento

Principais mensagens

1.

Os diferentes tipos de cidade distinguem-se pela diversidade dos perfis sociodemográficos dos seus residentes.

As cidades do interior concentram o perfil mais envelhecido e com maior peso de reformados, enquanto as cidades médias do litoral não metropolitano reúnem a população mais jovem e escolarizada. Em termos socioprofissionais, as áreas metropolitanas e as cidades médias do litoral concentram as profissões mais qualificadas, enquanto as cidades pequenas do litoral, as cidades do interior e as regiões autónomas têm maior peso de profissões ligadas aos serviços, à indústria e a funções elementares. A presença de população migrante não é uma característica exclusivamente metropolitana, antes se distribui de forma relativamente homogénea pelos diferentes contextos urbanos.

CAPA

FICHA TÉCNICA

INTRODUÇÃO

1

2

3

4

**PRINCIPAIS
MENSAGENS**

REFERÊNCIAS

2.

As preocupações dos residentes variam entre tipologias de cidade, refletindo diferentes pressões demográficas, económicas e habitacionais.

Nas áreas metropolitanas, e sobretudo na AML, sobressaem as preocupações com a crise habitacional e uma perceção menos favorável do impacto socioeconómico da imigração. Já nas cidades fora das áreas metropolitanas, prevalecem as preocupações com a escassez de oportunidades económicas e com a perda de população, evidenciando desafios territoriais distintos.

3.

As áreas metropolitanas não constituem um grupo homogéneo.

A Área Metropolitana de Lisboa revela os sinais mais claros de deseconomias de aglomeração urbana. Regista os tempos de deslocação casa-trabalho mais longos, maior exposição percebida ao congestionamento, à poluição do ar e ao ruído, bem como menor satisfação com o espaço público e com

vários serviços públicos essenciais (e.g., cuidados de saúde primários, educação pré-escolar). Já a Área Metropolitana do Porto apresenta um perfil urbano distinto da AML e aproxima-se frequentemente do padrão observado nas cidades médias fora das áreas metropolitanas.

4.

A mobilidade nas cidades portuguesas é fortemente dependente do automóvel; a transferência modal exige melhorar a qualidade dos transportes públicos, mais do que reduzir o seu preço.

A mobilidade urbana apresenta uma forte dependência do automóvel, sendo os principais obstáculos à utilização do transporte público a frequência insuficiente, a má articulação entre modos e a falta de fiabilidade e pontualidade, sendo que os dois últimos assumem maior evidência nas áreas metropolitanas. Estas registam também os tempos de deslocação pendular mais elevados, sugerindo custos temporais de mobilidade significativamente superiores aos das restantes tipologias urbanas. O preço surge como um fator relativamente secundário, sugerindo que a

transferência modal a favor dos transportes públicos exige investimento prioritário na melhoria das redes municipais e intermunicipais, bem como na promoção da qualidade operacional dos sistemas existentes, mais do que em políticas centradas na redução tarifária.

5.

As dimensões do ambiente urbano relacionadas com a mobilidade estão entre as mais mal avaliadas pelos residentes.

Em concordância com a forte dependência do automóvel, as dimensões da mobilidade figuram entre as menos bem avaliadas do ambiente urbano. Destaca-se a insatisfação com o congestionamento do tráfego, bem como os baixos níveis de satisfação com as infraestruturas cicláveis e com as condições de circulação pedonal, evidenciando a necessidade de uma melhoria na qualidade do espaço público.

6.

As relações de proximidade e a coesão social enfraquecem com o aumento da escala urbana.

O sentimento de pertença comunitária, a entreajuda entre vizinhos, a confiança interpessoal e as perceções de segurança apresentam valores globalmente positivos no conjunto das cidades, mas tendem a diminuir à medida que aumenta a dimensão e a densidade urbanas. Este padrão é particularmente evidente na AML, que revela níveis mais baixos de pertença comunitária, confiança interpessoal e segurança subjetiva, enquanto as cidades pequenas e médias preservam relações de proximidade, confiança e segurança subjetiva mais positivas.

7.

Saúde e habitação lideram as prioridades dadas às políticas públicas.

Os residentes das cidades portuguesas dão clara prioridade a políticas de saúde e habitação quando pensam na melhoria da qualidade de vida. As alterações climáticas e a proteção e

inclusão social surgem nos níveis mais baixos de prioridade, apesar dos impactos das alterações climáticas nos últimos anos (e.g., cheias e vagas de calor) e da preocupação expressa com a insuficiente preparação das cidades para dar resposta a situações de risco ambiental, e ao envelhecimento.

8.

A participação cívica nas cidades portuguesas é reduzida e reflete uma fraca predisposição para o envolvimento na vida pública local.

Apesar de as petições locais constituírem a forma de participação cívica mais frequente, os residentes revelam baixos níveis de participação na vida pública e referem sobretudo que não querem participar, um padrão transversal aos diferentes tipos de cidades.

9.

Propostas de políticas urbanas que impliquem custos individuais imediatos enfrentam menor aceitação pública, mesmo nas cidades que mais necessitam delas.

Os residentes apoiam maioritariamente políticas redistributivas, como o reforço da habitação acessível ou a criação de incentivos para fixar professores e profissionais de saúde em cidades de menor dimensão, mas mostram menor aceitação das medidas que impõem custos ou restrições diretas aos cidadãos, sobretudo na área da mobilidade. Este padrão é particularmente relevante nas áreas metropolitanas, onde os problemas a que estas políticas procuram responder são mais evidentes. O estudo experimental realizado na AML e na AMP sugere que a exposição a informação sobre os impactos da poluição rodoviária na saúde e os benefícios das políticas de mobilidade pode contribuir para aumentar a sua aceitação pública.

Referências

- AZEVEDO, A., e SANTOS, J. P. dos. (2023). Barômetro da Habitação. Fundação Francisco Manuel dos Santos. [link](#)
- BERNAUER, T., e MCGRATH, L. (2016). Simple reframing unlikely to boost public support for climate policy. *Nature Climate Change* 6, 680-683. [link](#)
- DREWS, S., e van den BERGH, J. C. J. M. (2016). What explains public support for climate policies? A review of empirical and experimental studies. *Climate Policy*, 16(7), 855-876. [link](#)
- DURANTON, G., e PUGA, D. (2020). The economics of urban density. *The Journal of Economic Perspectives*, 34(3), 3-26. [link](#)
- European Commission (2023). Report on the Quality of Life in European Cities, 2023. Publications Office of the European Union.
- European Commission (2025). Flash Eurobarometer 561: Public opinion on urban challenges and investment in cities. Publications Office of the European Union.
- Eurostat (2024). Quality of life indicators — Governance and basic rights. Statistics Explained. [link](#)
- Eurostat (2015). Quality of life: Facts and views. Publications Office of the European Union. [link](#)
- GLAESER, E. L. (2011). Triumph of the city: How our greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier. Penguin Press.
- ITF (2021). Reversing Car Dependency: Summary and Conclusions, ITF Roundtable Reports, No. 181. OECD Publishing. [link](#)
- KUSS, P., e NICHOLAS, K. A. (2022). A dozen effective interventions to reduce car use in European cities: Lessons learned from a meta-analysis and transition management. *Case Studies on Transport Policy*, 10(3), 1494-1513. [link](#)
- MOURATIDIS, K. (2021). Urban planning and quality of life: A review of pathways linking the built environment to subjective well-being. *Cities*, 115, 103229. [link](#)
- OECD (2020). Innovative Citizen Participation and New Democratic Institutions: Catching the Deliberative Wave. OECD. [link](#)
- OECD (2023). Open Government and Citizen Participation. OECD. [link](#)
- OECD (2026). What Works for Inclusive Growth in Cities. OECD Publishing. [link](#)
- OECD/European Commission (2020). Cities in the World: A New Perspective on Urbanisation. OECD Publishing. [link](#)
- PAULLEY, N., BALCOMBE, R., MACKETT, R. *et al.* (2006). The demand for public transport: The effects of fares, quality of service, income and car ownership. *Transport Policy*, 13 (4). pp. 295-306. ISSN: 0967-070X. [link](#)

- RODE, P., GOMES, A., LINKE, J., LAFFAN, K., e HICKS, C. (2025). Deliberating sufficiency in transport: Fair car use budgets for London. *Transport Policy*, 171, 615-640. [link](#)
- SCHUITEMA, G., STEG, L., e FORWARD, S. (2010). Explaining differences in acceptability before and acceptance after the implementation of a congestion charge in Stockholm. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 44(2), 99-109. [link](#)
- SERVILLO, L., ATKINSON, R., e HAMDouch, A. (2017). Small and medium-sized towns in Europe: Conceptual, methodological and policy issues. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 108(4), 365-379. [link](#)
- TELES, F. e da CRUZ, N. F. (2025). Barómetro do Poder Local. Fundação Francisco Manuel dos Santos. [link](#)
- UN-Habitat (2024). World cities report 2024: Cities and climate action. United Nations Human Settlements Programme. [link](#)

Autoras

MELO, Patrícia (Coordenação)

É professora associada no Departamento de Economia do Instituto Superior de Economia e Gestão (ISEG) da Universidade de Lisboa e investigadora no ISEG Research in Economics and Management. Desenvolve investigação nas áreas de economia urbana e regional, geografia económica e economia dos transportes, estudando as relações entre transportes, economia e território. Tem coordenado e participado em vários projetos nacionais e europeus sobre os efeitos do investimento em transportes na acessibilidade, na produtividade e no desenvolvimento económico, a evolução da estrutura espacial urbana e regional, os padrões de mobilidade e a transição para uma mobilidade sustentável.

COSTA, Eduarda Marques da

Geógrafa, é professora catedrática do Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa e coordenadora do Grupo de Investigação MOPT — Modelação, Ordenamento e Planeamento Territorial do Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa. Desenvolve atividades nas áreas do desenvolvimento regional e urbano, do ordenamento do território e da avaliação de políticas públicas. Atualmente, dá apoio à coordenação do Programa Regional de Ordenamento do Território de Lisboa, Oeste e Vale do Tejo (PROT LOVT), em fase de elaboração.

GOMES, Alexandra

É investigadora no LSE Cities, London School of Economics and Political Science, onde lidera a análise espacial deste centro. É também docente convidada na LSE e na Bartlett School of Planning, University College London. Desenvolve projetos nas áreas do desenvolvimento sustentável, da saúde urbana, da mobilidade urbana e do espaço público, incluindo as dimensões sensoriais da cidade. Tem especial interesse nas desigualdades socioespaciais e já trabalhou na Europa, na Ásia, em África e no Golfo Pérsico. Tem ainda desenvolvido jogos, *websites*, exposições e outros produtos de divulgação científica dedicados a questões de mobilidade e sustentabilidade urbana.

Barómetros da Fundação

Os Barómetros da Fundação visam auscultar uma amostra representativa da população portuguesa, procurando indagar a sua opinião sobre temas relevantes para a sociedade. Os resultados são complementados por informação adicional que contextualiza e ajuda a interpretar os dados obtidos nos inquéritos.

Diretor de publicações — António Araújo
Coordenador da Equipa de Estudos — Carlos Jalali
Título — Barómetro das Cidades
Autoras — Patrícia Melo (coord.), Eduarda Marques da Costa e Alexandra Gomes
Revisão de texto — GoodSpell
Design e infografias — Guidesign

As análises, opiniões e conclusões expressas nesta edição são da exclusiva responsabilidade dos autores e não vinculam a Fundação Francisco Manuel dos Santos. A autorização para reprodução total ou parcial dos conteúdos desta obra deve ser solicitada aos autores e ao editor.



CAPA
FICHA TÉCNICA
INTRODUÇÃO
1
2
3
4
PRINCIPAIS MENSAGENS
REFERÊNCIAS