

Escola de Sociologia e Políticas Públicas

Das pessoas e seus lugares. Mobilidade quotidiana e desigualdades socioterritoriais na Lisboa metropolitana.

Sofia Alexandra de Oliveira Gomes Melo dos Santos

Tese especialmente elaborada para obtenção do grau de

Doutor em Sociologia

Júri:

Doutor Luis Camarero, Professor Catedrático da Facultat de Cencias Políticas y Sociología
da UNED

Doutor José Virgílio Borges, Professor Associado da facultade de Letras da Universidade
do Porto

Doutor David de Sousa Vale, Professor Auxiliar da Faculdade de Arquitectura da
Universidade de Lisboa

Doutor António Firmino da Costa, Professor Catedrático do ISCTE- Instituto Universitário de
Lisboa

Orientador:

Doutor Renato Carmo,
Instituto Universitário de Lisboa

Co-orientador:

Doutor João Ferrão,
Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa

[Outubro, 2015]

Agradecimentos

O caminho percorrido até este destino passou por vários lugares e não foi solitário. Como tantas outras viagens, começa mesmo antes da partida. A viragem sociológica no percurso académico iniciou-se noutras paragens, por influência de Margarida Marques, na FCSH - UNL, que me apresentou uma disciplina aberta, reflexiva e feita de discussão.

A viagem continua num projecto sobre dois concelhos algarvios, coordenado por Renato Carmo, no qual a mobilidade se apresentou como um campo de estudo com tanto por explorar. A partida e restante itinerário não teriam sido possíveis sem o apoio financeiro da Fundação para a Ciência e Tecnologia e desenharam-se no ISCTE-IUL.

À coordenação e posterior orientação do Renato Carmo devo uma compreensão inabalável da pertinência da perspectiva geográfica no estudo de diferentes dinâmicas sociais e um estímulo permanente à materialização dessas reflexões em publicações e apresentações, o que se revelou essencial na reformulação de argumentos e métodos.

O segundo guia deste percurso começou a orientá-lo antes de o saber, através de uma bibliografia referencial desde o tempo da licenciatura em Geografia. Ao João Ferrão devo ainda as questões e os desafios mais-que-certeiros ao longo de todo o processo e um entusiasmo decisivo quando, já perto da chegada, se agudizaram as inseguranças de quem sabe que outros itinerários teriam sido possíveis.

No CIES reuniram-se as condições necessárias para chegar a bom porto. Foi aliás nesta casa onde conheci a Margarida, a Elisabete, a Liliana, o Frederico e a Alexandra, amigos cuja presença foi determinante para que a bússola não se partisse de vez, nos tempos em que me adivinhava mais perdida. A Sónia, o Pinto, o Ricardo, o Edgar e a Mara estavam ali perto com a convicção de quem acompanha uma maratonista.

A meio do caminho tive ainda sorte de encontrar parceiros com quem pude partilhar inquietações académicas sobre a mobilidade. Com a Daniela Ferreira, o João Mourato, a Rita Cachado, o Nuno Nunes e o Otávio Raposo – a equipa do projecto *Localways* – foram muitas as discussões que tanto enriqueceram o percurso.

A Patrícia foi uma ajuda preciosa na transcrição das histórias dos outros. Com ela, o Bruno, o Norberto e a Rita não nos esquecemos da casa de partida, que está em tudo.

Os últimos transeuntes a que me dirigi ofereceram generosamente pedaços dos seus caminhos para que os usasse no meu. Aos entrevistados não tive como retribuir o valor incalculável dos lugares que me mostraram, resta o meu profundo agradecimento.

Finalmente, ou na verdade em primeiro lugar, agradeço aos meus avós e à minha mãe, que me iniciaram numa forma de olhar e viver os (meus) lugares fundamental para que aqui chegasse.

“... correu até à estação do comboio Massamá-Barcarena e saiu do dito na Amadora, à hora prevista, num país de risos escarninhos e desconfianças mordazes este transporte suburbano vai sendo digno de confiança, não está tudo perdido, atenção à distância entre a plataforma e a carruagem, a ladinha do costume, e no cais João que já o abraça e que força um roçagar de lábios, perante a indiferença generalizada dos magotes de gente à volta, gente ansiosa por largar o transporte e rumar a casa, ao supermercado, aos afazeres que se sucedem ao longo do dia como aquelas barreiras das pistas de tartan que é necessário ultrapassar a galope, apanhar o puto na creche (hop) comprar os legumes para a sopa no sítio do costume (hop) pôr a máquina a lavar logo que o tambor esteja cheio, a ver se se poupa na luz e na água (hop), não há muito tempo, sequer muita disponibilidade para reparar num quase-beijo dado por dois homens, um iniciar de quase-romance, excepção feita ao cacho de pretos que passa a tarde encostado aos apoios de acesso à passagem subterrânea, são miúdos, mandam bocas, tudo normal...”

Pedro Vieira, *Última Paragem, Massamá*

Resumo

A investigação pretende dar um contributo para o estudo das práticas e representações dos percursos de mobilidade quotidiana. Procura-se compreender a relação entre mobilidade geográfica, desigualdades sociais e discursos de diferenciação social e identidade territorial. O estudo foca-se na Área Metropolitana de Lisboa (AML).

Considera-se a estrutura urbana enquanto fornecedora de possibilidades e constrangimentos para a mobilidade dos indivíduos e das famílias e factor determinante na maior ou menor acessibilidade aos lugares (de trabalho, residência, lazer, família, etc.). Neste sentido importa averiguar em que medida o planeamento urbano na AML integra uma perspectiva multidimensional sobre as mobilidades e reconhece o seu papel na reprodução das desigualdades socio-espaciais.

A análise extensiva dos dados estatísticos demonstra uma multiplicidade de padrões de mobilidade quotidiana produzidos na justaposição de dinâmicas territoriais e sociais. A diversidade não esconde, contudo, a prevalência de estruturas desiguais, com a acumulação de vantagens ou, pelo contrário, de factores de periferização face ao tecido social e urbano. A sinalização de desigualdades territoriais, de rendimento, género ou de idade - entre outras identificadas nas práticas de mobilidade - em articulação com a leitura crítica das políticas, reforça a pertinência de trabalhar sobre as possibilidades que se apresentam às pessoas, e sobre a forma como são interpretadas e apropriadas, na tradução quotidiana das desigualdades na mobilidade.

Palavras-chave: Mobilidade geográfica; desigualdades sociais; Área Metropolitana de Lisboa; identidade; território.

Abstract

The research aims to contribute to the study of practices and representations of mobility. The goal is to increase understanding on the relations between daily mobility, social inequalities and discourses of place identity and social differentiation in Lisbon Metropolitan Area (LMA).

Urban structure provides possibilities and constraints to individual and family mobilities representing an important factor on place accessibility (regarding work, home, family, leisure, etc.). Accordingly, it is important to examine how does LMA urban planning take into account a multidimensional perspective on mobility and recognizes its role on social and spatial inequalities reproduction.

The statistical data available unveiled diverse daily mobility patterns produced by combined spatial and social dynamics. It is shown however a prevalence of unequal structures through cumulative advantages or, on the contrary, periferization factors in some groups. Inequalities regarding place, income, gender or age, within others, are identified in mobilities. A critical perspective on urban policy is developed in articulation with these findings which reinforces the need to work on peoples' mobility potentials, their meanings and on the reflection of inequalities on their daily mobilities.

Key words: geographical mobility; social inequalities; Lisbon metropolitan area; place; identity.

Índice

INTRODUÇÃO 14

PARTE I – MOBILIDADE GEOGRÁFICA: LUGARES E CAMINHOS DE INVESTIGAÇÃO

CAPÍTULO 1 - UM ITINERÁRIO POSSÍVEL PARA A INVESTIGAÇÃO SOBRE MOBILIDADE GEOGRÁFICA..... 18
 1.1. Território e dinâmicas sociais – uma perspectiva socio-espacial..... 18
 1.2. Perspectivas sobre a mobilidade geográfica..... 33

PARTE II - DIVERSIDADE SOCIOTERRITORIAL E PRÁTICAS DE MOBILIDADE NA AML

CAPÍTULO 2 - A DIVERSIDADE SOCIOTERRITORIAL DA AML 60
 2.1. Estudos e tipologias de referência (1990 – 2000) 60
 2.2. A diversidade sociodemográfica da AML (2001 e 2011)..... 65
 2.3. Diferenciação e desigualdade socio-espaciais na Área Metropolitana de Lisboa 82
CAPÍTULO 3 - A MOBILIDADE DA POPULAÇÃO NA AML..... 89
 3.1. Geografias dos movimentos pendulares no território metropolitano..... 89
 3.2. A teia dos movimentos pendulares: sentido e intensidade das deslocações 98
 3.3. Duração e meios de transporte 103
 3.4. A utilização do automóvel – à procura de modelos explicativos 114
 3.5. Diferenciação social da mobilidade 118
CAPÍTULO 4 - MOBILIDADES E A DIVERSIDADE SOCIOTERRITORIAL DA AML 130
 4.1. Uma tipologia de territórios geradores de mobilidade 133
 4.2. Mobilidade e desigualdades sociais na AML – uma leitura multidimensional..... 141
 4.3. Propondo uma síntese socio-espacial das mobilidades geográficas – notas conclusivas .. 149

PARTE III - OS PLANOS TAMBÉM SÃO DISCURSOS. LEITURAS SOBRE AS POLÍTICAS DE MOBILIDADE E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO NA AML.

CAPÍTULO 5 - OS DISCURSOS OFICIAIS A VÁRIAS ESCALAS TERRITORIAIS 153
 5.1. Objectivos e notas metodológicas 153
 5.2. O contexto europeu 156
 5.3. O contexto nacional 161
CAPÍTULO 6 - AS POLÍTICAS DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DE MOBILIDADE DA AML 173
 6.1. Os critérios temáticos 173
 6.2. Os documentos 174
 6.3. Conteúdos 178
CAPÍTULO 7 – PARA ALÉM DOS DOCUMENTOS OFICIAIS SOBRE O ESPAÇO PLANEADO. (MIND THE GAP) ENTRE OS DISCURSOS E AS MEDIDAS. 188
 7.1. Outros discursos: espaços públicos de discussão de políticas de mobilidade metropolitana 189
 7.2. Os transportes no contexto político recente (2011-2014) 194
 7.3. A mobilidade e o ordenamento do território, enquanto políticas públicas, preocupam-se com as desigualdades e a justiça espacial? notas conclusivas..... 198

PARTE IV - O CAMINHO FAZ-SE CONVERSANDO. OS LUGARES E A MOBILIDADE NOS DISCURSOS DAS PESSOAS.

CAPÍTULO 8 - ENTREVISTAR METROPOLITANOS SOBRE A MOBILIDADE EM LISBOA	202
8.1. O guião e a situação de entrevista	205
8.2. Os entrevistados	207
CAPÍTULO 9 - PATRIMÓNIO E PRÁTICAS DE MOBILIDADE	212
9.1. Lugares meus: contexto familiar e percursos geo(bio)gráficos na construção de sentidos de lugar	212
9.2. Historial de mobilidade do dia-a-dia	221
9.3. A organização espáciao-temporal do quotidiano	224
9.4. Família e mobilidade.....	232
9.5. Recursos e competências para a mobilidade no agregado familiar	236
CAPÍTULO 10 - DAS CONDIÇÕES ÀS APROPRIAÇÕES: MOTIVOS E EXPERIÊNCIAS DE MOBILIDADE	240
10.1. Meios de transporte e motivos nas “histórias estruturais”.....	240
10.2. As experiências de mobilidade segundo os meios de deslocação	245
10.3. Entre os recursos, as condições e as experiências - uma tipologia de mobilidade?	256
10.4. Notas finais em retratos multicolores	264
CONCLUSÃO	266
BIBLIOGRAFIA.....	274
ANEXOS.....	II

Índice de figuras

Figura 1.1 – Ciclo retroactivo sistema de transportes– usos do solo	37
Figura 2.1 – Síntese descritiva da tipologia socio-económica de Lisboa do INE 2001	62
Figura 2.2 – Tipologia sociodemográfica da AML, 2001	69
Figura 2.3 – Taxas de variação da população 1991–2001 e 2001–2011 (%)	70
Figura 2.4 – Densidade populacional, 2011	72
Figura 2.5 – Proporção de população que 5 anos antes não residia no concelho, 2011	72
Figura 2.6 – Taxa de crescimento efectivo anual 1992–2012	73
Figura 2.7 – Definição dos grupos de freguesias a partir das dimensões de diferenciação socioterritorial da AML – 2011	77
Figura 2.8 – Tipologia sociodemográfica da AML, 2011	77
Figura 2.9 – Alojamentos sem pelo menos uma infraestrutura básica e proporção de grupos profissionais menos valorizados, segundo a tipologia socioterritorial, 2011	83
Figura 2.10 – População com ensino superior completo (%), 2011	84
Figura 2.11 – Proporção de profissionais do topo da CNP, 2011	86
Figura 2.12 – Proporção da população com 65 anos ou mais (%), 2001 e 2011	87
Figura 2.13 – Taxa de desemprego (%), 2001 e 2011	88
Figura 2.14 – Beneficiários do RSI (nº por mil habitantes), 2008-2012, por concelho	89
Figura 3.1 – Taxa de variação da população total e da população empregada 2001-2011 (%)	93
Figura 3.2 – Proporção de população que trabalha ou estuda fora do concelho de residência (%), 1991, 2001, 2011	95
Figura 3.3 – Taxas de repulsão e atração da população empregada na AML, 2011	98
Figura 3.4 – Variáveis de mobilidade, 1991-2001-2011, Portugal e AML	104
Figura 3.5 – Número de condutores por freguesia, 2011	106
Figura 3.6 – População empregada ou estudante que utiliza transportes públicos nos movimentos pendulares (%), 2011	107
Figura 3.7 – Duração média dos movimentos pendulares (minutos) da população empregada ou estudante residente no concelho, 2001 e 2011	110
Figura 3.8 – População que demora mais de 60 minutos no movimento pendular (%), 2001	111
Figura 3.9 – População que utiliza mais do que um meio de transporte no movimento pendular (%), 2011	112
Figura 3.10 – Duração média dos movimentos pendulares, total e por tipo de transporte, 2011 ..	114
Figura 3.11 – Meio principal de deslocação, 2014	119
Figura 3.12 – Motivos de escolha do meio de deslocação, 2014	120
Figura 3.13 – Média de tempo total das deslocações em função do meio de deslocação principal, 2014	121
Figura 3.14 – Gastos médios mensais em transportes por agregado familiar (euros), 2014	122
Figura 3.15 – Movimentos interconcelhios da população empregada ou estudante, 2001	123
Figura 3.16 – Movimentos intraconcelhios da população empregada ou estudante, 2001	124
Figura 3.17 – Diferenciação social dos meios de deslocação da população empregada e estudante, 2014	126
Figura 3.18 – Relação entre entradas e saídas dos concelhos, 2011	127
Figura 3.19 – População empregada residente no concelho que trabalha fora do município (%), homens e mulheres, por concelho, 2011	128
Figura 3.20 – Carta de condução segundo idade e sexo, 2014	128
Figura 3.21 – Distância percorrida no primeiro movimento da população empregada, 2014	129
Figura 4.1 – Cruzamento da utilização dos transportes públicos com a maior duração dos movimentos pendulares, freguesias segundo a tipologia socioterritorial, 2011	131

Figura 4.2 – Avaliação dos transportes públicos segundo o tipo de território de residência, 2014	132
Figura 4.3 – Avaliação do local de residência relativamente às acessibilidades, segundo o tipo de território, 2014	132
Figura 4.4 – Configuração territorial da tipologia de mobilidade, 2001	134
Figura 4.5 – Configuração territorial da tipologia de mobilidade, 2011	138
Figura 4.6 – Tipologia socioterritorial de mobilidade, 2001	147
Figura 4.7 – Tipologia socioterritorial de mobilidade, 2011	148
Figura 5.1 – Síntese cronológica dos documentos de políticas públicas europeias e nacionais, 1990 à actualidade.....	172
Figura 7.1 – Oferta do metropolitano de Lisboa: Lugares-quilómetro oferecidos (N.º), Junho de 2010 a Julho de 2013.....	196
Figura 7.2 – Passageiros transportados no metropolitano de Lisboa (N.º), Junho de 2009 a Agosto 2013.....	196
Figura 7.3 – Oferta Carris Lugares x Km S.P. (milhões).....	197
Figura 7.4 – Passageiros transportados pela Carris (milhões)	197
Figura 8.1 – <i>Mobile methods</i>	202
Figura 9.1 – Mapa de um dia útil comum	231

Índice de quadros

Quadro 2.1 – Dimensões de diferenciação socioterritorial na AML em 2001.....	67
Quadro 2.2 – Variáveis sociodemográficas 2001 e 2011, concelhos da AML.....	71
Quadro 2.3 – Dimensões de diferenciação socioterritorial na AML em 2011.....	75
Quadro 2.4 – Freguesias (nº) na tipologia de 2001 e 2011	80
Quadro 2.5 – Caracterização dos grupos de freguesias em 2011	81
Quadro 2.6 – Caracterização dos grupos de freguesias em 2001	81
Quadro 2.7 – Pop. empregada segundo grupos profissionais (%), 2001 e 2011, concelhos AML...	85
Quadro 3.1 – Movimentos pendulares na AML, 1991, 2001 e 2011	91
Quadro 3.2 – Proporção da população que sai e que entra nos concelhos da região de Lisboa em relação ao total de população residente (%)	96
Quadro 3.3 – Duração das deslocações e utilização do automóvel, 1991, 2001 e 2011	105
Quadro 3.4 – Factores determinantes do uso do automóvel (regressão linear múltipla), 2001	115
Quadro 3.5 – Factores determinantes do uso do automóvel (regressão linear múltipla), 2011	116
Quadro 3.6 – Evolução no uso de transportes em 2011 e 2014	119
Quadro 3.7 – Tempo total das deslocações diárias por situação profissional, 2014.....	120
Quadro 4.1 – População empregada ou estudante segundo meio de deslocação (%), 2014	130
Quadro 4.2 – Grupos de freguesias segundo o tipo de mobilidade que produzem, 2001.....	134
Quadro 4.3 – Tipologia de mobilidade, médias das variáveis, 2011	138
Quadro 4.4 – Tipologia de mobilidade 2011 (nº de freguesias) segundo a tipologia de 2001	139
Quadro 4.5 – Caracterização da tipologia de mobilidade, 2001 e 2011 (médias das freguesias) .	141
Quadro 4.6 – Comportamento da tipologia de mobilidade face às dimensões de diferenciação socioterritorial na AML (médias dos scores factoriais), 2001.....	142
Quadro 4.7 – Comportamento da tipologia territorial de mobilidade face às dimensões de diferenciação socioterritorial na AML (médias dos scores factoriais), 2011.....	142
Quadro 4.8 – Cruzamento entre a tipologia territorial de mobilidade e a tipologia socioterritorial da AML, 2001	143
Quadro 4.9 – Cruzamento entre a tipologia territorial de mobilidade e a tipologia socioterritorial da AML, 2011	144
Quadro 4.10 – População residente que estuda e trabalha segundo a tipologia socioterritorial de mobilidade, 2001 e 2011	146
Quadro 6.1 – Documentos analisados	176
Quadro 8.2 – Breve caracterização dos entrevistados	210

INTRODUÇÃO

O estudo da mobilidade geográfica do ponto de vista das ciências sociais cresceu de forma consistente nas últimas décadas. A multidisciplinaridade tem sido central neste amadurecimento teórico e metodológico e a sociologia, em particular, despertou mais recentemente para os seus possíveis contributos. Desde que Urry (2000) proclamou uma revolução disciplinar resultante da centralidade da mobilidade geográfica na contemporaneidade, foi rápida a proliferação de estudos sobre as suas diferentes expressões. A avaliação do estabelecimento de novos paradigmas é menos importante do que o reconhecimento de que a mobilidade é um tema demasiado interessante e central para ser ignorado pela perspectiva sociológica. Eram sobretudo os trabalhos de geógrafos de inspiração marxista (Lefebvre, Harvey, Massey, Soja) que vinham alertando para a correspondência entre as configurações espaciais e a reprodução de desigualdades sociais, envolvendo a transformação e a multiplicação de padrões de mobilidade.

Desigualdades sociais no espaço, justiça social urbana, justiça espacial, entre outras designações, emergiram como temas que conferiam protagonismo ao papel da dimensão territorial na análise das desigualdades. Ao mesmo tempo, começavam a reconhecer-se as limitações de deixar apenas aos estudos de carácter mais funcionalista, sobretudo da área de engenharia, a responsabilidade de compreender, planejar e gerir os movimentos quotidiano da população no território.

No seguimento destas preocupações, o projecto de investigação procura compreender as relações entre mobilidade geográfica quotidiana, desigualdades sociais e discursos de pertença identitária e de diferenciação social sobre os lugares na Área Metropolitana de Lisboa (AML). Pretende-se dar um contributo para o estudo das práticas e representações que acompanham os percursos de mobilidade. Ao nível das práticas, investigaram-se os modos como estes percursos produzem e são produzidos por diferentes dinâmicas de desigualdade social. A análise das representações, tangente à das práticas, diz respeito, por um lado, à construção de sentidos de pertença territorial e, por outro lado, a lógicas de distinção social que se associam, nas narrativas pessoais, à validação dos percursos geográficos de mobilidade.

Interessa ainda saber em que medida o planeamento urbano na AML integra as perspectivas identificadas, reconhecendo o seu carácter normativo e o seu papel na reprodução das desigualdades socio-espaciais. Considerou-se a estrutura urbana enquanto fornecedora de possibilidades e constrangimentos para a mobilidade dos indivíduos e das famílias e enquanto factor determinante na maior ou menor acessibilidade aos lugares (de

trabalho, residência, lazer, família, etc.). Não se perde, no entanto, o reconhecimento da capacidade transformadora dos indivíduos nos diferentes sentidos através dos quais se apropriam dos espaços e destas possibilidades de mobilidade contribuindo para a produção social do espaço. Neste sentido é sublinhada a dimensão estratégica e identitária dos discursos sobre os lugares, entendidos enquanto recursos de diferenciação social. Entre a acção mais geral sobre a estrutura urbana e a promoção de boas práticas de mobilidade pela população, evoca-se o papel das políticas públicas (em particular as de intervenção local) na redução das desigualdades sociais e na procura de maior justiça socio-espacial (Harvey, 1973; Lefebvre, 1974; Asher, 2010; Soja, 2010).

Foram, portanto, dois os objectivos principais deste trabalho. O primeiro diz respeito à análise das práticas e representações socio-espaciais vividas num espaço metropolitano. Procura responder às seguintes questões: De que forma os percursos espaciais, instituídos de práticas e representações, acompanham dinâmicas de desigualdade social? E em que medida integram lógicas de distinção social e de pertença identitária?

A reflexão vai sendo desenvolvida sobre, por um lado, os efeitos da capacidade de mobilidade geográfica em situações de desigualdade social e, por outro lado, o modo como os diferentes comportamentos de mobilidade são produtos de dinâmicas de desigualdade mais alargada. Paralelamente, exploram-se as formas como o uso ou consumo simbólico do espaço podem ser mobilizados no posicionamento social dos indivíduos, motivando os percursos espaciais. É sobretudo na parte II, através de uma abordagem extensiva, e na parte III, com um carácter metodológico intensivo, que se concretizam estes objectivos.

O segundo objectivo geral reside na compreensão do papel das políticas públicas face às desigualdades socio-espaciais da mobilidade geográfica, reconhecendo que os indivíduos agem sobre uma estrutura que lhes é pré-determinada e condiciona as suas capacidades de acção de forma diferenciada. A questão a que se procura responder é a seguinte: Em que medida as políticas públicas territoriais consideram a relação entre espaço e desigualdades e procuram contribuir para a redução das desigualdades socio-espaciais? Na terceira parte da dissertação, no retrato dos tipos de mobilidade privilegiados nos documentos de planeamento verifica-se como as práticas identificadas na parte II são incorporadas nas políticas, identificando alguns dos constrangimentos e das boas práticas no planeamento e na gestão das mobilidades.

Como hipótese de partida considera-se que as mobilidades reflectem dinâmicas de desigualdade que se traduzem em diferentes condições de acessibilidade aos lugares e de mobilidade das pessoas. Simultaneamente, a produção de mobilidades constrói-se em discursos valorativos sobre os lugares que reproduzem lógicas de pertença identitária e de distinção social. Estas dinâmicas de desigualdade são simultaneamente produto e matéria

do planeamento de base territorial, ainda que os responsáveis pelas políticas pareçam pouco conscientes do papel destas últimas a este respeito.

Kesselring (2008) propõe uma reflexão sobre a mobilidade que julga adequar-se melhor à fase de modernidade que vivemos na contemporaneidade. Pretende aliar os anteriores paradigmas metodológicos: o quantitativo, sobre os movimentos de massa; e o subjetivo, que considera o indivíduo como um actor na dimensão política da mobilidade. Trata-se de uma perspectiva híbrida em que a motilidade (Kaufmann, Bergman e Joyé, 2004) é uma noção central e que se focaliza nas relações complexas entre actores e estruturas. A escolha e a estratégia de desenvolvimento dos instrumentos metodológicos foram realizadas em estreita articulação com as perguntas e os objectivos que fomos clarificando, também eles objecto de aperfeiçoamento fundamentado na perspectiva teórica estabelecida. De modo a responder aos objectivos e questões enunciados recorreu-se a uma estratégia metodológica mista, contendo elementos de carácter extensivo e intensivo, concretizada empiricamente no estudo da Área Metropolitana de Lisboa (AML).

A distinção entre metodologias extensivas e intensivas diz respeito a objectivos diferentes de investigação – a explicação dos grandes retratos macro face à compreensão de casos mais específicos – e a modos diferentes de colocar as perguntas (Becker, 1996). O respeito pelos princípios de unidade e diversidade dos métodos parte da consideração de que diferentes métodos se adequam a objectivos e objectos distintos (Atkinson, 2005). Optou-se por uma perspectiva de diálogo consciente das limitações e potencialidades de cada instrumento metodológico e da sua adequação variável face aos objectivos do estudo.

* * *

A dissertação está organizada em quatro partes, em que cada uma integra um empreendimento metodológico específico. Na primeira parte damos conta das bases teóricas que enquadram o trabalho. O estudo da produção de mobilidades desenvolve-se a partir de uma perspectiva multidimensional, considerando-a um elemento estrutural da vida social dos indivíduos e da construção e reprodução dos lugares.

A componente empírica do projecto desenvolver-se-á nas três partes seguintes.

A segunda parte contém a abordagem extensiva aos dados sobre mobilidade, em articulação com variáveis sociodemográficas da população e de caracterização dos territórios. Recorrendo a dados dos Censos, elabora-se uma tipologia da AML e identificam-se as relações mais fortes na diferenciação socio-espacial da mobilidade geográfica. Através da participação no projecto *Localways*, financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia (PTDC/ATP-EUR/5023/2012) e coordenado por Renato Carmo, foi ainda possível contribuir para a elaboração e análise de um inquérito à população da AML que continha várias questões sobre mobilidade. Os resultados foram particularmente úteis na abordagem à diferenciação social da mobilidade.

Na terceira parte expõe-se a análise dos estudos e documentos de planeamento de mobilidade e ordenamento do território produzidos na área das políticas públicas. Estes documentos são simultaneamente informativos e prospectivos, produzindo dados de diagnóstico sobre a matéria mas apresentando também uma função política, dualidade que é problematizada.

A abordagem qualitativa-intensiva é posteriormente ampliada através da análise de entrevistas semidirectivas, cujos resultados são apresentados na quarta parte. Assumindo que a mobilidade geográfica dos indivíduos é gerada por diversos motivos e se configura em diferentes lugares e com distintos ritmos, reconhece-se, no entanto, que a mobilidade casa-trabalho é estruturante, sendo também assim considerada pelas políticas urbanas. As entrevistas foram aplicadas à população trabalhadora residente na AML, explorando as práticas e as representações socio-espaciais associadas aos comportamentos de mobilidade.

O desenvolvimento do projecto seguiu uma estrutura cronologicamente similar ao da dissertação, ainda que com revisões e reformulações. Daqui resultou que a redacção da dissertação tenha procurado traduzir a triangulação metodológica do processo analítico, demonstrando o carácter cumulativo das interpretações que cada instrumento foi acrescentando. Na parte final, na análise das entrevistas, explora-se o potencial das narrativas de mobilidade na forma como expõem as várias ligações entre aspectos estruturais e agenciais, ao mesmo tempo que revelam o que fica por compreender nas políticas de mobilidade e de ordenamento do território.

Por último, expõem-se as notas conclusivas procurando resumir e integrar as várias partes ao sublinhar os aspectos mais significativos resultantes da metodologia mista adoptada. A partir da identificação de alguns pontos críticos assinalados ao longo do projecto sugerem-se igualmente caminhos de investigação.

Não podemos deixar de sublinhar o papel da observação do terreno. O objeto empírico constitui-se nas mobilidades produzidas na Área Metropolitana de Lisboa. Uma postura de observação informada pelos princípios da pesquisa de terreno (Costa, 2001) surge como particularmente útil e necessária nos trabalhos preocupados com as questões espaciais. O conhecimento dos locais de residência e de trabalho foi fundamental, como aliás é a própria experiência de utilização de transportes públicos e de condução. De uma forma difusa mas sempre presente foi, portanto, estruturante a observação dos modos de ocupação do território e das cores, texturas, cheiros e sons (e silêncios) dos lugares e dos modos como as pessoas os vivem.

PARTE I – MOBILIDADE GEOGRÁFICA: LUGARES E CAMINHOS DE INVESTIGAÇÃO

CAPÍTULO 1 – UM ITINERÁRIO POSSÍVEL PARA A INVESTIGAÇÃO SOBRE MOBILIDADE GEOGRÁFICA

A reflexão teórica empreendida interpela a mobilidade quotidiana das pessoas enquanto resultado de dinâmicas em que território e sociedade são campos em permanente relação. Recorrendo a património teórico da sociologia, mas também de outras ciências sociais, discute-se o papel do espaço na reprodução de desigualdades sociais e o significado do território enquanto construção social, equacionando os efeitos nos modos como as pessoas se deslocam. Este exercício analítico inclui uma avaliação do território enquanto estrutura (organização do território) e enquanto processo associado a políticas públicas (ordenamento do território). A expressão e a reprodução de desigualdades sociais nas deslocações da população são indissociáveis desta estrutura e das forças e agentes privados e públicos que a constituem.

Convirá primeiramente esclarecer a perspectiva socio-espacial subjacente, demonstrando como relacionamos espaço, teoria social e planeamento e reflectindo sobre as noções de justiça espacial e de direito ou acessibilidade ao espaço na formulação de políticas públicas, em particular as de incidência territorial. Estabelecido o enquadramento em que situamos a reflexão sobre mobilidade geográfica, procuraremos clarificar a diversidade de sentidos com que a teoria social aborda a mesma para podermos, de seguida, elaborar sobre a correspondência entre dinâmicas de desigualdade social e espacial e padrões ou comportamentos de mobilidade geográfica.

1.1. Território e dinâmicas sociais – uma perspectiva socio-espacial

Na forma como a teoria social, em particular a sociologia, tem concebido o papel do espaço na construção das realidades sociais, destaca-se a primeira referência da Escola de Chicago, que muito influenciou a sociologia, a antropologia, a geografia ou a psicologia social. Nos anos 1920/30, um conjunto diverso de estudos procurou analisar padrões de interacção social no espaço urbano da cidade de Chicago. Tem-lhe sido atribuída a origem de uma escola de ecologia humana, pela forma como tentavam transpor perspectivas das ciências naturais para a leitura das realidades sociais. Na verdade, são muito mais diversos esses estudos e autores do que o comumente postulado.

A maioria dos autores associados a esta escola incorporaram o espaço através de tentativas de esquematização de organização ou evolução do espaço urbano, como nos modelos de Burgess e Park (1925), Hoyt (1939), ou Harris e Ullman (1945), entre outros; de dissertações sobre cultura urbana, como em Simmel (1903), Wirth (1938); ou de leituras etnográficas da cidade de Chicago, em particular de espaços marginais onde residia população desfavorecida (ver Benko, 1999; Fortuna, 2001; Savage e Warde, 2002; Costa, 2007). Savage e Warde (2002:17) sublinham que estes estudos se interessavam sobretudo pelo “estudo de padrões de relacionamento social numa situação histórica dada e num quadro espacial particular – a cidade americana no início do séc. XX”. Destacam também que, se no contexto americano a questão étnica e o racismo adquiriam maior importância, no Reino Unido a preocupação dominante com a classe social deu uma configuração particular à sociologia urbana naquele país.

Muitos dos estudos focavam a segregação enquanto expressão espacial da desigualdade urbana (Savage e Warde, 2002:65). Para aqueles dois autores, o legado importante desta escola foi a concepção da sociologia enquanto disciplina de análise de formas de interacção na cidade contemporânea. Todavia, compreender o papel do espaço especificamente na teoria sociológica implica questionar a existência de uma sociologia do território ou do espaço, considerando a génese bipartida em sociologia rural e sociologia urbana. Esta divisão leva a que cada um destes domínios esteja por vezes mais preocupado em demonstrar o seu objeto de estudo – o campo/ruralidade ou a cidade/urbanidade – do que em explorar as dinâmicas espaciais de uma forma geral.

No caso da sociologia urbana, Savage e Warde (2002) apontam a reificação da questão urbana como uma das razões do declínio da disciplina, tal como discutido por Castells (1977, 1984) ou Saunders (1993). Para os dois últimos autores dava-se demasiada importância não só à “questão urbana” como ao espaço, sendo que ambos evoluíram no sentido de desespecializar a sociologia urbana. Nem todos seguiram este caminho e nomes como Henri Lefebvre (1968), David Harvey (1973), Sharon Zukin (1991), Saskia Sassen (1991), Doreen Massey (1994), ou mesmo Giddens (1989), entre muitos outros, não deixaram de incorporar o espaço na forma como compreendem a construção da realidade social.

A pluralidade dos autores enunciados demonstra como se ultrapassam algumas divisões disciplinares: sociólogos, geógrafos, antropólogos, economistas, historiadores e filósofos têm contribuído com as suas leituras sobre a relação entre território e dinâmicas sociais na produção de desigualdades. Segundo Saunders (1993:10), são dois os corpos teóricos que procuram teorizar o papel do espaço nas sociedades capitalistas industriais contemporâneas: geógrafos marxistas como Soja, Harvey ou Massey, que exploram a importância do espaço enquanto actor que ajuda a estruturar as oportunidades para futura

acumulação de capital; e sociólogos como Urry ou Giddens, que procuram estabelecer a importância do espaço nas relações sociais enquanto elemento que possibilita ou constrange o desenvolvimento dos processos sociais.

São vários os autores que recorrem a Giddens e à teoria da estruturação para reforçar e consubstanciar a importância do espaço na teoria social. Agnew (2005) refere a importância da teoria da estruturação para a geografia humana, criticando a separação espaço-lugar que tem sido realizada através de fusão (ou confusão) entre as noções ou através de exclusão, com a valorização de uma em detrimento da outra. Já Friedland e Boden (1994) destacam, para além de Giddens, também Bourdieu, Foucault e Harvey como os primeiros autores a articularem tempo e espaço na teoria social. Carmo (2006), no seu contributo para uma sociologia do espaço-tempo, refere Simmel, Ledrut e Lefebvre, para depois especificar o percurso da sociologia urbana, refletindo a maior atenção dada às cidades na sociologia. Giddens e Goffman são referidos pela forma como exploraram as noções de espaço pessoal, zonamento e regionalização, colocando o espaço, em várias escalas e funções, como elemento central que contextualiza a interacção social e as suas possibilidades (Carmo, 2006).

Para Giddens, existe espaço para uma teoria social que ultrapasse os limites clássicos entre as ciências sociais e concretiza esta orientação na centralidade que atribui “à problemática do distanciamento espaço-tempo das relações sociais” (Pires, 1988:231). O autor sublinha a relevância de considerar a “situabilidade” da interacção no tempo e no espaço (Giddens, 1989:89). Considera que a maioria dos cientistas sociais trata o tempo e o espaço como meros ambientes de acção e que estes não têm sido capazes de pensar os sistemas sociais na sua constituição através do espaço-tempo.

Giddens apresenta o espaço em estreita relação com a sua proposta sobre a dualidade da estrutura, que enuncia a inseparabilidade entre estrutura e acção. Partindo do trabalho do geógrafo Hägerstrand ([1969] 1992), Giddens expõe o tempo-espacó também como um recurso dos agentes. O geógrafo sueco reconhece a intencionalidade e os propósitos dos indivíduos, aspeto sublinhado por Giddens: “os projetos que os indivíduos procuram realizar, para que sejam concretizados, têm de utilizar os recursos inherentemente limitados de tempo e espaço a fim de superar as restrições que defrontam” (Giddens, 1989:91-92), especificando as restrições de capacidade e restrições de acoplamento (as que condicionam actividades que implicam interacção com os outros). Adverte, desta forma, para o carácter colectivo da programação das mobilidades: os nossos horários e percursos geográficos estão condicionados pelo facto de realizarmos actividades com outros, com os seus próprios horários e percursos.

No que diz respeito ao espaço enquanto estrutura, “os agentes movimentam-se em contextos físicos cujas propriedades interagem com as suas capacidades” (Giddens,

1989:91). O espaço-estrutura ou as propriedades estruturais do espaço interagem com a agencialidade dos indivíduos. A este respeito, Soja (2010) argumenta que a teoria de estruturação espaço-temporal teve poucas repercussões devido à maior força do historicismo social.

Para Archer (1995), a temporalidade dos efeitos emergentes será intransponível, contrariando o carácter indissociável da dualidade estrutura-acção de Giddens: a acção presente dos indivíduos gera efeitos estruturais no futuro, independentemente da acção dos indivíduos nesse futuro. A pré-existência da estrutura evidencia o carácter de causalidade da mesma associado ao tempo histórico e à irreversibilidade desse tempo. A autora menciona em particular as propriedades emergentes que envolvem a relação dos seres humanos com o ambiente (Archer, 1995:144), que podemos ilustrar com as questões ligadas ao ordenamento do território. Às configurações geográficas de organização da vida social também se aplica o princípio da pré-existência: trata-se de um aspeto estrutural que não depende automática ou imediatamente da actividade humana, estando sujeito a apropriações e reinterpretações por parte dos indivíduos mas pré-existente a estes.

Saunders (1993), por outro lado, critica os autores que enfatizam o significado social do espaço, fazendo a apologia de uma ciência social aespacial. A sua proposta é, aliás, a de uma sociologia urbana que se transforma em sociologia do consumo. Afirma que o espaço é só mais uma variável. Se não podemos ignorá-lo, uma vez que os processos sociais variam com a conjuntura específica das relações que ocorrem em determinados lugares, também não se deveria insistir numa teoria social do espaço que procura fazer da localização o factor chave da análise. Apoando-se no pensamento de Sayer (1984), aquele autor defende que a evidência de que o espaço tem de ser sempre analisado ao nível empírico não consubstancia a possibilidade, ou necessidade, de ser integrado como dimensão de análise também na reflexão teórica, tal como julga acontecer em relação ao tempo. Contudo, não problematiza os riscos de se tratar empiricamente uma noção ou uma categoria cujo papel não se teorizou de uma forma mais aprofundada.

Em sentido oposto, Gieryn (2000), na sua apresentação das várias formas como se tem tratado o espaço na sociologia, advoga um papel central para o lugar, mas defende que, em vez de uma sociologia do espaço ou do lugar, toda a sociologia deve incluir uma sensibilidade para o lugar. O lugar estabiliza e dá durabilidade às categorias, diferenças, hierarquias estruturais da sociedade; compõe os padrões de interacção presencial que constituem a formação de redes e a acção colectiva; incorpora e assegura normas culturais intangíveis, identidades, memórias... (Gieryn, 2000: 473).

A relação entre espacialidades, mapas cognitivos e identidades territoriais é complexa, especialmente nas condições actuais de mobilidade que transformam os contextos espaço-temporais de referência cognitiva e de acção quotidiana (Ferrão, 2002: 157). Para Giddens

(1989:296), o sentido de lugar é também crucial para a segurança ontológica do indivíduo, constituindo um “elo psicológico entre a biografia do indivíduo e os locais que constituem os cenários dos percursos tempo-espacó” dos indivíduos. Costa demonstrou aliás, no bairro de Alfama, como a estratégia identitária serve não só um sentido de pertença ao local, de inclusão naquele quadro socio-espacial, como essa inclusão indica a posse de determinadas “competências relacionais e culturais singulares” atribuídas ao local de pertença (Costa, 1999:249).

Jessop *et al* (2008) propõem uma abordagem que cruza as noções de território, espaço, escala e redes. Reconhecem a chamada de atenção de Sayer (2000) sobre o risco de fetichismo espacial, defendendo que não se podem tratar estas dimensões fora da sua produção através da agência humana (Jessop *et al*, 2008:396). A proposta passa por olhar o espaço como um processo multidimensional e não como uma estrutura fixa, seguindo a perspectiva crítica e realista de Sayer, a análise de Massey (2005) do espaço como “emergência” e reflexão de Lefebvre (1974) sobre a produção social do espaço (Jessop *et al*, 2008). Mais ainda, sublinham o carácter polimórfico e estratégico-relacional dos processos sociais no espaço ou dos processos espaciais na vida social.

Lefebvre (1974) terá sido dos primeiros autores modernos a teorizar sobre o espaço enquanto produto e produtor social. O processo de produção social do espaço reporta-se a uma relação dialética entre: as práticas sociais, relativas ao quotidiano vivido; as representações do espaço, constituídas por imagens e símbolos concebidos por produtores “oficiais” do espaço (planeadores/urbanistas); e os espaços de representação, referentes às representações dos habitantes e outros utilizadores (Lefebvre, 1974:42-43; 48-49). São vários os espaços sociais que se interpenetram e sobrepõem não só no social mas também no plano físico espacial (Lefebvre, 1974: 104).

A abordagem de Lefebvre ao espaço é também (sobretudo?) política - ao espaço público enquanto base material associa-se a esfera pública. Foi Lefebvre, aliás, dos primeiros a falar de direito ao espaço em *Le droit à la Ville* (1968). Vários autores o seguiram, estudando o espaço público e debatendo as questões da liberdade, da acessibilidade, da convivência ou da participação no espaço, do que define o seu carácter público¹. Já antes Jacobs (1961), no seu trabalho referencial sobre as cidades americanas, havia elaborado sobre essa ligação indissociável entre viver em sociedade e viver o espaço, entre relações sociais e a sua materialização espacial, em particular no espaço público. Sheller (2008) associa o carácter público de um espaço – reportando a símbolos como a ágora grega, a praça europeia, a rua, os transportes públicos, etc. – ao grau com que os

¹ Demos conta da diversidade de algumas dessas abordagens ao espaço público, considerando a sua mutabilidade no tempo e no espaço, em Santos (2007).

lugares permitem mobilidade física e de informação. Reconhecendo a importância da componente física do espaço, da forma como foi desenhado, planeado e é concretizado, realça, contudo, que os espaços públicos acessíveis só geram mobilidade quando os indivíduos ou grupos se apropriam física e cognitivamente desses espaços (Sheller, 2008:33).

É, portanto, sobretudo ao espaço urbano que os autores, explícita ou implicitamente, se referem. A cidade parece constituir um laboratório privilegiado. Tonkiss (2005) aborda várias facetas de reflectir sobre o espaço na teoria social, particularizando a cidade. Ilustra através de vários ensaios como a cidade é o espaço em que se jogam dinâmicas de desigualdade social bem ancoradas em aspectos materiais da vida social, designadamente de acesso ao espaço, mas como também aqui se constroem e reproduzem relações interpessoais, dinâmicas identitárias ou negociações de poder em que o simbólico, o económico e o político se entrecruzam.

Para Soja (2010) tem persistido uma assimetria entre a explicação social e espacial, com prejuízo para a segunda, que se deve a uma precaução disciplinar de longa data de evitar conferir demasiado poder causal à espacialidade na vida social, receando cair em perspectivas deterministas que já contaminaram a geografia no passado. Argumenta a imbricação do espaço na teoria social numa perspectiva que assuma a dialética socio-espacial.

A sociologia portuguesa, em específico, contém referências à necessidade de uma sociologia atenta ao espaço, ultrapassando a génese bipartida em rural/ urbano. Desde Isabel Guerra (1987) a referir a necessidade de articulação entre sociologia espacial e sociologia urbana (p.11) a Renato Carmo (2014) a intitular um livro com a referência a uma sociologia dos territórios. Afonso de Barros (1990) e Vítor Matias Ferreira (1992) haviam igualmente mencionado a necessidade de fazer uma ponte entre as sociologias rural e urbana, avançando no estudo sociológico do espaço de forma mais alargada. Contudo, Ferreira (1992) chama a atenção sobretudo para a necessidade de renovação e alargamento do campo temático a que pertence, propondo que a metropolização da cidade expandiu-se ao ponto de se deixar de falar de urbano e se passar à referência a território. Barros (1990) apresentou uma visão de síntese particularmente lúcida sobre o (fraco) desenvolvimento da sociologia rural e sobre as ligações entre esta e a sociologia urbana, tanto ao nível da evolução dos contextos socio-económicos como da necessidade de ambas, em termos teórico-metodológicos, terem muito a ganhar com o enfoque nas questões espaciais. Desta forma, lançou valiosas pistas para futuras linhas de orientação de uma sociologia do território mais integradora.

Também Almeida (1975) havia sugerido, a propósito da emigração portuguesa para França, razões metodológicas e epistemológicas para a centralidade da noção de espaço

(geográfico) na análise dos espaços de relação que as migrações produzem, assumindo que estes se podem qualificar como espaços tanto de comunicação como de ruptura. Não são, portanto, inovadoras, as sugestões de uma maior integração no esboço de um campo sociológico preocupado com as questões territoriais. Contudo, não é claro nem imediato que se componha um campo mais alargado de uma sociologia preocupada com as questões ligadas ao espaço geográfico. Machado refere-se aos domínios “cidades e território”, “sociologia rural” e “ambiente” na sociologia portuguesa (Machado, 2009).

A evolução das abordagens sociológicas centradas no espaço, seja rural ou urbano, acompanha dinâmicas concretas da sociedade portuguesa mas também o processo de institucionalização da disciplina (Madureira Pinto, 2004; Machado, 2009). Confirmando ou não o território como dimensão de importância maior, reconhece-se e/ou demonstra-se a concretização espacial de dinâmicas económicas, sociais e culturais, sendo que, nalguns estudos, a espacialidade está no cerne dessas dinâmicas. A espacialidade modela as relações sociais tal como os processos sociais configuram e dão significado às geografias humanas. O lugar consolida, dá expressão, materializa e incorpora as dinâmicas sociais.

1.1.2. Desigualdades e justiça espacial

O estudo das desigualdades sociais conta com um vastíssimo património teórico na sociologia, a que se alia uma panóplia alargada de material empírico, designadamente ao nível estatístico. Costa (2012a: 10) refere o legado da sociologia das classes e da estratificação social, remetendo para os paradigmas fundadores da sociologia: “a teoria marxista (modo de produção capitalista, classes sociais, luta de classes); a sociologia weberiana (classe, status e partido); a teoria das elites (poder, elites, circulação das elites); a sociologia estrutural-funcionalista (estratificação social, hierarquias de status, mobilidade social).” Não cabe aqui a revisão e sistematização que outros autores tão bem desenvolveram sobre a evolução deste campo de estudos (Costa, 2012a; Estanque e Mendes, 1997; Roldão, 2009; Almeida, 2013). Nem tão pouco discutiremos a problemática da medição de desigualdades, mais comumente estudadas através do rendimento (Cantante, 2012). Contudo, interessa compreender as relações que se vêm estabelecendo ou podem estabelecer entre território e desigualdades sociais.

De entre os autores contemporâneos, Costa (2012a) realça diferentes tipos de contributos no estudo das desigualdades sociais: obras que fornecem um enquadramento teórico mais alargado sobre desigualdades e justiça social (Rawls, Amartya Sen); estudos de tipificação de situações de desigualdade e de estratégias reativas (Therborn, Frazer); e análises de base mais empírica sobre desigualdades globais (Milanovic, Atkinson e Piketty,

Wilkinson e Pickett, OCDE). Os primeiros problematizam e relacionam conceitos centrais como os de justiça ou desigualdade, enquanto os segundos e os terceiros procuram concretizar as situações e os efeitos específicos, analisando empiricamente esses conceitos em determinados contextos históricos e geográficos.

A obra de Wilkinson e Pickett (2009) tornou-se uma referência na associação das desigualdades de rendimento a outros domínios, como a esperança de vida e outras condições de saúde (obesidade, toxicodependência, saúde mental); outros indicadores de vulnerabilidade social, como a gravidez na adolescência, taxa de homicídio e encarceramento; ou ainda a mobilidade social e índices de confiança da população. Os países com menores índices de desigualdade demonstravam situações sociais mais favoráveis. No fundo, este contributo, entre outros, vêm procurando demonstrar que a “igualdade faz bem às sociedades” e tem variadíssimas repercussões, nomeadamente nos níveis de desconfiança social (Almeida, 2013).

Na maioria dos trabalhos sobre desigualdades não é secundária a componente interventiva do trabalho científico. Também Dorling (2011) se propôs a desconstruir mitos sobre a desigualdade social, como a eficiência do elitismo, a necessidade da exclusão ou a naturalização do preconceito, entre outros, abordando vários tipos de desigualdades e domínios em que estas se manifestam, como na educação, na segregação espacial, na economia. Vai colocando em relação aspectos materiais das desigualdades com a componente simbólica do discurso dominante sobre as mesmas.

Therborn (2006) avança quatro tipos de mecanismos de desigualdade que Costa (2012) apresenta da seguinte forma:

“distanciamento” (geração de desigualdades como resultado de processos de competição ou concorrência em sistemas de interdependência); “exclusão” (geração de desigualdades por efeitos de restrições seletivas que certos grupos colocam ao acesso de outros a recursos e oportunidades); “hierarquização” (geração de desigualdades por efeitos de institucionalização de posições de superioridade ou inferioridade nas organizações formais) e “exploração” (geração de desigualdades por efeito da apropriação assimétrica por uns de bens e valores produzidos por outros) (Costa, 2012b:11).

Costa (2012a) sublinha a multidimensionalidade das desigualdades em contexto de globalização, recorrendo aos três grandes conjuntos de dimensões de desigualdades que Göran Therborn (2006; 2013) propõe: desigualdades vitais, desigualdades existenciais e desigualdades de recursos. As primeiras dizem respeito a condições e cuidados de saúde, condições de vida e mortalidade. As segundas a desigualdades em liberdade, direitos, reconhecimento e respeito, podendo traduzir-se em situações mais ou menos institucionalizadas. As desigualdades de recursos são as mais frequentemente estudadas e

dizem respeito a “desigualdades de rendimento e de riqueza, de escolaridade e qualificação profissional, de competências cognitivas e culturais, de posição hierárquica nas organizações e de acesso a redes sociais” (Costa, 2012b:11).

O território pode adquirir autonomia como dimensão de desigualdade ou estar presente nas várias dimensões enunciadas. Interessam-nos ambas as abordagens. As desigualdades ditas vitais, por exemplo, podem ser muito influenciadas por problemas ambientais ou originadas por situações ligadas a um incorreto ordenamento do território. Mesmo ao nível global, a distribuição e localização de resíduos tóxicos, o problema das quotas de emissão de CO2 ou do desflorestamento evocam questões de justiça ao nível internacional. A este respeito, Soja (2010) realça como, no contexto americano, o racismo é fortemente debatido. Tem sido denunciado o que chama de *environmental racism* (racismo ambiental, traduzido à letra). O movimento de justiça ambiental tem posto a descoberto a forma como os pobres e as minorias, e em especial a população negra, estão mais expostos aos riscos ambientais.

Por outro lado, Therborn (2013:53) realça como os modos de vida e os sistemas económicos estão inscritos no espaço, exemplificando como no contexto chinês ou na América Latina muito da desigualdade de rendimento deriva da localização espacial. Contudo, alguns destes estudos problematizam pouco a dimensão espacial, é necessário recorrer aos trabalhos de Harvey, Lefebvre, Soja, Massey ou Sassen, entre outros, para aprofundar a territorialidade das desigualdades. No domínio da geografia sempre se desenvolveram teorizações que invocam a complexidade do território, assumindo que a pluralidade na definição de dimensões teórico-substantivas contribui para a compreensão dessa complexidade (Marques, 2004).

Bihr e Pfefferkorn (2008), em *Le Système des Inégalités*, sublinham o carácter sistémico das desigualdades sociais segundo diversas perspectivas: as desigualdades apresentam dinâmicas de interacção, hierarquização, acumulação e reprodução. As diferentes dimensões das desigualdades interagem entre si, agravando-se. Desigualdades entre categorias socioprofissionais repercutem-se em desigualdades de rendimento e condições de trabalho ou em desigualdades de alojamento, consumo, etc. Estas desigualdades acumulam-se, reforçando as vantagens ou desvantagens em determinados grupos, e têm tendência a reproduzir-se, embora algumas condicionem mais que outras. Adoptando uma abordagem sistémica, a dimensão territorial estará presente dependendo da situação ou fenómeno em análise: as “intersecções de desigualdades surgem sempre como situadas e contextuais, contingentes e variáveis” (Costa, 2012a:82).

Têm sido muitos os estudos que empiricamente têm dado conta da evolução das desigualdades, sobretudo ao nível internacional. Instituições como o Banco Mundial ou a OCDE e vários contributos académicos têm disponibilizado e analisado um largo espectro

de dados que demonstra um aumento contínuo das desigualdades económicas internacionais na segunda metade do século XX. Milanovic (2011), em particular, sublinha como o território nacional continua a ser determinante: embora haja países entre os mais desenvolvidos que apresentam níveis muito elevados de desigualdade interna de rendimentos (EUA, por exemplo), persiste um contraste muito claro entre países, sendo que a maior parte da população de países mais pobres ou mesmo em crescimento (como a Índia) vive abaixo do limiar mínimo de rendimento americano. A comparação entre os EUA e a Europa demonstra como, mesmo em contexto de globalização, os países são determinantes: a diferença entre os estados europeus (ex.º Dinamarca vs. Bulgária) é muitas vezes superior às diferenças de rendimento entre estados dos EUA.

A escala e o contexto de análise – designadamente a territorial – assumem, portanto, um papel importante nas observações produzidas. Soja (2010) apresenta as várias escalas a que considera serem produzidas geografias injustas, enunciando contextos espaciais específicos e estudos de vários autores. Esta perspectiva multi-escalar articula-se em três níveis: exógeno; endógeno; e mesogeográfico ou regional. Sobre as geografias exógenas e a organização política do espaço, refere os *banlieues* de Paris, estudos sobre geografias coloniais e pós-coloniais, a estratégia de *gerrymandering* – isto é, a configuração dos círculos eleitorais usada para favorecer determinados interesses, o *apartheid* sul-africano ou a ocupação da Palestina. Destaca também a tendência crescente para um urbanismo obcecado pela segurança e a relação conflitual entre espaço público e propriedade privada referindo-se tanto a debates sobre os recursos naturais e a sustentabilidade ambiental global como sobre a luta pelos direitos humanos universais em contexto urbano.

Segundo Soja (2010), a produção endógena de geografias de discriminação espacial diz respeito à desigualdade de distribuição de serviços e equipamentos de saúde, educação, de segurança, habitação etc., a que se associa a construção social de estruturas de vantagens e privilégios espaciais com diferenciais de riqueza e poder (é aqui mencionado o exemplo do movimento de justiça ambiental). As mesogeografias de desenvolvimento desigual dizem respeito à escala supra-nacional: à divisão mais tradicional Norte/Sul; à globalização da injustiça/injustiça da globalização; ao subdesenvolvimento e às teorias da dependência. São considerados os regionalismos (separatismos culturais existentes, por exemplo, em Espanha ou no Reino Unido) e o caso da União Europeia como ilustrativos da justiça espacial enquanto princípio normativo da formulação de políticas.

Soja explora assim a génesis de desigualdades socioterritoriais no âmbito da sua teoria espacial da justiça. O termo justiça espacial surge em diálogo com o de justiça social, associado agora a dinâmicas também territoriais. Costa (2012a) coloca John Rawls e Amartya Sen em diálogo sobre a relação entre desigualdades e justiça social. Afirma também que, apesar do tema dos direitos humanos não se sobrepor ao das desigualdades

sociais, estes têm muitas interseções, sobretudo quando está em discussão o tema da justiça global (Costa, 2012a:28). De modo idêntico, para Soja (2010) os conceitos de justiça espacial e de direito à cidade têm sido usados de forma tão interligada que se torna difícil separá-los.

De Lefebvre (1973), mais abstracto, a Mitchell (2003), mais centrado nas práticas de planeamento e apropriação do espaço público, são muitas as referências que advogam um processo mais inclusivo de fazer cidade. Algumas estão presentes num número temático da revista *City*, com o título sugestivo de *Cities for People, not for profit* (Brenner et al, 2009). Em 2004 publicou-se o *World Charter for the Right to the City*, no seguimento do Fórum Social das Américas (Quito) e do Fórum Urbano Mundial em Barcelona e outros documentos consequentes foram promovidos por fóruns e instituições internacionais (Brown e Kristiansen, 2009 e Sugranyes e Mathivet, 2010). Vários contributos vêm desenvolvendo o conceito clássico de Lefebvre, sobretudo de académicos e activistas, no sentido de reclamar maior mobilização e participação das sociedades civis urbanas (ver Brenner et al, 2009 e Sugranyes e Mathivet, 2010). Soja (2010) considera o direito à cidade como um enquadramento que sintetiza os debates que antecederam a teoria espacial da justiça. Chama a atenção para os revivalismos contemporâneos que têm tornado a ideia do direito à cidade um tema de investigação, surgindo em bibliografia científica, encontros, conferências e também como conceito mobilizador para a acção social e política, entretanto adotado por organizações internacionais como a ONU.

Para a noção de justiça espacial, Soja (2010) também evoca a noção de justiça social de John Rawls (1971), acrescentando-lhe o reconhecimento da diferença cultural a que apela Marion Young (1990). Foucault (1986) e Giddens (1989) compõem a base de referências teóricas do primeiro autor, pelo papel estruturador que atribuem ao território na construção da realidade social. O primeiro sobretudo por observar dinâmicas territoriais de opressão, mas também oportunidades emancipatórias, e o segundo pela sua concepção indissociável de espaço-tempo. O Maio de 1968 e o revivalismo da reivindicação do direito à cidade nos anos 90 e 2000 são assinalados como épocas marcantes para o estudo e activismo social relacionados com as questões da justiça espacial.

Os anos 70 marcam uma época em que autores próximos da teoria marxista concretizam a discussão sobre o sistema capitalista e a reprodução de desigualdades sociais na produção do espaço (Harvey, 1973; Lefebvre, 1974; Castells, 1977, 1984; Massey, 1994). O trabalho de alguns dos autores anteriores e de outros mais recentes (Fainstein, 2009; Soja, 2010) refere-se ao direito ao espaço (ou, concretamente, à cidade) e à necessidade de mais justiça espacial, socio-espacial, territorial... Diferentes terminologias dizem respeito à reprodução (também) espacial de desigualdades sociais, particularizando alguns trabalhos preocupações ecológicas, questões de género, de idade, nacionalidade,

etnia ou classe social. Sublinha-se o papel das políticas urbanas no combate às desigualdades sociais e na promoção de uma acessibilidade justa e igualitária ao espaço, em particular tendo em conta os factores e as consequências que envolvem a presente crise internacional. Soja (2010:1) defende que no início da noção de justiça espacial está a ideia de que “*justice, however it might be defined, has a **consequential** geography, a spatial expression that is more than just a background reflection or set of physical attributes to be descriptively mapped.*”, usando, com o mesmo sentido, a espacialidade ou geografia da justiça.

Fainstein (2009) refere duas correntes no planeamento que abordam a questão da justiça espacial como central. Segundo a autora, a corrente habermasiana ou abordagem deliberativa defende que o papel dos planeadores é ouvir, agir como mediadores, aceitando a pluralidade de leituras, de conhecimento e de expressões (Forester 1999, Healey 1997, Innes 1995, Hoch 2007); enquanto outros autores criticam esta abordagem por se basear muito na questão dos procedimentos, falhando em reconhecer a realidade social marcada por desigualdades estruturais e hierarquias de poder (Fainstein, 2000, Yiftachel 1999, Campbell 2006). A deliberação democrática genuína exigiria condições de base igualitárias, o que é impossibilitado pelo reconhecimento de que a tensão entre equidade de bens primários e equidade política deriva de contradições práticas. Enquanto em teoria os mecanismos de mobilização poderiam promover redistribuição económica, na prática as desigualdades económicas produzem e reproduzem hierarquias de poder:

“Citizens like elites can be self-serving, as the prevalence of NIMBYism² within forums of popular participation indicates. (...) in sum, advocates of strong democracy consider participation a prerequisite to just outcomes; structuralists regard participants in democratic deliberation as doomed to being either disregarded or co-opted but offer only limited hope that structural power can be overcome.” (Fainstein, 2009: 2,3)

Partindo da forma como Fainstein (1996) e Hay (1995) vêem o papel da participação na promoção da cidade justa, Cardoso e Breda-Vázquez (2007: 387) também insistem na importância da dimensão substantiva do modelo da cidade justa, para além dos procedimentos: “*Democracy is then extended beyond procedural norms and political rights to gain substantive content in an unambiguously normative vision which implies social rights and material equity of outcomes*”.

² NIMBY(ism) significa *Not In My Back Yard* e é uma noção para referir formas de participação em processos de elaboração de políticas públicas motivadas essencialmente por motivos pessoais ou motivos de uma coletividade particular. Por exemplo, movimentos de vizinhos cuja participação em processos de discussão pública se definia sobretudo pela defesa de interesses próprios e não tanto o interesse público, como acontecia em avaliações de impacte ambiental, com uma forte oposição à localização de determinado empreendimento na proximidade das suas casas.

O modelo da cidade justa de Fainstein (2009) integra princípios da abordagem comunicativa respectivamente a procedimentos e resultados, mas reconhece o potencial contraditório entre participação e resultados justos. Sublinha a autora que a abordagem moderna à questão da justiça parte do trabalho de Rawls, na medida em que o objectivo passa por evitar excessivas concentrações de propriedade e riqueza, em especial aquelas que tendem a levar à dominação política. Contudo, Fainstein (2009) também menciona as críticas feminista ou multiculturalista de Young (2000) ou Benhabib (2002), que crêem que Rawls não reconhece suficientemente o papel da diferença. Em suma, apresenta o que considera serem os três pilares da justiça urbana – equidade material, diversidade e democracia – sublinhando que podem ser contraditórios ou requererem compromissos.

Cardoso e Breda-Vázquez (2007) distinguem ainda Sandercock (1998), que afirmou faltar ao planeamento de tradição marxista o reconhecimento de que a desigualdade e a injustiça não se limitam a critérios materiais e económicos. Na abordagem pós-modernista, protagonizada por Young (1990), a justiça social deve considerar não só os padrões de distribuição mas também os processos e relações que produzem e reproduzem esses padrões, preocupando-se com as condições institucionais e processuais do projecto de planeamento (Cardoso e Breda-Vázquez, 2007). Marques (2004) relaciona a problemática das desigualdades e a procura de maior justiça social e equidade e coesão territoriais com a maior importância das noções de qualidade de vida e bem-estar nas políticas públicas, designadamente as territoriais.

Nas últimas três décadas, os movimentos sociais sobre justiça económica, racial ou ambiental enquadram o princípio de justiça em termos materiais (políticas redistributivas) e imateriais (liberdade, bem-estar, oportunidade, segurança) (Bromberg, 2007). Bromberg destaca a crise de 1970 como o momento que despoletou o que designa de neoliberalismo darwinista, gerador de mais disparidades geográficas, mas realça que já alguns textos (Harvey, 1973; Lefebvre, 1974; Soja, 1989) desafiavam, no entanto, os cientistas sociais a questionar a rigidez e neutralidade com que o espaço vinha a ser tratado.

David Harvey, um dos autores que iniciou nos anos 70 uma abordagem teórica à produção de desigualdades sociais em espaço urbano, vem desenvolvendo uma análise sobre o papel do espaço no desenvolvimento e evolução do sistema capitalista, procurando renovar alguns dos princípios marxistas. Largamente difundida e referida, a obra *Social Justice and the City* (Harvey, 1973) inaugurou, em muitos aspectos, a análise imbricada entre dinâmicas sociais e dinâmicas espaciais na produção de desigualdades. Lefebvre, além de ter exposto a sua concepção de produção social do espaço, iniciou um campo, que tem conhecido um crescente revivalismo, com o seu livro *Le Droit à la Ville* (1968). O revivalismo de Lefebvre tem sido mais consistente na área dos movimentos sociais urbanos e menos forte na arena académica, talvez devido ao seu estilo mais normativo e ativista.

Harvey tem acompanhado a evolução dos sistemas capitalistas e a sua relação com a produção do espaço até à actualidade, chamando a atenção para a dimensão política de intervenção na cidade (Harvey, 2012).

Soja (2010) coloca em diálogo David Harvey e Henri Lefebvre na sua teoria espacial de justiça. Concorda com Harvey na ênfase sobre o processo e não apenas nos resultados do que será um território mais justo: a justiça territorial (termo que Harvey utiliza) corresponderá a uma distribuição socialmente justa que é conseguida de modo justo. Harvey vem argumentando que o normal funcionamento do sistema urbano – desde os mercados de habitação, de trabalho e de solo às estratégias dos investidores, banqueiros e planeadores – tende a agravar as desigualdades. Estes, entre outros autores da escola crítica dos estudos urbanos, como Castells (1977), consideram que as cidades são não só arenas de mercantilização mas também elas próprias, nas suas formas socio-espaciais, estão altamente mercantilizadas de forma a intensificar as capacidades lucrativas do capital e mesmo as crises têm alimentado o sistema capitalista (Brenner *et al*, 2009). Os sistemas de uso de solo, o mercado imobiliário, as redes de produção e troca, as configurações das infra-estruturas metropolitanas foram sendo desenhados para contribuir para a acumulação e reprodução do lucro dos detentores de capital, aumentando assim as desigualdades, o que vem sendo confirmado por outros autores mais recentes, da área da história da economia, como Piketty (2014).

O diálogo com Lebfevre é, para Soja, indispensável uma vez que julga que os geógrafos marxistas, como Harvey, apesar de reconhecerem que as relações sociais de produção capitalista modelam o espaço, rejeitam que estas possam ser modeladas por processos e relações espaciais, tal como está implícito no termo justiça espacial e no modo como Lefebvre expõe o processo de produção social do espaço. Soja distancia-se claramente de Harvey por considerar que as dinâmicas espaciais – em particular, no contexto urbano - têm capacidade geradora de desigualdades sociais não sendo apenas modeladas por estas. Harvey evita atribuir poder causal ao espaço, embora também privilegie a análise da cidade.

À tradição marxista dos estudos urbanos dos anos 70, em que era analisado o papel do capital e a relação entre relações de classe e o ambiente construído, acrescenta-se a abordagem actual da economia política na análise da natureza geográfica das desigualdades e da exploração no contexto do sistema capitalista (Cardoso e Breda-Vázquez, 2007). Referindo-se ao trabalho de Harvey (1973) e Fainstein (1996), Cardoso e Breda-Vázquez (2007) salientam que muitas vezes o planeamento não só não combate como perpetua e acentua as desigualdades existentes, ao separar equidade de eficiência enquanto objectivos do planeamento e falhando na observação das relações de poder.

A publicação do livro de Soja (2010), *Seeking Spatial Justice*, apresenta-se como fundamental para quem pretenda compreender a introdução de noções como justiça e direito ao espaço associadas ao planeamento e ao pensamento sobre o espaço, ainda que assuma como objectivo não só a reflexão mas sobretudo um estímulo à acção crítica sobre o território. O livro sugere, logo no título, os seus dois aspectos fundamentais: aqui se apresenta e desenvolve uma concepção espacial de justiça e pretende-se que esta constitua um princípio normativo na formulação de políticas³.

Fazendo referência ao seu percurso enquanto geógrafo e urbanista e ao da escola onde tem leccionado (UCLA), Soja distingue a cidade como a grande arena da procura pela justiça espacial, concretizando com o exemplo de Los Angeles. Nesta cidade, o contexto socioeconómico e associativo, em proximidade com a escola de planeamento urbano, têm fornecido muito material para o estudo e o activismo sobre justiça espacial. Fazendo uma síntese das tendências das últimas décadas de reestruturação económica – desindustrialização e reindustrialização, posfordismo, desenvolvimento das TIC, globalização – especifica que o seu enfoque é observar como o processo de reestruturação foi sendo construído com base numa tendência forte de desigualdade económica e polarização social crescentes. Apresenta-nos os EUA como um país de crescentes desigualdades, realçando a urbanização desta polarização - sendo Nova Iorque e Los Angeles os grandes palcos geradores de desigualdade – e ilustrando com o mesmo tipo de dados que são apresentados nos estudos de cariz mais empírico sobre desigualdades globais.

Therborn (2014) refere quatro mecanismos de “igualdade”: a “convergência”, que reporta a mudanças sistémicas, igualização de oportunidades, políticas compensatórias e acções afirmativas; a “inclusão”, que diz respeito a questões relacionadas com o estado de direito, cidadania, serviços públicos, migração e direitos humanos; a “compressão” ou “encurtamento”, que envolve processos de capacitação, empoderamento, democratização organizacional ou associativismo; e a redistribuição, respeitante ao Estado-Providência, à fiscalidade progressiva, a políticas sociais e ao mutualismo. Já Fraser (2008) faz corresponder a três níveis de desigualdades diferentes tipos de políticas: políticas de redistribuição para combater as desigualdades económicas; políticas de reconhecimento (da “diferença”) para contrariar desigualdades culturais e políticas de representação para desigualdades de participação política.

³ Nas últimas páginas encontramos referências e sugestões de leitura e até de visionamento de filmes (documentários sobre movimentos de justiça em Los Angeles), precedidas por notas e agradecimentos. Conclui-se desta forma um bom manual de iniciação sobre perspetivas críticas de análise e acção sobre as desigualdades socio-espaciais urbanas.

Aliás, no âmbito do estudo das desigualdades, Costa (2012a), Dorling (2011), Therborn (2013) ou Almeida (2013), entre outros, realçam a importância das percepções das desigualdades pela população e os julgamentos sociais sobre as desigualdades. Destaca-se a dimensão estratégica e identitária dos discursos, designadamente sobre os lugares, de diferenciação social. Levanta-se igualmente a questão das representações e do que parecem ser crenças geradoras de desigualdade, “crenças na superioridade de uns e na inferioridade de outros, sendo estas (superioridade e inferioridade) agora frequentemente consideradas como de base genética, embora também de base sociocultural” (Costa, 2012b:23). Esta intensificação de preconceitos nos países mais desenvolvidos, associada a uma polarização social, materializa-se espacialmente em processos de estigmatização territorial (Wacquant, Slater e Pereira, 2014).

Em 2011, a OCDE publicou *Divided We Stand. Why Inequality Persists*, onde se sublinha o papel das alterações nas políticas públicas em áreas como a fiscalidade, serviços públicos ou transferências sociais e de mercado de trabalho para o aumento das desigualdades de rendimento nas últimas décadas, factor que surge como mais importante do que outros, como a globalização, a inovação tecnológica ou as alterações demográficas. Este relatório também chama a atenção para as variações territoriais das desigualdades. Na análise das economias emergentes – Brasil, China, Índia, Indonésia, África do Sul – as desigualdades de rendimento manifestam-se não só entre países mas são tendencialmente superiores em contexto urbano do que em áreas rurais.

Hay (1995) e, mais recentemente, Lobao *et al* (2007) já nos haviam alertado para a proliferação de diferentes noções – equidade, justiça, desigualdades... – seja ao nível procedural, formal ou substantivo, e para o facto de estas poderem ser trabalhadas numa alargada amplitude de escalas geográficas, com significados também diferentes. Noções e significados diversos cuja persecução na concepção e prática das políticas públicas podem apresentar-se contraditórios, assim exigindo uma clara explicitação dos valores, meios e resultados esperados e posterior avaliação. Entre a acção mais geral sobre a estrutura urbana e os comportamentos territoriais da população, evoca-se o papel das políticas públicas (em particular as de intervenção local) na redução das desigualdades sociais e na procura de territórios mais justos.

1.2. Perspectivas sobre a mobilidade geográfica

O tema da mobilidade espacial está presente nas ciências sociais em perspectivas urbanofuncionalistas (pela sociologia do planeamento; geografia; urbanismo; economia regional...) ou com um enfoque temático, nomeadamente no estudo das migrações internacionais ou do

turismo, campos relativamente autónomos. Encontra-se ainda retratado em estudos sobre território em engenharia, geografia humana, demografia, sociologia, história ou antropologia. Está mais presente na área multidisciplinar dos estudos urbanos, designadamente através da relação entre mobilidade geográfica e o desenvolvimento das áreas metropolitanas. O estudo sociológico da produção das mobilidades, apesar de reunir contribuições importantes carece de um maior desenvolvimento de uma perspectiva alargada e atenta à relação entre práticas e representações socio-espaciais e entre mobilidades e espacialidades.

A produção de mobilidades tem sido abordada de uma forma multifacetada. Urry (2000) considera o modo de deslocação (virtual ou corpórea) e o que é mobilizado (mercadorias, informação, pessoas) na definição dos tipos de viagem, enquanto Cresswell (2006) realça o papel das representações associadas às práticas. Mesmo incidindo sobre a experiência da mobilidade, são várias as abordagens: dos migrantes aos turistas, dos movimentos pendulares aos refugiados, da apropriação dos modos, equipamentos e espaços de transporte (o aeroporto, a estrada, o carro...) ao pedestrianismo, entre tantas outras experiências de mobilidade (Carmo e Simões, 2009; Cresswell e Merrimen, 2011).

Urry foi dos primeiros autores a promover o estudo sociológico da mobilidade, defendendo que esta assume actualmente uma grande centralidade na evolução da sociologia:

"Indeed, all forms of social life involve striking combinations of proximity and distance, combinations that necessitate examination of intersecting forms of physical, object, imaginative and virtual mobility that contingently and complexely link people in patterns of obligations, desire and commitment, increasingly over geographical distances of great length. " (Urry, 2002:256)

Alguns autores, como Sheller e Urry (2006), Cresswell (2006) ou Kaufmann *et al* (2004), defendem que o estudo das mobilidades configura um novo paradigma nas ciências sociais. Este paradigma deverá desenvolver uma panóplia de instrumentos metodológicos mais adequados às perspectivas e objectos que estuda, conferindo protagonismo analítico à mobilidade (Buscher e Urry, 2009; Buscher, Urry e Witchger, 2011). Urry (2002) considera que a geografia, mais do que a sociologia, tem estudado as mobilidades mas de forma pouco preocupada quanto às bases sociais das deslocações e as suas prováveis transformações.

Beck (1992) e Bauman (2000) são amplamente citados como referências da sociologia contemporânea que observam uma modernidade fluída, líquida, individualista e reflexiva, impregnada de incerteza, instabilidade e movimento que exige novos instrumentos analíticos em que a mobilidade é central. Elaborando a partir de Giddens (1991) e Bauman (2000), Freudental-Pederson (2009: 24) descreve o indivíduo da modernidade tardia como vivendo uma luta eterna entre comunidade e individualismo, entre segurança e liberdade. A grande

tarefa que se lhe impõe é a da procura de um equilíbrio entre segurança e liberdade na vida quotidiana (idem).

A mobilidade espacial refere-se tradicionalmente a deslocações geográficas, a movimentos de uma origem a um destino através de uma trajectória que pode ser descrita em termos de espaço e de tempo (Kaufmann *et al*, 2004:746). Contudo, a mobilidade pode também ser estudada enquanto condição mutável, o resultado de tendências de classe, acesso às infra-estruturas e da definição social das obrigações familiares, conjugando aspectos sociopolíticos e estratégias diárias dos indivíduos ou das famílias (Camarero e Oliva, 2008:345).

Kaufmann *et al* (2004), seguindo o estabelecido com Schuller nos finais dos anos 90, distinguem quatro tipos de mobilidade geográfica de pessoas: mobilidade residencial; migração internacional e inter-regional; viagem por turismo ou trabalho; deslocações quotidianas. Os autores apontam duas deficiências no estudo sobre mobilidades: o enfoque no movimento em termos de espaço-tempo em vez de incidir nas interações entre actores, estruturas e contextos e o facto de muitos estudos se limitarem às deslocações actuais e passadas, negligenciando os movimentos potenciais: “*The reasons, constraints and effects upon larger societal processes will remain obscured if the geography of flows is considered in isolation, i.e., if we fail to examine the modus operandi of the societal and political logic of movements in geographic space.*” (Kaufmann *et al*, 2004: 749)

Não ignorando o papel estrutural que o mercado, designadamente o imobiliário, desempenha nos padrões de mobilidade, interessa também explorar a perspectiva dos indivíduos na construção dos percursos geográficos e na forma como os representam. Uma análise deste tipo pressupõe a compreensão das tensões entre representações e práticas socio-espaciais e entre as concepções do espaço programado e as diversas apropriações que o transformam. Os lugares organizam-se e relacionam-se em percursos de mobilidade no quotidiano, nas deslocações frequentes (por motivos de trabalho, consumo/ lazer, família...) e também ao longo da vida, contribuindo para o estabelecimento de ciclos.

Globalmente, embora se reconheça que a mobilidade não é um fenómeno recente, identificam-se na actualidade condições para um aumento da circulação a variadíssimos níveis. A reestruturação económica dos anos 1970 e o advento da era da globalização traduzem-se na crescente mobilidade e rapidez dos fluxos de informação, pessoas, capital e produção. A terciarização da economia, aliada ao crescimento da importância das tecnologias de informação, foi acompanhada por reconfigurações urbanas, salientando-se a emergência de configurações espaciais em arquipélago (Ferrão, 1991).

O diálogo entre mobilidades e espacialidades, sendo uma construção teórica, é sobretudo visível ao nível empírico e parece particularmente intenso nas cidades contemporâneas. Para Rémy e Voyé (1994:13; 74-75), a urbanização é um processo que

integra a mobilidade espacial na vida quotidiana, redefinindo a territorialidade das formas sociais de troca e a estruturação das relações de poder e condicionando, consequentemente, a adaptação e participação na vida urbana. O desenvolvimento tecnológico e o aumento da mobilidade não tornaram o espaço irrelevante, pelo contrário, a capacidade do indivíduo se movimentar e movimentar outros indivíduos, bens ou informação tornou-se uma força poderosa de estratificação (Manderscheid, 2009a; Ascher, 2010).

É seguindo esta linha de pensamento que se desenvolve o estudo da relação da mobilidade com dinâmicas de desigualdade social (Cass *et al*, 2005; Kaufmann *et al*, 2004; Teles, 2005; Camarero e Oliva, 2008). Camarero e Oliva defendem como hipótese de trabalho que os processos de dispersão urbana, a organização sociotécnica, o uso crescente do automóvel e a posfordização do tempo e do espaço resultaram num modelo de mobilidade que promove novas formas de exclusão e de risco social e cria um ambiente que força diferentes grupos sociais a desenhar estratégias de mobilidade privadas e desiguais (Camarero e Oliva, 2008:345).

1.2.1. Mobilidade e ordenamento do território

Tem constituído um símbolo das regiões metropolitanas das últimas décadas a população que origina movimentos pendulares massivos de entrada e saída dos grandes centros. É um grupo muito numeroso e diversificado, socialmente e consoante o contexto territorial, mas claramente global: em inglês são apelidados de *commuters* e em francês de *navetteurs*. População cujos movimentos diários condicionam e são condicionados pela organização e pelo ordenamento do território metropolitano e por dinâmicas familiares e sociais, que têm repercussões ambientais de grande dimensão.

Estudar a relação entre mobilidade geográfica e desigualdades sociais implica colocar no meio desta relação o território enquanto estrutura (organização do território) e enquanto política pública (ordenamento do território). A expressão e reprodução de desigualdades sociais nas deslocações urbanas da população são inseparáveis desta estrutura e das forças e agentes privados e públicos que a constituem.

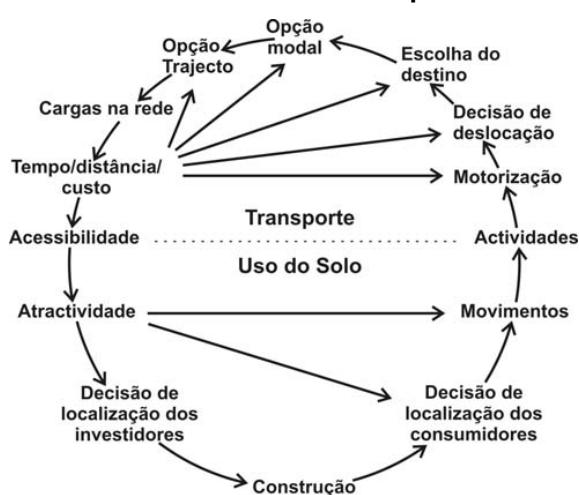
A importância da mobilidade na configuração do espaço e das hierarquias urbanas a várias escalas há muito que é reconhecida. Modelos clássicos observam na mobilidade e nos transportes um motor de crescimento económico regional e um elemento fundamental na definição da estrutura urbana e de padrões territoriais específicos, como a suburbanização, a dispersão ou a segregação.

Costa (2007) dá conta de vários autores (Adams, 1970; Muller, 1981; Taffe *et al*, 1996; Vuhics, 1981; Hall, 1969) que têm analisado a relação entre a evolução da forma urbana e o desenvolvimento dos sistemas de transportes e do modo de mobilidade da população. O

autor apresenta alguns modelos descritivos e analíticos da organização do espaço das áreas disciplinares da economia, geografia e sociologia urbana, incidindo no modo como os transportes contribuíam para a organização e as relações estabelecidas.

Numa perspectiva mais próxima da economia regional, aponta Cantillon (1755), Von Thunen (1826) e Alfred Weber (1909) como os primeiros a construírem modelos em que os custos de transporte e de tempo são variáveis determinantes para compreender a organização do espaço. Menciona Christaller (1933) e a sua teoria de que os lugares centrais tenderiam a desenvolver-se preferencialmente ao longo das vias de comunicação, Burgess (1925) e o modelo concêntrico a partir do *Central Business District* (CBD) explicado pela capacidade diferenciada de aceder ao mesmo e Hoyt (1939), que retoma o modelo de Burgess mas realça a importância dos eixos de transporte na localização das actividades económicas. Harris e Ulman (1945) desenham já uma forma urbana mais polinucleada, resultado da maior importância do automóvel. A *Chicago Area Transport Study* (CATS) (1955) e o estudo de Pittsburgh por Lowry (1964) sugerem um ciclo retroativo (fig. 1.1) entre o desenvolvimento do sistema de transportes e a diferenciação dos usos do solo: a distribuição dos usos do solo, promovida pelos investidores e entidades de regulação, determina a localização das diversas actividades/funções e esta distribuição gera deslocações; por outro lado, a infraestruturação e o sistema de transportes geram oportunidades de interacção, medidas como acessibilidade; esta acessibilidade diferenciada, por sua vez, contribui para as decisões de localização dos agentes das diversas actividades e, portanto, para a alteração dos usos do solo.⁴

Figura 1.1 – Ciclo retroativo sistema de transportes – usos do solo



Fonte: WEGENER, 1995 em Costa, 2007: 86

⁴ Ver Costa, 2007: 71-86

Contrariando as visões mais funcionalistas, Bell e Ward (2000) realçam o papel de Zelinsky (1971) ou Massey (1994) na demonstração da importância de analisar a multiplicidade de motivos e de meios que a mobilidade envolve, exigindo uma visão holística sobre o fenómeno. Zelinsky (1971), em particular, chamou não só a atenção para os motivos diversos (visitas sociais, religiosos, etc.), relacionando-os com a evolução histórica das sociedades, como também associou a essa evolução a subida massiva na incidência e complexidade dos movimentos temporários. Podendo ser criticado por ser limitado temporalmente e eurocêntrico (Bell e Ward, 2000), a sua *hypothesis of the mobility transition* avança já elementos da compressão espáço-temporal associados à modernização da sociedade, em estreita relação com a evolução dos padrões de mobilidade individual.

À escala global, Castells (2002:532) observava que os fluxos – de capital, de informação, de tecnologia, de interacção organizacional, de imagens, sons, símbolos... – definem a forma e os processos espaciais, concretizando com o desenvolvimento de megacidades como pontos nodais e centros de poder de um novo paradigma e processo que seria o espaço de fluxos. Parece retirar importância aos lugares na estrutura lógica do espaço de fluxos, assumindo que o espaço dos fluxos é dominante e que o espaço dos lugares se resume à forma territorial da organização do quotidiano da maioria dos indivíduos, afirmando que é na relação entre estes dois que se faz a articulação entre o global e o local (Borja e Castells, 1997). Já Harvey (1989) apresenta as formas urbanas que acompanham e incorporam as várias fases do capitalismo, sendo a mobilidade um aspecto central da compressão espacio-temporal que subjaz à expansão global do sistema capitalista. Distintamente de Castells, sublinha a relevância do território na interpretação de dinâmicas económicas e sociais e alerta para a desigualdade nas geometrias de poder da mobilidade. Também Massey (1994) chamava a atenção para o etnocentrismo da ideia da compressão espacio-temporal, sublinhando ainda a dimensão do género, e a necessidade de observar a diferenciação social deste fenómeno.

Discutindo a existência de classes globais fundadas numa mobilidade promovida pelo contexto de globalização, e a propósito da análise de desigualdades globais contemporâneas, Costa (2012b) refere, entre outras, as propostas de Florida (2002), com as classes criativas, ou de Sassen (2005) mais completa e que enuncia desde classes profissionais transacionais altamente qualificadas até novas classes globais de desfavorecidos. Contudo, sublinha bem o autor que já eram conhecidos o cosmopolitismo de algumas elites europeias desde o séc. XVI ou o internacionalismo enquanto projecto do movimento operário europeu do séc. XIX. Estes são grupos sociais aos quais associamos imagens que reconhecemos facilmente, sobretudo associadas às ditas cidades globais. Acrescentaríamos como grupo social também facilmente identificável nas regiões

metropolitanas das últimas décadas a população que origina movimentos pendulares massivos de entrada e saída dos grandes centros, os *commuters* ou *navetteurs*.

Putnam (2000) considerou a mobilidade geográfica determinante na forma como tem mudado o envolvimento das pessoas na vida social nos Estados Unidos da América. Admite como consequência inevitável da organização da vida moderna a forma como as pessoas ocupam cada vez mais tempo a deslocar-se sozinhas (*bowling alone*) em “caixas de metal” (Putnam, 2000:212). Avalia como efeito na comunidade e na vida social um crescente desenraizamento. Todavia, Putnam, tal como Castells, tendem a generalizar a dimensão da mobilidade na actualidade, como se todos os indivíduos estivessem em mobilidade permanentemente e em condições idênticas e as comunidades e os lugares perdessem validade. Negligenciam, desta forma, as espacialidades e sociabilidades da própria mobilidade e as situações frequentes de imobilidade.

Reflectir sobre a cidade e o planeamento urbano torna-se um crescente desafio num contexto em que as aglomerações metropolitanas estão mais policêntricas e difusas e o campo geográfico dos movimentos migratórios se estendeu (Gaspar, 2002: 68). Sheller (2008:26) confere às novas configurações de mobilidade um lugar central na re-imaginação da cidade e na redefinição do carácter público da mesma: “*A focus on diverse intersecting mobilities has become increasingly central to “re-imagining the urban” (Amin and Thrift, 2002) and re-designing the “public domain” within mobile cities (Hajer and Reijndorp, 2001)*”.

A este nível são uma importante fonte os estudos e documentos de planeamento e ordenamento do território onde se encontram as representações de mobilidade produzidas pelas políticas públicas, geralmente dominadas pelo paradigma funcionalista. Nestes documentos, os residentes e trabalhadores são frequentemente perspectivados como constituintes da procura do sistema de transportes, sendo a tipologia espacial definida à partida pela configuração de “coroas urbanas” ditadas pela distância ao centro. A estas sobrepõe-se o desenho mais policêntrico da hierarquia urbana regional, pontuado por outros centros urbanos de dimensão importante e com melhores acessibilidades ou ainda por espaços rurais marginalizados na rede de transportes. A localização das diferentes funções no território depende dos interesses económicos e da valorização do mercado de solos e a capacidade de regulação pública ou capacidade financeira e política para definir objectivos políticos permite filtrar ou catalisar o que decorre do sistema económico dominante (Costa, 2007: 7)

A partir do final do séc. XIX a introdução do automóvel dá origem a um sistema de automobilidade (Sheller e Urry, 2000; Featherstone, Thrift e Urry, 2005). A automobilidade permitiu uma liberdade, flexibilidade e amplitude das deslocações (no tempo e no espaço) nunca antes experimentada. Consequentemente, impulsionou a dispersão dos lugares de residência, de trabalho, lazer, que antes eram vividos de uma forma mais compacta e

próxima. A automobilidade pode constituir-se num sistema que força as pessoas a uma intensa flexibilidade (Urry, 2004). A generalização do uso do automóvel, em que se concretiza este sistema, levantou vários problemas de sustentabilidade ecológica, cuja visibilidade, com o advento do paradigma do desenvolvimento sustentável, tem contribuído para o seu questionamento.

Discute-se a procura de modelos de mobilidade mais sustentáveis no que se refere sobretudo a preocupações ambientais, com projectos e redes de cidades internacionais e nacionais e a questões mais alargadas sobre as consequências, por exemplo, de formas urbanas menos saudáveis. Segundo Costa (2007:92) é em torno da generalização dos conceitos de cidade compacta e de cidade dispersa que a discussão sobre a mobilidade ganha relevo no final da década de 80, quando se começam a estabelecer relações entre o consumo energético, a morfologia urbana e a consequente contribuição para a concretização dos objectivos de sustentabilidade ambiental, económica e social dos sistemas urbanos (Costa, 2007: 92).

A concepção e problematização da forma urbana é um campo de estudos que conta com uma bibliografia extensíssima, reunindo contributos variados da arquitectura, geografia, sociologia, historia, engenharia, ou do que se vem especializando como urbanismo ou estudos urbanos. Alguns estudos são propostas em que se avançam formas óptimas de fazer cidade através de modelos que incluem o desenho urbano – de ruas, casas, praças, etc. - e que a este associam modos de viver o espaço. Outros autores discutem as formas urbanas contemporâneas e os processos que os construíram, como, por exemplo, as críticas à cidade difusa, ancorada no uso do automóvel. Nestes contributos está muitas vezes contida, implícita ou explicitamente, uma crítica à própria construção de modelos abstractos ou universais, pelo que se produzem sobretudo sugestões concretizadas histórica e geograficamente em vez de soluções generalizáveis, ainda que possam avançar alguns princípios globais de intervenção.

As perspectivas mais críticas e menos propositivas acompanham a análise do período denominado de pós-modernidade e da cidade “pós-moderna” onde parecem falíveis os princípios funcionalistas de regularidade e ordem presentes no zonamento e segregação da cidade fordista. São agora a dispersão e a fragmentação que passam a caracterizar a estrutura urbana. Não cabe aqui a revisão ou sistematização que outros tão bem realizaram da evolução dos paradigmas do urbanismo ocidental (Soja, 2000; Lamas, 2000; Hall, 2002; Ascher, 2010; Dear, 2002), e em particular a sua expressão em território nacional (Gaspar, 1999; Portas, Domingues e Cabral, 2003, 2011; Marques, 2004). Marques (2004: 27) chama a atenção para a proliferação de denominações que caracterizam as cidades da pós-modernidade, ilustrando a variedade de leituras que se vêm desenvolvendo sobre o urbanismo contemporâneo: de *exurbia* (Vernon, 1962) a *ville éclatée* (Haumont e Lévy,

1998), foi, contudo, sobretudo a noção de *edge city* das mais referenciadas. Estas diferentes noções referem-se a um modelo mais difuso, de baixa densidade e descontínuo de urbanização (idem, p.54).

Ascher (2010:29) identifica três dinâmicas que caracterizam a modernização – a individualização, a racionalização e a diferenciação social – e relaciona-as com a evolução das formas urbanas, realçando o papel dos transportes urbanos na “expansão dos territórios urbanos e a sua recomposição numa escala alargada”. Fala-nos de duas revoluções urbanas que acompanham o período da modernidade, das cidades do Renascimento e da Revolução Industrial, e anuncia uma terceira revolução urbana que acompanha um novo período de modernidade em que as dinâmicas de individualização, a racionalização e a diferenciação social se intensificam. Esta intensificação repercute-se numa maior autonomia em relação às condicionantes espaciais e temporais, o que não significa o desaparecimento da vida local mas que “os novos instrumentos de transporte e comunicação abrem as possibilidades de escolha em matéria de localização de residência e das actividades” (Ascher, 2010:39). Nesta escolha, defende o autor, entram lógicas reflexivas que dependem dos meios das pessoas ou organizações para se deslocarem ou comunicarem e que podem gerar novas formas de segregação.

Costa (2007: 88) resume, na senda de muitos outros autores, os princípios mais presentes nas políticas urbanas contemporâneas: o aumento da densidade e compacidade urbanas e a promoção de usos mistos do solo contribuem para a diminuição das distâncias entre as diversas funções e a obtenção dos mínimos de procura para transporte público, ao mesmo tempo que o desenho urbano será determinante para a apetência para as deslocações nos ditos modos suaves (a pé e de bicicleta) e para a acessibilidade aos transportes públicos.

As preocupações com o uso do automóvel não são, portanto, apenas ambientais. É a própria natureza pública e comunitária da cidade que está ameaçada. Nas palavras de Jacobs (1961), a “erosão da cidade” pelo uso excessivo do automóvel é mais um sintoma do que uma causa dos problemas urbanos causados por políticas pouco atentas às especificidades dos lugares e das pessoas que os vivem. Gerir o problema da excessiva automobilização com uma política apenas especificamente dirigida aos transportes e ao trânsito, falhando uma perspectiva holística sobre o território, pode muitas vezes agravar em vez de resolver os problemas de mobilidade urbana. Contudo, têm sido demasiado frequentes as abordagens exclusivamente sectoriais.

Uma das disciplinas que mais se tem ocupado do planeamento de transportes é a engenharia. Nos modelos de cenarização de procura de transporte os factores que caracterizam e distinguem os alojamentos são a respectiva dimensão, a propriedade de carro e o rendimento (Martens, 2006). O modelo de quatro etapas, com origem nos anos 50

nos gabinetes de estudos em transportes de Detroit e Chicago, baseia-se na estimação das viagens geradas, na estimação da distribuição de viagens, na escolha do modo de transportes e na atribuição de tráfego. As estimativas derivam das viagens realizadas, de dados socio-económicos e de uso do solo, sendo que não tem havido a integração de preocupações com equidade social na distribuição de custos e benefícios – isto apesar de estes modelos, sendo baseados na procura, terem implicações diretas a este nível (Martens, 2006). Com as preocupações ecológicas foram realizadas algumas alterações a estes modelos, designadamente adicionando cálculos de emissão de poluição.

A análise custo-benefício é um método de identificação, medida e comparação dos custos e benefícios relativamente a um projecto ou programa de investimentos [Campbell e Brown, 2003] que tem sido aplicado como metodologia padrão para avaliar investimentos nos transportes desde os anos 60 nos EUA (Martens, 2006). O enfoque recai sobre os custos com infra-estruturas e equipamentos (incluindo os dos veículos) e nos benefícios em poupança de tempo de viagem, tendo em conta investimentos em segurança. As preocupações ambientais, uma vez mais, motivaram a inclusão de parâmetros de impacto, designadamente poluição do ar e ruído (Martens, 2006).

Costa e Costa (2003) demonstraram como em Portugal a crescente utilização do automóvel permitiu o alargamento das bacias de emprego, colocando sérios desafios à gestão de serviços públicos de transportes. Ferrão (2003) reforça que mais do que gerir cidades acresce a necessidade de governação da região metropolitana:

“uma realidade sem delimitação clara, sem nome, sem identidade, construída implicitamente por pessoas e organizações que, no seu quotidiano, tecem uma densa trama de deslocações e contactos, ainda maioritariamente em torno da velha cidade mas muitas vezes de forma mais ou menos errática, envolvendo pólos residenciais e de emprego de menor dimensão dispersos pelo território metropolitano.” (Ferrão, 2003: 221-222).

O imperativo da redução da utilização do automóvel a nível internacional tem originado várias medidas dissuasoras, como restrições de circulação, aplicação de taxas, impostos, portagens, controlo de parqueamento, implementação de zonas pedonais e medidas de promoção da utilização dos transportes públicos (Teles, 2005). Teles (2005) destaca uma lista de boas práticas no ordenamento do território que promovem uma boa política de mobilidade: o planeamento “ABC” na Holanda; o SCOT – esquema de coerência territorial em França; e o PPG13 – *Planning Policy Guidance Note 13* em Londres. Enfatiza-se a necessidade de planejar corretamente a localização de equipamentos e serviços – ao nível da habitação, actividades económicas, espaços comerciais e de lazer, saúde, educação... - e de orientar a urbanização de acordo com princípios de mobilidade e acessibilidade dos espaços. São várias as abordagens em diferentes cidades (Teles, 2005:91-83): numas o

princípio de aplicação foi a promoção de usos mistos do solo (Toulouse), noutras foi a optimização da localização de empresas consoante a sua dimensão e tipo de actividade (Utrecht, planeamento ABC), noutras ainda defendeu-se a urbanização prioritária de áreas já bem servidas por transportes (França – SCOT; Dinamarca) ou focou-se especialmente no planeamento dos fluxos escolares geradores de congestionamento nas horas de ponta (Londres). As intervenções vão desde o nível mais cirúrgico do desenho do espaço urbano até a produção de guias de boas práticas que devem influenciar as várias políticas públicas relacionadas com o uso do solo ou com forte impacto territorial (PPG13). É nesta articulação entre mobilidade e ordenamento do território que está o cerne de uma adequada gestão da procura de transportes e acessibilidades.

Este tipo de experiências divulga-se com a transmissão de conhecimento da investigação e práticas de formulação de políticas públicas de várias áreas através das redes e organizações em que os territórios se inscrevem. Organizações internacionais como o Banco Mundial, a ONU, a OCDE ou a Comissão Europeia, vêm produzindo documentos com diagnósticos e recomendações nas mais diversas áreas. Ferrão (2011) observa a convergência de sistemas e culturas nacionais de ordenamento do território. Identifica três linhas de debate global como tendo particular influência no domínio do ordenamento do território: a cultura político-institucional e a missão dos especialistas em ordenamento do território, onde se incluem questões como a democracia deliberativa, planeamento colaborativo, negociações multilaterais; a cultura administrativo-organizacional e a missão dos serviços públicos, que procura um novo entendimento de serviço público; e cultura de ordenamento do território e o papel dos cidadãos, focada em temas como a formação cívica, interesse público, participação (Ferrão, 2011: 68-73).

Um dos instrumentos mais condicionadores ou influenciadores das tendências de urbanização é, sem dúvida, a localização de acessibilidades e os eixos e fluxos possibilitados pelas infra-estruturas e serviços de transporte. Se vezes há em que acompanham o crescimento de determinadas áreas, respondendo às exigências da população e das actividades económicas, noutras criam pólos novos ou recuperam antigas centralidades com a melhoria das acessibilidades. Por outro lado, a inexistência de acessibilidades é, com frequência, o motivo para a localização de determinados equipamentos cujo objectivo é restringir o acesso ou garantir exclusividade, como alguns equipamentos de lazer ou turísticos e condomínios residenciais privados. O ordenamento do território, o planeamento de transportes e acessibilidades e determinadas dinâmicas sociais e económicas podem tornar os espaços mais ou menos fechados e acessíveis e as pessoas que os ocupam, por necessidade ou vontade, mais ou menos móveis.

A diversificação e multiplicação dos tempos e lugares das deslocações urbanas nas últimas décadas desafiam a concepção fordista dos sistemas de transportes públicos,

planeados sobretudo para a pendularidade casa-trabalho (Viegas, 2003; Ascher, 2010). O desenvolvimento dos meios e sistemas de transporte é acompanhado das tendências de fragmentação social e enclausuramento espacial (Ascher, 2010: 73). Segundo Ascher (2010:69), “a individualização da vida urbana provoca também uma crise na concepção e funcionamento dos equipamentos e serviços públicos”, constituindo o planeamento e gestão dos transportes públicos um caso exemplar. A crescente autonomia dos indivíduos depende de sistemas técnicos cada vez mais elaborados e socializados, sublinhando-se que as dificuldades económicas e/ ou culturais de alguns grupos sociais em utilizar estes sistemas os transformam simultaneamente em factores de desigualdade.

1.2.2 Mobilidade geográfica e desigualdades sociais

Poucos temas têm sido tão estudados nas ciências sociais como a (re)produção de desigualdades e a distribuição dos recursos económicos e sociais, não estando, contudo, suficientemente explorada a relação destes com a mobilidade geográfica (Kaufmann *et al*, 2004; Ohnmacht *et al*, 2009). Contudo, há sinais, sobretudo na última década, de uma maior atenção conferida à relação entre mobilidade geográfica e desigualdades sociais. Autores já referidos, como John Urry, Mimi Sheller, Vincent Kaufmann ou Tim Cresswell, entre outros, têm contribuído com uma visão teórica alargada do que podem constituir abordagens das ciências sociais à produção de mobilidades geográficas, fazendo referências à relação com a produção ou reprodução de desigualdades socio-espaciais.

A institucionalização do campo de estudos sobre mobilidade vem acontecendo num ambiente multidisciplinar marcado por grupos e redes de investigação (*mobile lives forum*, *cosmobilities*) e publicações especializadas (a revista *mobilities* ou o *Routledge Handbook of mobilities*, editado por Adey *et al*, 2014). Também alguns trabalhos da sociologia portuguesa referem de forma mais ou menos central o papel da mobilidade geográfica, e sua diferenciação social, na produção do espaço (Costa, 1999; Carmo, 2007; Madureira Pinto e Queirós, 2010; Nunes, 2011; Carmo e Santos, 2011; Oliveira, 2014). Ainda assim, o domínio social tem sido o parente pobre nas políticas de transporte, secundarizado pelos domínios económico e ambiental (Martens, 2006; Preston, 2009). Por outro lado, na área dos estudos sobre desigualdades sociais, também o espaço e a mobilidade parecem ser relativamente ignorados (Ohnmacht *et al*, 2009; Manderscheid, 2009^a, 2009b).

O aumento exponencial da mobilidade, ainda que produzindo um “espaço de fluxos” (Castells, 2002 [1996]), configura-se nos territórios reais, vividos pelos indivíduos, espaços de relacionamento social que são “elementos fundamentais de ancoragem simbólica e relacional, desta triangulação entre identidades culturais, memórias colectivas e grupos

sociais" (Costa, 1999:47). Os percursos diários espaço-temporais associados ao que alguns investigadores denominam de "sentido de lugar" constituem, segundo Giddens (1989:296), "aspectos concretizados da dualidade da estrutura". A espaço-temporalidade do quotidiano constrói-se também discursivamente, ancorada em formas de ligação ao território variáveis na escala e no nível de abertura ou fechamento (Montulet, 2005).

Giddens (1989) conferiu centralidade à noção de espaço-tempo na teoria da estruturação, como anteriormente referimos, partindo exactamente do trabalho de Hägerstrand (1970) sobre o carácter rotinizado da mobilidade quotidiana e ao longo da vida. O estudo, realizado em 1939, de geografia histórica sobre uma área rural sueca cujos habitantes emigraram massivamente para a América teve uma repercussão imensa, pelo seu conteúdo e metodologia, em estudos sobre mobilidade e migrações populacionais, difusão de informação/inovação e estruturação espaço-temporal. Hägerstrand definiu a estruturação temporal do espaço geográfico, apresentando a conjugação de espaço e tempo como um recurso que condiciona o desenvolvimento quotidiano das actividades humanas uma vez que o indivíduo possui a capacidade de se deslocar no espaço mas está condicionado pelo tempo disponível para tal (Costa, 2007: 27).

O estudo de Costa (1999) sobre Alfama fornece várias pistas para o estudo do papel das mobilidades e do território na interacção social e sobre as dinâmicas de abertura e fechamento da comunidade, designadamente em relação aos processos de contínua construção identitária: os alfamistas, símbolo de Lisboa, são eles próprios migrantes de outras partes do país, e a relação do "seu" bairro com a restante cidade. Esta obra contribui, entre outras, para uma tradição de estudos que recua a Wirth (1938) e Simmel (1903) e na qual espaço, cultura e identidade são indissociáveis (ver Silvano, 2001 e Fortuna, 2001). Nestes estudos, a mobilidade, quotidiana e ao longo da vida, ganha significados através da construção discursiva identitária que se relaciona e interage com a produção material das paisagens (Cresswell, 2006; Manderscheid, 2009a).

Kaufmann *et al* (2004) apresentam a noção de motilidade como descrevendo a capacidade de bens, informação ou pessoas serem móveis no espaço geográfico e social ou ainda a forma como adequam essa capacidade de mobilidade socio-espacial às circunstâncias (Kaufmann *et al*, 2004: 750). A utilização desta noção como conceito operativo implica o enfoque na forma como o acesso, as competências e a apropriação relativas à mobilidade são moderadas pelas condições em diferentes espaços.

A noção de motilidade tem sido das mais prolíficas enquanto conceito de intermediação entre as possibilidades estruturais de mobilidade (conferidas seja pela estrutura urbana, seja pelos recursos diferenciados de mobilidade consoante os grupos sociais) e a apropriação que os indivíduos realizam na construção dos seus percursos. A motilidade de um indivíduo ou grupo diz respeito a três noções: acesso, que depende da

distribuição espacial da população e das infraestruturas, da configuração de políticas espaciais (ex. transportes e acessibilidade) e da posição socioeconómica do indivíduo; competências, designadamente físicas, relativas a regulamentação específica (ex. carta de condução) ou organizacionais (de planeamento e gestão de informação relativas às possibilidade de mobilidade); e apropriação, que se refere à forma como os agentes interpretam e actuam (Kaufmann *et al*, 2004; Ohnmacht *et al*, 2009). Relativamente à apropriação, Ohnmacht *et al* (2009: 12) acrescentam que esta é moldada pelas necessidades, planos, aspirações e concepções dos agentes, relacionando estratégias, motivos, valores e hábitos. Assumindo que a gestão de mobilidade passa cada vez mais pela disponibilidade e gestão de informação, designadamente através das novas tecnologias de informação (Ascher, 2010; Hine e Grieco, 2003), a questão das competências e recursos da população assume ainda maior importância.

Sheller (2008), partindo da tradição marxista e dos seus autores de referência (Harvey, Lefebvre, Castells), refere que a reconfiguração dos transportes e comunicações é crucial à reestruturação capitalista, sugerindo que a mudança pós-fordista/ pós-keynesiana para geografias mais complexas está relacionada com a emergência de novos sistemas de mobilidade e imobilidade:

“Urban spatiality is produced through dynamic processes of mobilising and demobilising, assembling and disassembling, various heterogeneous elements of the social, the corporeal, the mechanic, the architectural, the infrastructural, the textual and the symbolic. Not only different levels, scales and morphologies are involved here, but also different mobilities.” (Sheller, 2008: 34)

Na relação entre mobilidades e desigualdades sociais um dos conceitos centrais é o de acessibilidade, a maior ou menor facilidade de alcançar determinados bens, serviços, equipamentos, pessoas... Hine e Grieco (2003) realçam dois tipos de acessibilidade, directa e indirecta, sendo que a directa é a empreendida pelo próprio e a indirecta é o acesso aos bens/serviços através de vizinhos ou outras redes sociais. Baixos níveis de acessibilidade directa individual podem ser compensados por acessibilidade indirecta, providenciadas por estruturas de capital social. Contudo, a exclusão social é intensificada quando a baixos níveis de acessibilidade directa se associam baixos níveis de sociabilidade (Hine e Grieco, 2003). Por outro lado, se há abordagens que se concentram nas mobilidades manifestas, outras há que exploram a mobilidade potencial ou mesmo a mobilidade a evitar ou que pode ser evitada (Ohnmacht *et al*, 2009; Manderscheid, 2009a). A acessibilidade a um bem/serviço também pode estar relacionada com a supressão da deslocação, o não ter necessidade de se movimentar.

Alguns estudos estabelecem uma relação linear entre a mobilidade espacial dos indivíduos (designadamente através das distâncias que percorrem) e a posição no espaço

social, ignorando que a fixação também pode ser um privilégio social (Manderscheid, 2009a). Contudo, quando voltamos às questões do direito ao espaço ou à cidade, a discussão transforma-se. Os lugares não se movem e o seu usufruto e acessibilidade podem constituir um direito de cidadania, isto é, há lugares que, pela sua função ou mesmo carácter simbólico, deverão ser acessíveis porque também disso depende o seu carácter público. O direito à mobilidade emerge frequentemente integrado no debate mais alargado do direito à cidade (Borja, 2010) mas o segundo não se esgota no primeiro. O direito à mobilidade pode ser concebido de uma forma neoliberal que não serve as populações e não questiona as relações ambíguas e eventualmente contraditórias entre mobilidade e imobilidade, proximidade e acessibilidade (Jouffe, 2010). Os princípios de acessibilidade ou mobilidade máximas podem ser desenhados para servir o funcionamento do mercado urbano capitalista em vez de serem desenhados considerando as condições de vida das pessoas (idem). Os princípios não podem ser desligados das suas materializações e consequências.

Alguns autores apresentam a relação entre mobilidade e desigualdades como um dos temas a ser considerado no que será o campo relativamente autónomo, do ponto de vista teórico e metodológico, do estudo das mobilidades. De uma forma geral, há aqui também uma preocupação com o carácter de utilidade social da investigação científica, cujos resultados deverão ser tidos em conta na formulação de políticas públicas. A publicação de obras como *Mobilities and Inequalities* (Ohnmacht et al, 2009) ou *The Ethics of Mobilities* (Bergmann et al, 2008) ou a crescente presença de artigos sobre o tema na revista *Transport Policy* (Preston, 2009), com um número especial editado sobre transportes e exclusão social, são disso ilustrativas.

A acessibilidade diferenciada que os sistemas de transportes conferem aos espaços e oferecem aos grupos sociais conjuga-se com os recursos diferenciados da população que também potenciam apropriações desiguais dos sistemas de transporte existentes. É nesta linha que se tem estabelecido uma ponte directa com a formulação de políticas públicas, em particular na área do planeamento territorial e das políticas de transportes, alertando para a necessidade de ter em conta as repercussões destas na reprodução de dinâmicas de desigualdades socio-espaciais.

Kenyon et al (2006a: 210) definem a exclusão social associada à mobilidade como o processo através do qual as pessoas estão impedidas de participar na vida económica, política e social da comunidade pela acessibilidade reduzida que têm a oportunidades, serviços e redes sociais devido a uma mobilidade insuficiente numa sociedade e num ambiente construído que pressupõem elevados níveis de mobilidade (citado por Ohnmacht et al, 2009:16).

Na bibliografia sobre justiça social e transportes estão presentes temas como a pobreza e a acessibilidade ou a relação entre transportes e exclusão, geralmente sob a forma de crítica à gestão pública dos transportes. A maior parte das políticas públicas não integra considerações sobre equidade na política *mainstream* de transportes, antes adicionam alguns instrumentos singulares que se direccionam a necessidades especiais de grupos específicos (Martens, 2006). Ohnmacht *et al* (2009) enunciam temas que têm sido abordados nestes estudos empíricos, como sejam: o papel dos transportes na exclusão social de mulheres com rendimentos baixos (McCray e Brais, 2007); os custos da congestão e a inclusão social (Rajé, 2003); a contribuição da automobilidade nos processos de desigualdade e a forma como os grupos sociais de menores rendimentos são os mais expostos às externalidades negativas dos sistemas de transporte (como sejam o ruído ou a poluição do ar) (Fotel, 2006).

Hine e Grieco (2003) referem, por sua vez, os padrões de propriedade de automóvel no Reino Unido e a forma como estes revelam a exclusão sistemática em relação a determinados equipamentos por grupos como a população com baixos rendimentos, os idosos, os mais jovens, certos grupos étnicos e as mulheres. Teles (2005) também destaca o enfoque em três grupos – mulheres, idosos e pessoas com mobilidade condicionada – e realça não só a diversidade de motivos e destinos das deslocações metropolitanas como das variáveis sociográficas que influenciam as mesmas⁵.

Quanto aos factores condicionantes, Sheller (2008) refere que há várias forças que constrangem a mobilidade: as capacidades físicas do próprio indivíduo; constrangimentos temporais ou espaciais de determinados lugares; obrigações sociais; e condicionantes mentais ou de atitude (competências e enquadramentos culturais que dispõem à mobilidade). Church *et al* (2000: 198) consideram diferentes tipos de processos que influenciam a capacidade de um indivíduo aceder às actividades: a organização espaço-temporal do agregado familiar e a interacção com familiares e amigos na gestão dos orçamentos de tempo-espacó; o sistema de transportes, com os respectivos custos, abrangência e padrões de serviço da rede, condições de segurança pessoal e espaço público; e a organização espaço-temporal das actividades a que as pessoas precisam de aceder.

Manderscheid (2009a:32) salienta que alguns dos estudos focados em determinados grupos sociodemográficos se fundamentam em modelos de escolha racional que se revelam insuficientes para a compreensão da interligação entre desigualdades sociais, infraestruturas espaciais e padrões de mobilidade, na medida em que falham na teorização do

⁵ Em contexto rural, Carmo e Santos (2011) demonstraram que a questão da mobilidade dos jovens em idade escolar ou dos idosos (acesso à escola ou a serviços de saúde para idosos) já entra no domínio das políticas de acção social de âmbito municipal nos concelhos mais rurais e periféricos.

elo entre estruturas socio-espaciais e práticas individuais e colectivas. A autora realça, por exemplo, como a própria localização residencial não é uma variável independente, antes produz e é produzida pela diferenciação e estratificação social:

“Due to the unequal spatial distribution of infrastructures and opportunities, the residential location in combination with means of transportation impact on social life chances. Therefore, spatial planning and transportation can be understood as forces moderating or aggravating social inequalities by allowing for easier or more restricted access to services, activities and goods (Manderscheid and Bergman 2008)” (em Manderscheid, 2009a: 33).

Por outro lado, Ohnmacht *et al* (2009) mencionam estudos que se relacionam de uma forma mais abrangente com as políticas urbanas, como o de Powel (2007), que conclui que na Grã-Bretanha o declínio da densidade populacional tem contribuído para aumentar as distâncias a serviços e bens, tornando insustentável a manutenção dos sistemas de transportes públicos. Uma das medidas mais eficazes para combater a exclusão social associada à mobilidade geográfica seria promover formas urbanas mais densas, expondo também neste domínio a relação de interdependência entre mobilidade e ordenamento do território.

Church *et al* (2000) apresentam o fim dos anos 90 como o momento a partir do qual cresceram as iniciativas de políticas de combate à exclusão social com a actividade da britânica *Social Exclusion Unit*, referida pela generalidade dos autores que trabalha o tema dos transportes e exclusão social. Realçam igualmente o aumento da bibliografia produzida pelos autores de “*policy-oriented think tanks*”, referindo aqui o trabalho de Oppenheim (1998) e de Atkinson e Hills, (1998). Martens (2006) refere como exemplos de iniciativas de planeamento mais próximas do princípio de justiça social o programa dos EUA *Welfare to Work* (Blumenberg 2004) e a iniciativa no Reino Unido de institucionalizar o planeamento de acessibilidades (Lucas, 2006).

Dois tipos de abordagem têm dominado na relação entre transportes e exclusão (Church *et al*, 2000): a de categorias, focada nos padrões, atitudes e necessidades de deslocação de grupos sociais particulares apercebidos como marginalizados (mulheres, pessoas sem trabalho pago, idosos); e a espacial, na qual se têm estudado mais as áreas rurais ou os bairros sociais e respectivos problemas ao nível do sistema de transportes públicos e estudos sobre o comportamento das deslocações dos indivíduos através de sistemas de informação geográfica. Os autores referem algumas limitações. Estes estudos tendem a privilegiar uma dimensão particular do problema, como, por exemplo, a idade, e a negligenciar outros factores. Falham assim no reconhecimento da heterogeneidade destes grupos em termos materiais ou de padrões de actividades e da multidimensionalidade das razões por que estes grupos estão em desvantagem, factores que afetam a sua relação com

o sistema de transportes. Qualquer que seja a abordagem deve alargar-se o campo de observação, realizando-se ao nível da cidade ou da região e não de projetos de microescala direcionados para grupos especificamente identificados como marginalizados (Hine e Grieco, 2003; Preston, 2009).

É, portanto, da área da investigação-accção associada a planeamento, consultadoria ou movimentos associativos que mais provêm os estudos sobre a relação entre transportes e exclusão social. Church *et al* (2000) desenvolveram estudos para a autoridade de transportes de Londres sobre as necessidades de deslocação de pessoas a viver em áreas de pobreza e exclusão social e o nível de acessibilidade fornecidos pelos transportes públicos. Decorrente destes estudos, tipificam sete situações de exclusão social (Church *et al*, 2000: 199): (1) a exclusão física de, por exemplo, crianças e idosos, pessoas com deficiência, pessoas que não falam a língua do país; (2) a exclusão geográfica provocada frequentemente por situações de isolamento; (3) a exclusão dos equipamentos associada à distância ou falta de acesso a equipamentos de saúde, educação ou consumo; (4) a exclusão económica derivada dos custos das deslocações; (5) a exclusão de tempo-espacó, como acontece aos cuidadores, por exemplo, mães solteiras ou pessoas que têm a seu cargo idosos, e cuja escassez de tempo resulta em mobilidade reduzida; (6) a exclusão motivada pelo medo, associada às percepções dos espaços públicos, das infraestruturas e equipamentos de transportes, que são muito influenciadas por variáveis sociais, sobretudo o género, e influenciam a forma como estes são utilizados; (7) e, por último, a exclusão espacial muitas vezes provocada pela gestão urbana da segurança, vigilância, desenho e manutenção dos espaços públicos, que pode tanto encorajar o seu uso como o oposto, consoante os grupos sociais.

Os métodos e fins subjacentes à elaboração de políticas públicas terão de ser analisados relativamente ao papel dos sistemas de transportes, sobretudo o público, na redução das desigualdades sociais. Será necessário ampliar o tipo de abordagem pautado por iniciativas pouco abrangentes, de modo a evitar situações como a descrita por Martens:

“the paradoxical situation that mainstream transport modeling primarily serves the wants of the strong, while small-scale experiments and alternative financing schemes have to provide for the accessibility needs of the weak, whose problems were created by mainstream transport planning and the related maldistribution of resources in the first place” (Martens, 2006: 9).

Martens (2006) critica as metodologias dominantes no planeamento dos transportes acima mencionadas: a modelação de transportes baseada no modelo das quatro etapas e na análise custo-benefício. O autor observa que se efetuou uma mudança no planeamento de transportes tendo em conta preocupações ecológicas, na esteira da evolução das preocupações ecológicas desde a publicação do relatório Brutland em 1972, que não foi

acompanhada por mudanças que considerassem a preocupação com critérios de justiça social. Apesar da evolução da modelação de transportes devido a preocupações ecológicas, continuam a dominar os modelos que privilegiam a procura dos indivíduos já muito móveis (Martens, 2006: 14): *"The only shift that has taken place is in how to provide for the "needs" of this mobile traveler: by building ever more roads (predict and provide) or by providing attractive public transport in combination with a rise in the costs of car-based mobility (predict and prevent)"*.

Considera Martens (2006) que nos modelos de cenarização de transportes se negligencia o facto de os padrões presentes de deslocações serem também reflexo da forma como os recursos de transporte foram distribuídos no passado. Delega-se apenas na procura existente o critério a partir do qual se distribuem novos equipamentos e infra-estruturas, consequentemente ignorando os factores estruturais que moldam esses padrões de procura. Chama a atenção para a necessidade de melhor avaliar a noção de procura de viagens: convencionalmente assume-se que os consumidores escolhem livremente uma possibilidade, quando na realidade a procura é tão definida pelas escolhas ou possibilidades de escolha como pelos condicionamentos às mesmas.

Ora, a síntese de Teles (2005), que apresentámos anteriormente, de diversos princípios de articulação entre mobilidade e ordenamento do território demonstra como a forma de intervenção na estrutura urbana é determinante na geração de fluxos de tráfego e na promoção dos meios dominantes usados nesses movimentos. Viegas (2004), a propósito da revisão do PDM de Lisboa, realça que as soluções de mobilidade não são generalizáveis, antes são desenhadas de modo diferenciado consoante as características físicas e o perfil de actividade de cada unidade funcional da cidade, integrando a articulação entre os vários meios de transportes. A forma como se deixam gerar ou se promovem pólos de atracção residencial, de emprego ou de consumo e lazer pode (e deve) estar circunscrita pela articulação entre a gestão das mobilidades e o ordenamento do território e pela atenção às necessidades diferenciadas da população.

A análise custo-benefício acaba por favorecer os que já são mais móveis, na medida em que tem subjacente a ligação entre o número total de viagens e os benefícios totais gerados pela melhoria de transportes. Baseando-se em várias referências de trabalhos de distintos contextos nacionais, Martens (2006) também contesta que a maior velocidade de viagem seja usada para reduzir efectivamente o tempo de viagem, antes tendo como efeito aumentar as distâncias percorridas no mesmo tempo, no seguimento dos princípios já demonstrados por Tanner (1961) e Zahavi (1975) (Costa, 2007: 31-33). Assim sendo, propõe uma abordagem assumidamente normativa com base não na procura mas nas necessidades, o que levanta alguns desafios, como a definição de actividades e necessidades (saúde, educação, trabalho e contactos sociais), de padrões de acessibilidade

(em termos de tempo, custo, oportunidades). A consideração da procura continuaria a ser de utilidade complementar.

Contudo, Preston (2009) avisa-nos sobre três dificuldades na operacionalização da relação transportes-exclusão social: primeiro, a variabilidade da dimensão socio-espáciao-temporal da exclusão social; em segundo lugar, a existência de várias possibilidades de resposta em termos de políticas disponíveis⁶; por último, observam-se diferentes significados e relevâncias desta ligação (transportes e exclusão social) entre países com diferentes níveis de desenvolvimento. O Banco Mundial (2003) assim o reconheceu, produzindo um documento que assume o papel do transporte urbano na redução da pobreza em contextos onde a dimensão urbana e o nível de desigualdades são muito elevados e que dizem respeito a contextos culturais muito diferenciados.

Church *et al* (2000) não deixam de reconhecer que apenas uma pequena selecção dos factores de exclusão social associada à mobilidade geográfica pode ser abordada através da intervenção em transportes públicos, exigindo os restantes intervenção das políticas de emprego, de educação, de serviços sociais ou de usos de solo. Os autores concluem com o reconhecimento de que a melhoria do sistema público de transportes é apenas uma das dimensões de uma política mais alargada de combate à exclusão social. Ainda assim lembramos a forma como Soja (2010:xi) realça o óbvio: a indispensabilidade de olhar para os modos de transportes da população, conhecer as suas rotinas e necessidades. O autor dá o exemplo de grande parte dos trabalhadores de salários baixos que, tendo vários empregos e muitos destes trabalhos sendo multilocalizados, requerem viagens para muitos sítios dispersos pela cidade.

Ilustrando como as questões relacionadas com justiça espacial ou direito ao espaço se colocam no planeamento de transportes, Soja (2010) utiliza especificamente um exemplo da área da mobilidade urbana para prefaciar o seu livro *Seeking Spatial Justice*. Analisa um processo que uma coligação de associações relacionadas com transportes públicos interpôs à autoridade metropolitana de transportes de Los Angeles (MTA). Foi decidido que teriam de ser compensadas as anteriores décadas de discriminação contra os *transit-dependent urban poor* (isto é, pessoas que não conseguem ter carro) e a MTA foi obrigada a conferir prioridade à qualidade do serviço de autocarros e a garantir acesso equitativo a todas as formas de transportes de massas. Ficou conhecida como a decisão *Bus Riders Union* (BRU), do caso *Labor/ Community Strategy Center et al. V. Los Angeles County Metropolitan Transit Authority*. A decisão incluiu a obrigatoriedade de implementar medidas

⁶ Os autores referem medidas como melhorar os serviços de autocarros, facilitar a obtenção de carta de condução, desenvolver comunidades flexíveis de transporte, estimular soluções *low-cost* como a pedonalidade e o uso da bicicleta, regular através de taxas ou, mais recentemente, da forma como as TIC e a mobilidade virtual podem reduzir os processos de exclusão (Preston, 2009).

como comprar autocarros amigos do ambiente, reduzir a sobreocupação, melhorar a segurança, congelar a estrutura dos preços e fornecer serviços que promovessem o acesso a trabalho, educação e saúde. Estes investimentos iriam abranger a quase totalidade do orçamento da MTA, fazendo-a abandonar os investimentos na linha ferroviária fixa.

Segundo Soja (2010:x) as necessidades dos mais pobres ou das minorias raciais não eram propriamente ignoradas pelos planeadores de transportes mas foi argumentado, em tribunal, que eram sistematicamente subordinadas às necessidades e expectativas dos que vivem muito acima da linha de pobreza. Décadas de sistemática discriminação racial e geográfica impunham mudanças nas políticas públicas com vista à redistribuição de recursos, uma tendência que, argumenta o autor, marca Los Angeles e outros territórios ao longo do séc. XX. A grande diferença entre o investimento na construção e manutenção de estradas e auto-estradas relativamente ao efectuado na construção de todos os outros meios de transportes em massa traduz um processo social e espacialmente discriminatório. O resultado expressa-se numa geografia metropolitana injusta, que desfavorece os imigrantes e os residentes mais pobres do centro urbano da região face à população suburbana com maior poder económico.

A coligação apresentou um registo longo de discriminação através de investimento e atenção desproporcional a infraestruturas de transportes de massas que serviam as populações com mais poder económico, enquanto a população mais dependente dos transportes no seu quotidiano, tendencialmente concentrada no centro da cidade, continuava com um mau serviço⁷. Para Soja foi muito importante a exposição desta ideologia no sentido em que não se tratava só do simplismo da análise custo-benefício mas do favorecimento de grupos socio-económicos já relativamente favorecidos. Outro aspecto que considera importante é a forma como esta ideologia parecia racional para a maioria dos profissionais do planeamento: o autocarro perde sempre, o investimento ferroviário parece mais atraente. Para o autor, um dos resultados mais importantes deste processo foi a exposição pública do carácter discriminatório racial, classista e geográfico inerente a todas as formas de planeamento público (Soja, 2010: xiii).

Garrett e Taylor (1999) haviam igualmente realçado as desigualdades do contexto americano. Por um lado, com o aumento exponencial da automobilização da população há uma associação quase direta entre os utilizadores de transportes públicos, em particular o autocarro, e as populações pobres ou marginalizadas. Contudo, há um desequilíbrio óbvio no investimento público que desfavorece os modos de transporte mais utilizados.

⁷ Concretizando, exemplifica: “*at one point it was shown that each metro link rail trip was subsidized at a rate of more than \$21 while the figure was a little over \$1 per bus trip*” (Soja, 2010: xiv)

A capacidade de mobilidade dos indivíduos e a acessibilidade dos lugares influem na relação das pessoas com a cidade e a vida urbana. Sheller (2008) fala-nos da relação entre mobilidade, liberdade e espaço público, relacionando a mobilidade com liberdade cívica, com a constituição do “público”, concretizado espacialmente:

“What kind of space allows for, enables, or even encourages mobility? Central here would be the idea of public space – an accessible space which is open to various entrants, allows free unhindered movement through it, and connects together or bridges between various more private spaces. (...) Thus, a space that enables and encourages personal mobility freedom and civic mobility freedom, while also mediating between various agents of sovereign mobility freedom (both governmental agencies and private enterprises) who would seek to exercise their own freedom at the expenses of others” (Sheller, 2008: 32)

Já Urry (2002) havia também estabelecido a ligação entre mobilidade e capital social, relacionando proximidade, co-presença e participação:

“To be a full, active and engaged member of society, sharing in its range of rights and duties, stretches analysis beyond legal, political and economic rights to include socio-spatial access to participate within the main practices of one’s society.” (Urry, 2002: 265)

Camarero e Oliva (2008) exploraram o *habitus* da mobilidade na área metropolitana de Pamplona-Iruña através da aplicação de questionários e de entrevistas, o que permitiu uma abordagem tanto extensiva como intensiva aos trajetos de mobilidade. Fazem referência aos diferentes tipos de espaços, estabelecendo a relação com as características do território e o tipo de emprego, equipamentos e serviços presentes: os *habitats* que requerem mais mobilidade, por estarem mais afastados do centro, são aqueles em que os grupos mais móveis estão localizados, cujas obrigações produtivas e reprodutivas requerem maior mobilidade, onde a taxa de emprego é mais elevada e o horário é mais flexível.

Aqueles autores cruzam as diferentes variáveis sociográficas na leitura da mobilidade das pessoas. Observam como a situação familiar não afeta tanto a mobilidade dos homens como a das mulheres. Ainda assim, a distribuição das tarefas familiares também varia segundo a classe social, com o recurso a creches, a elementos da família ou dedicação exclusiva da mulher à família. Concluem que existem cidadãos a diferentes velocidades, consoante a classe, o ciclo familiar e estratégias de mobilidade.

Camarero e Oliva salientam a situação particularmente gravosa de gestão do espaço e do tempo das famílias imóveis: não almoçar para levar o filho ao médico, os tempos de espera dos transportes públicos, as crianças que vão a pé e sozinhas para a escola ou ficam sozinhas em casa. Também chamam a atenção para a imobilidade dos cidadãos mais

idosos. Concluindo, associam à cidade dispersa da contemporaneidade o aumento das desigualdades:

“The self-privatized city thus completely subverts the old right to the city (Lefebvre, 1968), transferring its social risks unequally to different groups and converting experience of it into a huge effort for those who lack the resources, skills and social networks they need to protect themselves.” (Camarero e Oliva, 2008: 360).

As várias perspectivas que se têm desenvolvido no estudo da cidade – ora mais próximas do nível macro das forças que confluem e competem na sua produção, ora colocadas do ponto de vista dos indivíduos que a vivem e imaginam – não se resumem a uma ilustração do clássico debate estrutura/acção (Tonkiss, 2005). O diálogo e a confrontação entre as várias perspectivas alertam para a importância da escala e para o que existe entre estes pólos, entre a cidade como uma máquina que organiza a vida social e os modos como os sujeitos constroem os seus próprios espaços na cidade (idem:149).

A preocupação com questões de equidade no acesso ao espaço requer obviamente análise e intervenção articulados a vários níveis mas produzirá necessariamente efeitos na mobilidade. Estabelecemos aqui pontos de partida para interrogar os lugares quanto ao seu processo de produção tanto nas suas materializações quotidianas, em que território e sociedade se alimentam reciprocamente, como na forma como as políticas públicas promovem ou condicionam essas materializações. A este último nível, interessa averiguar resultados das políticas – as desigualdades socio-espaciais estruturantes – mas também o próprio processo – quem participa, se é acessível, se veicula e concretiza visões inclusivas de construção do espaço. Trata-se, portanto, também de reconhecer a componente ideológica do ordenamento do território enquanto política pública.

Os territórios, através dos recursos materiais disponíveis mas também de condições de segurança e bem-estar ou mesmo de representações simbólicas associadas, podem proporcionar relações mais livres e flexíveis ou, pelo contrário, fechadas e condicionantes, com as pessoas que os vivem, habitam, que neles circulam. Por outro lado, determinados grupos populacionais estarão mais ou menos sujeitos, pelos seus recursos e/ou competências, ao condicionamento da estrutura do espaço. Procura-se dar um contributo para colmatar a fraca presença do espaço e da mobilidade nos estudos sobre desigualdades sociais tal como acontece no que diz respeito à consideração das desigualdades sociais nos estudos e planos sobre território e mobilidade.

Este objectivo geral resulta também da identificação de que a negligência da relação entre desigualdades sociais, território e mobilidade produz frequentemente políticas públicas de mobilidade que contribuem para a produção de territórios injustos. Em Portugal

concretamente, o falso neutralismo e deficiente explicitação dos princípios normativos em planeamento contribuem para políticas pelo menos desatentas a estas questões. Aliás, a este respeito Ferrão (2011) bem identificou a vigência de um desconhecimento geral sobre as condições sociais de funcionamento da política pública de ordenamento do território. Nas partes seguintes da dissertação identificamos, no contexto concreto da Área Metropolitana de Lisboa, os grupos populacionais e os territórios que estão mais vulneráveis a desigualdades na mobilidade quotidiana; e analisamos, no processo de elaboração de políticas públicas, os mecanismos que têm contribuído para a reprodução das desigualdades.

PARTE II – DIVERSIDADE SOCIOCERRITORIAL E PRÁTICAS DE MOBILIDADE NA AML

Enquadramento e objectivos

Na análise da evolução das cidades, designadamente no território nacional, são estreitas as relações entre o desenvolvimento dos sistemas de transportes, as alterações dos padrões de mobilidade e a expansão da malha urbana (Salgueiro, 2001; Ferrão, 2003; Marques, 2004; Portas, Domingues e Cabral, 2003, 2011; Costa, 2007). Os movimentos pendulares contribuem para a definição e configuração geográfica de uma área metropolitana, entre uma multiplicidade de critérios que excedem largamente as delimitações administrativas e cruzam noções como cidade, área metropolitana e região metropolitana (Ferrão, 2003).

Em Portugal, desde a década de 90, a generalização do transporte individual e o aumento da extensão e qualidade das infraestruturas rodoviárias levaram ao alargamento das bacias de emprego, à dispersão da localização residencial e à deslocalização da actividade produtiva, alterando os padrões de mobilidade e a configuração dos espaços urbanos, tendo como consequência o desenvolvimento das áreas metropolitanas (Marques, 2004; Costa, 2007). Para além da dispersão urbana, também a segregação é um padrão territorial associado a deficientes níveis de acessibilidade e a dinâmicas sociais de fechamento. A cidade fragmentada (Salgueiro, 2001) é-o geográfica e socialmente falando.

A Área Metropolitana de Lisboa (AML) apresenta-se como um laboratório privilegiado para a análise destas dinâmicas, pela sua dimensão no contexto nacional e pela grande heterogeneidade social e espacial. Na sua génese, a AML foi sendo desenhada pelo progresso dos transportes públicos, com as ligações fluviais, o elétrico, o comboio e os grandes terminais a impulsionarem o crescimento urbano e suburbano (Fonseca, 1990; Salgueiro, 2001). Contudo, o desenvolvimento das vias de comunicação e o uso do automóvel determinaram, desde os anos 90, o aparecimento de novos pólos e a expansão da mancha urbana (INE, 2003; Costa, 2007; Pereira e Silva, 2008; Nunes, 2011).

A mobilidade tem sido estruturante nas dinâmicas de povoamento da AML. Verifica-se a sobreposição da cartografia da densidade populacional à dos eixos rodo e ferroviário (ver INE, 2003; Julião, 2003). Na margem norte essa sobreposição era desenhada pelos eixos do IC 19 e linha de Sintra, da A5 e linha de Cascais, da A1 e linha da Azambuja e a contiguidade das densidades elevadas do concelho de Lisboa às freguesias dos concelhos limítrofes. Já na margem sul esta sobreposição era menos visível, ainda que se note o contraste entre os centros urbanos propriamente ditos e o restante território dos concelhos de Almada, Barreiro e Setúbal. Actualmente observa-se o avanço da A8, a segunda travessia do rio Tejo e a melhoria das ligações internas através de outros itinerários

complementares ou circulares (e das próprias condições de circulação das existentes) que desenham uma AML mais conectada no seu interior, expandida a norte (região Oeste) e ao interior da Lezíria do Tejo descendo depois, ainda que de uma forma mais irregular, ao Alentejo.

A compreensão do modo como os percursos dos indivíduos e das famílias produzem e são produzidos por dinâmicas de desigualdade requer primeiramente a identificação das práticas de mobilidade integradas no contexto socioterritorial da Área Metropolitana de Lisboa (AML). Neste bloco de três capítulos, de carácter essencialmente empírico e descritivo, fazemos uso de metodologias extensivas recorrendo à análise de dados estatísticos produzidos pelo Instituto Nacional de Estatística, sobretudo os dos Censos que disponibilizam informação à escala da freguesia. Começamos por apresentar a diversidade sociodemográfica deste território, num primeiro capítulo, e as práticas de mobilidade num capítulo posterior, para finalmente relacionar as duas na última secção.

Recolhemos dados para as freguesias da AML do último recenseamento populacional disponível (2011), dando conta da evolução desde 2001 e, nalguns aspectos, desde 1991. Interessava-nos conhecer as práticas de mobilidade da população sendo que nos deparamos com uma primeira dificuldade: nos Censos inquire-se apenas a mobilidade da população empregada ou estudante. Está disponível informação sobre a duração e o meio de transporte do percurso e sobre se os indivíduos trabalham ou estudam no concelho e freguesia de residência. Agregadas à freguesia, as variáveis têm como unidade percentagens (p.e. Proporção de utilização do automóvel nas deslocações (%)) por Local de residência) ou médias (p.e. Duração média dos movimentos pendulares (min) da população residente empregada ou estudante por Local de residência). No recenseamento de 2011 foi introduzida a questão sobre se utiliza mais do que um modo de transporte.

Analisamos, portanto, a procura de transportes através da mobilidade dos passageiros. Ainda que reflita evidentemente as tendências da oferta, não exploraremos aqui a evolução da dimensão e dos tipos de oferta de forma independente dos dados sobre a procura. A escassez e dificuldade de acesso aos dados da oferta de transportes na AML são também função da ineficácia ou inexistência da gestão de transportes a este nível. Algumas empresas (Metro e Carris) disponibilizam indicadores de actividades nos seus sites mas a grande maioria não o faz.

Há informação disponível com mais detalhe sobre mobilidade na AML em dois estudos do INE: um sobre a tipologia socioeconómica da AML e outro sobre movimentos pendulares e a organização do território metropolitano. Nestes dois estudos é abordada a relação entre diferenciação social e mobilidade geográfica a partir dos dados de 2001 e a evolução de 1991-2001. Não pretendemos reproduzir exercícios que foram já bem empreendidos, sendo que partiremos destes dois estudos para posteriormente dar conta da evolução mais

recente. Na fase final do projecto foi publicada a tipologia socioeconómica da AML construída a partir dos dados de 2011 (INE, 2014). Conferimos algumas tendências, de que daremos conta, porém a metodologia, as variáveis e a unidade de análise não são idênticas pelo que os resultados não correspondem inteiramente.

Como foi salientado anteriormente, tivemos a oportunidade de integrar a equipa do projecto “Trajetos de sustentabilidade local: mobilidade espacial, capital social e desigualdade (*Localways*)” financiado pela FCT (PTDC/ATP-EUR/5023/2012) e coordenado por Renato Carmo. Como a designação indica, o projecto debruçava-se sobre mobilidade, sendo que contribuímos para a realização de um inquérito desde o momento do desenho do guião até à análise e apresentação de resultados. O inquérito foi realizado a uma amostra representativa da população utilizando critérios como a idade, o género, a instrução e a situação profissional da população mas também o critério territorial, para o qual foi utilizada a tipologia socioterritorial apresentada no segundo capítulo.

Os resultados dos questionários só ficaram disponíveis numa fase avançada do projecto de doutoramento pelo que nos cingimos a análise bivariada e a dois objectivos: actualizar e confrontar as tendências mais fortes identificadas através dos Censos e, sobretudo, examinar as variáveis sociodemográficas e comportamentos que não estão disponíveis nas estatísticas do INE. O facto da unidade de análise ser o indivíduo e não uma freguesia permite-nos explorar melhor a diferenciação social da mobilidade sem mediação ou influência do território. Recorremos, portanto, aos resultados do questionário de modo complementar.

Nos capítulos seguintes identificam-se dimensões de diferenciação entre as freguesias da AML definindo-se, a partir destas, uma tipologia. São descritos os padrões de mobilidade da população empregada ou estudante, através de uma tipologia de freguesias e ensaiamos modelos explicativos para o uso do automóvel. Finalmente cruzamos as duas tipologias de freguesias – a socioterritorial e a de mobilidade – observando como, na AML, espaço e sociedade interagem na produção das mobilidades.

CAPÍTULO 2 – A DIVERSIDADE SOCIOTERRITORIAL DA AML

2.1. Estudos e tipologias de referência (1990 – 2000)

A relação entre forma urbana e mobilidade é concebida como tendo consequências visíveis ao nível da sustentabilidade: verifica-se o aumento da utilização do transporte individual privado devido “à maior dispersão da localização dos empreendimentos habitacionais (na cidade e na AML) e do emprego” (CML, 2005:31). De 1991 para 2001 o fluxo de veículos a entrar em Lisboa aumentou 60% (CML, 2005), colocando não só os mais conhecidos desafios ambientais, de congestão e disfuncionalidade da rede viária mas também questões de diferenciação social que poderão acentuar-se numa cidade cuja mobilidade parece cada vez mais dependente do transporte individual.

Alguns estudos, que usamos como referência, analisaram e descreveram dinâmicas socio-espaciais da AML através da construção de tipologias (INE, 2001 e 2004; Salgueiro, 2001) a partir dos dados dos Censos de 1991 e de 2001. A tipologia de Salgueiro alicerça-se na caracterização socioprofissional dos residentes e nas condições do edificado produzindo um mapa síntese de áreas sociais na região de Lisboa (2001: 193) que traduz uma leitura muito rica sobre tipos de territórios a que corresponde a preponderância de determinados grupos sociais. Se o desenho de coroas urbanas parece traduzir as leituras clássicas funcionalistas sobre zonamento ou segregação, o aparecimento de bolsas ou pequenas manchas polarizadas anuncia o que a autora denomina de cidade fragmentada.

A tipologia do INE (2004⁸) utiliza como unidade a subsecção estatística e considera a composição sociodemográfica da população e das famílias, o parque habitacional, a mobilidade casa-trabalho e o sector de ocupação da população empregada. A partir de algumas variáveis-base⁹ foi realizada uma análise em componentes principais da qual

⁸ Foi publicada recentemente a tipologia do INE a partir dos dados dos Censos 2011, já após termos construído as nossas tipologias. Daremos conta adiante da comparação entre a nossa proposta e o estudo mais recente do INE (2014).

⁹ Variáveis-base: Idade média dos edifícios (anos); Proporção de edifícios com 7 ou mais alojamentos (%); Proporção de edifícios não exclusivamente residenciais (%); Proporção de alojamentos arrendados (%); Proporção de alojamentos do próprio sem encargos (no total de alojamentos do próprio) (%); Proporção de alojamentos sublocados (%); Proporção de alojamentos com aquecimento (%); Proporção de alojamentos precários (%); Média de famílias por alojamento (nº); Proporção de famílias unipessoais (%); Proporção de famílias com 5 ou mais pessoas (%); Proporção de núcleos familiares de casais com filhos (no total de casais) (%); Idade média dos residentes (anos); Habilidade académica média dos residentes (anos de escolaridade); Proporção de população cujo principal meio de vida é o trabalho (%); Proporção de população com profissões socialmente menos valorizadas (%); Índice de terciarização (do emprego dos residentes) (%); Índice de diversificação

resultaram seis dimensões socioeconómicas de diferenciação da AML: *Renovação*; *Qualificação*, *Urbanização*, *Mobilidade*, *Migração* e *Precariedade*, por ordem explicativa descendente. A dimensão *Renovação* é a que explica mais variabilidade e opõe o envelhecimento da população, acompanhado da maior presença de famílias unipessoais, e envelhecimento do edificado à construção e ocupação recentes do território, com maior peso das famílias com filhos. A *Qualificação*, segunda dimensão explicativa, refere-se à habilitação académica e grupo socioprofissional da população e às condições de habitabilidade e respectivos indicadores de conforto, como a utilização do automóvel e a propriedade da residência. A *Urbanização* descreve-se pela densidade do povoamento, diversidade funcional, terciarização e qualificação da população empregada. A *Mobilidade* diz respeito aos movimentos pendulares: sua duração e se implicam deslocação para outro concelho. A presença de população de nacionalidade estrangeira e de residentes recentes (menos de 5 anos) e a presença de mais que uma família (ainda que unipessoal) num mesmo alojamento são congregadas na dimensão *Migração*. A *Precariedade*, para além da presença de estrangeiros, associa condições vulneráveis de habitabilidade (maior presença de alojamentos não clássicos) a modelos familiares informais e de maior dimensão e fraca qualificação da população, indicando potencial exclusão social.

A partir destas dimensões, o estudo elabora uma análise de *clusters* que resulta em seis tipos de unidade territorial: *urbano consolidado*, *(sub)urbano qualificado*, *suburbano novo*, *(sub)urbano desqualificado*, *rural* e *precário* (fig. 2.1).

social; Proporção de casados sem registo (no total de casados) (%); Proporção de população de nacionalidade estrangeira (%); Proporção de população que trabalha/estuda noutro concelho (%); Tempo médio das deslocações casa-trabalho/escola (minutos); Proporção de utilização do automóvel nas deslocações casa-trabalho/escola (%); Proporção de população que 5 anos antes residia fora do concelho de residência (%) (INE, 2004).

Figura 2.1 – Síntese descritiva da tipologia socio-económica de Lisboa do INE 2001¹⁰

<i>Urbano consolidado</i> (21,6% da pop.)	<i>(Sub)urbano qualificado</i> (28,3% da pop.)	<i>Suburbano novo</i> (21,7% da pop.)	<i>(Sub)urbano desqualificado</i> (13,2% da pop.)	<i>Rural</i> (10,7% da pop.)	<i>Precário</i> (4,6% da pop.)
Famílias unipessoais ↑ Envelhecimento da pop. e edif. ↑ Aloj. Arrendados ↑ Aloj. sem encargos ↑ Terciarização ↑ Famílias com filhos ↓ Pop. com rendimentos do trabalho ↓ Pop. trabalha/estuda noutro concelho ↓ Utilização do automóvel ↓	Habilitação académica ↑ Condições de habitabilidade ↑ Utilização do automóvel ↑ Terciarização ↑ Proprietários ↑ Aloj. sem encargos ↑ Profissões menos valorizadas ↓ Aloj. Arrendados ↓ Uniões de facto ↓	Pop. com rendimentos do trabalho ↑ Pop. residente há menos de 5 anos ↑ Utilização do automóvel ↑ Trabalha fora do concelho ↑ Densidade de alojamentos ↑ Famílias com filhos ↑ Idade média da pop. e dos edifícios ↓ Aloj. sem encargos ↓ Aloj. arrendado ↓	Duração mov. Pendulares ↑ Trabalha/estuda noutro concelho ↑ Densidade de alojamentos ↑ Famílias com filhos ↑ Alojamentos arrendados ↑ Condições de habitabilidade ↓ Utilização do automóvel ↓ Aloj. sem encargos ↓ Famílias unipessoais ↓	Profissões menos valorizadas ↑ Aloj. sem encargos ↑ Terciarização ↓ Densidade de alojamentos ↓ Habilitação académica ↓ Duração mov. Pendulares ↓ Edif. não exclusivamente residenciais ↓ Pop. residente há menos de 5 anos ↓ Pop. trabalha/estuda noutro concelho ↓ Famílias unipessoais ↓	Famílias numerosas ↑ Uniões de facto ↑ Nacionalidade estrangeira ↑ Profissões menos valorizadas ↑ Alojamentos arrendados ↑ Condições de habitabilidade ↓ Utilização do automóvel ↓ Habilitação académica ↓

Fonte: adaptado de INE (2004)

A sua interpretação e denominação resultam da leitura territorial dos tipos definidos.

Segundo este estudo a AML revela-se, em 2001, “um território metropolitano extremamente fragmentado, onde coexistem em áreas de proximidade, características da população residente e do parque habitacional contrastantes” (INE, 2004:150), em linha com o que Salgueiro (2001) propôs. Esta fragmentação é mais visível nos denominados eixos de expansão suburbana associados às vias de comunicação ferroviárias e rodoviárias, como a linha de Sintra e o eixo Odivelas-Vila Franca de Xira ou o arco Almada-Montijo, na margem sul.

Os centros urbanos tradicionais de Lisboa e Setúbal sobressaem pela mancha contínua de urbano consolidado. Contudo, o sector oriental de Lisboa e as áreas limítrofes do concelho são marcados como áreas do *(sub)urbano desqualificado* e do *precário*. Também nas freguesias mais periféricas, tal como algumas áreas centrais, se destaca o *(sub)urbano qualificado*. Em Setúbal, à parte o *urbano consolidado*, é o *suburbano novo* que prevalece, ainda que também se observem os grupos menos qualificados e as áreas rurais, dada a extensão do concelho.

Enquanto o *urbano consolidado* corresponde essencialmente aos núcleos urbanos mais antigos, a expansão suburbana traduz-se na tipologia em *(sub)urbano desqualificado* e

¹⁰ ↓ valor inferior à média da AML; ↑ valor superior à média da AML

bolsas de *precário*, incluindo áreas de urbanização resultantes do êxodo rural e da população das ex-colónias, nos anos 70, e também da imigração de países lusófonos que lhes sucedeu, integrando bairros de autoconstrução, urbanizações privadas em terrenos rurais, urbanizações privadas de fraca qualidade urbanística, ainda que legais, e habitação social (Programa Especial de Realojamento – PER) (INE, 2004:151). Nestes dois últimos grupos associam-se condições débeis de habitabilidade a situações de fragilidade social, o que “aponta para a incidência de trajetórias de exclusão social das populações e marginalidade destas áreas” (INE, 2004:152).

Contudo, identificam-se áreas de *suburbano novo* e de *suburbano qualificado*. No eixo Oeiras-Cascais destaca-se o *(sub)urbano qualificado*, ainda que se observe uma diferenciação norte-sul, marcada pela linha ferroviária, e nascente-poente, influenciada pela proximidade a Lisboa. Encontramos também *(sub)urbano desqualificado*, bolsas de *precário* e, sobretudo em Cascais, manchas de *rural*. Nalgumas áreas de Oeiras limítrofes a Lisboa, observam-se características semelhantes a Amadora ou Odivelas.

Algum *(sub)urbano qualificado* e *suburbano novo* envolve os concelhos de Sintra e Mafra mas também outros concelhos da margem sul, como Almada. Sesimbra, na faixa costeira, assinala a transformação do que eram espaços tradicionais de segunda residência em residência permanente. Assim, na Península de Setúbal, entre o eixo Almada–Montijo e Setúbal, para além das áreas de suburbanização intensiva centrada em Lisboa vemos também territórios periféricos de valorização ambiental.

Do estudo do INE (2004), verificamos que as mudanças de 1991 para 2001 mais marcantes estão associadas à mobilidade: a duplicação da utilização do automóvel, o aumento da importância de população que trabalha ou estuda fora do concelho de residência e a diminuição da duração média das deslocações pendulares. Também se destaca o aumento da população de nacionalidade estrangeira e dos indivíduos casados sem registo. Outras tendências importantes são o envelhecimento da população, a diminuição da dimensão média da família, o aumento da residência em alojamento próprio e a melhoria das condições de habitabilidade (INE, 2004: 167).

Uma primeira nota sobre a evolução 1991-2001 da tipologia é a verificação que mais de metade das unidades territoriais, onde residiam 1,2 milhões de pessoas, pertence em 2001 a um tipo diferente de 1991. No estudo, o INE (2004) observa 3 tipos de variação: a variação da inscrição da unidade territorial num tipo, a variação da população nesse tipo e, por último uma variação mais qualitativa que é a do comportamento das variáveis na descrição desse tipo. Os tipos mais estáveis qualitativamente são o *rural* e o *urbano consolidado*.

A qualificação do território e a suburbanização do rural está presente no crescimento dos tipos *urbano consolidado*, *suburbano novo* e *(sub)urbano qualificado* e perdas

populacionais mais significativas para o *(sub)urbano desqualificado*, o *precário* e o *rural*. As duas últimas, perdendo unidades territoriais, cresceram (ainda que em menor dimensão) em população nas unidades que permaneceram, sendo esta tendência mais notória no *precário*. No *rural* as perdas são maiores, com um decréscimo de 30% da população no saldo total. A tendência de expansão metropolitana também se demonstra na forma como o *urbano consolidado* ganhou população através do acréscimo de unidades territoriais embora nas unidades que manteve tenha perdido população. Já o *(sub)urbano qualificado* foi o tipo que mais cresceu não só por expansão territorial mas também por ganhos na população das unidades constantes, enquanto o *suburbano novo* cresceu por densificação. Relativamente a este tipo, o INE (2004:179) sublinha dois tipos de processos: “a qualificação de unidades territoriais suburbanas e a suburbanização qualificada de espaços que não eram suburbanos”. Já a consolidação urbana faz-se sobretudo através da reclassificação de espaços anteriormente inscritos no *(sub)urbano desqualificado*.

Este tipo de evolução tem repercussões qualitativas no que define os tipos. O *urbano consolidado* perde na volumetria e idade dos edifícios e em diversificação funcional e aumenta a dependência funcional (população que trabalha/estuda fora do concelho de residência). O aumento do *(sub)urbano qualificado* traduz-se numa qualificação material (melhoria nas condições de habitabilidade e aumento do uso do automóvel), mas implicou um decréscimo na habilitação académica da população que aqui reside (contrário à tendência na AML de aumento da escolaridade da população). O *suburbano novo* já não demonstra construção tão recente como em 1991 e reflete a suburbanização do emprego, com menos pessoas a trabalharem fora do concelho de residência e diversificação funcional. Por outro lado, aumenta o peso das profissões menos valorizadas e a presença de população de nacionalidade estrangeira e ainda de casais casados sem registo, sobretudo jovens, completando a heterogeneidade deste tipo. O *(sub)urbano desqualificado*, apesar de perder população, mantém as condições difíceis desde 1991, indiciando em 2001 um envelhecimento da população, tal como no *rural*, paralelamente ao aumento das famílias unipessoais e da utilização do automóvel. A persistência de bolsas de *precário* faz-se agora com mais habitação social (diminuição de alojamentos não clássicos e aumento da volumetria dos edifícios), alguma diversificação funcional e com o aumento do número de estrangeiros e de casados sem registo. Estes são sinais também de alguma consolidação da precarização.

Retiramos das observações do estudo do INE que a mobilidade emerge como uma dimensão autónoma que explica a diversidade da AML e que esta dimensão cresce de importância de 1991 para 2001. Por outro lado, a diferenciação socioeconómica da AML constrói-se associando num mesmo sentido condições de mobilidade a condições de vida.

As dimensões combinam-se de tal forma que mobilidade, qualificação e urbanização, ou até renovação, favorecem ou penalizam particularmente determinados territórios.

As condições de mobilidade fazem parte integrante dessa condição socioeconómica ou reforçam-na, constituindo uma condição igualmente social e territorial. Se no (*sub)urbano qualificado* ou no *precário* esta correspondência entre estatuto socioprofissional e recursos de mobilidade parece ser quase imediata (mais recursos, mais mobilidade), ao que acresce serem tipos que se localizam tanto no centro como na periferia, não podemos deixar de reparar na aparente imobilidade como condição privilegiada da população empregada e residente no *urbano consolidado*. Pelo contrário, os residentes no *precário* da periferia da AML, periféricos em relação à rede de transportes públicos, estarão potencialmente mais penalizados não só pelos seus escassos recursos socio-económicos e condições frágeis de habitabilidade como pela marginalização ou desintegração territorial que experimentam no contexto da AML.

De modo a identificar das mais recentes mudanças, ensaiámos uma tipologia idêntica à do INE com dados de 2001 e 2011, agora ao nível da freguesia, de forma a cruzar posteriormente com as análises mais específicas sobre as variáveis de mobilidade e a elaborar comparações entre os dois períodos. Seguidamente, apresentamos os principais resultados que, de uma forma geral, alinham com as conclusões do estudo do INE.

2.2. A diversidade sociodemográfica da AML (2001 e 2011)

Compreendendo a relação entre mobilidade e desigualdades sociais como multidimensional e pluridirecional, interessava-nos identificar as dimensões latentes à diversidade socioterritorial na AML e relacioná-las com as dinâmicas de mobilidade. Desta forma, a partir das variáveis seleccionadas, começámos por realizar uma análise em componentes principais¹¹ (quadro 2.2). Pretendendo explorar com maior pormenor a descrição e compreensão dos comportamentos relativos à mobilidade, optou-se por não incluir variáveis de mobilidade, ainda que as dinâmicas de mobilidade constituam factores de diferenciação socioterritorial da AML – como aliás, demonstra empiricamente a tipologia realizada pelo INE (2004). Assim sendo, deixámos a construção desta relação para um momento posterior e autónomo.

Na análise referente a 2001, retivemos cinco dimensões, cada uma com valor próprio superior à unidade, que explicam, no seu conjunto, quase 76,9% da variância. O quadro 2.2 expõe a relação entre as variáveis e as componentes ou dimensões.

¹¹ com rotação de Varimax, após verificação da adequabilidade dos dados em questão através da estatística de Keiser-Meyer-Olkin (KMO=0, 815) (ver anexo I)

A primeira componente explica 32,3% da variância total e diz respeito à dimensão de *qualificação e terciarização* dos residentes trabalhadores na AML, correspondendo à presença de profissionais qualificados e/ou do sector terciário e ao custo e conforto do parque habitacional. A segunda componente, *consolidação e densificação* do tecido urbano, associa densidade populacional e de alojamentos, à antiguidade da urbanização (população e edificado) e diversidade funcional (maior presença de edifícios não exclusivamente residenciais). Relativamente à composição sociodemográfica, inclui-se a maior presença de famílias unipessoais e a de profissionais pouco qualificados. Esta dimensão explica 23,8%, sendo que em conjunto com a primeira ficam explicados cerca de 56% da variância total. As restantes componentes apresentam níveis de variância explicada bastante inferiores (quadro 2.1).

A terceira componente, *envelhecimento e precarização*, caracteriza-se pelo envelhecimento da população e do edificado, pela menor presença de famílias com filhos e de pessoas empregadas, maior expressão de pessoas a viverem sozinhas e pela precariedade das condições de habitabilidade. A quarta componente é, pelo contrário, a do crescimento e ocupação recentes (*renovação*), sendo que a última componente, *marginalização*, estrutura-se pela presença de população de nacionalidade estrangeira e de alojamentos sem pelo menos uma infraestrutura básica.

Quadro 2.1 – Dimensões de diferenciação socioterritorial na AML em 2001

Variáveis	Dimensões				
	Qualificação e terciarização	Consolidação e densificação	Envelhecimento e precarização	Renovação	Marginalização
Pop. com ensino superior (%)	0,898	0,198	0,102	0,048	-0,062
Pop. com profissões do topo da CNP (%) ¹²	0,882	0,194	0,237	0,019	-0,121
Pop. com profissões da base da CNP (%) ¹³	-0,847	-0,454	-0,002	-0,037	0,059
Pop. empregada no sector terciário (%)	0,686	0,583	-0,010	-0,064	0,099
Taxa de analfabetismo (%)	-0,703	-0,362	0,397	-0,229	-0,069
Aloj. sem pelo menos uma IE básica (%)	-0,603	-0,041	0,603	-0,095	0,083
Taxa de abandono escolar (%)	-0,640	0,190	0,129	-0,030	-0,075
Encargos mensais médios com habitação própria (euros)	0,471	-0,099	0,383	0,611	-0,217
Densidade de alojamentos (nº/ km ²)	0,072	0,906	0,135	-0,167	0,007
Densidade populacional (nº/ km ²)	0,137	0,893	0,004	-0,176	0,047
Famílias com uma pessoa (%)	0,276	0,613	0,652	-0,187	0,066
Edifícios não exclusivamente residenciais (%)	0,323	0,580	0,355	-0,004	0,108
Idade média dos edifícios (anos)	0,119	0,501	0,645	-0,358	0,032
Índice de envelhecimento (%)	0,254	0,450	0,677	-0,375	-0,101
Famílias com filhos (%)	-0,134	-0,376	-0,718	0,360	0,184
Pop. residente em 2001 (nº)	0,287	0,121	-0,679	0,060	-0,005
População empregada (%)	0,148	-0,127	-0,555	0,601	0,039
Pop. que 5 anos antes residia noutro concelho (%)	0,134	-0,040	-0,129	0,865	0,013
Variação dos alojamentos 1991-2001 (%)	-0,130	-0,173	-0,192	0,777	0,073
Variação da população 1991-2001 (%)	-0,148	-0,343	-0,278	0,767	0,015
Valor médio das rendas (euros)	0,376	0,083	-0,137	0,578	0,060
Pop. de nacionalidade estrangeira (%)	0,010	0,347	-0,148	0,252	0,740
Pop. residente em aloj. familiares não clássicos (%)	-0,047	-0,094	0,061	-0,087	0,872
Variância explicada (%)	32,31	23,82	8,62	7,59	4,58

Realizámos ainda uma análise de *clusters* a partir dos scores factoriais das dimensões resultantes da análise de componentes principais¹⁴. Foram constituídos 5 *clusters* com

¹² Este indicador, que o INE denomina de *população com profissões socialmente valorizadas*, mede a proporção de população empregada que está inscrita nos grupos 1 e 2 da Classificação Nacional de Profissões que correspondem aos representantes do poder legislativo e de órgãos executivos, dirigentes, diretores e gestores executivos (grupo 1) e aos especialistas das actividades intelectuais e científicas (grupo 2). Ver <http://smi.ine.pt/Categoria>

¹³ O indicador era calculado pelo INE e mede a proporção de população empregada nos grupos 6, 7, 8 e 9 da Classificação Nacional de Profissões: Agricultores e trabalhadores qualificados da agricultura, da pesca e da floresta, Trabalhadores qualificados da indústria, construção e artífices, Operadores de instalações e máquinas e trabalhadores da montagem e Trabalhadores não qualificados.

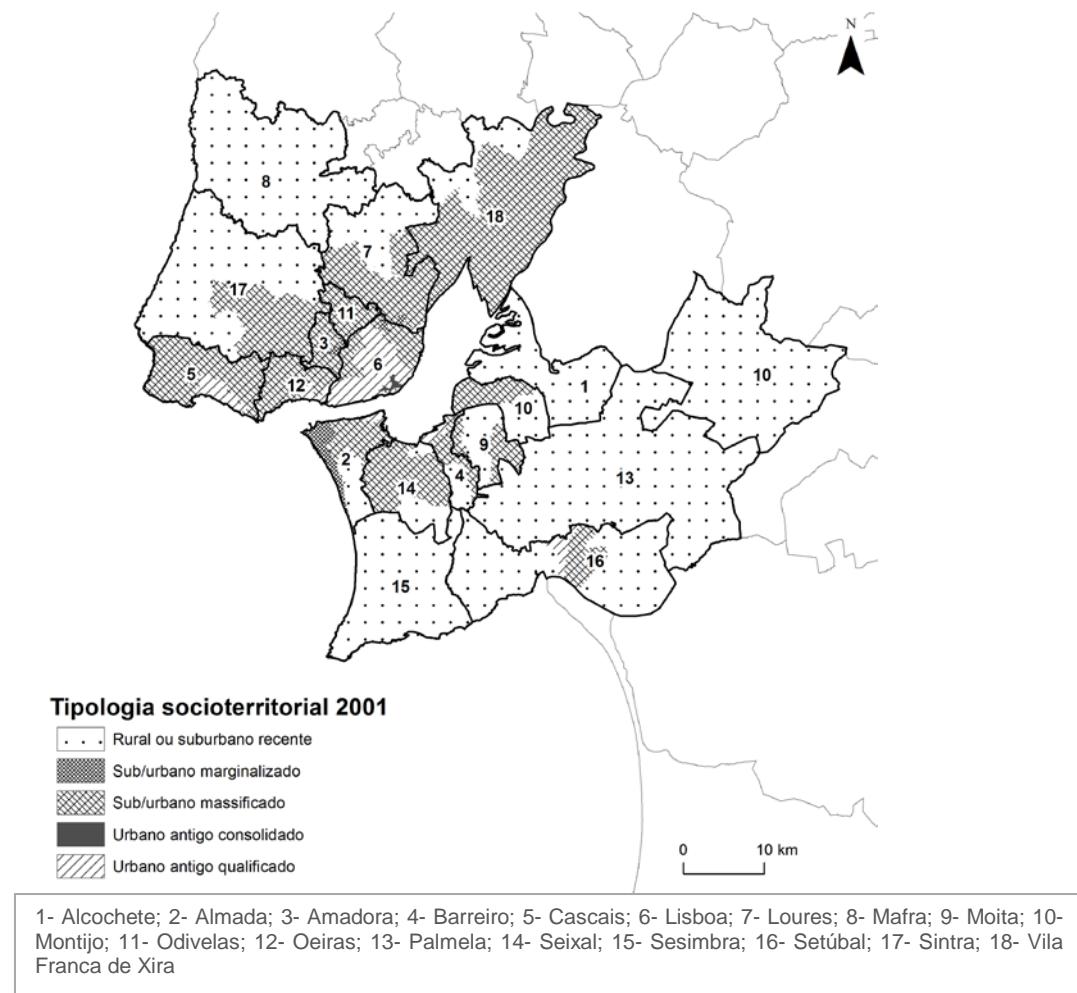
características distintas (figura 2.2, anexo III). O primeiro corresponde ao *urbano antigo consolidado*, com uma relação forte com as dimensões *consolidação* e *densificação* e com o *envelhecimento* e *precarização*, e é composto por 11 freguesias do centro histórico de Lisboa, onde reside apenas cerca de 1% da população residente na AML. O segundo grupo, *sub/urbano massificado*, define-se pela relação negativa com o *envelhecimento* e a *precarização* e é o que reúne mais freguesias (n=79) e onde vivem mais pessoas, cerca de 64% da população da AML. Localiza-se numa segunda coroa à volta do centro, incluindo partes de quase todos os concelhos

O *urbano antigo qualificado* é composto por 46 freguesias urbanas, sobretudo do concelho de Lisboa, marcadas pela *qualificação* e *terciarização* e/ou pelo *envelhecimento* e *precarização*. Aqui residem quase 19% da população. O quarto grupo, *suburbano recente ou rural*, é constituído por 65 freguesias de outros concelhos (que não Lisboa) e marcado por relações negativas com a *qualificação* e a *consolidação*, mas também com a *marginalização*, e relações positivas com o *envelhecimento* e *precariedade* e a *renovação*. Nenhuma destas relações é tão forte como as que caracterizam os outros grupos. Apesar de ser numeroso em freguesias, este grupo contém apenas cerca de 13% da população residente, o que aliás caracteriza o grupo - o povoamento mais disperso.

Por último, o grupo *sub/urbano marginalizado* é definido pela forte associação à dimensão *marginalização* e é o menos numeroso, com apenas 6 freguesias. Contudo, tem mais população que o primeiro grupo, reunindo cerca de 2% da população, o que corresponde a mais de 60000 indivíduos. Chegámos essencialmente à configuração que o INE desenhou e cujas dinâmicas sintetizámos, o que de certa forma valida o presente exercício para a possibilidade de agora dar conta da evolução de 2011.

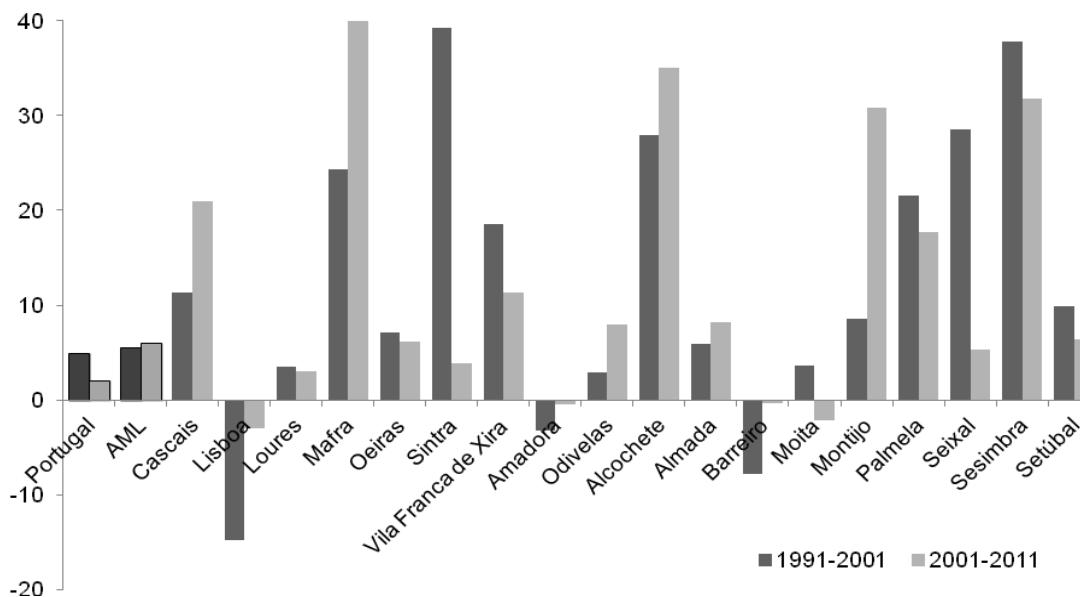
¹⁴ Inicialmente, com a análise hierárquica, compararam-se diferentes métodos de agrupamento através da leitura dos dendrogramas, das representações gráficas dos coeficientes de fusão e do cruzamento entre as diferentes soluções, de forma a definir um número ótimo de *clusters* (anexo II). Procedeu-se posteriormente a uma análise *k-means* para que à constituição dos *clusters* se associassem as variáveis que mais contribuíam para a sua definição, experimentando diferentes soluções com o objectivo de encontrar a mais adequada em termos substantivos. Neste caso não foi necessário estandardizar as variáveis, uma vez que se tratava dos scores factoriais.

Figura 2.2 – Tipologia socioterritorial da AML, 2001



As taxas de variação da população 2001-2011 nos concelhos da AML vêm confirmar algumas das tendências identificadas na década anterior mas também apresentam algumas surpresas (figura 2.3). Em primeiro lugar, dá-se conta de um abrandamento no fenómeno de perda de população identificado na década anterior em Lisboa, tal como no Barreiro e na Amadora. Ao mesmo tempo, Sintra e Seixal diminuem bastante o seu nível de crescimento e também Palmela, Sesimbra ou Vila Franca de Xira vêm o crescimento da população abrandar. Por sua vez, em Mafra, Alcochete e Montijo, concelhos de urbanização mais recente, aumenta a dinâmica de crescimento. O concelho da Moita é o único que, tendo crescido na década de 1991 para 2001, vê agora a população decrescer em 2011. Alcochete e Montijo apresentam crescimentos assinaláveis associados à localização da ponte Vasco da Gama.

Figura 2.3 – Taxas de variação da população 1991-2001 e 2001-2011 (%)



Os dados sociodemográficos de 2011 em comparação com os de 2001 (quadro 2.2) confirmam a centralidade de Lisboa mas igualmente a aproximação de concelhos limítrofes a Lisboa, subúrbios de primeira geração. Sintra continua a ser o segundo concelho com mais população do país, porém mantém ainda características rurais nalgumas áreas pelo que a densidade populacional é mais baixa, situação similar a Loures. Nos concelhos da margem sul o povoamento também tende a ser menos denso.

Lisboa é o concelho com maior percentagem de pessoas a viverem sozinhas (35%). Amadora ou Oeiras são os concelhos que mais se aproximam do valor lisboeta. Provavelmente conjugam-se dois factores. Será nas áreas mais urbanizadas onde comumente se encontram os agregados familiares e estilos de vida menos convencionais. Sabemos, contudo, que este indicador está fortemente relacionado com o índice de envelhecimento, como mostram as análises em componentes principais que realizámos, tal como os exercícios do INE para 1991, 2001 e 2011. A par de Lisboa – que continua o concelho mais envelhecido – apenas os concelhos de suburbanização recente, como Mafra, Montijo ou Alcochete, contrariam a tendência de aumento do envelhecimento na última década.

A qualificação da população, uma tendência nacional, apresenta na AML valores particularmente elevados e com contrastes assinaláveis. Em Lisboa, Cascais e Oeiras conjugam-se baixos níveis de analfabetismo com percentagens elevadas e crescentes de população com 21 ou mais anos com o ensino superior. Já Sintra, Odivelas ou Seixal, apesar das baixas taxas de analfabetismo e do crescimento da proporção de população com ensino superior, apresentam neste último indicador valores que são quase metade dos

observados nos concelhos anteriores (Lisboa, Cascais, Oeiras). Por outro lado, a Península de Setúbal continua a apresentar, de uma forma geral, os registos menos favoráveis em ambos os indicadores.

Quadro 2.2 – Variáveis sociodemográficas 2001 e 2011, concelhos da AML

Unidade territorial	População residente (N.º)		Densidade populacional (N.º/ km ²)		Índice de envelhecimento (N.º)		Famílias com uma pessoa (%)		Taxa de analfabetismo (%)		Pop. com ensino superior completo (%)	
	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011
Portugal	10356117	10562178	112	115	102,2	128,6	17,3	21,4	9,0	5,2	8,6	14,8
AML	2661850	2821876	898	940	103,4	118,3	20,9	25,6	5,7	3,2	13,5	20,8
Cascais	170683	206479	1756	2119	99,8	113,3	19,5	24,6	4,6	2,5	19,0	27,1
Lisboa	564657	547733	6673	6447	203,3	187,3	30,5	35,0	6,0	3,2	21,0	32,8
Loures	199059	205054	1178	1211	77,40	111	16,0	21,7	5,9	3,6	9,9	16,2
Mafra	54358	76685	186	263	96,8	79,6	18,3	19,4	8,4	3,6	7,4	17,0
Oeiras	162128	172120	3536	3751	106,4	125	21,6	27,3	3,8	2,2	22,7	32,5
Sintra	363749	377835	1139	1184	56,5	78,4	16,7	21,0	4,2	2,5	10,5	14,6
V.F. de Xira	122908	136886	380	430	66,9	79,2	15,8	19,8	5,4	3,1	8,1	14,6
Amadora	175872	175136	7390	7363	93,8	127,3	21,6	27,4	5,5	3,7	10,8	15,9
Odivelas	133847	144549	5027	5484	81	107,9	17,6	22,5	5,1	2,9	9,0	16,8
Alcochete	13010	17569	98	137	94,5	76,7	17,1	20,6	10,1	3,9	8,2	21,1
Almada	160825	174030	2290	2479	118,8	140,7	19,6	25,8	6,1	3,3	11,6	18,1
Barreiro	79012	78764	2468	2164	122,5	152,3	17,7	24,5	5,8	3,6	8,2	13,5
Moita	67449	66029	1235	984	77,3	109	15,7	20,1	7,9	4,3	5,3	12,2
Montijo	39168	51222	115	147	115,5	101,7	19,1	22,5	11,4	5,3	6,9	15,7
Palmela	53353	62831	115	135	93,9	103,4	14,5	18,4	10,8	5,8	7,2	14,4
Seixal	150271	158269	1570	1657	60,2	95,7	14,6	20,9	4,8	2,9	8,8	14,5
Sesimbra	37567	49500	192	253	88,5	90,8	13,9	21,1	7,8	3,7	6,8	13,4
Setúbal	113934	121185	589	526	95,1	113	19,7	23,3	7,6	4,3	10,2	16,0

Fonte: INE, Censos 1991, 2001 e 2011

Variáveis e indicadores de diversas ordens descrevem uma aproximação do comportamento de concelhos limítrofes, como Oeiras, Amadora ou Odivelas a Lisboa. Amadora e Odivelas apresentam maior proximidade quanto à densidade de povoamento (fig. 2.4), envelhecimento e um ligeiro aumento da atractividade do concelho para população empregada ou estudante. Oeiras acentua o perfil distinto de maior qualificação da população, tal como Cascais, e é já um polo atractivo tanto para população residente que trabalha fora do concelho como para população que, residindo fora, vem aqui trabalhar ou estudar. Na Península de Setúbal, a capital de distrito, e Palmela parecem perder alguma da atractividade que mantinham na década anterior, ao contrário de Alcochete ou Montijo, cuja urbanização recente não perdeu fulgor (fig. 2.5). O mesmo não aconteceu com Sesimbra, que na década anterior apresentavam uma dinâmica semelhante mas que, na evolução para 2011, não conseguiu manter atractividade ao nível do emprego e abrandou o crescimento. Sobre esta diversidade, Lisboa continua a distinguir-se como o centro que recebe todos os

dias trabalhadores e estudantes numa quantidade equivalente a 80% da população residente.

A leitura da dinâmica das freguesias (fig. 2.5) permite verificar que a dinâmica de suburbanização recente dos concelhos mais periféricos, como Mafra, Sesimbra, Montijo ou Alcochete não se faz nos centros tradicionais desses concelhos, mas em manchas de urbanização novas, contribuindo para a dispersão urbana. Confirma que o concelho de Lisboa, em particular o centro, aumentou o seu potencial de renovação, tal como algumas freguesias dos subúrbios mais antigos de Amadora ou Odivelas e o concelho de Oeiras

Figura 2.4 – Densidade populacional, 2011

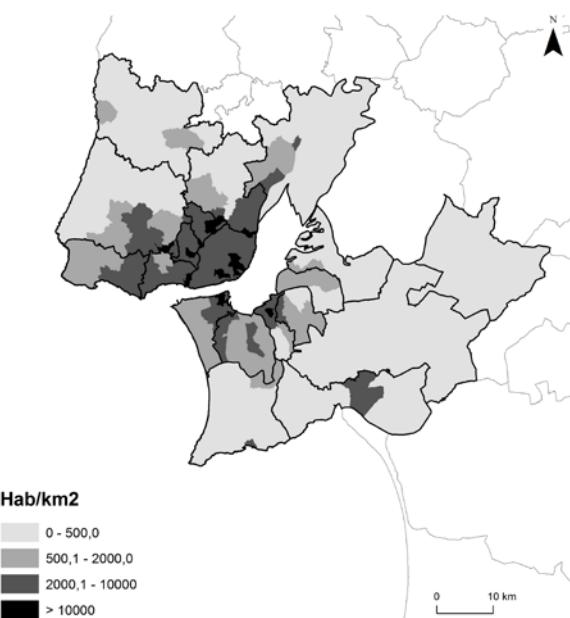
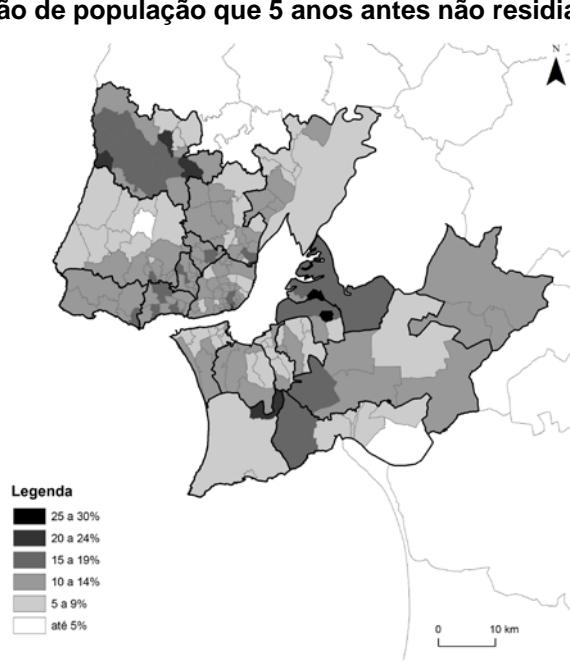
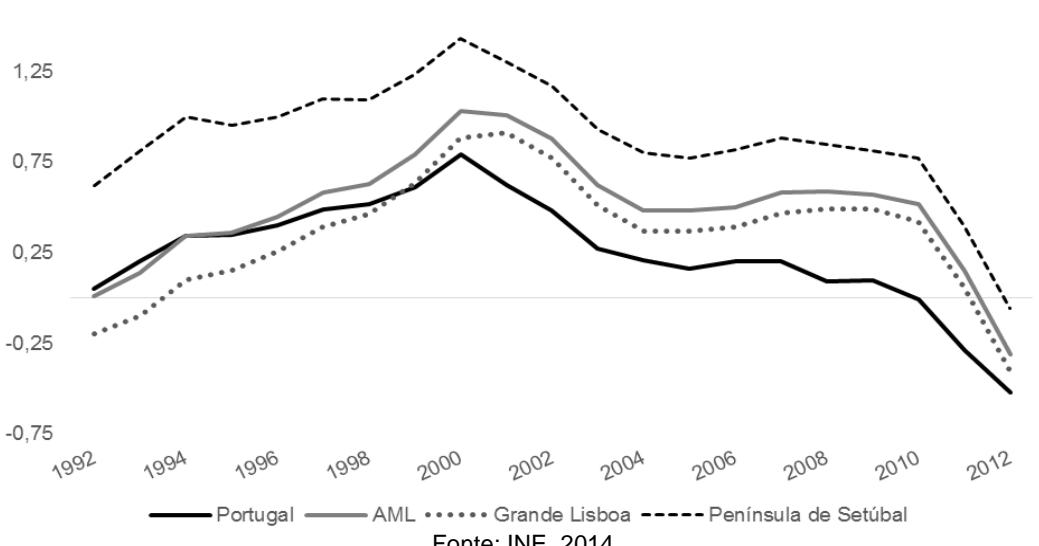


Figura 2.5 – Proporção de população que 5 anos antes não residia no concelho, 2011



Nos últimos anos podem ter-se alterado drasticamente as tendências de qualificação e renovação identificadas até 2011 de formas que ainda não conseguimos aferir com exactidão, mas que certamente abalam a revitalização da última década e agravam as desigualdades. Não sendo possível recorrer a dados mais desagregados e recentes sobre a realidade da Área Metropolitana de Lisboa e os seus concelhos, podemos observar o crescimento populacional efectivo no país e na região (fig. 2.6). A década de crescimento dos anos 90 precede um decrescimento que, sobretudo na AML, começa a ser contrariado a partir de 2004/2005. Esta tendência de recuperação é abruptamente interrompida a partir de 2010.

Figura 2.6 – Taxa de crescimento efectivo anual 1992-2012



Fonte: INE, 2014

Observam-se comportamentos variáveis relativamente aos saldos natural e migratório e respectiva evolução. O concelho de Lisboa é particularmente penalizado e parece parar a revitalização que vinha a observar na última década, muito por via de saldos migratórios negativos. Apesar dos saldos naturais positivos, registam-se saldos migratórios negativos acentuados desde 2010: menos cerca de 10.000 pessoas de 2010 para 2012, a que se acrescenta uma perda de quase 12.000 de 2011 para 2012 (INE, 2014). Nos saldos migratórios será de destacar não só o fenómeno da emigração, mas também o abrandamento da imigração, que no concelho de Lisboa é particularmente importante. Apesar de alguma variação de comportamentos entre concelhos, de 2010 a 2012 a perda de população é generalizada.

O concelho nem sempre é a escala de análise mais adequada. De modo a aprofundarmos estas observações repetimos o exercício de análise multivariada com os dados de 2011. A realização da análise foi dificultada pela ausência do cálculo das taxas de variação da população e de alojamentos para as novas cinco freguesias da AML (uma em

Oeiras e quatro em Sintra), da parte do INE. Contudo, podemos recorrer à proporção de população que cinco anos antes não residia no concelho como indicador de renovação da população. Procedemos ao exercício tal como o fizemos para 2001, excluindo igualmente outras duas variáveis: a taxa de abandono escolar e a proporção de população que reside em alojamentos não clássicos. A exclusão da primeira deve-se à perda de capacidade explicativa, com uma comunalidade inferior a 0,5. A percentagem de indivíduos que reside em alojamentos não clássicos foi subtraída por se inscrever num factor que era definido apenas por este indicador, sendo que é critério comum aceitar factores que expliquem mais que uma variável. Não aceitando este último, é então sugerida a formação de quatro factores e com esta configuração o último indicador perde capacidade explicativa.

Estas alterações são significativas. Enquanto a taxa de abandono escolar parece perder poder explicativo na diferenciação da AML, tudo indica que esta proporção da população que reside em alojamentos não clássicos diferencia de facto o comportamento socioterritorial das freguesias da AML mas não atua em conjunto com outras. Tal deve-se ao facto da proporção de população que reside em alojamentos não-clássicos ser quase inexistente na grande maioria das freguesias da AML, distinguindo-se pelo valor extremo da freguesia da Trafaria, concelho de Almada (10% da população nestas condições).

A partir das variáveis seleccionadas realizámos novamente uma análise em componentes principais¹⁵ (ver anexo IV). Retirámos quatro dimensões que, em conjunto, explicam 78,5% da variância. O quadro 2.3 apresenta a relação entre as variáveis e as dimensões resultantes.

A primeira dimensão, *envelhecimento e consolidação urbana*, explica cerca de 37% da variância. Associa o envelhecimento da população e do edificado à presença de famílias unipessoais e menos famílias com filhos; expressa-se ainda na densidade da população e de construção, na diversidade funcional, presença de população de nacionalidade estrangeira, terciarização e alguma qualificação da população empregada.

A *qualificação*, segunda dimensão com maior poder de explicação (21,3%), corresponde à qualificação da população, em particular da população empregada, mas também do edificado, designadamente nos custos de habitação.

As duas primeiras dimensões explicam quase 59% da variância total, sendo que as duas restantes apresentam menor poder sobre a variância.

A terceira dimensão corresponde a cerca de 11% da variância. É caracterizada pelo *despovoamento*, com relações fortes negativas com o valor absoluto da população

¹⁵ Com rotação de Varimax e após verificação da adequabilidade dos dados em questão através da estatística de Keiser-Meyer-Olkin (KMO=0,807). Não interessava aqui observar o teste de esfericidade de Bartlett, normalmente considerado quando trabalhamos com amostras, uma vez que é um teste sobre a validade da análise inferencial.

residente, e/ou pela *desqualificação* da população, com presença do analfabetismo e das profissões menos valorizadas, para além da menor terciarização da população empregada. Por último, a *renovação*, com 9% de explicação da variância, estrutura-se na maior presença de população que cinco anos antes não vivia no concelho, de população empregada e de nacionalidade estrangeira e de rendas provavelmente mais recentes e, por isso, mais dispendiosas.

Quadro 2.3 – Dimensões de diferenciação socioterritorial na AML em 2011

Variáveis	Dimensões			
	Envelhecimento e consolidação urbana	Qualificação	Despovoamento e desqualificação	Renovação
Famílias unipessoais (%)	0,912	0,282	0,113	0,046
Densidade de aloamentos (nº/km ²)	0,893	-0,030	-0,128	0,077
Casais com filhos (%)	-0,834	-0,143	-0,242	0,241
Densidade populacional (nº/km ²)	0,825	-0,091	-0,283	0,073
Idade média dos edifícios (anos)	0,818	0,189	0,333	-0,026
Índice de envelhecimento da população	0,759	0,195	0,269	-0,357
População empregada no sector terciário (%)	0,648	0,333	-0,510	0,161
Edifícios não exclusivamente residenciais (%)	0,632	0,251	-0,051	0,383
Pop.com nacionalidade estrangeira (%)	0,553	-0,455	0,034	0,476
Pop. com profissões do topo da CNP (%)	-0,489	-0,662	0,454	-0,187
Pop. com profissões da base da CNP (%)	0,375	0,873	-0,177	0,111
População com ensino superior completo (%)	0,340	0,832	-0,304	0,173
Encargos médios dos proprietários com os alojamentos (euros)	-0,141	0,771	0,325	0,211
Renda média dos alojamentos (euros)	-0,005	0,480	-0,289	0,580
Alojamentos sem pelo menos uma IE básica (%)	0,154	-0,165	0,821	-0,050
População residente (nº)	-0,141	-0,133	-0,759	-0,038
Taxa de analfabetismo (%)	-0,160	-0,408	0,721	-0,256
População que 5 anos antes residia noutro concelho (%)	0,148	0,102	0,050	0,815
População empregada (%)	-0,246	0,228	-0,129	0,773
Variância explicada (%)	37,19	21,33	10,93	9,03

A composição das dimensões não se alterou substancialmente de 2001 para 2011, sobretudo se tivermos em conta que são menos dimensões. Contudo, inverteu-se a ordem de explicação das duas primeiras dimensões, sendo que a qualificação passou a ser a segunda dimensão, em virtude da primeira juntar características de duas das anteriores: o envelhecimento e a consolidação. Realça-se ainda que a presença de população de nacionalidade estrangeira passou a estar presente em quase todas as dimensões (excepto na dimensão *desqualificação*) e agora tanto de forma positiva como negativa. Em 2001, a presença de população de nacionalidade estrangeira aparecia unicamente associada à marginalização.

Interessa-nos sobretudo encontrar novamente uma tipologia de freguesias a partir destas dimensões e compreender as eventuais transformações ocorridas durante o período em análise (fig. 2.7 e 2.8). Repetimos o exercício anterior e retivemos a sugestão, pela

análise hierárquica, de quatro clusters, que se confirmaram com a leitura dos grupos resultantes da análise k-means (anexos V e VI). O *sub/urbano massificado* é composto por 78 freguesias urbanas e suburbanas que embora se relacionem negativamente com a *qualificação* também se definem por uma associação negativa ao *despovoamento* e *desqualificação*, apresentando um comportamento mais neutro tanto no que diz respeito ao *envelhecimento* e *consolidação* como à *renovação*. Nestas freguesias reside cerca de 58% da população da AML.

O *urbano qualificado* é composto por 48 freguesias urbanas claramente associadas positivamente à *qualificação* e negativamente ao *despovoamento* e *desqualificação*. Tem um grande peso do concelho de Lisboa mas também de algumas freguesias de Cascais, Oeiras ou Almada, entre outras freguesias sedes de outros concelhos. Nestes territórios encontram-se quase 28% da população residente na AML.

O terceiro grupo define-se por um povoamento muito mais escasso que os outros grupos e pela *desqualificação* da população e das habitações. Contudo, apresenta uma relação negativa com o *envelhecimento* e *consolidação* urbanos e um comportamento mais neutro com a *renovação*, sugerindo alguma dinâmica. Inclui, portanto, freguesias *rurais*, tanto as mais periféricas como sedes de concelho, freguesias dos concelhos que têm conhecido um maior crescimento populacional nas últimas duas décadas (Moita, Montijo, Mafra, Sesimbra) e ainda um pequeno grupo *suburbano* que se distingue pela *desqualificação* mas também pela menor dimensão populacional, como as freguesias do Seixal ou da Trafaria¹⁶. O grupo reúne 59 freguesias onde residem apenas 11% da população da AML.

Por último, o grupo de 26 freguesias *urbanas antigas* apresenta a maior transformação: sendo definido pela associação ao *envelhecimento* e *consolidação* urbana é agora também um território urbano, ainda que desqualificado, *em renovação*. Nestas freguesias reside apenas 4% da população da AML, que correspondem ao centro histórico de Lisboa, integrando ainda a freguesia de Moscavide (Loures).

¹⁶ Freguesias como a Trafaria ou o Seixal, apesar de pertencerem a concelhos eminentemente urbanos (Almada e Seixal, respectivamente), são freguesias com uma proporção elevada de território cujo ordenamento condiciona a sua ocupação, sendo que o povoamento está muito concentrado, ainda que tal possa não transparecer nos dados uma vez que se divide a população pelo total da área da unidade administrativa. Há também uma desqualificação da habitação que muitas vezes está associada aos centros históricos ou a espaços rurais, tal como o envelhecimento da população, e que nos territórios rurais se distingue exatamente porque está associado a uma menor dimensão e densidade populacionais, o que neste dois casos também se verifica.

Figura 2.7 – Definição dos grupos de freguesias a partir das dimensões de diferenciação socioterritorial da AML – 2011

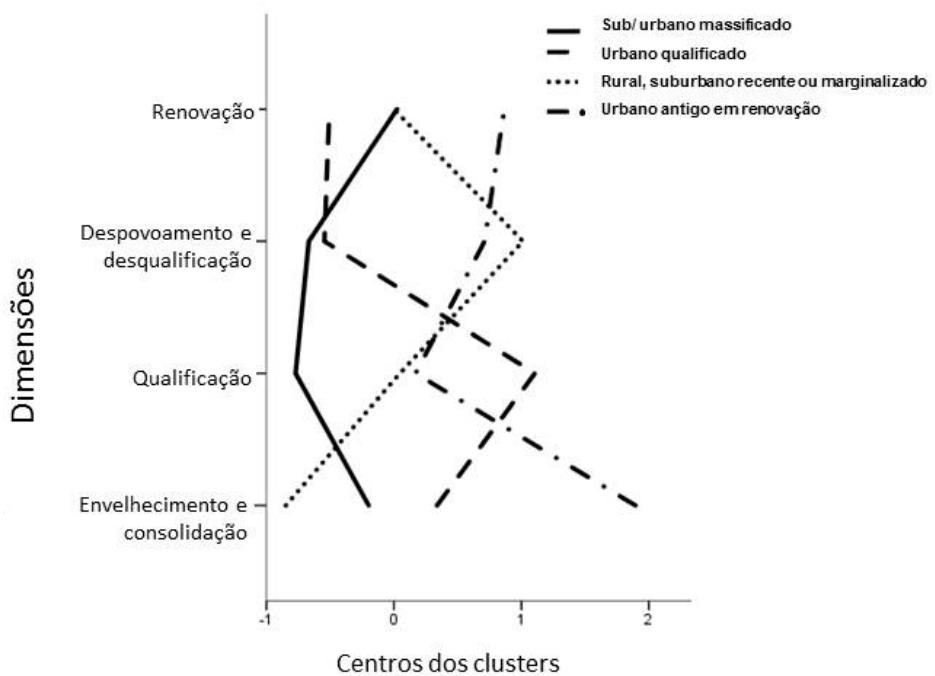
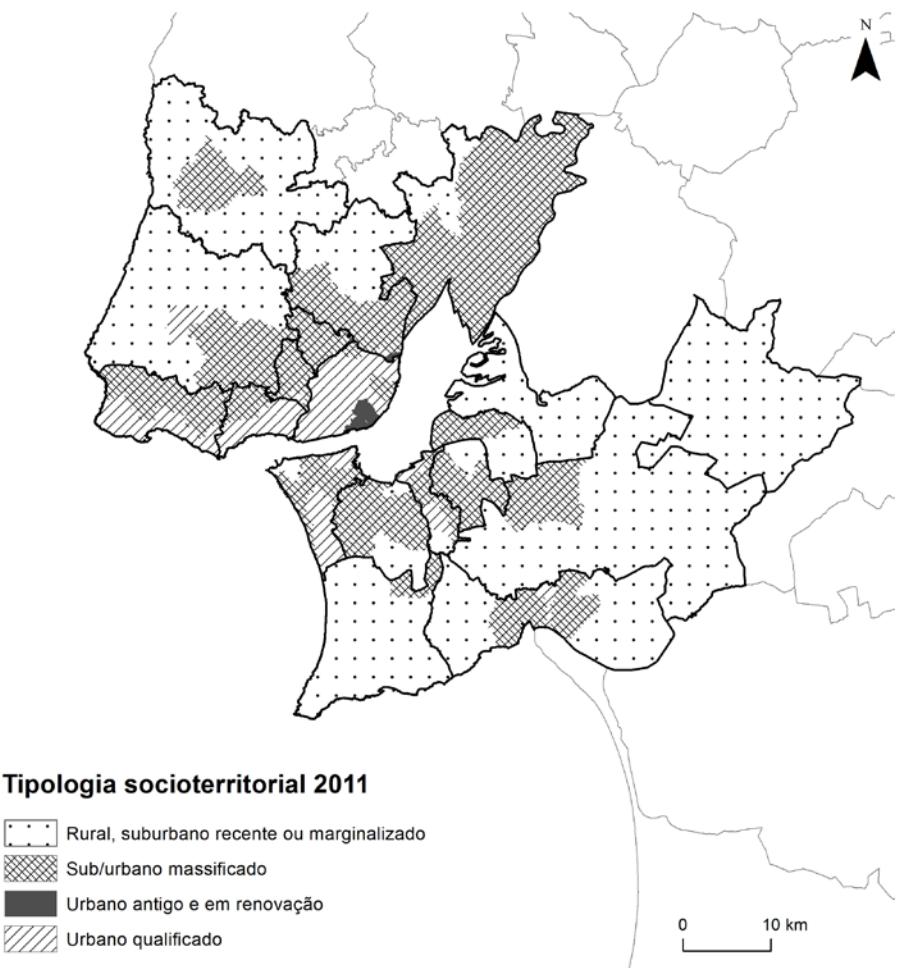


Figura 2.8 – Tipologia socioterritorial da AML, 2011



A configuração da tipologia de 2011 face à tipologia de 2001 (quadro 2.4) apresenta-nos sobretudo a continuação de tendências mas, ainda assim, algumas alterações significativas, até porque os grupos se distinguem melhor entre eles do que em 2001. Em primeiro lugar, sendo quatro e não cinco grupos de freguesias, acontece que o grupo *marginalizado* de 2001 foi integrado, na sua maioria, no *sub/urbano massificado* e ainda numa freguesia do grupo *rural e suburbano recente ou desqualificado* (Trafaria).

No centro da AML, o *urbano antigo* caracteriza-se pelo *envelhecimento* e pela *consolidação* urbana mas também pela *renovação*, ainda que desqualificado. Nestas freguesias reside apenas 4% da população da AML, que correspondem ao centro histórico de Lisboa, integrando ainda a freguesia de Moscavide (Loures). Notamos um duplo movimento aparentemente contraditório. Se por um lado algum urbano antigo agravou a sua dinâmica de envelhecimento e perda de população (antigas freguesias da Pena, Sé, Santiago ou Sto. Estevão), por outro lado observa-se um crescimento ou manutenção da população noutras freguesias. Nalgumas freguesias o crescimento da população de 2001 para 2011 é bastante elevado, como em Santa Justa, Socorro ou Encarnação (taxas de variação superiores a 15%), sendo que as primeiras duas recuperaram de taxas negativas muito elevadas na anterior década (inferiores a -35%).

Rodeando o centro de Lisboa, seguindo a faixa litoral Cascais-Oeiras, e pontuando alguns concelhos da margem sul do Tejo (Almada, Barreiro, Setúbal), situa-se o *urbano qualificado*. Composto por 48 freguesias urbanas, associa-se à *qualificação* e em sentido contrário ao *despovoamento* e *desqualificação*. Tem um grande peso do concelho de Lisboa mas também de algumas freguesias de Cascais, Oeiras ou Almada, entre outras freguesias sedes de concelhos. Nestes territórios encontra-se quase 28% da população residente na AML em freguesias diversas: maiores e mais periféricas do concelho de Lisboa (Benfica, Carnide ou Olivais); de concelhos mais qualificados como Oeiras ou Cascais; freguesias atípicas do comportamento do concelho, como Alfragide (Amadora) ou Portela (Loures), sendo a proximidade de Lisboa um factor importante; e ainda freguesias qualificadas na margem sul, em Almada ou no Barreiro. Grande parte do grupo é constituída por freguesias do anterior *urbano antigo qualificado*.

Contíguo a este grupo, surge o *sub/urbano massificado* com territórios (78 freguesias urbanas e suburbanas) que se relacionam negativamente com a *qualificação* mas também com o *despovoamento* e *desqualificação*. Apresentam um comportamento mais neutro tanto no que diz respeito ao *envelhecimento* e *consolidação* como à *renovação*. Nestas freguesias reside cerca de 58% da população da AML, ocupando uma faixa entre os espaços mais centrais próximos de Lisboa e os mais periféricos e grande parte da margem sul do Tejo. Este grupo é fundamentalmente uma junção do grupo *sub/urbano massificado* com o *marginalizado*, continuando qualitativa e quantitativamente a sua composição e integrando

aqueelas freguesias que prosseguiram o processo de suburbanização. É este o grupo que mais aumenta a sua importância relativa ao nível da população apesar de manter o mesmo número de freguesias, ainda que com as transformações assinaladas.

Por último, apresenta-se um tipo de território definido pelo povoamento mais escasso e pela *desqualificação* da população e das habitações. Contudo, apresenta uma relação negativa com o *envelhecimento* e *consolidação* urbanos e um comportamento mais neutro com a *renovação*, sugerindo alguma dinâmica. Inclui freguesias *rurais*, tanto as mais periféricas como sedes de concelho, freguesias dos concelhos que têm conhecido um maior crescimento populacional (Montijo, Mafra, Sesimbra) e ainda um pequeno grupo *suburbano* que se distingue pela *desqualificação* mas também pela menor dimensão populacional. O grupo reúne 59 freguesias onde reside apenas 11% da população da AML. Continua essencialmente o mesmo, tendo apenas 8 freguesias deixado de estar aqui inscritas. Apesar de se manter constante ao nível da área, perdeu importância relativa no total da população (11% da população em 2011), ainda que as suas freguesias, em conjunto, tenham apresentado um crescimento positivo da população de 2001 para 2011. Esta mudança concretiza-se no facto de algumas freguesias continuarem o processo de suburbanização tendo integrado agora o *sub/urbano massificado*: Mafra, Castanheira do Ribatejo (Vila Franca de Xira), Alhos Vedros (Moita), Pinhal Novo (Palmela) e mais duas freguesias de Setúbal (Quinta do Conde e N. Sr.^a da Anunciada).

As alterações mais significativas observam-se no domínio mais urbano. Ao mesmo tempo que na segunda coroa a suburbanidade recente se massificou, na primeira coroa e no centro o urbano consolidou e qualificou-se. Se, em 2001, nos dois grupos urbanos residia cerca de 20% da população, em 2011 estes dois grupos alargam-se territorialmente e ao nível populacional: de 57 para 74 freguesias e inscrevendo agora cerca de 32% da população residente na AML (fig. 2.7 e 2.8).

Quadro 2.4 – Freguesias (nº) na tipologia de 2001 e 2011

Clusters 2011	Clusters 2001	Nº freguesias
Suburbano recente ou desqualificado e Rural	sub/urbano massificado	1
	sub/urbano marginalizado	1
	suburbano recente ou rural	57
	Total	59
Sub/urbano massificado	sub/urbano massificado	66
	sub/urbano marginalizado	5
	suburbano recente ou rural	6
	urbano antigo qualificado	1
	Total	78
Urbano antigo e em renovação	urbano antigo consolidado	10
	urbano antigo qualificado	16
	Total	26
Urbano qualificado	sub/urbano massificado	16
	suburbano recente ou rural	2
	urbano antigo consolidado	1
	urbano antigo qualificado	29
	Total	48
Total Geral		211

Ainda que a composição dos grupos tenha alterado a sua caracterização, tem-se mantido e ilustra a desigualdade vivida no território metropolitano (quadros 2.5 e 2.6). Na qualificação da população persiste uma grande diferença entre a presença de profissionais mais qualificados nos grupos mais rurais ou suburbanos recentes e o *urbano qualificado*. Apesar do aumento da qualificação de 2001 para 2011, esta diferença mantém-se. Por outro lado, diminui, de uma forma geral, a presença de famílias com filhos, que continua ainda mais reduzida nos territórios urbanos mais envelhecidos. Ainda assim, o urbano qualifica-se e renova-se tanto na população como no edificado, com a redução quer da proporção de alojamentos sem pelo menos uma infra-estrutura básica, quer do índice de envelhecimento. Também o suburbano usufrui da qualificação e consolida-se.

Quadro 2.5 – Caracterização dos grupos de freguesias em 2011

2011	Urbano antigo em renovação		Sub/urbano massificado		Urbano qualificado		Rural, suburbano recente ou desqualificado	
	média	CV (%) ¹⁷	média	CV (%)	média	CV (%)	média	CV (%)
Densidade populacional (nº/km2)	11929,8	57,9	4729,8	86,0	6381,5	59,6	355,0	116,1
Índice de envelhecimento da população	256,1	35,3	108,9	43,4	187,1	38,1	122,9	44,2
Famílias com filhos (%)	43,2	12,0	57,2	10,3	50,9	11,2	57,0	7,6
Pop. com profissões socialmente mais valorizadas (%)	37,9	28,7	18,5	30,5	43,3	25,4	21,1	32,4
Edifícios não exclusivamente residenciais (%)	37,3	62,8	12,7	57,8	16,5	69,1	4,4	84,1
Idade média dos edifícios (anos)	81,3	19,7	35,8	21,2	48,9	30,5	38,0	25,8
Alojamentos sem pelo menos uma IE básica (%)	2,2	64,5	0,8	68,9	0,9	95,2	2,1	52,2
População que 5 anos antes residia noutro concelho (%)	15,8	23,9	11,6	25,2	11,2	21,0	12,2	43,1

Quadro 2.6 – Caracterização dos grupos de freguesias em 2001

2001	Urbano antigo consolidado		Sub/urbano massificado		Urbano antigo qualificado		Suburbano recente/ rural		Sub/urbano marginalizado	
	média	CV (%)	média	CV (%)	média	CV (%)	média	CV (%)	média	CV (%)
Densidade populacional (hab./km)	17677,3	45,0	5157,0	90,5	8567,2	52,9	319,8	120,3	6487,1	93,3
Índice de envelhecimento (%)	302,3	23,5	86,1	48,8	265,3	30,7	115,2	32,5	76,9	40,8
Famílias com filhos (%)	49,2	6,9	65,0	7,5	52,1	8,3	60,2	5,3	64,4	9,6
População com profissões socialmente valorizadas (%)	19,7	32,3	16,4	52,5	31,2	33,8	12,8	34,6	13,9	51,4
Edifícios não exclusivamente residenciais (%)	38,8	62,9	14,3	54,5	29,4	60,2	6,2	74,6	11,5	58,6
Idade média dos edifícios (anos)	66,2	22,9	29,3	23,5	57,1	25,1	32,3	27,4	37,3	21,9
Alojamentos sem pelo menos uma IE básica (%)	11,4	39,7	3,5	44,2	5,7	77,2	8,8	38,6	7,4	56,6
Pop. 5 anos antes residia noutro concelho (%)	9,5	36,1	12,9	34,2	10,4	25,9	12,9	54,1	12,9	48,9

Os processos de expansão metropolitana, qualificação urbana e suburbanização do rural haviam sido já assinalados para a década de 90. Uma escala mais próxima do território mostra como a maior área urbana do país é composta por uma parte importante de espaços vazios, espaços rurais ou industriais, ilustrados por mapas com usos do solo diversos (ver

¹⁷ Coeficiente de variação de Pearson: medida de dispersão que representa o desvio-padrão, em percentagem, face à média.

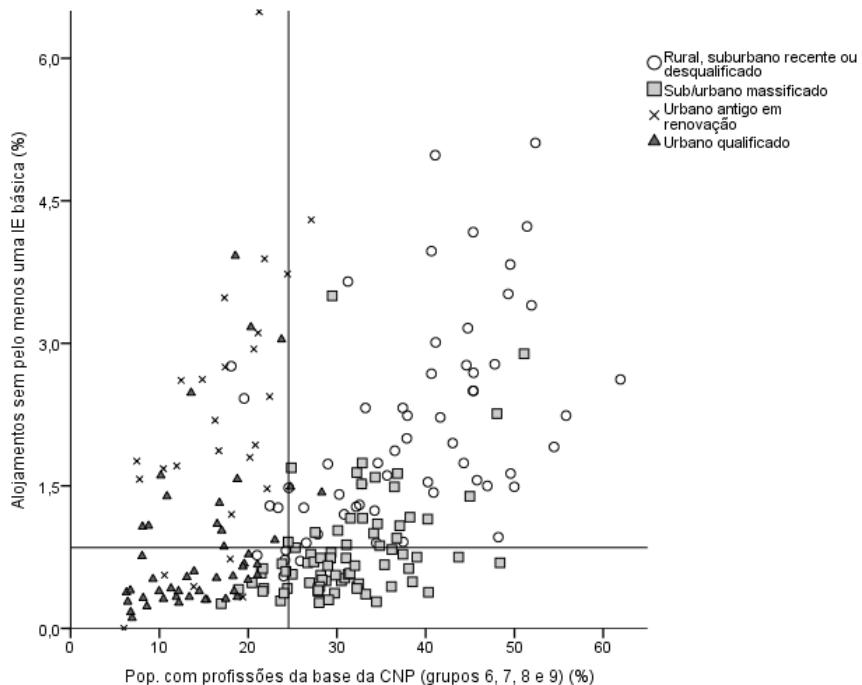
Tenedório, 2003). A renovação do centro materializa-se mais recentemente. A tipologia mais recente do INE (2014) chegou à identificação de dimensões e grupos com algumas semelhanças com os que aqui apresentámos. Confirmam-se, sobretudo, as tendências de qualificação e urbanização dos subúrbios e renovação do concelho de Lisboa. A qualificação e renovação são, porém, ameaçadas pela falta de dinâmica demográfica com o envelhecimento generalizado e a quebra de natalidade expressa na redução da proporção de famílias com filhos. O contexto recente virá reforçar estes riscos. Aliás, as manchas territoriais aparentemente homogéneas apontam já para um grande diferencial nos níveis de qualificação, tanto da população como do espaço urbano, na AML. Debruçamo-nos seguidamente sobre as configurações de desigualdade socio-espacial no território metropolitano.

2.3. Diferenciação e desigualdade socio-espaciais na Área Metropolitana de Lisboa

Os grupos de freguesias que encontrámos sugerem a acumulação de recursos sociais e territoriais que favorecem ou desfavorecem a população de determinados lugares. As tipologias do INE (2001, 2003) e de Salgueiro (2001), que consideramos referências, apontavam já para a justaposição entre dinâmicas sociais e espaciais: tendências de localização de determinados grupos profissionais ou socio-económicos estão a par de dinâmicas espaciais de consolidação, densificação e centralidade urbanas diferenciadas. Os grupos de freguesias a que chegámos traduzem igualmente a acumulação de recursos sociais e territoriais.

Em situações extremas o *urbano qualificado* e o *suburbano desqualificado* ou o *rural* demonstram essa acumulação de vantagens ou desvantagens (fig. 2.9): des/qualificação da população empregada (e/ou menor terciarização) e das condições de habitabilidade. No *urbano antigo em renovação* continua a registar-se o peso de uma ocupação antiga com piores condições do edificado, mas as profissões menos qualificadas ou fora do sector terciário estão menos presente. O *suburbano massificado*, de maior dimensão, é também o mais diverso e apresenta uma relativa qualificação do edificado. Aqui reside população que comprou casa ou acedeu a melhores condições habitacionais, que não conseguia faze-lo em zonas mais centrais pela menor disponibilidade de recursos (maior presença de profissionais menos qualificados). Contudo, estão também neste grupo freguesias com características mais próximas ora do *urbano qualificado*, ora do perfil *suburbano desqualificado*.

Figura 2.9 – Alojamentos sem pelo menos uma infra-estrutura básica e proporção de grupos profissionais menos valorizados, segundo a tipologia socioterritorial, 2011



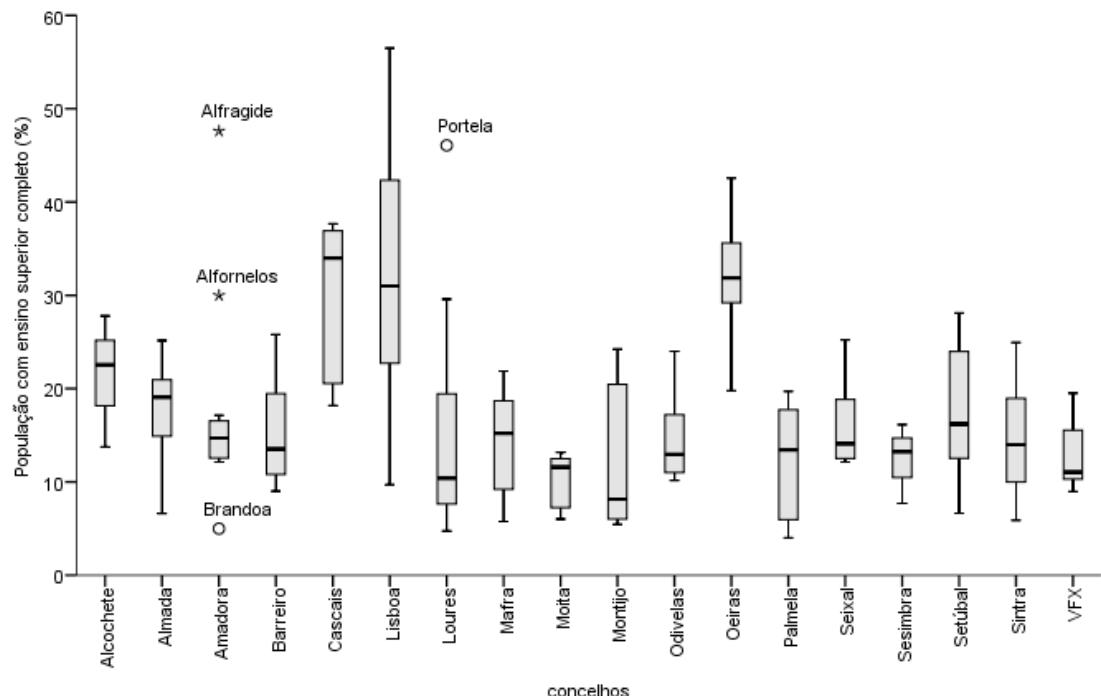
Os valores médios dos concelhos escondem desigualdades internas. A proporção de população com ensino superior completo ilustra bem estas desigualdades (fig. 2.10)¹⁸. Lisboa é o concelho com a população mais qualificada do país, mas apresenta igualmente uma situação interna muito desigual. Relativamente a este concelho, Carmo e Carvalho (2013) verificaram igualmente que as remunerações dos trabalhadores por conta de outrem, de 2009, não obstante serem superiores ao resto do país, também são mais desiguais.

Ao analisar as desigualdades intraconcelhias identificamos situações muito distintas. Oeiras tem uma população qualificada com menor dispersão dos valores, enquanto a Amadora apresenta valores extremos tanto ao nível superior como inferior. Já os concelhos da Moita e de Sesimbra apresentam os valores mais reduzidos e com menor dispersão. Se em Sesimbra o carácter mais rural da população poderá estar associado a estes valores, o concelho da Moita (onde se localiza o bairro do Vale da Amoreira) exemplifica a desqualificação dos bairros sociais metropolitanos. A menor qualificação da população observa-se tanto em território mais rural como mais urbanizado, associado ao envelhecimento e à persistência de bolsas de pobreza urbana na AML.

¹⁸ O diagrama de caixa apresenta os valores das freguesias agrupados ao concelho demonstrando a amplitude do comportamento de cada um.

Figura 2.10 – População com ensino superior completo (%), 2011

(valores das freguesias agregados por concelho)



Fonte: INE, 2011

No que diz respeito à população empregada, a observação da sub ou sobre representação de determinados grupos profissionais e a evolução dos mesmos também sugerem alterações qualitativas importantes (quadro 2.7 e figura 2.11). Lisboa, Cascais e Oeiras confirmam o perfil de centralidade e qualificação com a sobrerepresentação dos profissionais mais qualificados, sendo que este último concelho vem aumentando particularmente o seu perfil qualificado. A qualificação é dupla na medida em que é acompanhada pela menor presença de profissionais pouco qualificados. A Península de Setúbal reforça a sua desvantagem, um perfil menos qualificado, comparando com a margem norte do Tejo, contrastando com a qualificação ímpar do concelho de Lisboa, uma tendência persistente ao longo do tempo (Salgueiro, 2001; Rodrigues, 2010; Nunes, 2011). O concelho da Moita em particular é duplamente penalizado: apresenta as mais elevadas percentagens de profissionais não qualificados ou dos serviços pessoais e as mais reduzidas proporções dos mais qualificados.

Contudo, na margem sul do Tejo identifica-se dinâmica de qualificação, designadamente em Alcochete, que agora apresenta a maior percentagem de quadros superiores ou de especialistas da Península de Setúbal, superando Almada ou Setúbal. No Montijo e em Mafra verifica-se igualmente o aumento do peso dos profissionais mais qualificados, sendo particularmente interessante que estes três concelhos mantenham ainda pesos elevados da população agrícola, ou até industrial. Sublinha-se o carácter dual de

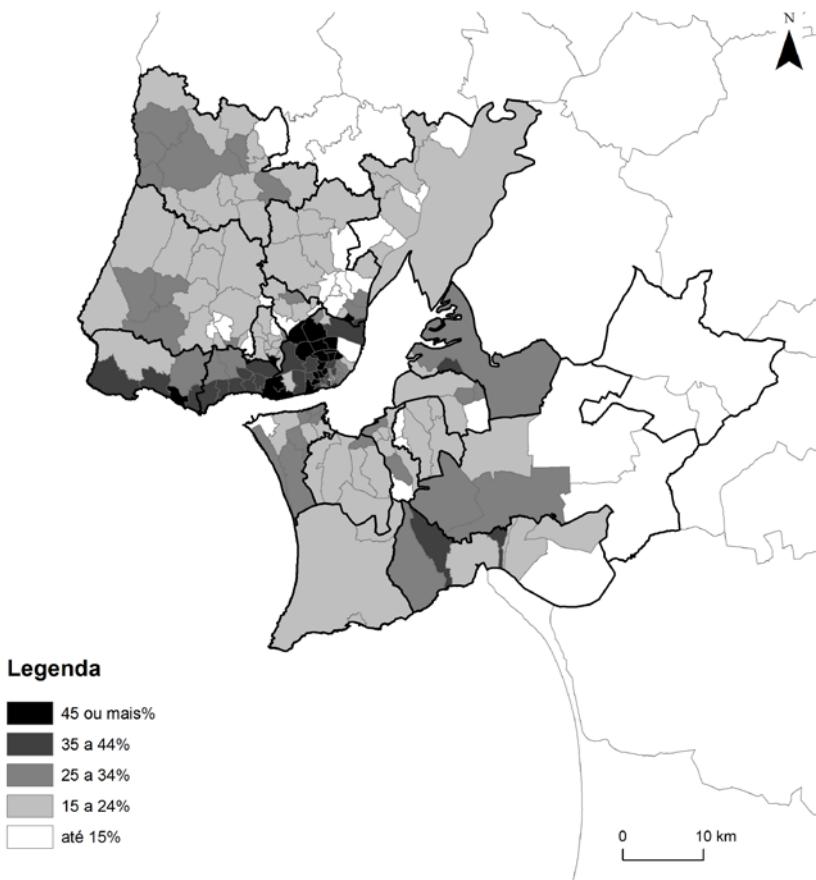
territórios mais rurais com suburbano recente qualificado. A dinâmica demográfica de crescimento ou perda populacionais é acompanhada qualitativamente, como vimos, por variáveis relacionadas com a qualificação ou o envelhecimento da população.

Quadro 2.7 – População empregada segundo os grupos profissionais (%), 2001 e 2011, concelhos da AML

	Representantes do poder legislativo e de órgãos executivos, dirigentes, directores e gestores executivos		Especialistas das actividades intelectuais e científicas		Técnicos e profissões de nível intermédio				Pessoal administrativo				Trabalhadores dos serviços pessoais, de protecção e segurança e vendedores				Agricultores e trabalhadores qualificados da agricultura, da pesca e da floresta				Trabalhadores qualificados da indústria, construção e artífices				Operadores de instalações e máquinas e trabalhadores da montagem			
	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011		
Portugal	7,0	7,4	8,5	14,9	9,5	11,0	11,0	9,0	14,2	19,7	4,0	2,3	21,5	15,7	8,6	6,1	15,0	13,1										
AML	7,5	8,0	12,0	18,9	13,0	14,4	14,9	10,9	15,7	20,7	0,9	0,8	14,5	9,7	5,4	3,7	14,9	11,7										
Cascais	10,4	11,0	15,0	22,8	14,5	15,5	13,8	9,2	15,4	19,3	0,8	0,9	11,1	6,9	3,5	2,3	14,8	11,4										
Lisboa	9,4	10,3	21,5	32,2	13,3	14,2	14,0	9,0	13,8	17,2	0,4	0,3	8,8	5,0	3,4	2,1	14,8	9,2										
Loures	6,7	7,2	8,7	14,3	11,7	13,3	14,9	12,1	15,7	21,3	0,7	0,6	17,3	11,6	6,6	4,7	17,0	14,2										
Mafra	9,1	10,0	5,8	14,6	8,6	13,7	10,5	9,8	14,4	18,1	4,7	2,0	23,3	14,4	7,2	4,8	15,2	11,2										
Oeiras	10,4	11,3	19,2	28,0	17,1	17,6	16,7	9,9	12,7	16,3	0,4	0,4	8,3	5,1	3,4	1,9	11,1	8,5										
Sintra	6,7	6,5	8,3	12,2	13,4	14,3	16,3	12,2	17,3	23,6	0,8	0,8	16,3	11,9	6,0	4,3	13,8	13,2										
V. F. Xira	5,9	6,1	7,0	12,1	13,0	14,3	16,2	14,6	16,2	21,3	0,6	0,5	16,5	12,2	7,5	5,5	15,8	12,2										
Amadora	6,2	6,1	9,7	14,7	13,3	14,8	16,7	11,8	16,8	23,2	0,3	0,3	15,6	10,3	4,9	3,5	15,5	14,3										
Odivelas	6,2	6,5	7,7	15,0	11,8	14,3	16,3	12,2	18,0	22,8	0,3	0,4	16,2	10,9	6,5	4,2	16,2	13,0										
Alcochete	6,5	9,6	7,7	18,8	9,5	15,2	12,4	10,1	14,5	17,7	4,9	2,6	20,1	9,7	7,0	3,8	15,7	10,5										
Almada	6,9	7,4	11,0	17,8	13,1	15,1	15,9	11,0	16,5	22,3	0,8	0,8	15,4	9,9	4,3	2,8	14,0	10,6										
Barreiro	5,2	5,7	8,7	14,4	12,5	14,4	16,2	12,5	17,2	23,4	0,5	0,4	15,9	11,2	7,2	4,5	14,9	11,9										
Moita	4,1	4,5	5,1	9,8	10,8	12,3	11,9	10,7	17,1	25,2	1,2	1,0	22,0	14,5	8,6	5,7	16,9	14,4										
Montijo	6,8	7,1	6,9	14,6	9,7	13,7	11,8	10,4	14,3	20,8	5,1	3,5	20,6	11,2	7,3	5,0	16,1	11,7										
Palmela	7,3	7,5	6,7	14,5	9,7	13,1	10,7	9,7	13,3	18,5	4,3	2,9	19,7	12,4	9,1	6,3	17,9	13,6										
Seixal	6,2	6,1	7,8	13,4	12,7	14,5	14,9	11,6	17,5	23,9	0,4	0,4	17,1	11,6	6,3	4,0	14,0	11,4										
Sesimbra	8,0	6,8	6,0	12,0	10,0	13,0	12,0	10,3	17,2	23,7	4,1	2,8	18,7	12,4	7,1	5,6	15,3	11,4										
Setúbal	6,7	6,7	10,2	16,4	12,2	12,8	12,3	10,1	15,9	20,7	1,7	1,4	17,0	12,2	7,4	5,3	15,8	13,4										

Fonte: INE, 2011

Figura 2.11 – Proporção de profissionais do topo da CNP¹⁹, 2011



Lisboa é uma cidade-região fragmentada, onde, por oposição ao domínio de grupos socialmente homogéneos que ocupam manchas contíguas bem identificáveis de nível macro, se observam também novas combinações mais complexas com vizinhanças polarizadas ou enclaves de escala micro (Salgueiro, 2001:186). A complexificação e diversificação dos grupos sociais espacializam-se de forma fragmentada, o que não significa, contudo, que não se continue a observar um modelo segregado. A história da cidade e da região que a autora apresenta ao longo do livro *Lisboa, Periferia e Centralidades* (Salgueiro, 2001) é exactamente a de um centro onde elites e grupos mais desfavorecidos ocupam espaços próximos, ainda que segmentados. Salienta como a suburbanização dos estratos socio-económicos com mais recursos nunca foi vivida na Europa como nos Estados Unidos e como, em Portugal, os grandes movimentos demográficos no pós-25 de Abril foram acompanhados por uma grande desorganização na

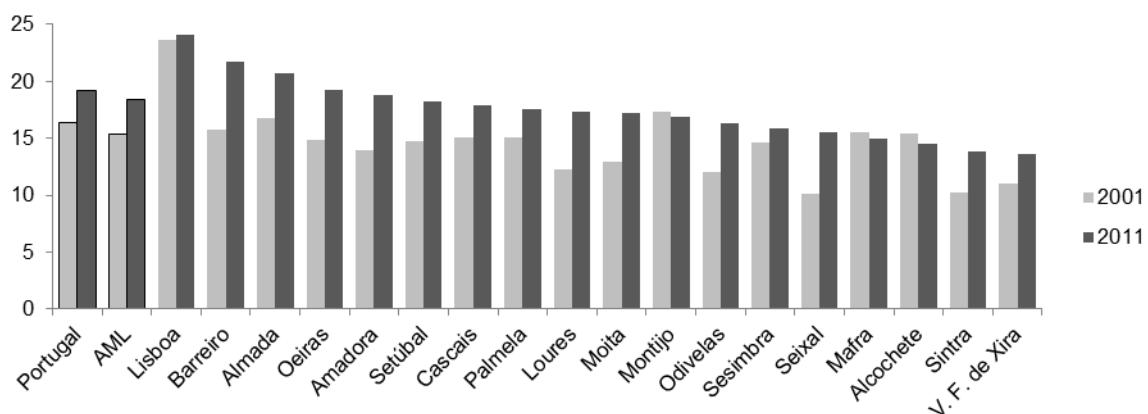
¹⁹ Este indicador, que o INE denomina de *população com profissões socialmente valorizadas*, mede a proporção de população empregada que está inscrita nos grupos 1 e 2 da Classificação Nacional de Profissões que correspondem aos representantes do poder legislativo e de órgãos executivos, dirigentes, diretores e gestores executivos (grupo 1) e aos especialistas das actividades intelectuais e científicas (grupo 2). Ver <http://smi.ine.pt/Categoria>

ocupação do território, com o surgimento, em grande dimensão, de habitação clandestina e construção de bairros sociais na periferia das cidades (Salgueiro, 2001).

Nas análises seguintes, vamos concentrar-nos sobretudo na mobilidade da população activa empregada. Esta opção metodológica, condicionada pela indisponibilidade de dados, deixa de lado um grande contingente no qual se revelam, igualmente, importantes relações entre desigualdades sociais e mobilidades. Apesar dos movimentos pendulares da população empregada ou estudante se caracterizarem normalmente pela maior frequência e regularidade quotidianas, não podemos deixar de assinalar que a população idosa (figura 2.12) e desempregada (figura 2.13) são cada vez mais preponderantes na sociedade portuguesa e a região de Lisboa não escapa a esta tendência.

Apenas em Mafra, Montijo e Alcochete decresce a percentagem de população com 65 anos ou mais, confirmando a suburbanização recente destes territórios, agora mais ocupados por famílias e população activa que trabalha na AML. Todos os outros concelhos aumentam esta percentagem, sendo notório o comportamento de concelhos como Loures, Oeiras, Amadora ou Barreiro, que também nesta variável aproximam o seu comportamento ao de Lisboa. Em Lisboa, apesar de ter aumentado pouco a proporção de pessoas com 65 anos ou mais, este grupo etário é mais preponderante, chegando a perto de um quarto da população residente total.

Figura 2.12 – Proporção da população com 65 anos ou mais (%), 2001 e 2011

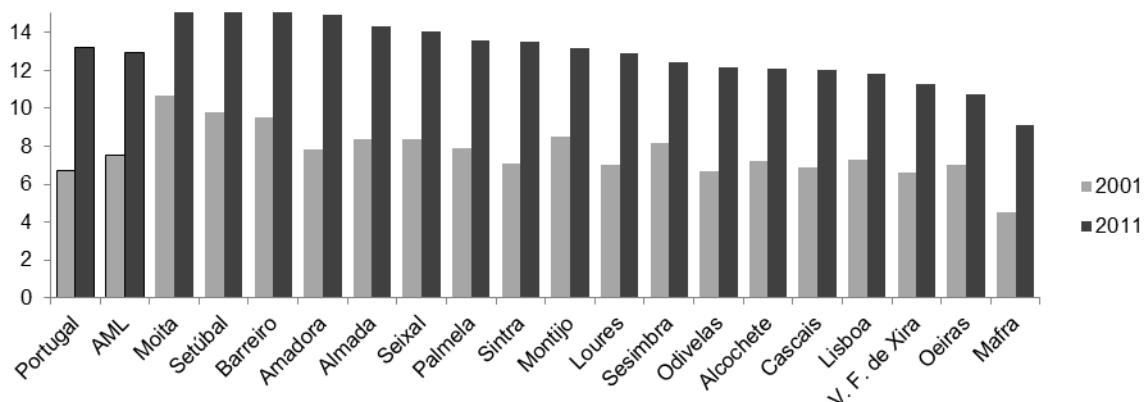


Fonte: INE, 2011

Já ao nível da taxa de desemprego (fig. 13) o aumento é significativo em todo o país, ainda que na região de Lisboa não seja tão grande como noutras regiões. Se em 2001 as taxas variam entre 4,5% (Mafra) e 10,7% (Moita); em 2011, Mafra, continuando a ser o concelho com a mais baixa taxa de desemprego, apresenta 9,1% da população activa desempregada e no Barreiro, Moita ou Setúbal o valor é já de cerca de 15%, com Almada e Seixal também muito próximos. Estes dois grupos – idosos e desempregados – constituem contingentes de população que não são considerados nos dados dos Censos sobre

mobilidade, que continua a ser a grande fonte de informação para a maioria dos estudos e planos de mobilidade (ver parte III). Este é, por si só, um indicador importante de exclusão.

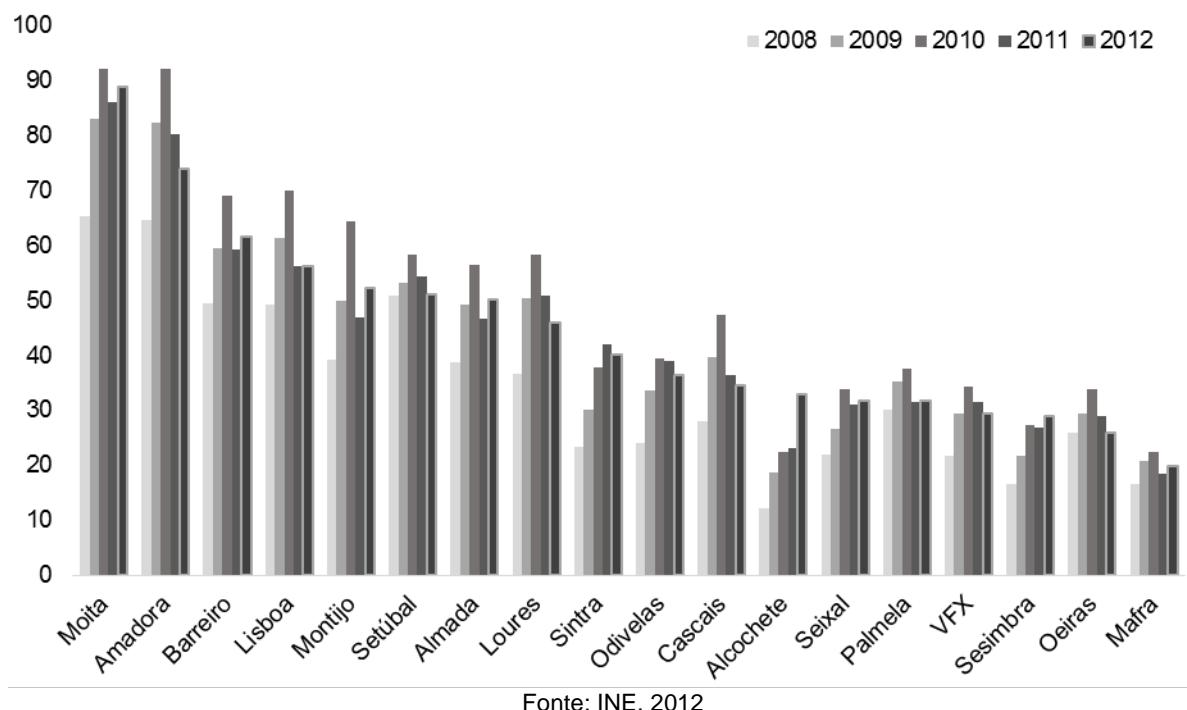
Figura 2.13 – Taxa de desemprego (%), 2001 e 2011



Fonte: INE, 2011

Apesar do conhecido agravamento das condições de vida da população, o aumento do desemprego e da emigração dos últimos anos, o gráfico seguinte (fig. 2.14) mostra uma diminuição dos apoios sociais a partir de 2010. Cada vez são mais as famílias a não conseguir aceder a estes apoios, apesar da falta de recursos. A escala concelhia poderá não ser a mais adequada. Porém este indicador traduz a dimensão dos mais pobres considerando a população do concelho. Nos quatro concelhos com mais beneficiários damos conta de duas situações: Barreiro e Moita, concelhos que reúnem, como observado, vários indicadores de depressão demográfica e socioeconómica (desemprego, população com profissões menos qualificadas, perda de população), acumulando penalizações sucessivas; e Lisboa e Amadora – funcionando o segundo concelho como um prolongamento do primeiro – cuja dimensão e diversidade também se reflectem em desigualdade. No centro da AML convivem bolsas de riqueza e pobreza, com freguesias com cerca de 60% de população com ensino superior completo e os preços das casas mais caros (Alfragide, S. Francisco Xavier) e outras com as mais elevadas taxas de abandono escolar (Reboleira, Socorro) ou presença de alojamentos sem pelo menos uma infraestrutura e população muito envelhecida (centro histórico de Lisboa).

Figura 2.14 – Beneficiários do RSI (nº por mil habitantes), 2008-2012, por concelho



Fonte: INE, 2012

Assinalam-se tendências que certamente se repercutirão na mobilidade dos indivíduos e famílias. Foram sugeridas alterações na qualificação da população, mas também na consolidação urbana. Se o policentrismo parece continuar, também se afera a revitalização de Lisboa e, por outro lado, continua a existir um contingente importante de freguesias de povoamento disperso que integram a bacia de emprego da AML. Estes factores influenciam, por exemplo, o meio ou a duração dos movimentos pendulares. Contudo, muito é posto em causa nos últimos anos: a crise económica e financeira e a redução de investimento público e apoios sociais agravam as condições de vida da população da AML de formas que ainda não conseguimos aferir inteiramente. Veremos como se conjugam algumas destas dinâmicas com os padrões de mobilidade geográfica.

CAPÍTULO 3 – A MOBILIDADE DA POPULAÇÃO NA AML

3.1. Geografias dos movimentos pendulares no território metropolitano

As condições de mobilidade da população e de acessibilidade dos territórios foram trabalhadas com mais pormenor num estudo do INE: *Movimentos pendulares e organização do território metropolitano: área metropolitana de Lisboa e área metropolitana do Porto: 1991/2001* (INE, 2003). Começando por retratar de uma forma geral a evolução, de 1991 a 2001, das variáveis de mobilidade – origem e destino dos movimentos pendulares, modos

de transportes e duração média – o estudo debruça-se sobre as configurações territoriais da mobilidade e dinâmicas urbanas associadas e sobre a diferenciação social da mobilidade.

De 1991 para 2001 regista-se o aumento dos movimentos interconcelhios e com territórios exteriores à AML. Os movimentos complexificam-se e a AML funcional dos movimentos pendulares expande-se: a área de influência é contínua até aos concelhos da Lourinhã, Cadaval, Santarém, Almeirim, Coruche, Vendas Novas e Alcácer do Sal e, ainda, Entroncamento e Vila Nova da Barquinha. Se usarmos o mesmo critério do INE (2003), ao assinalar concelhos onde mais de 5% da população empregada ou estudante se dirige para a AML, verificamos que em 2011 a AML funcional continua o seu alargamento. Avança agora até a uma linha desenhada por Peniche, Óbidos, Caldas da Rainha, abrange praticamente toda a Lezíria do Tejo (fica de fora o concelho da Chamusca onde ainda assim 4% da população vem para a AML), chegando até Tomar e Torres Novas e, no Alentejo, a Ponte de Sôr, Montemor-o-Novo e Grândola. Em Benavente, Alenquer, Arruda dos Vinhos e Sobral de Monte Agraço mais de 20% da população que trabalha ou estuda dirige-se à AML (nos últimos dois concelhos o valor é superior a 30%).

Em 2001, à excepção de Amadora, Odivelas e Oeiras, eram os movimentos intraconcelhios que predominavam. A tendência de policentrismo consubstancia-se também no facto de, para além de Lisboa, também Setúbal, Azambuja (à data pertencente à AML) e Palmela, receberem mais movimentos pendulares do que geravam, sendo que Oeiras também se aproximava muito desta situação. Em 1991, além de Lisboa, apenas Setúbal e Azambuja apresentavam este saldo positivo.

Em 2011 cerca 1 milhão e 803 mil indivíduos deslocavam-se na AML para o trabalho ou escola. Destes cerca de 93% são residentes na AML, 5% vêm de outros concelhos e 2% deslocam-se para fora da AML. De 2001 para 2011 a mobilidade continua a aumentar e o território metropolitano expande-se sobretudo através das entradas na AML, o que traduz um aumento de atractividade, enquanto as saídas se mantêm constantes (quadro 3.1).

Observando os valores totais parece que aumenta a capacidade dos concelhos de retenção da população (de 54% para 57% de movimentos intraconcelhios). Contudo, os valores da população empregada indicam-nos o contrário: 49% da população desloca-se dentro do concelho de residência, quando em 2001 este valor era de 53%. A população empregada mostra-nos o contínuo aumento nas últimas duas décadas da importância dos movimentos interconcelhios (quadro 3.1).

Portanto, o aparente ganho de autonomia dos concelhos no total da população deve-se sobretudo ao aumento da preponderância dos estudantes que, em 2011, passam a ser responsáveis por 31% das deslocações (em 2001 eram apenas 12%). O esforço de qualificação da população, designadamente no alargamento do ensino obrigatório, traduz-se neste aumento do número de estudantes, cujos movimentos são sobretudo intraconcelhios

(76%). Ainda que estes valores não possam ser comparados directamente (ver nota do quadro), o aumento da importância dos estudantes é muito significativo, constituindo o principal responsável pelo aumento dos movimentos no total.

Quadro 3.1 – Movimentos pendulares na AML, 1991, 2001 e 2011²⁰

		No interior da AML					
		Total	intraconcelhos	entre concelhos	Entradas na AML	Saídas da AML	Total
Total	1991	nº 1261411	777749	483662	30811	13034	1305256
	%	97	60	37	2	1	100
	2001	nº 1309617	752133	557484	47436	23980	1381033
Activos empregados	2001	% 95	54	40	3	2	100
	2011	nº 1675636	1030098	645538	94977	32787	1803400
	%	93	57	36	5	2	100
Estudantes	1991	nº 1083071	644928	438143	26249	11227	1120547
	%	97	58	39	2	1	100
	2001	nº 1151364	650265	501099	43357	21957	1216678
Estudantes	2001	% 95	53	41	4	2	100
	2011	nº 1152224	608532	543692	67616	26367	1246207
	%	92	49	44	5	2	100
Estudantes	1991	nº 178340	132821	45519	4562	1807	184709
	%	97	72	25	2	1	100
	2001	nº 158253	101868	56385	4079	2023	164355
Estudantes	2001	% 96	62	34	2	1	100
	2011	nº 523412	421566	101846	27361	6420	557193
	%	94	76	18	5	1	100

Fonte: INE, 2003 e INE, 2011

3.1.1. Forças centrífugas e centripetas no território metropolitano: polarização, atracção e repulsão

Estas leituras são complementadas pela relação entre a variação da população empregada ou estudante e a população residente. A organização clássica centro-periferia parece confirmar-se, ainda que o centro não se limite ao concelho de Lisboa: Lisboa, Amadora, Oeiras e Odivelas concentravam, em conjunto, 54% do total metropolitano.

O índice de polarização do emprego relaciona o emprego existente num concelho com a população empregada residente nesse concelho. Em 2001, eram pólos empregadores na

²⁰ Os valores de 1991, 2001 e 2011 não poderão ser diretamente comparados. Na observação da evolução dos indicadores deve considerar-se a alteração da composição da AML de 1991 a 2011. De 1991 para 2011 passou a contar com os concelhos de Mafra e de Odivelas (que se separou de Loures) mas deixou de integrar a Azambuja. Além das alterações ao nível dos concelhos na composição da AML, os valores de 1991 e 2001, retirados do estudo do INE sobre movimentos pendulares (2003) dizem respeito à população residente presente empregada ou estudante a partir da 1^a classe. Em 2011 os valores disponíveis são relativos à população residente (presente ou ausente) empregada ou estudante sendo que se inclui o nível pré-escolar na população estudante.

AML os concelhos de Lisboa, Setúbal, Palmela e Azambuja, isto é, nestes concelhos os postos de trabalho excediam o número de empregados residentes no próprio concelho (índice superior a 100%). Também Oeiras aumentou o seu índice de polarização de 1991 para 2001, o qual passou de 62,6% para 88,5%, acrescido da anteriormente referida taxa de atracção superior a 50%. Por sua vez, Lisboa tinha cinco vezes mais população empregada que Sintra, o segundo polo com maior número de postos de trabalho, e 8 vezes mais postos de trabalho do que Oeiras.

Em 2011, este valor desce para uma razão de 6 na diferença entre Lisboa e Oeiras e mantém-se igual na comparação Lisboa/Sintra. Lisboa, Oeiras e Palmela mantêm um índice de polarização superior a 100% enquanto Setúbal, ainda que mantendo uma capacidade elevada de retenção da população residente empregada, perdeu capacidade de atrair população de fora. Oeiras continua a afirmar-se como polo empregador e não surgiu outro concelho equivalente na última década. Lisboa, Sintra, Oeiras e Cascais eram, nesta ordem, os concelhos com maior número de população empregada, concentrando cerca de 61% do total de população empregada na AML.

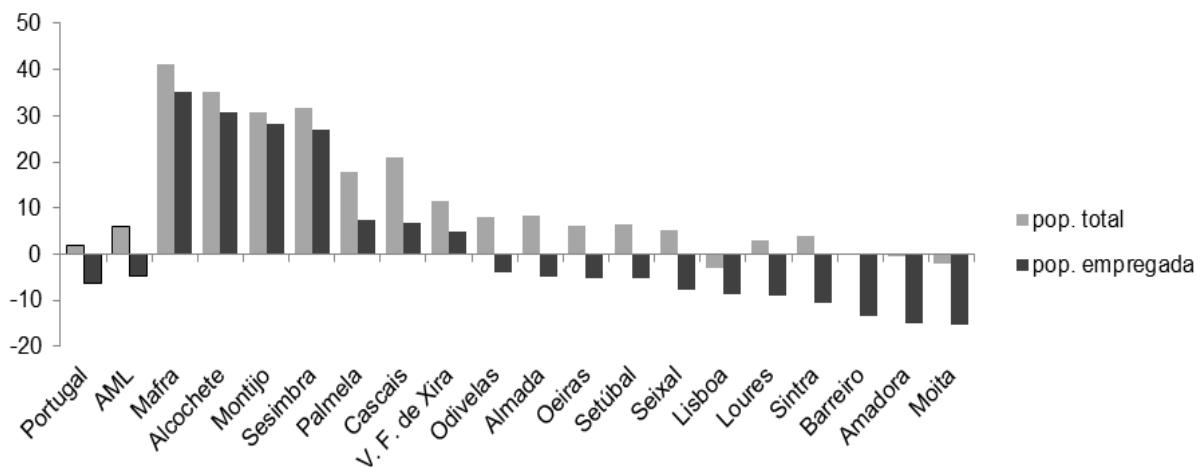
Entre 1991 e 2001 a população empregada ou estudante cresceu 5%, mas os comportamentos são muito diferenciados: nalguns concelhos o crescimento de população residente e a população empregada ou estudante estão equilibrados (Sintra e concelhos mais periféricos como Sesimbra, Mafra e Alcochete); noutras, como em Palmela e Oeiras, o crescimento da população empregada ou estudante era bastante superior ao da população residente e havia ainda concelhos como Lisboa ou Barreiro que perdem população residente, mas também população estudante ou empregada (INE, 2003).

Observando os dados de 2011, devido ao aumento generalizado dos valores para a população estudante, parece haver um aumento da população empregada e estudante em todos os concelhos. Tendo em conta que o aumento da população estudante não deve ser calculado através destes dados, uma vez que mudou a sua forma de cálculo de 2001 para 2011, será conveniente comparar entre população total e empregada (fig. 3.1). Sobressai a evidência de que o comportamento médio da AML é internamente desenhado de uma forma muito diferente entre concelhos.

Os concelhos mais dinâmicos na última década, e os últimos a integrar a expansão urbana da AML, são Mafra, Alcochete, Montijo e Sesimbra. São concelhos mais pequenos do ponto de vista da dimensão populacional, mas que viram crescer exponencialmente tanto a população total, como a empregada, na última década. Palmela, Cascais e Vila Franca de Xira vêm também crescer ambas as taxas (população total e população empregada) na última década, ainda que em menor grau. Odivelas, Oeiras, Almada, Setúbal e Seixal, apesar de apresentarem um aumento global da população, vêm decrescer a população empregada, embora de uma forma pouco significativa. Em Sintra e Loures verifica-se uma

situação idêntica, mas o aumento global da população é menor e a variação negativa da população empregada é de maior grau. Lisboa, Amadora, Barreiro e Moita apresentam ambas as taxas negativas. Contudo, enquanto os primeiros três, de carácter urbano mais consolidado, têm vindo a abrandar a tendência de perda de população nas últimas duas décadas, o concelho da Moita tem acentuado a depressão demográfica, aqui agravada pela simultânea perda de força de trabalho.

Figura 3.1 – Taxa de variação da população total e da população empregada 2001-2011 (%)



Fonte: INE, 2001 e 2011

Associando a população residente empregada ou estudante à ocupação nocturna do território e a população empregada ou estudante à ocupação diurna do território, o INE (2003) calculou o saldo entre ambas de forma a observar como se processava a ocupação destes concelhos ao longo do dia. Em 2001 Sintra, Loures e Odivelas, na margem norte, e Almada, Seixal, Barreiro e Moita, na margem sul, perdião bastante em densidade populacional da noite para o dia. As taxas de variação eram particularmente negativas nos concelhos de Odivelas (-52%), Moita (-50%), Seixal (-45%), Amadora (-39%) e Sintra (-38%). Serão os lugares com este comportamento que normalmente se associam à imagem tipificada do subúrbio dormitório. Apenas Lisboa, Setúbal, Palmela e Azambuja apresentavam um saldo positivo, distinguindo-se a capital dos restantes com um crescimento de 129% da sua população durante o dia.

Calculando estes saldos para 2011, apenas Lisboa e Oeiras apresentam um saldo positivo sendo que a capital reduziu a variação anterior para 54%. Setúbal e Palmela perderam dinamismo apresentando agora saldos negativos, ainda que de -4% e -2% respectivamente. Os concelhos mais penalizados continuam a ser os mesmos e agudiza-se a variação: Seixal, Moita e Odivelas excedem os -60%, aos quais se junta agora Sesimbra

com menos cerca de 51% de população durante o dia e Sintra com cerca de -46%. A Amadora afasta-se deste grupo, com uma variação à volta de -30%.

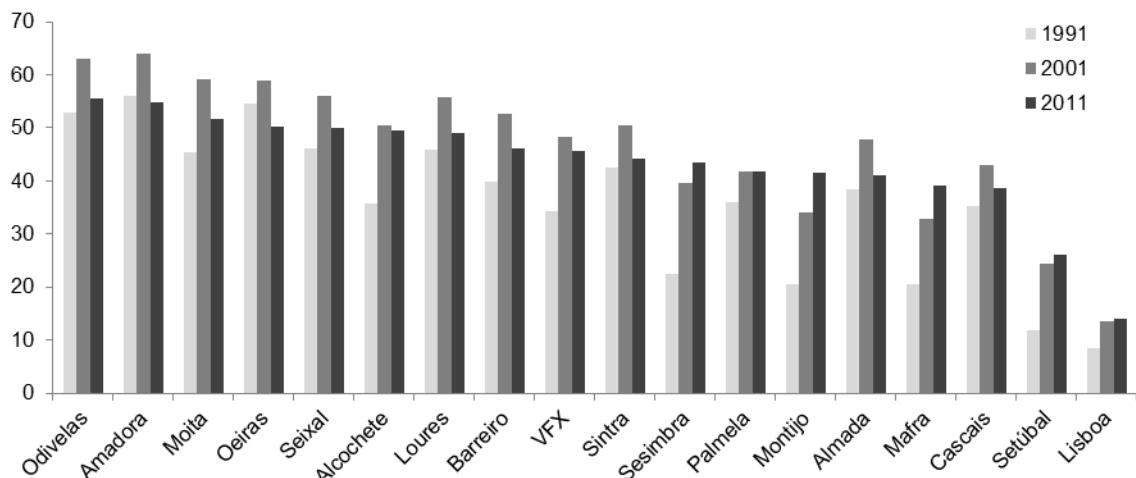
A força geradora destas mobilidades, a deslocação casa-trabalho ou casa-escola, apresentava uma grande amplitude de situações em 2001: desde os concelhos que têm menos de 30% de população a estudar/trabalhar fora até os concelhos em que mais de 60% da população na mesma situação. Nos valores ao nível da freguesia, 8% a 73% de população a estudar ou trabalhar fora do concelho (desvio-padrão 19,7 e 52,2% de coeficiente de variação). Em 2011 esta amplitude diminui ligeiramente, sendo o valor mínimo o de uma freguesia em que apenas 5% da população sai do concelho e o máximo o de outra em que 66% dos indivíduos sai para trabalhar ou estudar (desvio-padrão 16,5 e 46,9% de coeficiente de variação).

Para além da diferença maior entre Lisboa e os restantes concelhos, confirmar-se a tendência de policentrismo. Lisboa tem vindo a perder a sua função residencial, mas não a sua importância enquanto polo empregador, persistindo como o concelho em que as pessoas menos saem para trabalhar. Em 2001, 341.620 pessoas residentes na AML dirigiam-se a Lisboa, 1,3 vezes o valor da população empregada ou estudante em Lisboa. Este valor era de 1 em 1991, reforçando-se a posição de Lisboa de 1991 para 2001, para o que contribuiu também a perda de população residente em Lisboa entre essas datas (INE, 2003).

Em 2011, a centralidade de Lisboa continua a não ser equiparada a nenhum outro concelho, com um total de 702.013 indivíduos que aqui estudam ou trabalham. Destes apenas 39% residia no concelho e este valor representa também 39% do total de população estudante ou empregada na AML. Dos residentes na AML, 364.523 indivíduos dirigem-se ao concelho de Lisboa. A ligeira subida do peso dos residentes no concelho (era 38% em 2001) será sintomática da revitalização de que demos conta.

Em Sintra ou Setúbal decresce a dependência funcional do exterior (fig. 3.2). Oeiras, apesar de demonstrar ainda uma percentagem elevada de população que sai para trabalhar ou estudar, é também um polo empregador, com uma grande concentração de parques de escritórios, sendo não só uma fonte de movimentos de saída, mas também de entrada. Mafra, Sesimbra e Montijo destacam-se por aumentar, de 2001 para 2011, mais de 10 pontos percentuais a proporção de população que trabalha e estuda fora. Lisboa, Setúbal e Mafra continuam, de 1991 a 2011, com as mais baixas percentagens de população que trabalha ou estuda fora e, por sua vez, Odivelas, Amadora e Moita com os valores mais elevados. Amadora e Odivelas, apesar de abrandarem bastante o crescimento destes valores, continuam com elevadas percentagens de população que trabalha ou estuda fora do concelho, ambos acima dos 65%.

Figura 3.2 – Proporção de população que trabalha ou estuda fora do concelho de residência (%), 1991, 2001, 2011



Fonte: INE, 1991, 2001, 2011

A importância relativa dos movimentos pendulares face à população residente reforça as leituras anteriores (quadro 3.2). No concelho de Lisboa, em 2011, a população que aqui entra para trabalhar ou estudar representa 77,7% da população residente, valor ligeiramente inferior ao de 2001, e saem apenas 8,7%. Oeiras mantém a sua posição única, reforçando a centralidade e a rotatividade da população empregada e residente. Se não deixa de gerar movimentos em direcção a outros concelhos, também atrai pessoas: em proporção da população residente saem quase tantos quantos os que entram. Confirma-se a dinâmica de crescimento no concelho de Alcochete enquanto concelho empregador, com o maior aumento da proporção de população que entra no concelho. Em Cascais, Oeiras, Sintra, Amadora, Odivelas, Almada, Barreiro, Moita, Seixal parece diminuir ligeiramente a percentagem de residentes que sai do concelho²¹.

²¹ Contudo, considerando o peso da população estudante e dado o aumento do envelhecimento e do desemprego nalguns destes concelhos e tendo em conta que este indicador usa como base o total da população, poderá ser excessivo inferir apenas destes dados uma tendência de maior retenção da população empregada.

Quadro 3.2 – Proporção da população que sai e que entra nos concelhos da região de Lisboa em relação ao total de população residente (%)

Concelhos	Pop. que entra no concelho (% da pop. residente)		Pop. que sai do concelho (% da pop. residente)		Evolução 2001-2011 entradas/ saídas
	2001	2011	2001	2011	
Cascais	12,8	11,8	26,3	24,5	- / -
Almada	18	16,7	26,9	24,2	- / -
Lisboa	79,5	77,7	8,2	8,7	- / +
Montijo	16,5	14,8	19,5	25,7	- / +
Palmela	25,4	24	24,7	25,3	- / +
Mafra	9,7	8,5	20,1	25,8	- / +
V. F. Xira	11,4	10,4	29,9	30,7	- / +
Sesimbra	7,3	6	22,7	27,4	- / +
Setúbal	15,9	13,5	14,8	15,8	- / +
Loures	15	16,5	34,1	30,5	+ / -
Oeiras	26,3	34,3	37,1	31,7	+ / -
Sintra	8	8,4	31,8	29,1	+ / -
Amadora	15,3	17,4	38,3	32,8	+ / -
Odivelas	7,3	9,1	39,1	35,3	+ / -
Barreiro	12,5	12,9	28,8	25,9	+ / -
Moita	5,2	6,7	33,1	30,3	+ / -
Seixal	6,8	7,1	34,2	31,1	+ / -
Alcochete	14	24,3	29,1	32,4	+ / +

Fonte: INE, 2001 e 2011

A evolução de entradas e saídas de 2001 para 2011 parece desenhar quatro processos. Um primeiro em que diminuem tanto as entradas como as saídas e, portanto, concelhos mais *autocentrados*: Cascais e Almada. Há outros concelhos em que diminuem as entradas, mas aumentam as saídas, *territórios em centrifugação*, que perdem capacidade de atracção e aumentam a expulsão de trabalhadores ou estudante: Lisboa, Mafra, Vila Franca de Xira, Montijo, Palmela, Sesimbra e Setúbal. Um terceiro grupo que é sintomático da tendência do policentrismo por ver aumentar as entradas e diminuir as saídas, *territórios centrípetos* da primeira coroa urbana, em particular da Grande Lisboa, como Loures, Oeiras, Sintra, Amadora e Odivelas, mas também, na Península de Setúbal, Barreiro, Moita e Seixal. E por último, observa-se uma dinâmica de *extroversão*, no sentido em que aumentam os dois tipos de movimentos de relação com o exterior, tanto de entrada como de saída, o que acontece apenas em Alcochete.

Outros dois indicadores, próximos dos anteriores, utilizados para avaliar o dinamismo do concelho na bacia de emprego metropolitana são as taxas de atracção e repulsão, aqui calculadas apenas para a população empregada. A taxa de atracção mede a relação entre o número de entradas de activos empregados no concelho e a população empregada total no concelho, revelando o peso dos empregados residentes noutros concelhos na força de trabalho do concelho em análise. A taxa de repulsão mede a relação entre o número de saídas (a população que, sendo residente no concelho, trabalha fora) e a população

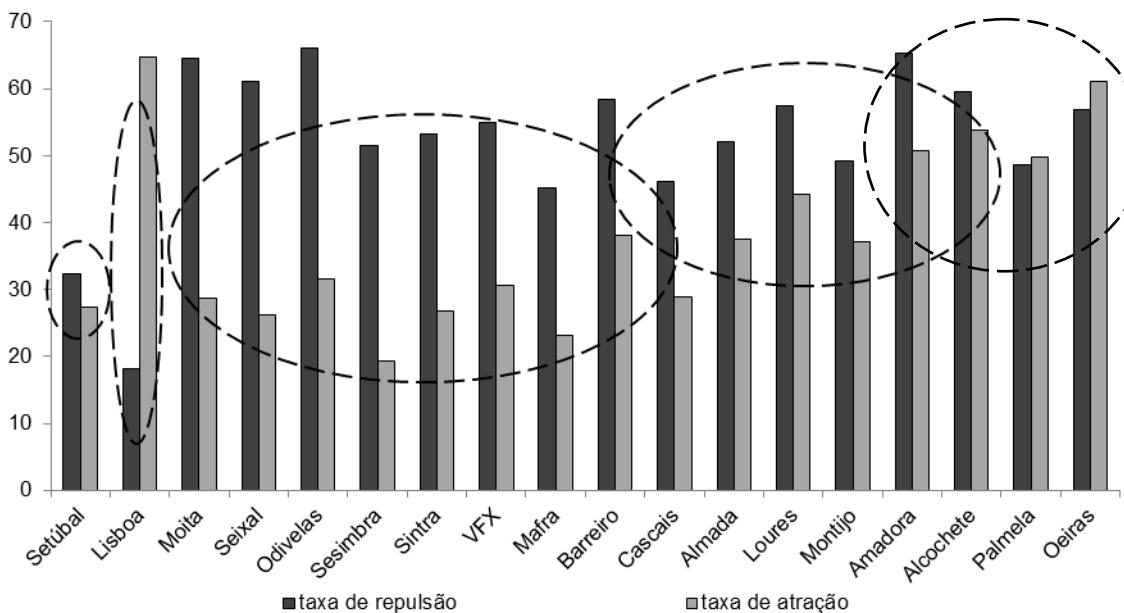
residente empregada traduzindo, no fundo, a forma como o concelho emite força de trabalho para outros concelhos. Nos concelhos mais atractivos distinguiam-se, em 2001, Lisboa e Oeiras – 63% e 54% da sua população empregada residia noutras concelhos – mas também Palmela (46%) e Amadora (45%). Contudo, Oeiras e Amadora fazem parte do conjunto de concelhos com uma taxa de repulsão superior a 50%, tal como Sintra, Loures, Odivelas, na margem norte e Barreiro, Moita e Alcochete, na margem sul.

A partir desta análise o INE (2003: 38) identifica três tipos de concelhos em 2001: concelhos pouco integrados no sistema metropolitano que apresentam baixas taxas de repulsão e atracção (Mafra e Sesimbra); concelhos com elevada rotatividade da população empregada com ambas as taxas elevadas (Oeiras e Amadora) e o concelho de Lisboa que retinha a sua população residente empregada e atraía população empregada de fora. De 1991 para 2001, destaca-se uma vez mais o dinamismo de Oeiras e Palmela pelo aumento da atractividade e Setúbal pela estabilidade do comportamento.

Em 2011, encontramos cinco tipos de comportamento relativamente à comparação entre a taxa de repulsão e a taxa de atracção (assinalados com um círculo na figura 3.3). Lisboa continua a distinguir-se de todos os outros concelhos porque entram muito mais indivíduos do que saem em relação à população residente. Setúbal, a outra capital de distrito da AML, tem perdido atractividade e integração na área metropolitana e isso repercute-se nas taxas reduzidas tanto de atracção como de repulsão. Em Mafra, Sesimbra, Sintra, Moita, Seixal e Odivelas entra muito pouca gente. Na Amadora, Barreiro, Loures, Montijo, Almada e Cascais saem muitos, como no grupo anterior, mas a diferença em relação aos que entram é menor que nos concelhos anteriores. Amadora e Alcochete, aliás, distinguem-se por, em conjunto com Oeiras e Palmela, apresentarem tanto a taxa de repulsão como a taxa de atracção elevadas (fig. 17). Estes são os concelhos que mais estimulam a dinâmica policêntrica dentro da AML. O concelho da Amadora, em particular, aumenta bastante a sua atractividade de 2001 para 2011. Contudo ainda não se equipara a Palmela ou Oeiras que já se aproximam do comportamento de Lisboa na superioridade da taxa de atracção relativamente à de repulsão.

De 2001 para 2011, Amadora e Oeiras foram os únicos concelhos que viram a sua taxa de repulsão decrescer, ainda que de forma muito ténue: de 66% para 65% no caso da Amadora, de 59% para 57% em Oeiras. Os concelhos que mais aumentaram a taxa de repulsão foram Mafra (32% em 2001, 45% em 2011), Sesimbra (39% em 2001, 51% em 2011) e Montijo (34% em 2001, 49% em 2011). A capacidade de atrair população empregada de outros concelhos aumenta mais em Alcochete (9% em 2001, 19% em 2011), Odivelas (25% em 2001, 32% em 2011), Moita (21% em 2001, 29% em 2011) e Oeiras (54% em 2001, 61% em 2011) (INE, 2003, 2011).

Figura 3.3 – Taxas de repulsão e atracção da população empregada na AML, 2011



Fonte: INE, 2011

Estes eixos são percorridos com um centro bem desenhado em Lisboa. Para 2001 o INE (2003) identificou uma primeira coroa delineada por Cascais, Sintra, Loures e Vila Franca de Xira (na margem norte) e Almada, Seixal e Barreiro (na margem sul). Cada uma destas interacções envolvia mais de 18 mil empregados e o destino era maioritariamente Lisboa. A relação mais equilibrada era entre Oeiras e Lisboa, mas, ainda assim, o sentido com destino à capital envolvia seis vezes mais pessoas que o movimento inverso.

Relativamente à população empregada, são vários os concelhos que em 2011 apresentam mais de metade da população que sai para trabalhar. Apenas em Lisboa, Cascais, Mafra, Montijo, Palmela e Setúbal pelo menos 50% da população empregada residente trabalha no concelho. Como vimos, em 2011 Lisboa perde alguma centralidade à medida que Oeiras cresce como polo empregador e outros concelhos aumentam a sua capacidade de retenção da população empregada. Quanto população empregada no concelho, mais de 60% em Lisboa e Oeiras vem de outros concelhos para aqui trabalhar. Também na Amadora, em Palmela ou em Alcochete perto de metade da população empregada reside noutros concelhos.

3.2. A teia dos movimentos pendulares: sentido e intensidade das deslocações

A análise da mobilidade não estará completa sem a observação do sentido e da intensidade das deslocações no território. Partindo das matrizes origem-destino que o INE (2003) calculou, repetimos o exercício com os dados de 2011 para o total de movimentos realizados entre concelhos (calculando percentagens face à origem e ao destino) e para os meios de transportes e tempos de deslocação mais frequentes nestas deslocações (ver

anexos VI a) e b), VII, VIII e IX)²². Como destino destes movimentos sempre se tem destacado Lisboa. Em 2001, os concelhos contíguos apresentam os maiores níveis de dependência: Odivelas, Amadora, Loures e Oeiras tinham mais de 40% da população empregada a dirigir-se para Lisboa. Em Almada, Sintra, Barreiro e Seixal entre 30% a 35% da população empregada dirigia-se para Lisboa. Excluindo Lisboa, a contiguidade e as relações unidireccionais relativamente exclusivas dominavam. Contudo, alguns concelhos alteraram estas duas lógicas de 1991 para 2001: Oeiras, Palmela e Sintra eram destinos importantes para mais do que um concelho; Oeiras e Cascais ou Setúbal e Palmela tinham relações bidireccionais, sendo tanto origem como destino (INE, 2003).

Esta tendência continua em 2011. A primeira coroa mantém-se: Amadora, Loures, Odivelas, Cascais e Oeiras, Almada e Seixal têm pelo menos 30% da população empregada residente a dirigir-se para Lisboa e cada um destes movimentos envolve mais de 20.000 indivíduos. Cascais e Oeiras, por um lado, e Sintra e Amadora, pelo outro, continuam a funcionar entre si com relações fortes, que se intensificaram na última década. São as relações mais preponderantes quando se retira Lisboa da equação. Também Loures, Odivelas e Vila Franca de Xira entram nesta teia. Os movimentos, ainda que podendo ser desequilibrados, são recíprocos: Cascais emite e recebe de Oeiras e Sintra; Sintra emite e recebe de Amadora e Oeiras; Amadora emite e recebe destes e também recebe de Odivelas que, por sua vez, é sobretudo emissora também para Loures e Oeiras. Odivelas e Amadora são os únicos concelhos em que existe um maior contingente de população empregada a dirigir-se para um único concelho, Lisboa, do que a ficar no próprio concelho de residência. Oeiras continua a aumentar de 2001 para 2011 a capacidade de atracção sobre os outros concelhos, chegando à margem sul do Tejo e ao concelho de Lisboa: é o município para o qual a população que sai de Lisboa para trabalhar mais se dirige (4,4% em 2011, 3% em 2001).

Loures é o concelho de destino mais importante para Odivelas (a seguir a Lisboa) e o eixo Vila Franca de Xira – Loures funciona a favor do segundo concelho. Vila Franca de Xira é o concelho que mais se relaciona com o exterior da AML: cerca de 7% da população vai para fora da AML, ainda assim uma proporção menor do que a que vai para Loures. Tal como Vila Franca de Xira, Mafra, Alcochete, Montijo e Setúbal são outros concelhos de onde sai mais de 4% da população empregada residente para trabalhar fora da região. No caso de Vila Franca de Xira há que considerar a proximidade da Azambuja, aliás anteriormente integrada na AML.

²² Usando os mesmos critérios que o INE sinalizámos apenas movimentos que representassem mais de 0,5% do total de movimentos realizados em cada concelho.

Na margem sul, os eixos preponderantes são, em 2011, Almada-Seixal, polarizado por Almada e envolvendo perto de 12 mil empregados – uma dimensão que se manteve estável desde 2001 – e Setúbal-Palmela, mais equilibrado e totalizando quase 8 mil empregados (este eixo aumentou ligeiramente a dimensão de 2001 para 2011). O primeiro é mais desequilibrado a favor de Almada como destino e no segundo a relação é mais equilibrada, ainda que, em dimensão absoluta, Palmela receba mais indivíduos do que envia para Setúbal; em termos relativos essa é uma fatia mais importante da sua população empregada residente (13,4%) do que o movimento contrário (que corresponde a 8,9% da população empregada residente em Setúbal).

Estes eixos mantêm-se, mas os movimentos na margem sul são mais exclusivos entre pares de concelhos do que na margem norte e têm também uma muito menor dimensão. Não se encontra um segundo polo comum a todos os concelhos, como existe Oeiras na margem norte, ainda que Palmela ou Setúbal aparentem um papel idêntico. Sesimbra apenas retém ou envia população (não recebe) e relações recíprocas estabelecem-se nos eixos Barreiro-Moita e Montijo-Alcochete, com o Montijo a aumentar a sua capacidade de atracção também para Moita ou Palmela.

Lisboa continua a destacar-se como destino quase exclusivo para sectores como as actividades de informação e comunicação, actividades financeiras, alojamento e restauração, transportes e armazenagem, actividades de consultoria, científicas e afins, saúde, actividades administrativas e a administração pública. Nalguns destes sectores Oeiras mobiliza mão-de-obra importante dos concelhos de Cascais e mesmo de Lisboa (no caso do sector das actividades de informação e comunicação) e também é um emissor importante, designadamente para Lisboa, tal como Cascais. No cruzamento entre o sector de actividade e os eixos de interacção confirma-se a composição socioprofissional dos movimentos pendulares por motivos de trabalho.

Em 2001, com direcção a Lisboa, de Cascais e Oeiras vinham, acima da média, trabalhadores dos serviços enquanto no peso da mão-de-obra industrial destacavam-se os concelhos da Moita, Loures e Amadora. De Loures e Odivelas deslocavam-se pessoas para trabalhar em Lisboa em actividades de comércio e de Cascais e Oeiras empregados em actividades financeiras e actividades imobiliárias, alugueres e serviços prestados às empresas. Há sectores em que Lisboa é o destino quase exclusivo. De Oeiras também se destacavam os empregados na administração pública, defesa e segurança social, um ramo também importante para os fluxos oriundos do Barreiro, Seixal, Sintra e Vila Franca de Xira. Loures e Moita apresentavam valores acima da média no sector da construção. Para Oeiras eram importantes os movimentos com origem nos concelhos de Odivelas e Loures para o comércio por grosso e a retalho. Lisboa e Vila Franca de Xira evidenciavam-se pelo peso das actividades imobiliárias, alugueres e serviços prestados às empresas. Relativamente a

Setúbal, do Seixal e de Almada mais de 50% dos trabalhadores que se deslocavam para o outro concelho trabalhava no sector secundário. Já de Palmela, Sesimbra e Lisboa era maior o peso do sector terciário (INE, 2003).

Em 2011, também a este nível se observa a perda de importância de Setúbal enquanto polo industrial, sendo agora sobretudo Palmela que se destaca nesse âmbito, com 50% dos trabalhadores de Alcochete, Barreiro, Moita, Seixal, Sesimbra e até de Setúbal. Na margem norte, Sintra também assume alguma importância nos movimentos vindos de Mafra, Oeiras ou Amadora: cerca de 20% deslocam-se para aqui trabalhar na indústria.

Na margem sul o Seixal destaca-se, superando Almada como destino no sector da educação, mas Almada continua a mobilizar mais população no sector da administração pública. Já no comércio e reparação Lisboa está praticamente ausente como destino e origem, sendo os concelhos de Sintra, Amadora, Loures, Montijo, Barreiro, Alcochete e Seixal os que se destacam como destino, funcionando igualmente como origem, a par de Mafra, Oeiras, Odivelas, Almada, Moita e Sesimbra.

A diferenciação na atracção dos concelhos reflecte-se não só na relação de forças entre quem sai e entra se movimenta mas também na composição da população empregada. As estruturas do emprego e dos sectores de actividade confirmam a diferenciação anteriormente apresentada: enquanto em Lisboa e Oeiras se observa um grande peso do sector dos serviços e um valor residual no sector primário, Palmela apresenta maior importância relativa do sector primário e também do secundário, este último também relevante em Setúbal.

Outra ocupação relevante dos indivíduos que fazem quotidianamente os seus movimentos pendulares é o estudo. O INE (2003) autonomizou a análise dos fluxos por motivo de estudo da população com mais de 15 anos, advertindo que estes têm uma dimensão muito menor e o seu ciclo diário é heterogéneo. Os grandes pólos são Lisboa e Almada, com uma taxa de atracção de 58% e 45% respectivamente, seguidos de Setúbal (34%), Barreiro (24%) e Oeiras (33%). Ainda assim, mais de metade dos concelhos da AML retinha uma percentagem superior a 55% da população residente estudante com mais de 15 anos. Os concelhos da margem norte distinguiam-se dos da margem sul porque emitiam, mas também recebiam população, sendo que na margem sul não se verificava tanta rotatividade da população estudantil.

Em 2011 a taxa de retenção aumenta, como se adivinhava pelo crescimento da população estudante e menor incidência dos movimentos interconcelhios a este nível. Oeiras é o concelho com menor retenção, constituindo ao mesmo tempo um polo atractivo para outros concelhos: apenas 67,2% da população fica a estudar no concelho. Aqui também tem influência o tipo de estudante com maior preponderância: a mobilidade interconcelhia é importante ao nível do ensino superior mas até ao secundário há oferta

dentro do próprio concelho. Portanto, no caso de Oeiras este valor também pode traduzir uma maior importância dos estudantes universitários. Lisboa, Almada e Setúbal continuam a manter mais de 80% dos seus estudantes (94% no caso de Lisboa), mas as taxas de atracção desceram bastante devido ao crescimento generalizado dos estudantes nos níveis de ensino que são satisfeitos no próprio concelho.

Em termos globais, de 1991 para 2001, o INE (2003: 41) observou a complexificação do sistema metropolitano com a consolidação do subsistema de Cascais, Sintra, Amadora e Oeiras (este último polarizando o subsistema), o aumento de relações entre concelhos da margem sul e a expansão territorial das relações com concelhos fora da AML (por exemplo, Torres Vedras). Lisboa perde alguma importância para a primeira coroa urbana (Oeiras, Amadora, Loures, Cascais, Sintra, Almada, Seixal, Barreiro e Moita), complexificam-se e intensificam-se as relações de dependência que não envolvem Lisboa e emergem os novos pólos de Oeiras e Palmela (INE, 2003: 44).

De 2001 para 2011 o subsistema da margem norte continua a sua consolidação, enquanto na margem sul – apesar de algumas alterações nas deslocações internas – a dimensão dos movimentos permanece semelhante. Ao mesmo tempo que Setúbal perdeu dinamismo, Oeiras cresceu e Palmela manteve-se, pelo que a ordem e o grau destas relações alteraram-se um pouco: Oeiras recebe mais do que emite (exceptuando para o concelho de Lisboa) e Palmela é já mais importante para alguns concelhos da margem sul do que Setúbal.

Em 2011 adivinhava-se nas deslocações as dinâmicas identificadas sobre as mudanças sociodemográficas da AML e confirmam-se algumas linhas de evolução da década anterior. Há uma expansão do núcleo central que excede o concelho de Lisboa para outros concelhos cuja capacidade de atracção ou pelo menos de retenção da população empregada cresce. Ao mesmo tempo aumenta a população que entra na Área Metropolitana de Lisboa.

Estes números ajudam-nos a desconstruir algumas imagens dominantes, confirmando outras. Por um lado, dilui-se um pouco a centralidade do concelho de Lisboa. Continua a verificar-se, em todos os concelhos, um grande contingente de população que fica no concelho no qual reside e vêm emergindo e consolidando-se novos pólos como Oeiras, Palmela ou até a Amadora. Por outro lado, ainda que em menor dimensão, também outros concelhos recebem população continuando a ser emissores. Contudo, o concelho de Lisboa continua a ser o grande centro das dinâmicas da AML não só porque polariza movimentos de todos os outros concelhos, concentrando durante o dia um número inigualável de população empregada ou estudante, mas também considerando a sua dimensão interna de população residente que aqui trabalha ou estuda.

3.3. Duração e meios de transporte

Em vinte anos triplicou a percentagem de população que utiliza o automóvel no país, sendo que tanto no contexto nacional como na região de Lisboa a maioria dos indivíduos desloca-se desta forma para o local de trabalho ou de estudo. De 1991 para 2001 (fig. 3.4), a grande transformação na mobilidade está no crescimento exponencial da utilização do automóvel, ainda assim superior no contexto nacional que na região de Lisboa. A evolução *da cidade pedestre a metrópole do automóvel* (Nunes, 2011) inicia-se antes da década de 90 e tem uma fase intermédia de uso intensivo de transportes públicos.

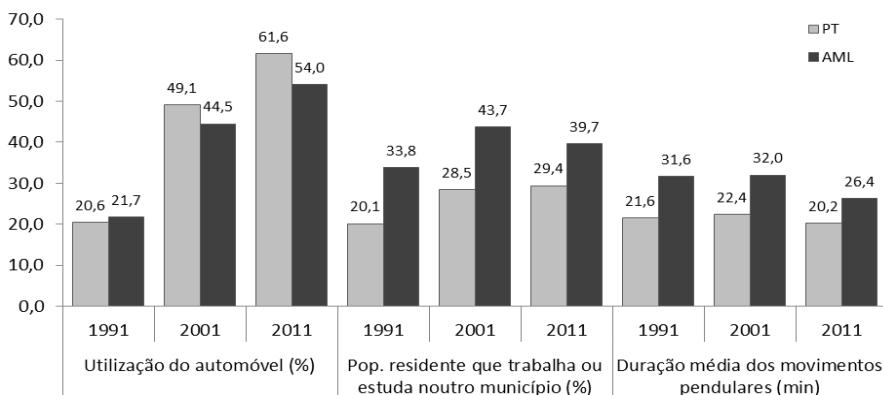
Contudo, não houve mudanças significativas no tempo médio de deslocação (de 1991 para 2001 passou de 21,6 para 22,4 minutos em Portugal e de 31,6 para 32,0 minutos na AML). Aliás, aumentou a proporção de população que demora até meia hora no movimento pendular (de 74,2% para 83,4% em Portugal e de 60,3% para 71,1% na AML) e diminuiu a proporção de população cujo percurso é superior a uma hora (de 5,5% para 3,9% em Portugal e de 10,8% para 5,7% na AML). Em conjugação com a análise anterior, que dá conta da expansão territorial da AML, este dado vem confirmar que o aumento da velocidade ou facilidade de deslocação expandiu sobretudo a distância percorrida e não contribuiu tanto para a diminuição dos percursos (tanto em tempo como em espaço). Aliás, esta leitura é também sugerida pelo crescimento simultâneo da proporção da população que trabalha fora do concelho de residência nesta década.

Em Portugal, em 2001, cerca de 28,5% da população estudava ou trabalhava fora do concelho de residência, demorando em média cerca de 22,4 minutos na deslocação e 49,1% utilizava o automóvel. A área metropolitana de Lisboa apresentava uma elevada proporção de população que trabalhava ou estudava fora do concelho (43,7%), confirmando a maior mobilidade na região mas traduzindo a dimensão e funcionamento supraconcelhios das bacias de emprego/estudo da região capital. A duração média do percurso não era tão distinta da nacional, ainda que superior, e a utilização do automóvel era inferior. De 2001 para 2011 diminui a duração dos movimentos pendulares, para cerca de 20 minutos no conjunto do país e cerca de 26 minutos na AML.

O crescimento da utilização do automóvel é muito intenso de 1991 para 2001 e continua para 2011, ainda que menos pronunciado. Aumentou também a diferença entre o valor nacional e o regional: na Área Metropolitana de Lisboa a proporção de utilização do automóvel era em 2011 de 54% enquanto no país ultrapassa já os 60%. A proporção de população que estuda ou trabalha fora do concelho de residência diminuiu e observa-se o sentido oposto no diferencial entre o que se passa no país e na área metropolitana: na Área Metropolitana de Lisboa a proporção de população que trabalha ou estuda fora é, em 2011, superior em 10% ao valor nacional (fig. 18). Contudo, como referimos anteriormente, o papel

da crescente importância dos estudantes é aqui decisivo, uma vez que na população empregada diminuiu a proporção de população que fica no concelho a trabalhar (quadro 9).

Figura 3.4 – Variáveis de mobilidade, 1991-2001-2011, Portugal e AML



Fonte: INE, Censos 1991, 2001 e 2011

O aumento do uso do automóvel foi, portanto, uma tendência determinante na evolução da AML de 1991 para 2001. Em 2001 observamos, nos valores das freguesias, uma maior dispersão relativamente à média da AML na utilização de transportes públicos do que relativamente à utilização do automóvel (nos valores ao nível da freguesia a primeira variável apresenta um coeficiente de variação de 34,4 % e a segunda de 26,9%). Em 2011, o uso do automóvel varia, nos valores por freguesia, entre 12,9% e 78%, (desvio-padrão de 14,1 e coeficiente de variação de 26,6%). Já a utilização de transportes públicos²³ varia entre 6,7% e 49% (desvio-padrão 9,52 e coeficiente de variação de 36,5%). A materialização destes valores faz-se na passagem de 565.094 automóveis a circularem na AML em 2001, para 644.969 em 2011²⁴.

Adivinham-se factores diferenciados para explicar a variação destes comportamentos. Na utilização dos transportes públicos a hierarquia dos concelhos parece ter uma relação mais directa com a existência de oferta e a proximidade a Lisboa, o destino mais comum destas deslocações. Relativamente à utilização do automóvel são distintas as situações de Mafra ou Cascais, Oeiras ou Sesimbra, em termos, por exemplo, de acessibilidade e disponibilidade de transportes públicos ou perfis socioprofissionais dominantes na população empregada. De 1991 a 2011 mantiveram-se constantes os concelhos de Mafra, Cascais e Oeiras como aqueles onde mais se usa o automóvel. Contudo, se observarmos os valores dos concelhos (quadro 10) em 1991 todos estavam abaixo dos 30%, em 2001 encontramos ainda a grande maioria abaixo dos 50%, enquanto em 2011 mais de metade

²³ A utilização de transportes públicos inclui metropolitano, autocarros, comboio e elétrico. Apesar de em 2011 termos também valores para o barco para manter a comparação mantivemos a forma de cálculo de 2001, cujo recenseamento não apresentava esta informação.

²⁴ Estes números dizem respeito à população que trabalha ou estuda residente na AML que utiliza automóvel nos movimentos pendulares, enquanto condutor.

dos concelhos apresentava ou ultrapassava 60% da população a deslocar-se de automóvel para o local de estudo ou trabalho.

De 2001 para 2011 o uso do carro voltou a aumentar, mas de forma menos expressiva do que na década anterior. Contudo, segundo a Direcção Geral de Energia e Geologia, o consumo de gasolina decaiu, de Março de 2011 para Março de 2012, em 9,7% e de Dezembro de 2012 para Dezembro de 2013 continua em queda, ainda que menos intensa: 3,7%.²⁵ Revelando já alguma da quebra de mobilidade que pode estar associada ao aumento do desemprego a par dos aumentos do preço de combustível. O aumento da proporção do uso do automóvel é assinalável na última década, mas é ainda relevante olhar para os números absolutos (fig.3.5) quando pensamos nas consequências ao nível do trânsito, qualidade de vida, saúde e ambiente. Se nos centros urbanos se pode recorrer mais aos transportes públicos em termos relativos e no rural ou periférico a importância do carro é maior, em termos absolutos os territórios mais rurais contribuem com menos carros na circulação automóvel metropolitana, veja-se a comparação entre o quadro 3.3 e a figura 3.5.

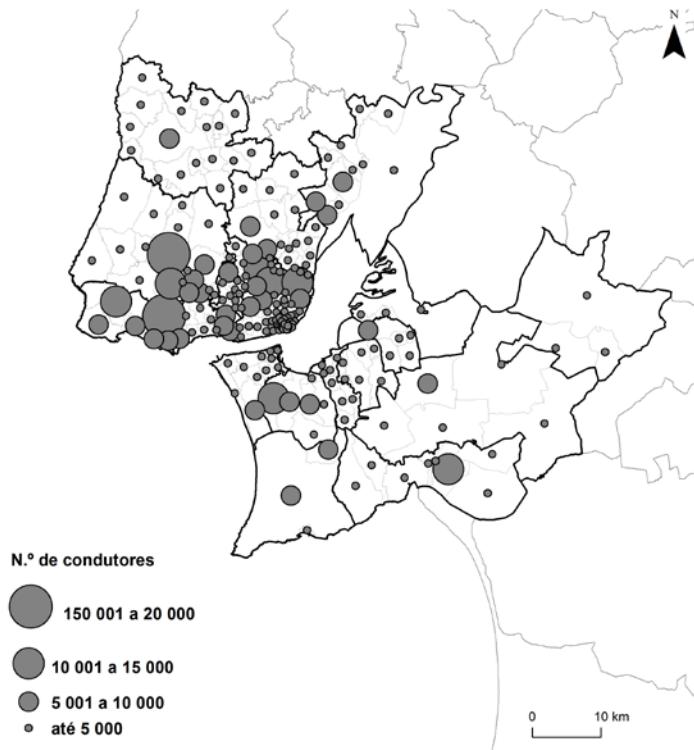
Quadro 3.3 – Duração das deslocações e utilização do automóvel, 1991, 2001 e 2011

Concelho	Duração média dos mov. pendulares (min)			Utilização do automóvel nas deslocações (%)		
	1991	2001	2011	1991	2001	2011
Cascais	30,96	31,71	26,53	27,93	53,74	66,03
Lisboa	27,98	26,31	23,03	22,76	39,86	47,69
Loures	34,71	31,89	26,91	22,80	44,73	53,50
Mafra	19,77	22,61	24,18	24,62	56,86	71,61
Oeiras	34,18	32,35	25,49	29,93	52,55	63,10
Sintra	34,78	38,24	27,67	20,83	46,02	54,27
V.F. Xira	30,20	32,06	26,92	17,79	46,11	54,38
Amadora	33,76	32,37	25,83	20,71	39,13	46,38
Odivelas	39,27	33,70	27,67	20,83	40,85	50,02
Alcochete	20,68	23,25	23,88	15,06	51,18	61,84
Almada	34,16	35,76	29,27	19,90	40,77	49,40
Barreiro	36,40	41,81	32,94	10,31	33,30	42,17
Moita	33,29	37,40	29,89	11	37,27	47,62
Montijo	21,56	23,63	24,72	19,47	48,58	61,69
Palmela	23,23	25,43	24,61	17,38	51,63	64,36
Seixal	36,12	36,40	30,02	20,35	42,78	50,56
Sesimbra	24,25	29	27	20,17	52,52	61,64
Setúbal	21,39	25,21	23,19	21,66	49,84	59,50

Fonte: INE, Censos 1991, 2001 e 2011

²⁵ DGEG, 2014 em www.dgeg.pt [acedido a 24 de Março de 2014]

Figura 3.5 – Número de condutores por freguesia, 2011



Fonte: INE, 2011

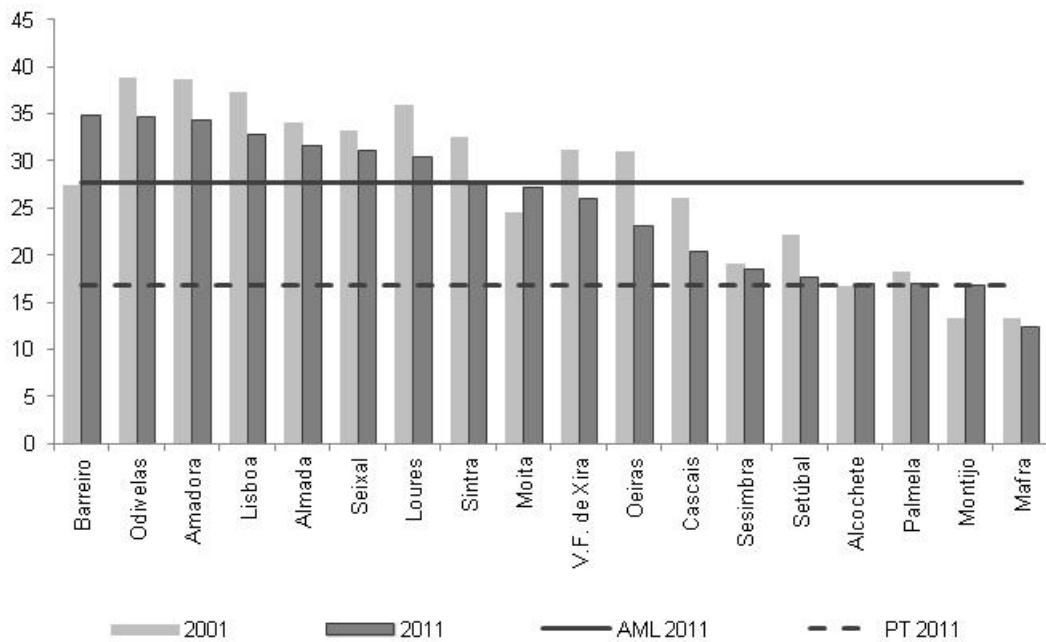
De uma forma geral, a utilização dos transportes públicos continuou a diminuir de 2001 para 2011, com excepção dos concelhos do Barreiro, Moita e Montijo. Em Sesimbra e Alcochete mantiveram-se valores muito semelhantes. Continua a destacar-se o uso dos transportes públicos na AML face ao panorama nacional: na AML cerca de 28% da população utiliza os transportes públicos, enquanto para o país o valor é de 17%, mas estes valores eram de 32% e 20% em 2001.

Tal como para outros indicadores, esboçam-se perfis diferenciados por concelho. Há concelhos onde as percentagens mais elevadas de população que trabalha e estuda fora não se fazem corresponder a mais utilização, em termos comparativos, do uso do automóvel, como Amadora, Odivelas e Moita. Já em Mafra, apesar da reduzida percentagem de população que trabalha fora, ainda que em crescimento, mais de 70% da população usa o automóvel nos movimentos pendulares. Não deixa também de surpreender que o concelho com a menor percentagem de população a trabalhar ou estudar fora e em que a oferta de transportes públicos é sobejamente mais desenvolvida – Lisboa – seja apenas o quarto concelho onde estes são mais utilizados: apenas 33% da população que trabalha ou estuda usa os transportes públicos (fig. 3.6).

As deslocações a pé foram as que mais decresceram. Em 2001, em Portugal, cerca de um quarto da população ia trabalhar ou estudar a pé, na AML essa proporção era de um quinto. Em 2011 os valores desciam para 14% no valor nacional e para 10% na AML. Contudo, se considerássemos apenas a população estudante residente na AML o valor em

2011 subia para 27% (não conseguimos ter acesso aos dados equivalentes para 2001). Se em 2001 vários concelhos da AML registavam mais de 20% da população empregada ou estudante a deslocar-se a pé, em 2011 os valores estão todos abaixo dos 13%, com excepção do concelho de Lisboa (13,6%). Os dados sugerem que a população empregada ou estudante deixa sobretudo de andar a pé para andar de carro.

Figura 3.6 – População empregada ou estudante que utiliza transportes públicos nos movimentos pendulares (%), 2011



Fonte: INE, 2001 e 2011

Apesar da supremacia da utilização do automóvel, a distribuição da utilização dos modos de transporte varia entre concelhos e com o tipo de deslocações: intra ou inter concelhias. Em 2001, a utilização do automóvel era predominante em todos os concelhos. Porém, nos movimentos intraconcelhios, nalguns casos o automóvel não era o modo mais frequente. Por exemplo, nos concelhos da Amadora, Barreiro, Moita e Odivelas, destaca-se a deslocação a pé, determinada, portanto, pela curta distância entre os locais de residência e de trabalho (INE, 2003). Em 2011 também a este nível se traduz a expansão do uso do automóvel: em todos os movimentos intraconcelhios passa agora a ser o carro o primeiro modo utilizado, seguido da deslocação a pé, exceptuando-se o caso de Lisboa, onde o autocarro ocupa o segundo lugar. De um modo geral, os indivíduos passaram a utilizar muito mais o carro e andam menos a pé (ver anexo VIII).

A utilização de metropolitano ou comboio, modos rápidos, mas muito rígidos, é obviamente determinada pela existência de oferta. Nos movimentos para Lisboa, em 2001, ainda preponderava o comboio nas deslocações com origem na Azambuja, Seixal e Sintra. Era mais frequente a utilização do autocarro nos fluxos oriundos de Loures e Odivelas e

predominava o barco para quem vinha do Barreiro (INE, 2003). Em 2011 mantém-se, como primeiro meio de transporte, a utilização do comboio de Seixal e Sintra, de barco do Barreiro e agora também da Moita, enquanto nas deslocações de Odivelas e Loures em direcção a Lisboa já predomina o automóvel (ver anexo VIII).

A diversidade de utilização dos transportes públicos observa-se sobretudo quando se examina o segundo meio mais utilizado (ver anexo VIII). Em 2001, as deslocações com origem na margem sul em direcção a Lisboa fazem-se sobretudo de autocarro (Alcochete, Almada, Barreiro, Moita, Palmela e Setúbal) enquanto na margem norte o autocarro é o segundo modo apenas para as deslocações provenientes de Mafra (INE, 2003). No Barreiro, em 2011, o carro passa a ser o segundo meio mais utilizado, o que deixa apenas o concelho da Moita na situação de que tanto o primeiro como os segundos meios mais utilizados são públicos. Também em Palmela e Setúbal há alterações, sendo agora o comboio o segundo modo mais utilizado para se dirigirem à capital, tal como no caso dos movimentos de Sesimbra.

Em 2001, nas deslocações oriundas da Amadora, Cascais, Oeiras e Vila Franca de Xira, utilizava-se em segundo lugar o comboio para chegar a Lisboa e da Azambuja, Loures, Odivelas e Sintra era o automóvel que ocupava essa posição (INE, 2003). Em 2011 a situação altera-se nalguns concelhos (ver anexo VIII): nos movimentos a partir da Amadora é agora o autocarro o segundo modo mais importante, de Odivelas passa a ser o metropolitano e de Loures inverteu-se a ordem e passa a ser o autocarro o segundo modo mais utilizado.

Contudo, nos concelhos de Amadora, Odivelas e Palmela se os transportes públicos forem considerados em conjunto superam a utilização do carro nos movimentos em direcção a Lisboa. Por oposição, com direcção a Oeiras, que demonstrou ter crescido como polo empregador, não há qualquer deslocação significativa que não seja de carro. O mesmo acontece apenas para Sintra, um concelho que não se assume como um núcleo empregador, mas que gera movimentos de um número elevado de indivíduos devido à sua dimensão populacional.

Nos eixos mais significativos entre pares de concelhos, excluindo a relação com Lisboa, é sempre o carro o transporte mais utilizado e o autocarro é o modo que surge mais frequentemente em segundo lugar. Assinalam-se algumas excepções: a utilização do comboio como segundo modo nas deslocações Cascais-Oeiras, nas deslocações de Sesimbra e Palmela para Almada e da Moita para Setúbal; e a utilização do transporte de empresa nas deslocações para Palmela com origem no Barreiro, Moita e Montijo.

Na margem norte sublinhamos a utilização da deslocação a pé como o segundo meio mais utilizado na deslocação de Sintra para a Amadora: é a única deslocação interconcelhia significativa que inclui uma deslocação pedonal. Serve esta nota como mais uma forma de

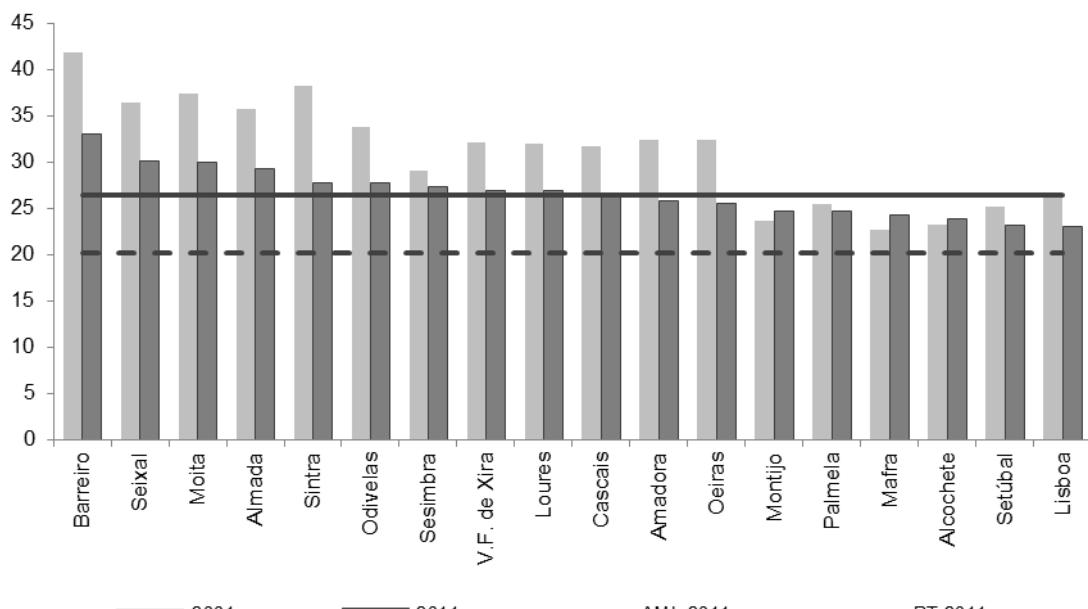
evidenciar como as barreiras administrativas muitas vezes são relativamente artificiais, sobretudo para quem vive perto dos limites fronteiriços dos concelhos.

A diversidade de mobilidades está também presente na duração que estes percursos assumem (quadro 10 e fig. 3.7 e 3.8). De acordo com os dados anteriores, os valores da AML são sempre superiores aos do país. Na AML os movimentos pendulares tomavam, em 2001, em média 32 minutos, não parecendo à partida haver grande desvio em relação à média (nos valores por freguesia obtemos um desvio-padrão de 6,1 minutos e um coeficiente de variação de 21,1 %).

Tanto em 2001 como em 2011, dos cinco concelhos com maior duração do movimento pendular quatro são da Península de Setúbal. Estão próximos de Lisboa, o tradicional polo de emprego, mas são penalizados pela congestão sobejamente conhecida de algumas das vias de comunicação mais utilizadas (p.e. Ponte 25 de Abril) e pelo uso, acima da média, dos transportes públicos. Em 2001 Sesimbra, Setúbal, Lisboa, Palmela e Mafra eram os concelhos onde a duração média dos movimentos pendulares era menor (abaixo dos 30 minutos). Era sobretudo na margem sul do Tejo que esta era mais elevada (superior a 35 minutos) – Almada, Moita, Seixal e Barreiro (com o valor mais elevado, cerca de 42 minutos). Sintra e Odivelas eram os únicos concelhos da Grande Lisboa que superavam a média da AML.

Em 2011 a duração média decresce de uma forma geral nos concelhos da AML (fig. 3.7). Confirma-se a penalização dos quatro concelhos da Península de Setúbal com a maior duração média. No Montijo, Mafra e Sesimbra a maior integração da população empregada no restante território metropolitano repercutiu-se o aumento da duração dos movimentos pendulares

Figura 3.7 – Duração média dos movimentos pendulares (minutos) da população empregada ou estudante residente no concelho, 2001 e 2011



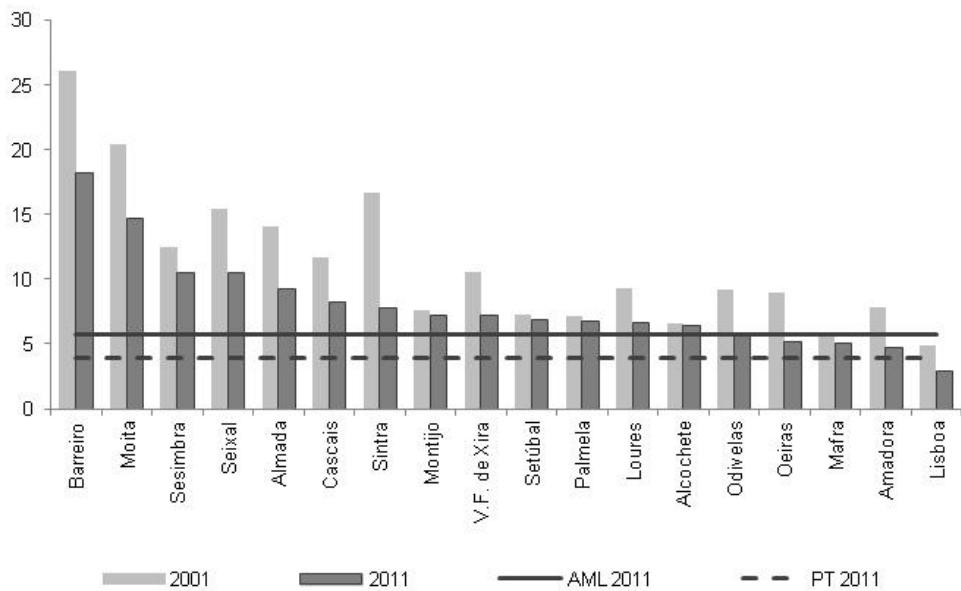
Fonte: INE, Censos 1991, 2001 e 2011

Os maiores níveis de desigualdade são mais facilmente analisados quando, em vez das médias se analisam os valores extremos. Na percentagem de população que demorava mais de 60 minutos para chegar ao local de trabalho ou estudo (figura 3.8) observamos, em 2001, um maior desvio em relação à média da AML, confirmando-se a penalização de concelhos como o Barreiro, Moita, Sintra, Seixal e Almada. Odivelas ou Amadora, apesar de deterem elevadas percentagens de população que sai do concelho para trabalhar ou estudar e da menor utilização do automóvel, apresentam uma situação abaixo da média da AML.

Os valores por freguesia revelam em 2001 uma amplitude de 1,4% a 29,4% de população que demora mais de 60 minutos no movimento pendular (desvio-padrão de 5,4 e coeficiente de variação de 60%). Em 2011 a amplitude é de 1,1% a 22,8% (desvio-padrão 3,7 e coeficiente de variação 59%). De 2001 para 2011 a percentagem de população que demora este período de tempo diminuiu em todos os concelhos, mas sobretudo no Barreiro, Sintra, Almada e Moita, enquanto em Mafra, Alcochete, Montijo, Palmela e Sesimbra o aumento não chega a um ponto percentual (fig. 3.8). Barreiro e Moita continuam a ser os concelhos onde este valor é mais elevado. Porém, são concelhos com menor utilização do automóvel e que não diminuíram o recurso a transportes públicos conseguindo ao mesmo tempo diminuir o tempo despendido nas deslocações, o que é um sinal muito positivo. Os concelhos da Península de Setúbal continuam a sobressair como os mais penalizados – todos os quatro concelhos que apresentam mais de 10% de população que demora uma

hora ou mais no movimento pendular são da margem sul – enquanto em Sintra a diminuição deste grupo alterou a posição relativa do concelho.

Figura 3.8 – População que demora mais de 60 minutos no movimento pendular (%), 2001

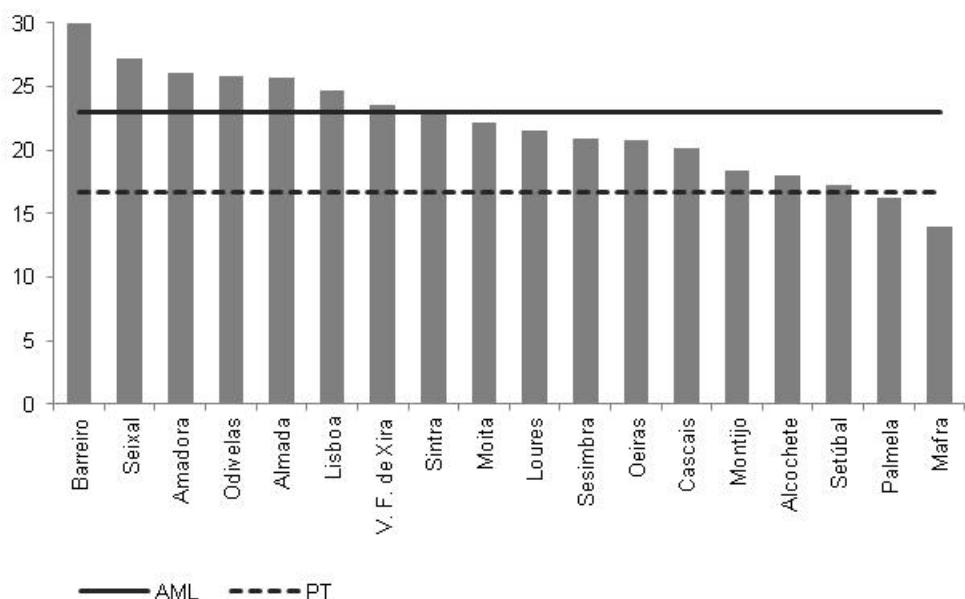


Fonte: INE, Censos 1991, 2001 e 2011

Em 2011, aumenta a percentagem de população que demora 30 minutos ou menos a chegar ao local de estudo ou trabalho em todos os concelhos. Observando os valores à escala da freguesia, eles variam entre 57,6% e 91,2% (desvio-padrão 7,1 e coeficiente de variação 9,7), demonstrando que, em todas as freguesias, mais de metade da população consegue fazer os seus movimentos pendulares neste período de tempo. Nos valores ao nível do concelho, se em 2001 estavam todos acima dos 50%, em 2011 são superiores a 60%. Em Lisboa, Setúbal e Palmela mais de $\frac{3}{4}$ da população inscreve-se neste escalão de duração de tempo. No entanto, entre os concelhos com mais de 70% da população neste grupo encontram-se tanto concelhos cuja proporção de população que trabalha fora é elevada, como outros em que é reduzida e com taxas variáveis de utilização do automóvel.

Em 2011 existe uma nova variável que nos informa sobre a multimodalidade (fig. 3.9). Em Portugal cerca de 17% de população empregada ou estudante utiliza mais do que um meio de transporte, sendo que a AML apresenta o valor mais elevado do país com cerca de 23%. Relativamente aos valores das freguesias, observamos desde 9% a 39% (desvio-padrão de 5,6 e coeficiente de variação de 25,4%). O maior contraste dá-se entre os concelhos onde mais se usa transporte privado, como Mafra, Montijo ou Palmela, tendendo para a utilização exclusiva deste meio e os concelhos onde os indivíduos mais recorrem aos transportes públicos, como Barreiro, Amadora ou Odivelas. Não se estabelece uma correspondência tão clara entre a multimodalidade e a duração do movimento pendular ou mesmo a percentagem de população que trabalha ou estuda fora do concelho de residência.

Figura 3.9 – População que utiliza mais do que um meio de transporte no movimento pendular (%), 2011



Fonte: INE, Censos 2011

Regressando aos eixos de deslocação mais preponderantes e cruzando com a duração do movimento pendular (ver anexo IX), observamos que, em 2011, em todos os movimentos intraconcelhios predominam as deslocações que duram até 15 minutos, seguidas das que demoram 16 a 30 minutos. As deslocações que se fazem em direcção a Lisboa demoram mais frequentemente 31 a 60 minutos, exceptuando as que têm origem no Barreiro e na Moita que tendem a demorar entre 61 a 90 minutos. Destaca-se um grupo de concelhos que têm uma relação mais fácil com Lisboa, em que o segundo tempo mais frequente é de 16 a 30 minutos, como Loures, Oeiras, Sintra, Vila Franca de Xira, Amadora, Odivelas e Alcochete. Já de Cascais, Mafra e de todos os outros concelhos da margem sul, as deslocações para Lisboa têm como segundo tempo mais frequente a classe de 61 a 90 minutos. Os outros eixos identificados tendem a não exceder a meia hora de percurso. Contudo, as deslocações em direcção a Oeiras com origem na margem sul ou em Sintra, o movimento Amadora-Sintra e Setúbal-Palmela observa-se a possibilidade de chegar aos 60 minutos frequentemente (em segundo lugar) ou mesmo aos 90 minutos no caso dos movimentos margem sul-Oeiras. São eixos que mobilizam menos pessoas mas que fogem à rede radioconcêntrica que organiza a rede de transportes públicos e as vias de comunicação.

A melhoria generalizada das vias de comunicações repercutiu-se, de uma forma geral, nas condições de mobilidade para a maioria da população. As pessoas ganharam um acesso generalizado ao automóvel e viram decrescer o tempo consumido nos movimentos pendulares. Os movimentos diversificaram-se, mas a rede e o serviço de transportes

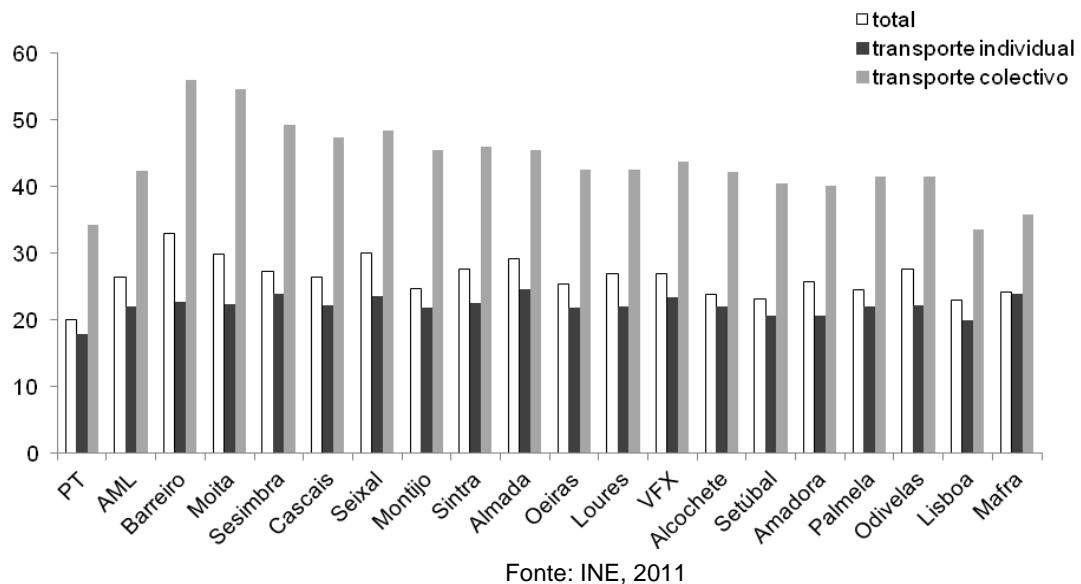
públicos não parecem ser os grandes impulsionadores. A diversificação das deslocações foi-se desenvolvendo sobretudo com base no uso do transporte individual, sendo exemplar o pólo empregador de Oeiras.

Resta a interrogação sobre as condições de quem fica excluído deste tipo de mobilidade. A figura seguinte (fig. 3.10) atesta como os valores favoráveis de duração dos movimentos pendulares se relacionam com a utilização generalizada do transporte privado e que a população que se desloca de transporte público não usufrui das mesmas condições. Os concelhos estão ordenados da maior para a menor diferença na duração do movimento pendular registada entre os dois tipos de transporte. O diferencial expõe como os valores médios escondem desigualdades importantes, em termos substantivos e na dimensão que atingem. Em grande parte dos concelhos a duração média duplica, ou próximo desse valor, quando se passa de carro para o transporte público.

Os concelhos da Península de Setúbal são penalizados pela coincidência de se manterem relações fortes com o concelho de Lisboa e de se registar um nível elevado de utilização dos transportes públicos nos movimentos em direcção à capital. Barreiro e Moita, os dois concelhos em que a duração média dos transportes públicos ultrapassa uma hora, são também os únicos onde a utilização de um único meio público de transporte, neste caso o barco, é superior à utilização do carro.

Também Sintra e Cascais surgem com maiores diferenças a este nível. Apenas em Lisboa e em Mafra os transportes públicos conseguem oferecer deslocações com uma duração média próxima da meia hora, sendo concelhos, como sabemos, onde a percentagem de população que fica no concelho é muito elevada, tal como em Palmela, que é também dos concelhos onde a diferença é menor. Em Amadora e Odivelas são outros dois concelhos em que a maior parte da população empregada se desloca para Lisboa e que usufruem de uma melhor integração nas redes de transporte, designadamente através do metropolitano e do autocarro, para além de outras ligações rodoviárias e também ferroviárias, no caso da Amadora. As configurações territoriais inscrevem, portanto, a diferenciação sociodemográfica nas condições e recursos de mobilidade da população que reside, trabalha ou estuda na AML, aspecto que exploraremos melhor adiante.

Figura 3.10 – Duração média dos movimentos pendulares, total e por tipo de transporte, 2011



Fonte: INE, 2011

3.4. A utilização do automóvel – à procura de modelos explicativos

Interessava compreender que variáveis mais contribuem para a utilização do automóvel considerando que constitui um dos grandes desafios da formulação de políticas públicas de mobilidade nas áreas metropolitanas. Para além dos imperativos ambientais relacionados com a emissão de gases de estufa, levantam-se questões relacionadas com a congestão de trânsito, a saúde e qualidade de vida nas cidades ou o acesso diferenciado da população a este recurso. As observações empíricas e os estudos sobre mobilidade e desigualdades sociais sugerem a utilização de variáveis que reflectam dinâmicas de povoamento (incluindo tendências de crescimento ou regressão), condições de habitabilidade das freguesias e o perfil demográfico, familiar e socioprofissional dos residentes. Foi realizada uma regressão múltipla com os dados das freguesias disponíveis para 2001 e 2011. Considerando a problematização teórica (parte I) e a análise estatística empreendida, seleccionaram-se variáveis respeitantes a características sociodemográficas dos indivíduos e do território em que residem.

Relativamente às variáveis sociodemográficas incluíram-se as duas seguintes: a percentagem de população em profissões do topo da CNP (ou socialmente valorizadas, segundo o indicador do INE), e a presença de população de nacionalidade estrangeira. Não havendo índices que traduzam a existência de oferta de transportes públicos ao nível da freguesia, utilizamos variáveis como a densidade populacional ou a percentagem de edifícios não exclusivamente residenciais, uma vez que sabemos que, em traços gerais, a maior oferta de transportes corresponde normalmente aos lugares de maior concentração de população e de diversidade funcional. Também recorremos à taxa de variação de

alojamentos como indicador de dinâmica de crescimento urbano ou de urbanização recente. Tendo em conta que a informação disponível diz respeito apenas à população empregada, a questão da idade perdia alguma importância dado que o grande contraste é exactamente entre a população em idade activa e a restante.

O primeiro passo neste tipo de operação estatística é a verificação dos pressupostos. Seleccionámos as variáveis independentes que tivessem uma relação linear com a variável dependente e que não apresentassem multicolinearidade entre elas²⁶. Este tipo de análise tem ainda outro tipo de pressupostos mais relacionados com a capacidade de inferência do modelo para quando utilizamos amostras, não sendo este o caso²⁷.

Para explicar a variação do uso do automóvel nos movimentos pendulares em 2001, o modelo a que chegámos apresenta capacidades explicativas consideráveis (quadro 3.4), com um coeficiente de determinação múltiplo ajustado elevado, indicando que 71,1% da variação do uso do automóvel é explicada pelo modelo apresentado.

Quadro 3.4 – Factores determinantes do uso do automóvel (regressão linear múltipla), 2001²⁸

Variáveis explicativas	Valores Beta
Densidade populacional (hab./km2)	-0,358
População de nacionalidade estrangeira (%)	-0,199
População com profissões socialmente valorizadas (%)	0,470
Edifícios não exclusivamente residenciais (%)	-0,537
Taxa de variação dos alojamentos	0,252
R2 ajustado	0,711
F (5, 206)	102,413

²⁶ A multicolinearidade entre duas variáveis existirá se ambas, pela sua semelhança, explicam o mesmo da variável dependente. Não existe o perigo de multicolinearidade quando o valor da tolerância está acima de 0,2 e VIF abaixo de 5. Por exemplo, não se utilizaria neste modelo a percentagem de profissionais socialmente valorizados e a percentagem de população com ensino superior uma vez que são correlativas e sobrepõem-se na parte que explicariam da utilização do automóvel. Neste caso escolhemos a percentagem de profissionais socialmente valorizados, uma vez que nos concentrámos mais na mobilidade de população empregada e que no modelo apresentou maior poder explicativo.

²⁷ Contudo, para se realizar uma regressão a distribuição da variável dependente deve ser normal e as variáveis independentes devem estabelecer uma relação linear com a variável dependente: a utilização do automóvel. Estes gráficos – histograma e gráficos parciais de regressão - ver Anexos X e XI.

²⁸ Também aqui, tal como no quadro seguinte não cabiam aqui análises relativas ao potencial inferencial da análise, não fazendo sentido avaliar se o efeito é significativo uma vez que os dados que trabalhamos não correspondem a uma amostra, são antes relativos ao universo.

Repetimos o exercício com os dados de 2011 (quadro 3.5). Com um coeficiente de determinação múltipla ajustado elevado, o modelo explica 69% da variação da utilização do automóvel.

Quadro 3.5 – Factores determinantes do uso do automóvel (regressão linear múltipla), 2011

Variáveis explicativas	Valores Beta
Densidade populacional (hab./km ²)	-0,345
População de nacionalidade estrangeira (%)	-0,247
População com profissões socialmente valorizadas (%)	0,290
Edifícios não exclusivamente residenciais (%)	-0,367
Taxa de variação dos alojamentos	0,251
R ² ajustado	0,690
F (5, 205) ²⁹	92, 107

Confirmam-se as leituras anteriores: a utilização do automóvel diminui em territórios densos e consolidados e onde a presença de população estrangeira é superior e aumenta com a qualificação da população e os territórios de crescimento recente ou em urbanização. Um povoamento mais denso e maior diversidade funcional, normalmente associado a maior consolidação urbana (onde também se verifica a maior presença de população estrangeira) e, portanto, à existência de mais oferta de transportes públicos, parecem contribuir para uma menor utilização do automóvel. A leitura da variável relativa à presença de população estrangeira pode ter uma leitura dupla: se por um lado, a maior dificuldade de acesso à carta de condução ou ao automóvel pode influenciar a localização de residência da população estrangeira, este e outros factores atraem a população estrangeira para os lugares mais urbanos ou centrais onde a oferta de transportes públicos é maior. A proximidade do local de trabalho, de família ou de pessoas da mesma nacionalidade e o próprio ambiente diverso, associado ao preço do alojamento, são alguns dos factores que variam ainda consoante a comunidade ou nacionalidade que estejamos a referir (Malheiros, 2001; Esteves, 2002; Fonseca, 2008; Marques, 2014).

Pelo contrário, o crescimento recente (taxa de variação de alojamentos) e sobretudo a maior presença de população com profissões socialmente valorizadas aumenta o uso do transporte privado³⁰. As variáveis relacionadas com os grupos socioprofissionais traduzem os recursos do indivíduo ou da família.

²⁹ Os graus de liberdade são inferiores do que em 2001 uma vez que o n é também inferior: excluímos as novas 5 freguesias de 2011 de forma a podermos utilizar a taxa de variação dos alojamentos, cujo cálculo não foi ainda disponibilizado para estas freguesias.

³⁰ A seguir à percentagem de edifícios não exclusivamente residenciais, a variável que mais explica a variação do recurso ao automóvel nos movimentos pendulares é a presença de população com profissões socialmente valorizadas (17%). A densidade populacional apresenta um R² semiparcial de

Contudo em 2011 as variáveis individualmente explicam menos. A diversidade funcional continua a ser a variável que mais contribui individualmente para a variação do uso do automóvel, mas apresenta um coeficiente de determinação parcial ajustado muito inferior (7,2%), tal como a densidade populacional que lhe segue (de 19,9% em 2001 para 6,9% em 2011). O valor beta dos profissionais mais qualificados é o que mais decresce – de 17% para 5% – sugerindo uma menor relação do que em 2001 entre os territórios cuja população é mais qualificada e os territórios onde se recorre mais ao automóvel.

Impõem-se leituras mais amplas sobre as múltiplas configurações da relação entre mobilidade e desigualdades sociais, como nos vêm sugerindo os dados estatísticos. Duas questões de cariz metodológico devem ser tidas em consideração na leitura dos modelos: a unidade de análise e a existência de valores extremos ou muito distantes da média. A existência de valores extremos é central e já foi apresentada anteriormente: em muitos dos aspectos que estudamos o comportamento do concelho de Lisboa distancia-se, em muito, de todos os outros, mesmo quando a unidade de análise é a freguesia, o que terá um efeito nestas relações que estabelecemos. Já a unidade de análise pode alterar muitas das observações que fazemos, sobretudo quando a perspectiva teórica que estabelecemos privilegia a análise de desigualdades. Uma análise ao nível concelhio ou mais centrada na subsecção ou mesmo ao nível do indivíduo seria certamente distinta em alguns aspectos.

Estes exercícios reforçam algumas das dinâmicas assinaladas na bibliografia. Parece subsistir um equilíbrio variável na explicação do meio utilizado nos movimentos pendulares que diz respeito à combinação de aspectos da estrutura urbana com a estrutura social. São sugeridos como factores explicativos do uso do automóvel, as características do tecido urbano (densidade populacional, diversidade funcional) que frequentemente estão relacionadas com a oferta mais diversificada de transportes ou mesmo com a oferta de emprego. Por outro lado, estão bem presentes aspectos sociodemográficos da população que muitas vezes são factores de desigualdade social, como a qualificação profissional ou nacionalidade. Estas variáveis têm sido negligenciadas nos estudos sobre mobilidade (ver parte III).

Elucidativo foi também, no processo de construção destes modelos, descobrir o que fica excluído deste tipo de análise. Algumas variáveis que a bibliografia aponta como explicativas do fenómeno em causa (ver parte I) não têm relações lineares com este indicador: a presença de filhos, por exemplo, que é aliás apontada no estudo da Câmara Municipal de Lisboa sobre mobilidade (CML, 2005). Neste caso, comprehende-se que a proporção de casais com filhos *per se* poderá não ser explicativa se não considerarmos o

8,5%, na taxa de variação dos alojamentos esse valor é 5% e para a proporção de população de nacionalidade estrangeira é 3,3%.

grupo socioeconómico da família ou a idade dos filhos. A proporção de população que trabalha ou estuda fora também não tem uma relação linear com o uso do automóvel, como se adivinhava nas leituras de mobilidade dos concelhos que havíamos realizado. Já a qualificação profissional perde poder explicativo de 2001 para 2011.

A capacidade de explicação do modelo depende, a montante, da verificação da sua aplicabilidade, por sua vez dependente dos pressupostos referidos. Tal condição implica a selecção de variáveis que apresentem relações lineares com o uso do automóvel e distribuições normais. São, portanto, várias as limitações de um modelo que indica, no fundo, a proporção da variação da utilização do automóvel que acompanha a das variáveis seleccionadas. Contudo, o modelo é robusto o suficiente para reforçar as dinâmicas socio-espaciais sugeridas anteriormente. Será necessário explorar outros aspectos com outros instrumentos metodológicos, tanto quantitativos como qualitativos. Aprofundar-se a análise numa perspectiva que nos permita leituras mais multidimensionais e flexíveis sobre estas e outras variáveis disponíveis, que podem caracterizar a relação entre a mobilidade geográfica da população empregada e as dinâmicas de desigualdade social.

3.5. Diferenciação social da mobilidade

Procurou-se saber quais as variáveis de natureza sociodemográfica que mais diferenciam padrões de mobilidade, sendo que há alguma informação disponível para o género, a situação socioprofissional ou a idade. Para além da informação que o INE disponibiliza, pudemos recorrer aos resultados dos questionários do projecto *Localways*. O inquérito realizado a 1500 residentes da AML com idade igual ou superior a 18 anos, abrangendo um total de 75 freguesias. A amostra foi estratificada com base na tipologia socioterritorial apresentada no capítulo 2 e respeitando a representatividade do comportamento da AML relativamente as variáveis idade, escolaridade, género e situação profissional (o erro amostral é de 2,5%)³¹.

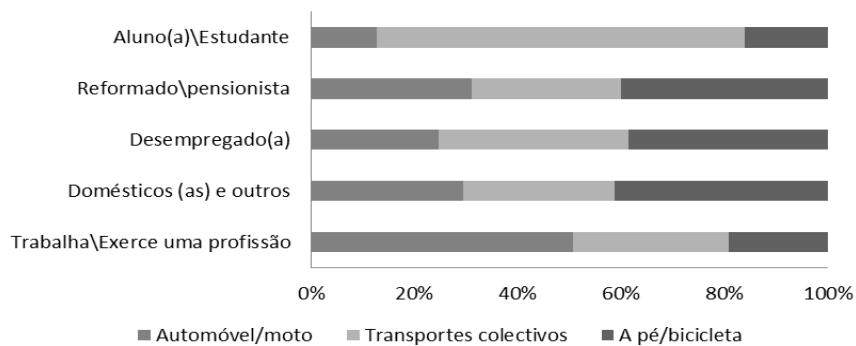
A análise de algumas das variáveis mais importantes da mobilidade, como o meio e tempo das deslocações, foca agora na variação destas com as variáveis sociodemográficas referidas. Por outro lado, a invisibilidade do género e a exclusão de todos os que não trabalham ou estudam nas estatísticas oficiais motivou a exploração mais atenta destas dimensões.

Iniciando a leitura dos resultados pelo meio de deslocação no dia-a-dia, identificamos que 28% dos inquiridos anda a pé, 33% nos transportes colectivos e 39% de carro. Estes

³¹ O desenho da amostra e a aplicação do questionário esteve a cargo da empresa TNS, sempre em estreita e permanente articulação com a equipa do projeto. Dentro de cada perfil foi selecionado aleatoriamente um número proporcional de freguesias, sendo que a aplicação do inquérito seguiu o método random route.

números podem surpreender pela distribuição relativamente equilibrada mas lembramos que os valores divulgados pelo Instituto Nacional de Estatística referem-se apenas à população empregada ou estudante. O que mais parece influenciar a escolha do meio de transporte no dia-a-dia é exactamente a situação profissional do indivíduo. O valor de associação é, todavia, reduzido (fig. 3.11).

Figura 3.11 – Meio principal de deslocação, 2014



$$\chi^2 (8) = 160,000, p < 0,001; V \text{ de Cramer} = 0,237$$

Fonte: *Localways*, 2014

Confirma-se que é a população empregada quem mais usa o automóvel. Porém, sugere-se que mesmo a população empregada tenha reduzido o uso do automóvel na área metropolitana de Lisboa, face a 2011 (quadro 3.6). O recente contexto marcado pelo desemprego e empobrecimento não serão alheios a esta tendência.

Quadro 3.6 – Evolução no uso de transportes em 2011 e 2014

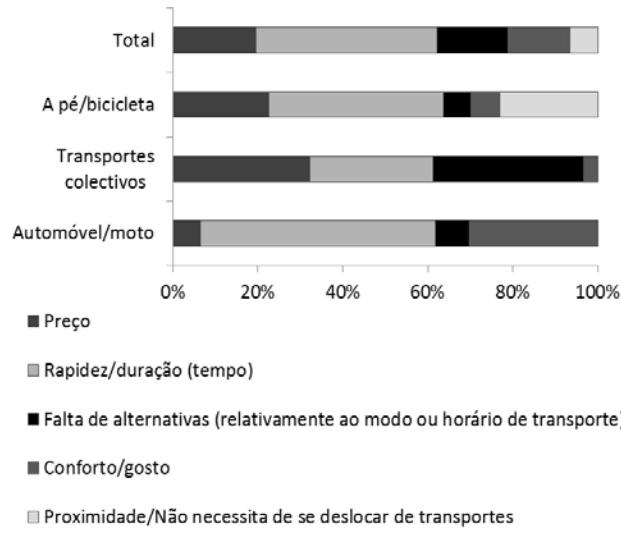
		Automóvel/ moto	Transportes colectivos	A pé/ bicicleta
		2014	2011	2014
Empregados ou estudantes	2014	46,8%	34,4%	18,8%
	2011	54,8%	27,8%	15,3%
Empregados	2014	50,7%	30,1%	19,2%
	2011	59,3%	28,6%	10,1%

Fonte: INE, 2011 e *Localways*, 2014

A leitura dos motivos para a escolha do meio de deslocação não pode ser desligada do próprio meio (fig. 3.12). Enquanto as pessoas que usam o carro apontam como motivos a rapidez e o conforto que este proporciona, os utilizadores dos transportes colectivos recorrem a estes pelo preço ou por falta de alternativa. Andar a pé é um meio escolhido não só pelo seu menor custo em termos de preço, mas pela possibilidade de o fazer devido à proximidade das deslocações necessárias, que permite dispensar os outros meios. As motivações são no entanto mais complexas e geridas no conjunto familiar do que o que se

pode aferir num questionário deste género, tema que abordaremos na análise das entrevistas (parte III).

Figura 3.12 – Motivos de escolha do meio de deslocação, 2014



$\chi^2 (10) = 708,821, p < 0,001$; V de Cramer 0,482

Fonte: *Localways*, 2014

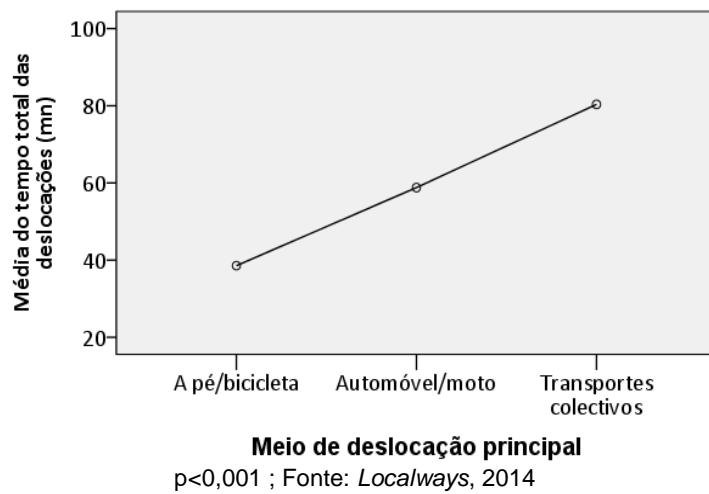
A leitura da variável de tempo de deslocação é particularmente importante pelos constrangimentos que traz à organização do dia-a-dia das pessoas. Das pessoas que se deslocam, observamos que mais de 30% consumiu até 30 minutos do seu dia, revelando a importância dos que não trabalham. Contudo são 20% os que perderam mais de 1h 30 do seu dia em deslocações. A situação profissional influencia a média de tempo perdido, sobretudo uma vez que também influencia a escolha do meio de deslocação (quadro 3.7 e figura 3.13). Confirmam-se as anteriores observações que penalizam os utilizadores de transportes públicos a este respeito.

Quadro 3.7 – Tempo total das deslocações diárias por situação profissional, 2014

Situação profissional	média	desvio-padrão
Aluno(a)\Estudante	82,3	55,7
Trabalha\Exerce uma profissão	65,0	46,2
Desempregado(a)	63,6	44,1
Doméstica(a)	46,4	23,5
Reformado\pensionista	40,5	38,1
Total	60,5	46,3

p < 0,001 ; Fonte: *Localways*, 2014

Figura 3.13 – Média de tempo total das deslocações em função do meio de deslocação principal, 2014

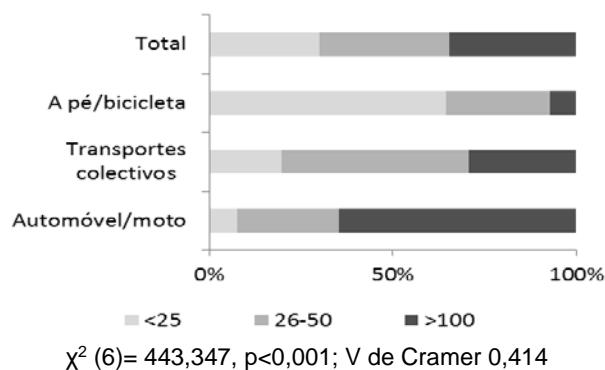


São os mais velhos – onde há a maior percentagem de pensionistas e que, em Portugal, também coincide com população menos escolarizada – quem menos tempo consome nas deslocações. É este grupo que mais anda a pé e se vê menos obrigado a deslocar-se. E a pé fazem-se sobretudo as deslocações próximas, que compreendem menos tempo. Os transportes colectivos penalizam os seus utilizadores com um acréscimo significativo de tempo.

No estudo da Câmara Municipal de Lisboa (2005), identificou-se igualmente a associação das deslocações pedonais com o aumento da idade e menores rendimentos: “para as pessoas de status médio-alto e médio, com 55 a 65 anos, este modo representa cerca de 19% das escolhas modais; para as pessoas com 65 a 75 anos passa a representar 28% subindo para 42% das escolhas modais das pessoas com mais de 75 anos (CML, 2005:55). Avançam também que a utilização do automóvel parece ser o resultado de uma conjugação entre factores de acessibilidade que a estrutura urbana proporciona, em particular a existência de infra-estruturas rodoviárias que permitam rápido acesso ao destino, e as condições socioeconómicas da população: as deslocações pendulares de Cascais para Lisboa em automóvel são idênticas às que se observam nas segunda e terceira coroas urbanas, mais distantes, por via dos maiores rendimentos da população e pela existência da A5 (CML, 2005:34).

Quanto aos gastos, o inquérito Localways demonstra como variam muito com o meio de deslocação (fig. 3.14). A maioria das pessoas que se desloca de transportes colectivos consegue fazê-lo gastando até 50 euros por mês. Pelo contrário quase 80% das pessoas que se desloca de carro gasta mais do que isso. Ainda assim há uma proporção assinalável de pessoas que apesar de usarem transportes colectivos gastam mais de 100 euros por mês em transportes.

Figura 3.14 – Gastos médios mensais em transportes por agregado familiar (euros), 2014



Fonte: Localways

Em 2003, no estudo *Movimentos pendulares e organização do território metropolitano*, o INE apresenta uma análise sobre a diferenciação social partindo dos Censos 2011. As variáveis consideradas são o sexo, a idade, a inserção profissional e os níveis de qualificação. Primeiramente abrange a totalidade da população empregada ou estudante, segmentada por grupos socio-económicos e sexo, e posteriormente incide sobre a população empregada, segmentada segundo o sexo, a idade e níveis de qualificação³². Através da segmentação em grupos analisou-se a utilização dos modos de transporte, comparando-se o comportamento dos grupos face à média do universo em estudo, centrando-se nos três modos mais relevantes: no âmbito intraconcelhio, o transporte individual, colectivo e as deslocações a pé; e no interconcelhio, o transporte individual, colectivo e outros meios de transporte (figuras 3.15 e 3.16).

³² A análise foi individualizada em 26 grupos de população empregada ou estudante (12 grupos socio-económicos, estudantes, desagregados por sexo) e 24 grupos de população empregada (4 escalões etários por 3 níveis de ensino e por sexo). Ver no anexo XVI a) e b) as tabelas relativas apenas à população empregada.

Figura 3.15 – Movimentos interconcelhios da população empregada ou estudante, 2001

Modo de transporte	Grupos
Transporte individual (TI) acima da média (50%)	<ul style="list-style-type: none"> - Homens Directores e Quadros Dirigentes - Homens Empresários ou Pequenos Patrões com Profissões Intelectuais, Científicas e Técnicas - Homens Profissionais Independentes e Quadros Intelectuais e Científicos - Homens Empresários ou Pequenos Patrões da Indústria Comércio e Serviços - Mulheres Directores e Quadros Dirigentes - Mulheres Profissionais Independentes e Quadros Técnicos Intermédios - Mulheres Empresários ou Pequenos Patrões com Profissões Intelectuais, Científicas e Técnicas - Homens Profissionais Independentes e Quadros Técnicos Intermédios - Mulheres Prestadores de Serviços e Comerciantes Independentes - Homens Outras pessoas activas n. e. - Mulheres Empresários ou Pequenos Patrões da Indústria Comércio e Serviços - Mulheres Profissionais Independentes e Quadros Intelectuais e Científicos - Homens Trabalhadores do Sector Primário
Transportes Colectivos (TC) acima da média (46%)	<ul style="list-style-type: none"> - Mulheres Outras pessoas activas n. e. - Mulheres Trabalhadores do Sector Primário - Mulheres Operários e Trabalhadores Industriais e Artesanais Independentes - Homens Estudantes - Mulheres Estudantes
TC e outros meios (3%) acima da média	<ul style="list-style-type: none"> - Mulheres Quadros e Trabalhadores Administrativos - Mulheres Pessoal das Forças Armadas - Homens Operários e Trabalhadores Industriais e Artesanais Independentes
TI e outros meios acima da média	<ul style="list-style-type: none"> - Homens Quadros e Trabalhadores Administrativos - Homens Pessoal das Forças Armadas - Mulheres Empresários ou Pequenos Patrões do Sector Primário - Homens Prestadores de Serviços e Comerciantes Independentes - Homens Empresários ou Pequenos Patrões do Sector Primário

Fonte: INE (2003)

Figura 3.16 – Movimentos intraconcelhios da população empregada ou estudante, 2001

Modo de transporte	Grupos
TI acima da média (42%)	<ul style="list-style-type: none"> - Homens Directores e Quadros Dirigentes - Homens Profissionais Independentes e Quadros Intelectuais e Científicos - Homens Empresários ou Pequenos Patrões com Profissões Intelectuais, Científicas e Técnicas - Homens Pessoal das Forças Armadas - Mulheres Directores e Quadros Dirigentes - Mulheres Profissionais Independentes e Quadros Intelectuais e Científicos - Homens Profissionais Independentes e Quadros Técnicos Intermédios - Homens Empresários ou Pequenos Patrões da Indústria Comércio e Serviços - Mulheres Empresários ou Pequenos Patrões com Profissões Intelectuais, Científicas e Técnicas - Mulheres Profissionais Independentes e Quadros Técnicos Intermédios - Homens Operários e Trabalhadores Industriais e Artesanais Independentes - Homens Quadros e Trabalhadores Administrativos
TI e TC acima da média	<ul style="list-style-type: none"> - Mulheres Pessoal das Forças Armadas
TC (29%) e a pé (28%) acima da média	<ul style="list-style-type: none"> - Mulheres Quadros e Trabalhadores Administrativos - Mulheres Operários e Trabalhadores Industriais e Artesanais Independentes - Mulheres Estudantes - Homens Estudantes
A pé acima da média	<ul style="list-style-type: none"> - Mulheres Empresários ou Pequenos Patrões da Indústria Comércio e Serviços - Homens Trabalhadores do Sector Primário - Mulheres Trabalhadores do Sector Primário - Mulheres Empresários ou Pequenos Patrões do Sector Primário - Mulheres Prestadores de Serviços e Comerciantes Independentes
TI e a pé acima da média	<ul style="list-style-type: none"> - Homens Empresários ou Pequenos Patrões do Sector Primário - Mulheres Outras pessoas activas n. e. - Homens Outras pessoas activas n. e. - Homens Prestadores de Serviços e Comerciantes Independentes

Fonte: INE (2003)

A este respeito, são três as grandes conclusões do estudo do INE (2003):

- A utilização de transporte individual, nas deslocações intra e interconcelhias, acima da média está associada a grupos socio-económicos de topo e a grupos com níveis de escolaridade elevados, mas com uma diferenciação de género: os homens estão mais presentes;
- O transporte colectivo é, em ambos os tipos de deslocação, fundamentalmente utilizado pela população feminina e pelos estudantes;
- A deslocação a pé nos movimentos intraconcelhios parece ser superior nas mulheres pequenas empresárias ou trabalhadoras independentes e nos trabalhadores do sector primário. Já na população empregada é no grupo com 65 anos ou mais que as deslocações a pé são superiores à média.

Lembramos que a associação entre grupos socio-económicos e a instrução é também uma questão de rendimento da população empregada. Nos grupos com ensino superior completo apenas as mulheres com idades entre 15 e 25 anos não usam o automóvel acima

da média, o que também é significativo: aqui as variáveis género e idade contrariam a tendência do rendimento e estatuto social.

A diferenciação de género vem igualmente condicionar a opção pela utilização do transporte individual ou colectivo. Os homens de grupos socioprofissionais mais qualificados são os grandes utilizadores do automóvel tanto nas deslocações interconcelhias (88% dos homens directores e quadros dirigentes usavam automóvel) como nas intraconcelhias (78% dos homens directores e quadros dirigentes usavam automóvel enquanto nesse grupo socioprofissional o valor baixava, nas mulheres, para 65 % de utilizadoras).

Já nos utilizadores de transporte colectivo acima da média, os grupos presentes são maioritariamente femininos, sendo o único grupo masculino constituído por estudantes. É o grupo das mulheres empregadas sem escolaridade obrigatória, com idade entre 15 e 24 anos, que apresenta a percentagem mais elevada de utilização dos transportes colectivos: 72% recorrem a este modo nos movimentos pendulares.

A idade também influencia o uso do automóvel. A utilização de automóvel nos movimentos interconcelhios é particularmente intensa nos grupos com idade superior a 25 anos, sobretudo nos grupos com ensino superior completo. O modo pedonal é particularmente recorrente na população com mais idade: tanto no grupo com apenas estas deslocações acima da média, como no grupo que conjuga estas e as de transporte individual, a deslocação pedonal acima da média é dominada por indivíduos com mais de 45 anos e, sobretudo, com mais de 65 anos. Apenas as mulheres sem escolaridade obrigatória é que também recorrem mais às deslocações pedonais, mesmo as mais jovens. Aliás, todos os grupos com mais de 65 anos apresentam deslocações pedonais acima da média nos movimentos intraconcelhios, o que também estará relacionado com as necessidades e competências de mobilidade.

Um estudo encomendado pela CML (2005) chega a iguais conclusões através da aplicação de um questionário. Observa claramente a existência de uma associação entre os níveis de mobilidade mais elevados e a população com rendimentos médio-altos, relacionando-se aqueles níveis de forma inversa com a população idosa ou em idade de reforma:

“Em média, os residentes móveis em Lisboa (ou seja, que realizaram viagens no dia a que se reporta o inquérito) realizaram cerca de 2,3 viagens diárias, sendo que as zonas com maiores índices de mobilidade correspondem às zonas com concentração de população de rendimento médio-alto/alto e/ou onde a população em idade da reforma tem um peso menos expressivo. Estão nesta situação o Oriente (3,3 viagens por pessoa móvel), Lumiar Sul e Carnide Norte.” (CML, 2005:266)

Estas tendências são igualmente confirmadas por Costa (2007), que acrescenta a fase do ciclo familiar em que o agregado se encontra. No que respeita à fase do ciclo familiar, salientamos a importância, na mobilidade da população empregada, da mobilidade de estudantes não autónomos nos seus percursos. Não temos dados específicos sobre esta matéria, mas a observação empírica sugere, por exemplo, a redução significativa do trânsito automóvel na AML nos períodos de férias escolares e verificámos anteriormente como tem aumentado o peso dos estudantes no total dos movimentos pendulares.

Repetimos o exercício que o INE realizou no estudo com os dados de 2001, com a informação do inquérito *Localways*, de 2014. De um modo geral, 33% das mulheres usa o carro como meio de deslocação principal e nos homens este valor é 48%, mas estas leituras merecem maior aprofundamento adiante. Os resultados são basicamente os mesmos a que o INE chegou há uma década (fig. 3.17). Há uma masculinização do uso do automóvel e são sobretudo as mulheres e os estudantes que usam os transportes colectivos e andam a pé acima da média. Contudo, verifica-se que as mulheres empregadas mais qualificadas também usam mais o automóvel. Idade, situação profissional e género interagem na produção de automobilidade, como é observável também no estudo de Oliveira (2011). Neste grupo acaba por prevalecer a variável rendimento, também importante, o que foi reforçado pelo diferencial de gastos apresentado segundo o meio. O exercício da figura 3.17, ainda que não tenha função representativa, é um bom ilustrador da persistência do automóvel, apesar da generalização do uso, como marcador social, associado por vezes a lógicas de localização de isolamento dos grupos com mais rendimentos (Gaspar, 2003; Raposo, 2008; Rodrigues, 2010).

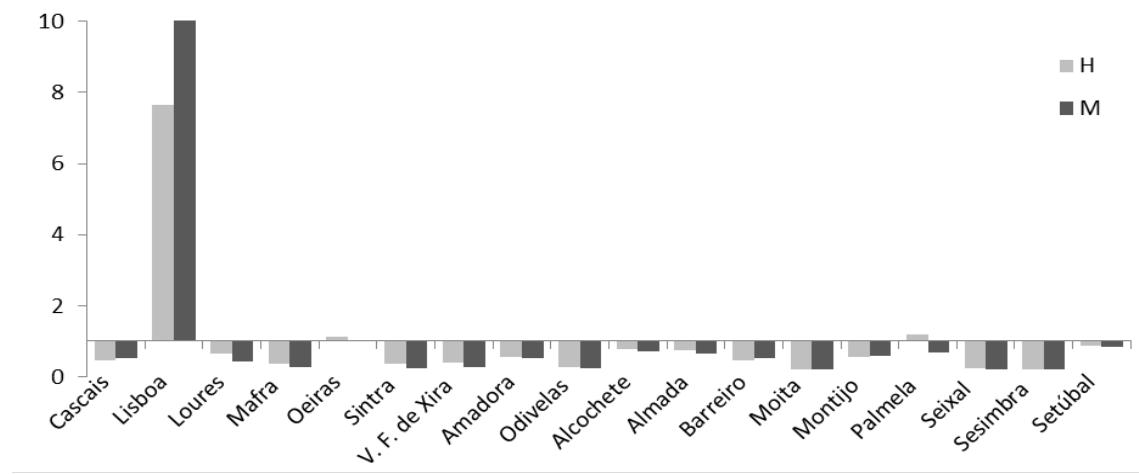
Figura 3.17 – Diferenciação social dos meios de deslocação da população empregada e estudante, 2014

TI acima da média (46,6%)	Homens	Empresários, dirigentes e profissionais liberais
	Homens	Profissionais técnicos e de enquadramento (77%)
	Homens	Trabalhadores independentes
	Homens	Operários
	Mulheres	Profissionais técnicos e de enquadramento (65%)
TI e TC (34,4%) acima da média	Homens	Empregados executantes
TI e a pé (19,1%) acima da média	Mulheres	Empresários, dirigentes e profissionais liberais
	Mulheres	Trabalhadores independentes
TC acima da média	Mulheres	Estudantes
TC e a pé acima da média	Homens	Estudantes
	Mulheres	Empregados executantes
	Mulheres	Operários

Fonte: *Localways*, 2014

Nos Censos 2011 foi ainda disponibilizado o saldo de entradas e saídas dos concelhos para estudar ou trabalhar consoante o sexo dos indivíduos, cujos valores apresentamos de seguida. Esta variável indica-nos quem mais sai e entra em determinado concelho. Para 2011, a segmentação dos saldos de entradas e saídas dos concelhos por sexo (fig. 3.18) permite-nos observar o saldo particularmente positivo de entradas femininas em Lisboa, o que pode estar relacionado tanto com o mercado de trabalho qualificado como com alguns serviços do terciário menos qualificado tradicionalmente mais feminino, como Fonseca (1990) já havia assinalado há três décadas. Lisboa tem o mercado de trabalho mais abrangente e diversificado da área metropolitana e isso reflecte-se em oportunidades de trabalho para as mulheres. Já em Palmela sugere-se a masculinização das entradas, provavelmente devido ao emprego na indústria automóvel que constitui neste concelho um núcleo empregador muito importante.

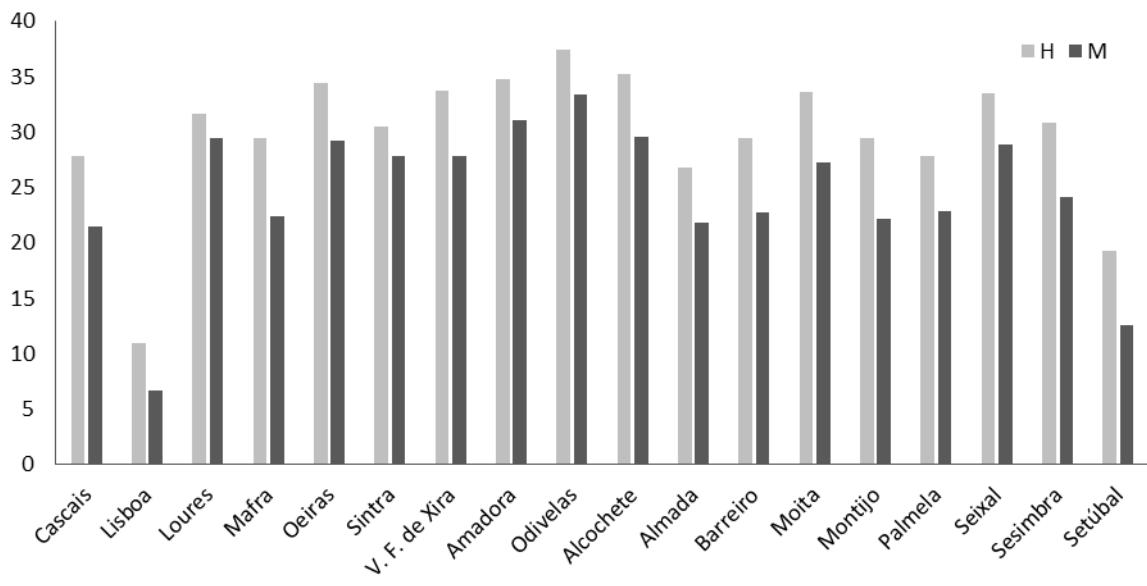
Figura 3.18 – Relação entre entradas e saídas dos concelhos, 2011



Fonte: INE, 2011

A diferenciação entre géneros é igualmente visível na proporção de população que sai do concelho para estudar ou trabalhar. Relativamente à população empregada são quase sempre os homens que mais se deslocam para fora do concelho para trabalhar (fig. 3.19), informação confirmada adiante com os dados do questionário *Localways*. Na figura seguinte podemos observar que o território tem pouca importância nesta ordem, embora nalguns concelhos a diferença seja próxima dos 10% e apenas em Sintra e Loures esta não se verifica.

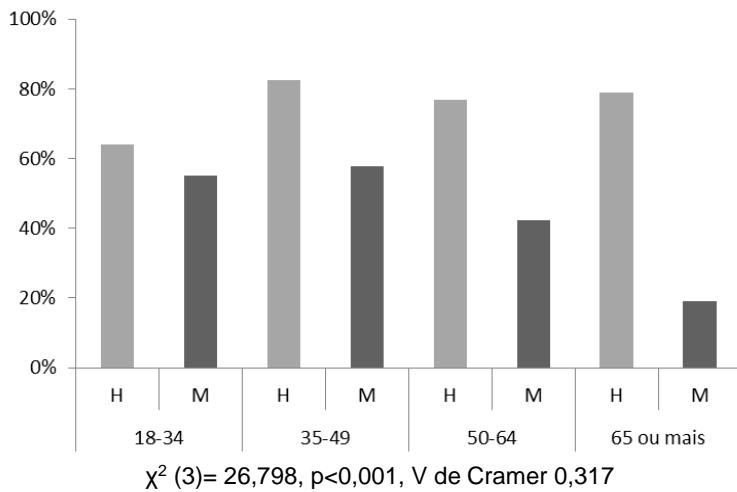
Figura 3.19 – População empregada residente no concelho que trabalha fora do município (%), homens e mulheres, por concelho, 2011



Fonte: INE, 2011

Relativamente a recursos e competências para a mobilidade, quase 60% dos inquiridos afirma ter carta de condução. Cerca de 30% dos inquiridos não tem carro, 50% tem um carro, 18% tem dois ou mais. Há uma relação forte com o género (fig.3.20): são sobretudo as mulheres que não têm carta de condução. Contudo, esta associação reduz-se quando olhamos para as gerações mais jovens.

Figura 3.20 – Carta de condução segundo idade e sexo, 2014



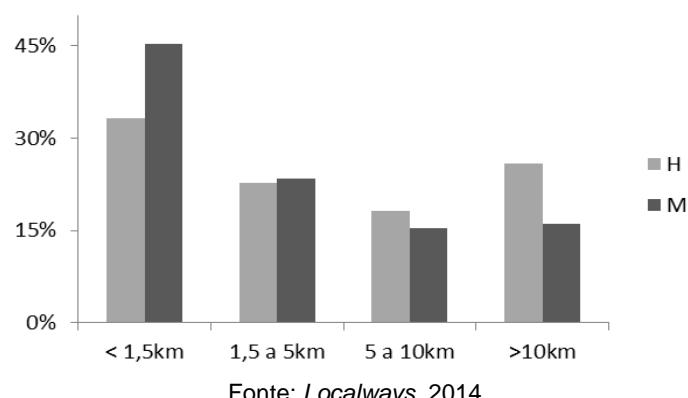
Fonte: Localways, 2014

O género é particularmente decisivo quando tratamos da importância da gestão familiar da mobilidade. No que diz respeito à gestão familiar, 17% respondeu ter dependentes cuja mobilidade não é autónoma. Dentro deste grupo, enquanto 70% das mulheres respondeu ser a principal ou única responsável dos dependentes, apenas 30% dos homens respondeu o mesmo ($\chi^2 (5) = 55,584$, $p < 0,001$; V de Cramer 0,489).

A superior mobilidade dos homens ou a fixação das mulheres está associada à responsabilidade maior que ainda é atribuída às mulheres na gestão familiar, designadamente nas tarefas domésticas e no cuidado dos filhos. Em Portugal é frequentemente referida a dupla jornada de trabalho feminino com mais horas dedicadas às tarefas domésticas do que os homens. Não cabendo aqui referência ao extenso campo de estudos da área do género, salientamos apenas os dados divulgados pela Comissão para a Igualdade no Trabalho e no Emprego (CITE), segundo um questionário de 2005: enquanto, em média, os homens portugueses despendiam mais 2 horas e 24 minutos no local de trabalho, por semana; as mulheres portuguesas trabalhavam mais 16 horas semanais em tarefas domésticas ou cuidado com familiares³³. Em 2011, dados do EQLS³⁴ confirmam a persistência desta diferença de género no uso do tempo: as mulheres ocupam em média 22 horas por semana no cuidado dos filhos, 15 horas semanais em trabalho doméstico e a cozinhar, e 11 horas a cuidar de idosos ou adultos dependentes, enquanto os homens dedicam 15, 8 e 8 horas semanais às mesmas tarefas (Eurofound, 2012d: 58, citado por Barroso, 2013).

A situação das mulheres trabalhadoras menos qualificadas é particularmente preocupante. O inquérito demonstra também que apesar de usarem mais o transporte público – que consome mais tempo – são elas as principais responsáveis pela mobilidade das crianças. Um dos efeitos sugeridos pelos questionários é que as mulheres tendem a movimentar-se mais próximo de casa, menos livres no raio de distância que podem estabelecer nas suas deslocações (fig. 3.21). As mulheres parecem mais constrangidas no tempo e no espaço nas suas vidas quotidiana.

Figura 3.21 – Distância percorrida no primeiro movimento da população empregada, 2014



Fonte: Localways, 2014

³³ Relatório de dados do Eurofond, Inquérito Europeu às Condições de Trabalho (ECWS), 2005, em <http://www.cite.gov.pt/pt/acite/mulhereshomens04.html> (acedido em 11/03/2015)

³⁴ European Quality of Life Survey- Inquérito Europeu sobre a Qualidade de Vida 2012 , também coordenado pelo Eurofound <http://eurofound.europa.eu/pt/surveys/european-quality-of-life-surveys-eqls/european-quality-of-life-survey-2012> (acedido em 11/03/2015)

Apesar das desigualdades de género serem claras, apresentam variações quando se analisa a sua interacção com os grupos profissionais de pertença, devido à preponderância do rendimento. Teremos oportunidade de ilustrar melhor o carácter multidimensional e cumulativo das desigualdades, designadamente na mobilidade da população, na análise das entrevistas (parte IV). Na secção seguinte apresentamos uma visão de síntese sobre como estas tendências se reproduzem no território.

CAPÍTULO 4 – MOBILIDADES E A DIVERSIDADE SOCIOTERRITORIAL DA AML

A informação resultante dos questionários *Localways* permite confirmar que são os territórios mais rurais ou periféricos onde, em proporção, se recorre mais ao carro (quadro 4.1). Focando na perspectiva espacial, o questionário sublinha e complementa a análise dos dados dos Censos 2011. A redução do uso do carro nas áreas correspondentes ao designado *urbano qualificado* parece ser acompanhado pelo aumento do uso de transporte público. Sabemos que nestas áreas o serviço público de transporte é mais eficaz, sendo tendencialmente o estatuto socioprofissional mais elevado da população que mais contribui para o recurso ao carro. Num contexto de crise, estes são espaços melhor equipados para fazer face a tempos difíceis. Em áreas onde o transporte público é mais escasso, como as rurais e periféricas, e onde a população é menos qualificada e mais afectada pelo desemprego, a redução do uso do carro é acompanhada pelo aumento da pedonalidade.

Quadro 4.1 – População empregada ou estudante segundo meio de deslocação (%), 2014

	Transportes					
	Automóvel		colectivos		A pé	
	2011*	2014	2011*	2014	2011*	2014
Sub/urbano massificado	52,8	45,9	30,7	34,0	16,5	20,1
Urbano qualificado	58,4	45,9	26,9	39,0	14,7	15,2
Rural, suburbano recente ou desqualificado	70,5	65,0	18,2	15,3	11,3	19,7
Urbano antigo em renovação**	36,7	20,0	37,4	53,3	25,9	26,7

* INE

** no inquérito *Localways* 2014 este tipo, com este filtro e para esta questão, reúne apenas 30 indivíduos

Nota 2014: $\chi^2 (6) = 86,043$, $p < 0,001$; V de Cramer 0,170

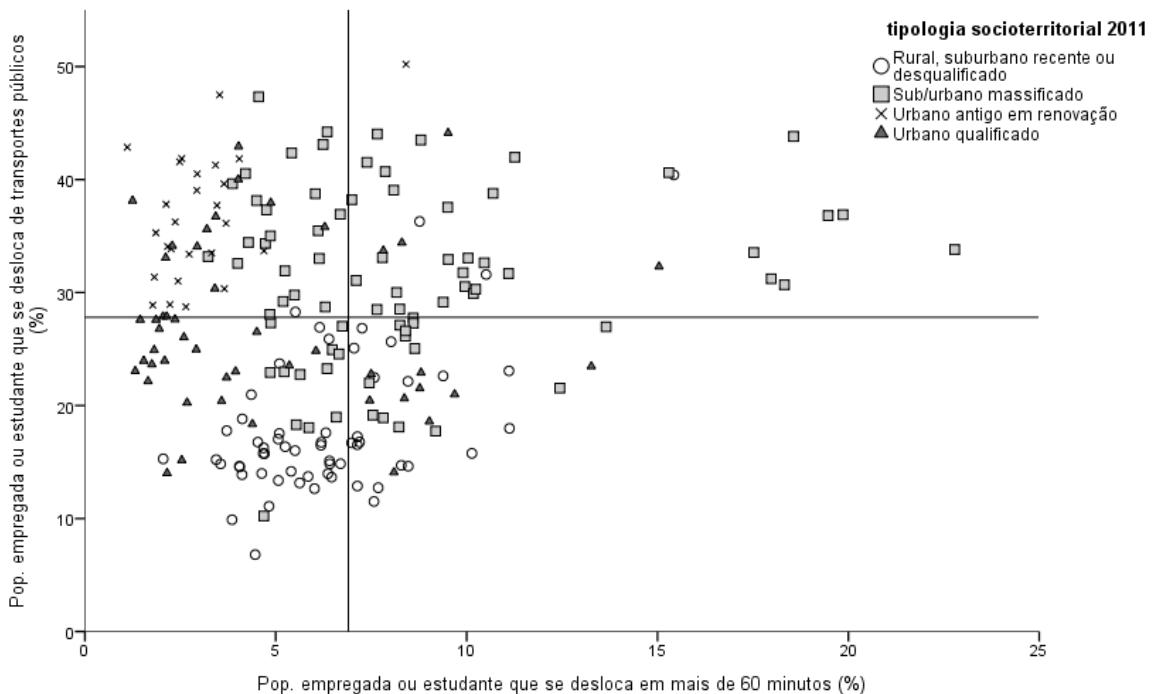
Fonte: *Localways*, 2014

A localização da residência, e também do trabalho, aos quais estão associados uma determinada oferta de transportes, poderá atenuar ou agravar as desigualdades assinaladas. A figura 4.1 cruza a duração e o modo de transportes, posicionando as freguesias assinaladas segundo a tipologia socioterritorial e sinalizando nos eixos centrais os valores médios da AML. Os lugares urbanos mais centrais (onde se inclui a quase

totalidade do concelho de Lisboa) parecem ser os únicos onde a maior utilização dos transportes públicos não é necessariamente acompanhada pelo agravamento do tempo consumido nas deslocações. A ruralidade ou o carácter mais periférico dos territórios não viabiliza uma oferta pública de transportes que permita uma maior utilização, mas também não promove um correlativo acréscimo de tempo despendido nos movimentos pendulares. Aqui a periféricidade muitas vezes acarreta uma menor dependência do centro, pela falta de acessibilidade. São espaços de menor dimensão e mais autárquicos e limitados na definição das suas bacias de emprego, quase necessariamente dependentes do automóvel privado, o que diminui o tempo de deslocação (ex. Sesimbra, Mafra).

Já o *urbano* ou *suburbano massificado* são os mais penalizados porque é aqui que mais se verifica a coincidência entre a necessidade ou possibilidade de recorrer ao transporte público e a ocorrência da maior perda de tempo nas deslocações do dia-a-dia (como já observámos nalguns lugares da margem sul).

Figura 4.1 – Cruzamento da utilização dos transportes públicos com a maior duração dos movimentos pendulares, freguesias segundo a tipologia socioterritorial, 2011

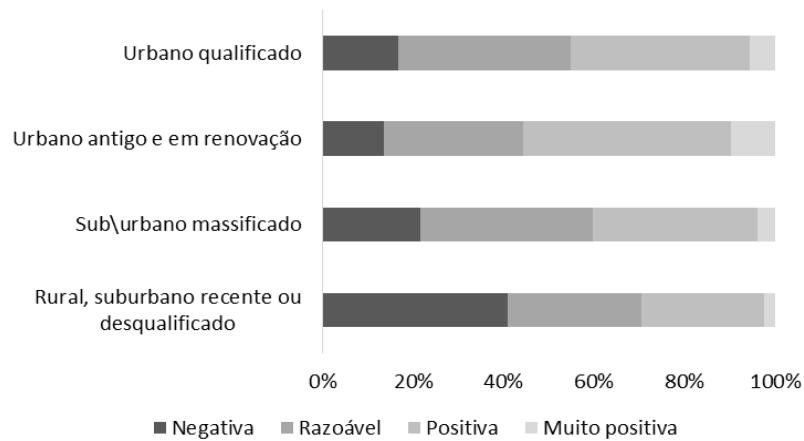


Esta tendência é confirmada pelos resultados dos questionários *Localways*. A avaliação dos transportes públicos³⁵ e das acessibilidades (fig. 4.2 e 4.3) varia consoante o

³⁵ Foi solicitado aos indivíduos que avaliassem os transportes públicos quanto aos seguintes critérios: cobertura territorial; frequência; horário; velocidade/ tempo; articulação com outros meios; preço; conforto. Esta avaliação ia de 0 (Péssima) a 6 (Excelente), sendo que para a construção deste índice calculou-se a média dos vários critérios e agregaram-se as notas da seguinte forma: 0 (Péssima) a 2

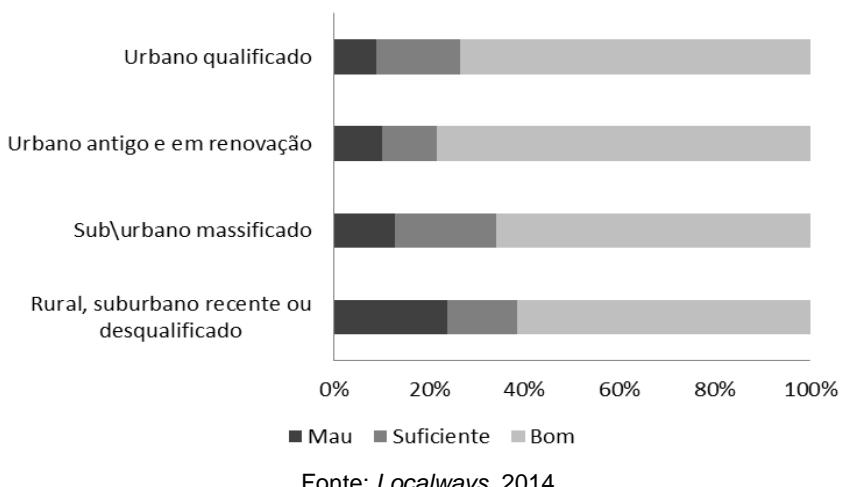
tipo de território em que residem. O estado dos transportes públicos e das acessibilidades varia da mesma forma: os residentes nos territórios mais periféricos e rurais, que ocupam a maior parte da AML, dão as notas mais negativas e são os residentes no urbano antigo quem avalia mais positivamente. Se as acessibilidades, de uma forma geral, são avaliadas positivamente, quando focamos no estado dos transportes públicos, a situação piora, reflectindo o contexto que vimos descrevendo de favorecimento do uso do automóvel e penalização da utilização de transportes públicos.

Figura 4.2 – Avaliação dos transportes públicos segundo o território de residência, 2014



Fonte: Localways, 2014

Figura 4.3 – Avaliação do local de residência relativamente às acessibilidades, segundo o tipo de território, 2014



Fonte: Localways, 2014

Relativamente aos transportes públicos, são pior avaliados em todos os critérios pelos residentes em territórios rurais ou mais periféricos, em particular na avaliação da frequência e do preço dos transportes, sendo que o domínio em que se avaliam menos penalizados é

(insuficiente) – negativa; 3 (suficiente) – razoável; 4 (boa) - positiva; 5 e 6 (muito boa e excelente) – muito positiva.

no tempo das deslocações. Os residentes no *sub/urbano massificado* ainda que avaliem os transportes menos negativamente do que o grupo anterior, posicionam-se a seguir, sempre em pior situação que os territórios urbanos qualificados ou antigos. Aqui sublinha-se a avaliação particularmente negativa, face aos territórios urbanos, do preço e conforto dos transportes. O *urbano antigo* e o *urbano qualificado* estão em vantagem em todos os domínios, porém destacam-se dos outros na apreciação da articulação entre os meios de deslocação. O *urbano antigo* em específico, que sabemos corresponder ao centro de Lisboa, recebe as avaliações mais positivas em todos os domínios sendo especialmente bem avaliado na cobertura territorial, frequência e horário dos transportes públicos. (ver anexo XVII)

A relação entre dinâmicas sociais e territoriais na reprodução de desigualdades nos padrões de mobilidade será aprofundada nas secções seguintes, a partir da definição de uma tipologia de mobilidade e do cruzamento desta com a tipologia socioterritorial anteriormente apresentada.

4.1. Uma tipologia de territórios geradores de mobilidade

Apresentaram-se as dimensões socioterritoriais que configuram grupos de territórios na área Metropolitana de Lisboa e identificaram-se os principais comportamentos dos concelhos relativamente às variáveis de mobilidade, tendo sido assinalado como por vezes esta não é a melhor escala de análise. De forma a obter uma tipologia territorial relativa aos padrões de mobilidade casa-trabalho ou casa-estudo, realizámos uma análise exploratória de *clusters* à escala das freguesias com as variáveis de mobilidade disponíveis nos Censos. Evitando a sobreposição de variáveis com leitura idêntica e a utilização de variáveis que fossem pouco diferenciadoras, não se incluiu toda a informação disponível na análise em questão.³⁶

Este exercício foi realizado para 2001 e 2011. Começamos por apresentar os resultados para 2001 (quadro 4.2 e figura 4.4) explorando posteriormente as mudanças que se verificaram em 2011.

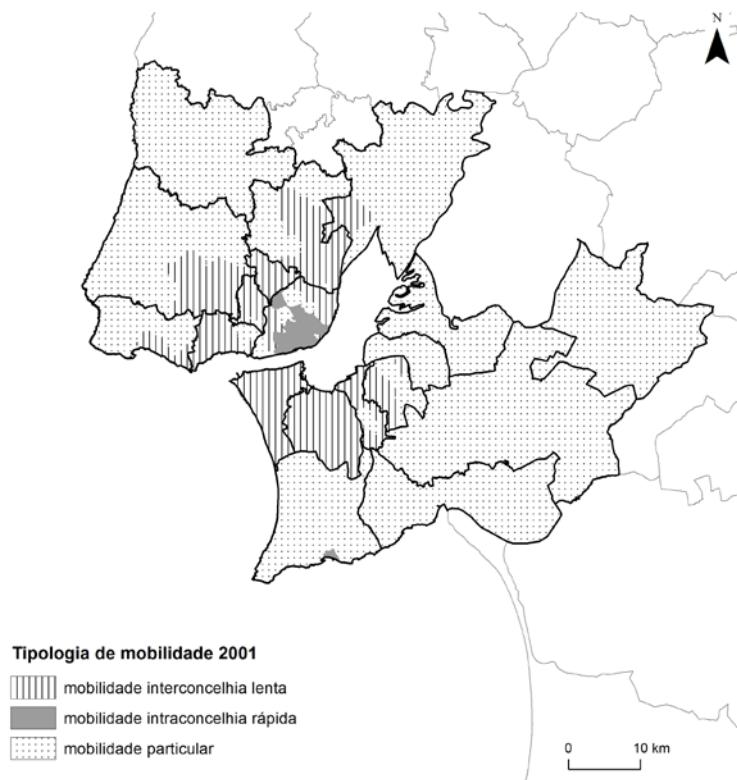
³⁶ Começamos por realizar uma análise hierárquica, contrastando diferentes métodos de agrupamento através da leitura dos dendrogramas e das representações gráficas dos coeficientes de fusão, de forma a definir um número ótimo de *clusters* (anexo XII). Posteriormente procedeu-se à análise não hierárquica *k-means* para que à constituição dos *clusters* se associassem as variáveis que mais contribuíam para a sua definição (anexo XIII). Tendo em conta que a comparação entre diferentes métodos foi pouco elucidativa experimentámos diferentes soluções. Para a realização da análise de *clusters* procedemos à estandardização das variáveis, dado que, apesar de todas estarem expressas em percentagem, apresentam medidas centrais e de dispersão diversas.

Para 2001, seleccionámos a constituição de três grupos de freguesias que geram diferentes tipos de mobilidade: territórios de mobilidade interconcelhia lenta, com 87 freguesias; territórios de mobilidade particular (tendencialmente mais rápida), com 78 freguesias; e territórios de mobilidade intraconcelhia rápida, com 42 freguesias (anexo XIII).

Quadro 4.2 – Grupos de freguesias segundo o tipo de mobilidade que produzem, 2001

	Mobilidade interconcelhia lenta	Mobilidade particular	Mobilidade intraconcelhia rápida
Pop. que trabalha/ estuda noutro concelho (%)	52,8	35,0	11,2
Pop. que demora até 30 min. (%)	55,9	68,3	69,1
Pop. que demora 31-60 min. (%)	26,4	16,8	17,9
Pop. que demora mais de 60 min. (%)	12,8	7,3	4,2
Pop. que se desloca a pé (%)	18,5	19,9	29,8
Pop. que utiliza automóvel (%)	40,9	53,3	29,7
Pop. que utiliza transportes públicos (%)	36,2	20,1	37,7
Pop. que se desloca de autocarro (%)	26,1	16,5	21,7
Pop. que utiliza metro ou eléctrico (%)	1,3	0,5	13,7
Pop. que utiliza comboio (%)	8,8	3,0	2,3

Figura 4.4 – Configuração territorial da tipologia de mobilidade, 2001



Há alguns concelhos que parecem gerar apenas um tipo de mobilidade. Sabendo não ser esse o caso, o que este dado nos indica é a mobilidade dominante nestes territórios. Partindo da definição da tipologia ao nível da freguesia podemos agrupar a informação e identificar qual o tipo de mobilidade que cada concelho mais gera. O concelho é, ainda

assim, uma unidade de análise pertinente, uma vez que este nível é dos mais determinantes na definição de políticas de ordenamento de território.

As freguesias nas quais tinha origem mobilidade intraconcelhia rápida definem-se pela maior expressão de população que trabalha ou estuda no concelho em que reside, pela utilização de transportes públicos (em particular o metro), mas também dos percursos pedonais. Neste último grupo não só se utilizam mais os transportes públicos como se demora menos tempo a chegar ao local de estudo/trabalho. Apenas dois concelhos estão presentes neste tipo: Lisboa e Sesimbra. O primeiro combina as duas dimensões que caracterizam este grupo de freguesias: a oferta não só de emprego, mas também de transportes públicos na capital é inigualável. Já Sesimbra destaca-se pela proporção de pessoas que trabalham no concelho de residência e pela percentagem de população que se desloca a pé para o trabalho.

Este tipo de mobilidade é o mais amigável para o utilizador e o mais sustentável ao nível ambiental e social. Trata-se, portanto de um tipo de município privilegiado onde os seus residentes tendem a gastar pouco tempo na deslocação para o trabalho, que se localiza relativamente perto da residência, não precisando de recorrer ao uso do automóvel. Este grupo caracterizava-se pelo comportamento distinto do concelho de Lisboa. Nesta construção tipológica há que considerar, contudo o efeito do número excessivo de freguesias lisboetas, anterior à recente reforma administrativa: este grupo integra 20% das freguesias da AML mas nestas residem apenas 11,2 % da população (9,9% da população que estuda ou trabalha residente na AML).

As freguesias geradoras de mobilidade interconcelhia lenta destacavam-se sobretudo pela maior presença relativa de residentes que trabalham ou estudam fora (mais de metade da população residente, em média), que demoram mais de 60 minutos a chegar ao local de trabalho ou estudo, ou que utilizam transportes públicos como meio de transporte. Também pode estar associado à maior duração das deslocações o facto de serem mais utilizados o comboio e o autocarro e muito menos o metropolitano, comparando com o grupo anterior. Estes três motivos podem coincidir ou não, consoante o concelho. No caso de se sobreporão são territórios pouco amigáveis em termos de mobilidade uma vez que a sua população é obrigada a deslocar-se mais (para fora do concelho de residência), estando tendencialmente dependente do transporte público e demorando mais tempo nessa deslocação.

Nos concelhos com mais freguesias neste tipo coincidia a utilização dos transportes públicos e a maior percentagem de população que trabalha ou estuda fora do concelho (Odivelas ou Amadora). São também concelhos onde a maior duração do movimento pendular se conjugava com estes aspectos (Almada, Seixal, Barreiro). Este grupo tem o

maior número de freguesias e de residentes: aqui estavam 59,8% dos residentes na AML e 60,9% da população residente na AML que estuda ou trabalha.

O grupo que gera mobilidade particular caracterizava-se pela menor duração dos movimentos pendulares e pela utilização do automóvel. Neste grupo encontram-se freguesias cuja população residente se deslocava mais depressa, mas que dependia do transporte privado para fazê-lo (cerca de metade dos residentes, em média), agregando maiores proporções de população que sai do concelho para trabalhar (mais elevada que a do grupo de mobilidade pública de proximidade e rápida mas mais baixa que a do grupo de mobilidade pública interconcelhia). Aqui residia 29% da população da AML, com proporção idêntica da população que trabalha ou estuda.

Estes dados consubstanciam algumas das leituras dos modelos de regressão. Por um lado, a oferta de transportes públicos parece ser determinante para contrariar o uso do automóvel. Vemo-lo no caso de Lisboa e nos territórios geradores de mobilidade interconcelhia. Por outro lado, em territórios mais distantes e de crescimento recente, onde a oferta de transportes públicos não chegou ou pelo menos não tão eficazmente, a utilização do automóvel é maior, mesmo que não seja tão necessária a deslocação para outro concelho, como acontece em Alcochete, Mafra ou Montijo. Noutros concelhos o sistema de transportes joga com outros factores: em Oeiras ou Cascais uma maior automobilização nos movimentos pendulares devido ao perfil socio-económico da população em Palmela, Setúbal ou mesmo Vila Franca de Xira pelo padrão de localização dos pólos de emprego que mais atraem a população residente.

Em 2011 (quadro 4.3) não se altera substancialmente a definição dos *clusters*, mas as variáveis alteram-se como já expusemos no retrato das dinâmicas concelhias³⁷. Identificámos o mesmo número de *clusters* tal como as variáveis que mais contribuem para a definição de cada um se mantêm inalteráveis. Contudo, podemos observar pelos valores dos centroides e estatísticas descritivas de cada *cluster* (ver quadro 4.3 e anexos XIV e XV) que a diferenciação entre cada grupo é menor. O grupo da mobilidade interconcelhia lenta está menos associado à mobilidade pública do que anteriormente devido ao crescimento generalizado do uso do automóvel. Esta generalização é de tal forma que, se em 2001 o *cluster* da mobilidade interconcelhia estava ainda bastante associado ao uso do transporte público, em 2011 mesmo neste grupo o uso do automóvel chega aos 49%, em média, e o uso do transporte público fica nos 30%. Este grupo contém 80 freguesias e inclui a maioria da população residente na AML, que trabalha ou estuda (54,1%): as freguesias dos concelhos já assinalados com percentagens mais elevadas de população que usa transporte

³⁷ Os valores continuam com amplitudes, médias e variâncias muito distintas, pelo que estandardizámos as variáveis.

público – como Odivelas, Amadora, Loures, Almada; mas também de Oeiras, Barreiro, Sintra ou Vila Franca de Xira, com algumas das suas freguesias aqui inscritas. O uso do comboio ou do autocarro neste grupo continua associado a movimentos pendulares mais demorados.

No grupo de freguesias que gera sobretudo mobilidade particular, em média, 66% da população usa automóvel, sendo também aqui que se observa uma média elevada de pessoas que demora 30 minutos ou menos no movimento pendular. Ainda assim, a percentagem de indivíduos que demora mais de uma hora é muito próxima da média da AML, resultando daqui a observação que o uso do carro não coincide necessariamente com um menor tempo de deslocação. Neste grupo de freguesias habita 28,2% da população residente na AML que trabalha ou estuda.

Este grupo continua, no entanto, a cingir-se essencialmente a Lisboa, juntando-se-lhe agora freguesias que antes geravam sobretudo mobilidade interconcelhia lenta, tendencialmente pública, e que passaram a gerar mais mobilidade particular: 4 freguesias de Oeiras e outras da Moita, Barreiro e Loures.

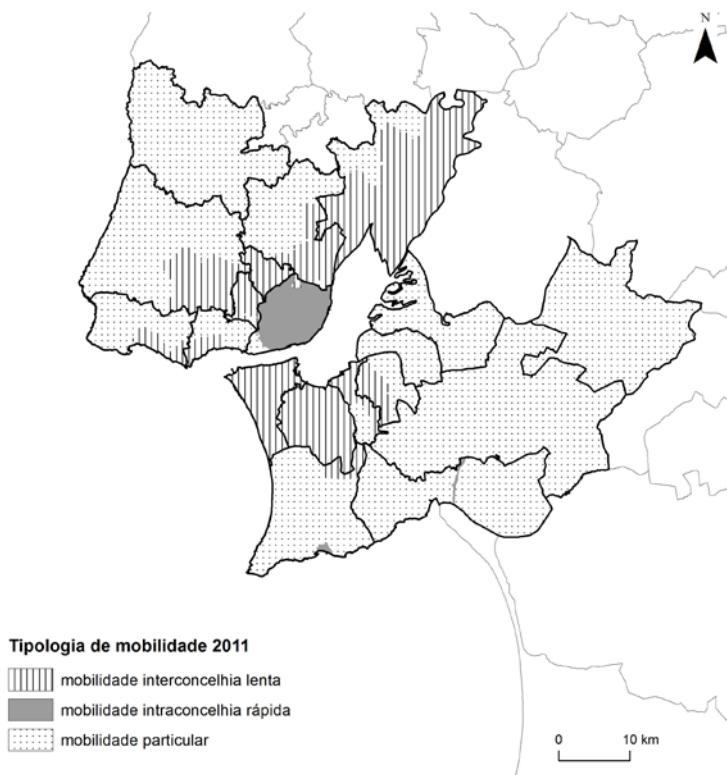
O grupo que é mais fácil de definir e que mais se distingue é o da mobilidade pública intraconcelhia e que corresponde à quase totalidade do concelho de Lisboa e a duas freguesias isoladas, uma de Sesimbra e outra de Setúbal (fig. 4.5). Cerca de 80% da população demora menos de 30 minutos no movimento pendular e apenas 12%, em média, trabalha ou estuda fora. Lisboa continua muito associada ao uso do metro e ao autocarro.

De 2001 para 2011 nenhuma freguesia deixou de pertencer a este grupo, pelo contrário juntaram-se outras (quadro 4.4): freguesias qualificadas que estavam associadas à mobilidade particular (São João de Brito ou São Domingos de Benfica) mas também freguesias menos qualificadas, anteriormente do grupo de mobilidade interconcelhia mais lenta (Ameixoeira ou Marvila), e que melhoraram a sua conexão com o tecido urbano através de transportes públicos. Com estas alterações aumentou também a população que reside neste tipo (17,8% da população residente na AML empregada ou estudante).

Quadro 4.3 – Tipologia de mobilidade, médias das variáveis, 2011

	Mobilidade interconcelhia pública	Mobilidade particular	Mobilidade intraconcelhia pública
Pop. que trabalha/ estuda fora do concelho (%)	47,8	37,8	12,1
Pop. que demora até 30 min. (%)	66,2	75,0	79,9
Pop. que demora 31-60 min. (%)	24,9	19,1	17,2
Pop. que demora mais de 60 min. (%)	8,9	6,0	3,0
Pop. que se desloca a pé (%)	16,3	11,3	23,3
Pop. que utiliza automóvel (%)	48,7	66,2	39,5
Pop. que utiliza transportes públicos (%)	30,1	17,2	33,4
Pop. que se desloca de autocarro (%)	17,2	13,7	18,2
Pop. que utiliza metro ou eléctrico (%)	3,7	,3	13,0
Pop. que utiliza comboio (%)	9,2	3,2	2,2

Figura 4.5 – Configuração territorial da tipologia de mobilidade, 2011



Quadro 4.4 - Tipologia de mobilidade 2011 (nº de freguesias) segundo a tipologia de 2001

Clusters 2011	Clusters 2001	Nº freguesias
Mobilidade particular	Particular	70
	interconcelhia lenta	9
	Total	79
Mobilidade interconcelhia lenta	Particular	4
	interconcelhia lenta	76
	Total	80
Mobilidade intraconcelhia rápida	Particular	4
	interconcelhia lenta	6
	intraconcelhia rápida	42
	Total	52
Total Geral		211

Quando procuramos caracterizar estes grupos relativamente a outras variáveis (quadro 4.5) observamos como as freguesias da mobilidade intraconcelhia rápida são as mais urbanas que conjugam, em 2001, os melhores e os piores aspectos da consolidação urbana: maior densidade populacional e diversificação funcional, terciarização e qualificação da população, mas também envelhecimento, perda de população acentuada, população que habita sozinha e presença mais forte de alojamentos com piores condições de habitabilidade. Em 2011, seguindo as dimensões e a tipologia observadas na análise sociodemográfica acima realizada, este é um grupo em renovação. A diminuição do índice de envelhecimento ou o aumento exponencial das profissões socialmente valorizadas são sintomas de uma renovação do concelho de Lisboa que finalmente abrandou a tendência de perda de população.

O grupo que produz a mobilidade interconcelhia lenta é constituído pelo suburbano padrão tanto em 2001 como em 2011: mais famílias com filhos, taxas positivas de crescimento da população, mais população estrangeira e também terciarização da população empregada, densidade populacional e diversificação funcional ainda importantes. Estes aspectos que caracterizam o tecido urbano sugerem que serão freguesias também melhor servidas de transportes públicos, mas com população com menos recursos que no primeiro grupo. Parecem continuar a ser a densidade populacional e a diversidade funcional, dois dos aspectos mais associados à mobilidade pública.

Nestes dois grupos onde a mobilidade pública é mais forte é também mais elevada a percentagem de população que utiliza mais do que um meio de transporte no trajeto para o local de trabalho e estudo: tanto num grupo como outro, as freguesias apresentam, em média, 25% da população empregada ou estudante que usa pelo menos dois meios de transporte para se deslocar. Esta é uma variável que não existia em 2001 pelo que não nos é possível fazer a comparação. De qualquer forma, observa-se o contraste com o grupo da

mobilidade particular, onde em 2011 apenas cerca de 16% da população empregada ou estudante usava um segundo meio de transporte.

A mobilidade particular parece conjugar territórios ainda pouco urbanizados e, portanto, também pior servidos de transportes públicos, com menor densidade populacional e pouca presença de edifícios não exclusivamente residenciais. Regista-se igualmente uma maior presença de profissionais socialmente valorizados, ainda que com um nível de terciarização da população inferior. No fundo vem espacializar o que fomos encontrando ao longo da análise e se materializou nos resultados da regressão. Este tipo conjuga territórios onde as pessoas têm poucas alternativas ao transporte privado (de ocupação mais recente ou rurais) e/ou em que a população, com mais recursos, tende, de qualquer forma a optar pelo transporte privado esteja em áreas mais centrais ou mais afastadas, podendo até ter sido, neste último caso, a menor urbanização e centralidade do espaço que motivou a localização da residência.

Compreendemos agora melhor o cruzamento entre as variáveis associadas às características dos territórios e às dos indivíduos e seus agregados familiares. De 2001 para 2011 a presença de profissionais mais valorizados perde a intensidade na relação com o uso do automóvel. Por um lado, devido exactamente ao crescimento exponencial da automobilização. Por outro lado, verifica-se o aumento ainda mais forte da presença deste grupo profissional no concelho de Lisboa, integrado no que vinha a ser um processo de renovação e qualificação. Lisboa concentra a mobilidade promotora do uso dos transportes públicos, conjugando a mais reduzida percentagem de população a estudar e a trabalhar fora com o melhor serviço de transportes públicos. E tal acontece apesar da presença singularmente elevada de profissionais qualificados. Contudo, como observámos através de variáveis que definiram os grupos e da análise das variáveis ao nível do concelho, mesmo aqui a automobilização aumenta, apesar de permanecer o grupo onde menos se usa o transporte privado.

Quadro 4.5 – Caracterização da tipologia de mobilidade, 2001 e 2011 (média das freguesias)

Variáveis	mobilidade interconcelhia pública		mobilidade particular		mobilidade intraconcelhia pública		Total das freguesias	
	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011
Densidade populacional (nº/km2)	5370,4	5233,5	1309	1167,9	11578,8	9527,2	5100	4769,5
Índice de envelhecimento da população	104,4	122,2	114,3	118,4	292,3	235,8	146,3	148,7
Proporção de famílias clássicas unipessoais (%)	18,6	23,9	18,3	21,3	38,9	39,7	22,6	26,8
Proporção de núcleos familiares de casais com filhos (%)	63	55,9	60,9	57,2	50,9	46,2	59,8	54,0
Pop. com profissões socialmente mais valorizadas (%)	15,7	20,9	17,3	25,1	27,5	40,3	18,7	27,3
Pop. empregada no sector terciário (%)	74,1	82,3	62,7	74,1	83,7	89,5	71,7	81,0
Pop. com nacionalidade estrangeira (%)	5,7	7,8	2,7	4,5	4,8	8,7	4,4	6,8
Edifícios não exclusivamente residenciais (%)	14,6	12,7	8,2	5,7	35,1	29,7	16,3	14,3
Alojamentos sem pelo menos uma IE básica (%)	4,6	0,9	7	1,7	8	1,6	6,2	1,4
Taxa de variação da pop. residente na última década (%)	11,7	4,7	15,3	18,5	-21,1	-6,1	6,4	7,3
População residente total (%)	59,8	53,3	29	27,7	11,2	19,0	100	100

Fonte: INE, Censos 2001 e 2011

4.2. Mobilidade e desigualdades sociais na AML – uma leitura multidimensional

Avançando na exploração da correspondência entre dinâmicas sociais e espaciais na produção da mobilidade, analisamos a associação entre as dimensões identificadas e a tipologia de freguesias construída com base na mobilidade (quadro 4.6). Em 2001, verificamos um nível mais elevado de associação entre a tipologia de freguesias e as dimensões *consolidação/densificação* e *envelhecimento/ precarização*, que correspondem mais a territórios geradores de mobilidade pública de proximidade/rápida. Estas dimensões são preponderantes nos centros urbanos de maior importância, que são locais melhor servidos de transportes e centros de emprego, conseguindo coincidir a população residente e trabalhadora, pelo que se evitam maiores deslocações.

Apesar das medidas de associação serem mais baixas, é também sugestivo observar as médias relativas à dimensão da qualificação e da terciarização, superiores nas freguesias geradoras de mobilidade intraconcelhia, sendo que a dimensão *marginalização* é mais forte nas freguesias geradoras de mobilidade interconcelhia. É notória uma associação entre a capacidade de mobilidade e níveis de desigualdade socioterritorial.

Quadro 4.6 – Comportamento da tipologia territorial de mobilidade face às dimensões de diferenciação socioterritorial na AML (médias dos scores factoriais), 2001

Territórios geradores de mobilidade:	Dimensões socio-espaciais				
	Qualificação e terciarização	Consolidação e densificação	Envelhecimento e precarização	Renovação	Marginalização
Interconcelhia lenta	-0,021	0,085	-0,700	-0,034	0,375
Particular	-0,202	-0,708	0,181	0,202	-0,415
Intraconcelhia rápida	0,419	1,139	1,112	-0,306	-0,005
<i>Eta</i>	0,227	0,677	0,687	0,187	0,353

A comparação com 2011 (quadro 4.7) tem de ser elaborada com maior cuidado uma vez que as dimensões a que chegámos não são exactamente as mesmas. Contudo, confirma-se que a mobilidade intraconcelhia rápida se associa forte e positivamente com a *consolidação urbana* e de forma mais fraca com a *qualificação*. A outra face desta dinâmica revela-se na associação da mobilidade particular ao povoamento mais rarefeito ou menos denso.

Quadro 4.7 – Comportamento da tipologia territorial de mobilidade face às dimensões de diferenciação socioterritorial na AML (médias dos scores factoriais), 2011

Territórios geradores de mobilidade:	Dimensões socio-espaciais			
	Envelhecimento e consolidação urbana	Qualificação	Despovoamento e desqualificação	Renovação
Interconcelhia lenta	-0,078	-0,599	-0,627	-0,010
Particular	-0,759	0,217	0,516	-0,002
Intraconcelhia rápida	1,273	0,593	0,181	0,017
<i>Eta</i>	0,787	0,491	0,508	0,010

Com o intuito de explorar melhor esta relação, prosseguimos com o cruzamento das duas tipologias medindo a associação entre as duas (quadros 4.8 e 4.9). Esta síntese final ilustra as justaposições territoriais entre dinâmicas de diferenciação socioterritorial e as condições de mobilidade da população residente. A evolução de 2001 para 2011 exige uma análise atenta, dado que a tipologia socio-espacial não resultou exactamente no mesmo número ou composição de *clusters*. Contudo, confirma-se uma associação forte entre as duas tipologias com o mesmo valor em 2001 e 2011 (*V* de Cramer = 0,72).

Em 2001 é flagrante a correspondência entre o *urbano consolidado* e a *mobilidade intraconcelhia rápida*, sendo de facto aqui que os residentes mais têm oportunidade de trabalho próximas ou facilmente acessíveis desde o local de residência. As freguesias *suburbanas massificadas* estão mais associadas a espaços que geram *mobilidade interconcelhia lenta* e alguma *particular*. De 2001 para 2011, confirma-se a associação com a *mobilidade interconcelhia lenta*, decrescendo um pouco a associação ao grupo da *mobilidade particular*. Esta mudança ocorre em duas freguesias menos qualificadas de

Lisboa (Marvila e Ameixoeira, freguesias com metropolitano desde 1998 e 2004, respectivamente) que pertenciam ao extinto grupo do *sub/urbano marginalizado* e parecem melhorar a sua posição relativa, uma vez que em 2001 todo o grupo marginalizado correspondia a freguesias de *mobilidade interconcelhia lenta*. A outra freguesia é do concelho de Setúbal.

Em 2001, o *suburbano marginalizado* tinha condições mais desfavoráveis correspondendo a espaços geradores de *mobilidade interconcelhia* mais lenta, mais dependentes dos transportes públicos e percorrendo maiores distâncias e exigindo mais tempo nos trajectos. No *urbano antigo qualificado* estavam sobretudo espaços que geram *mobilidade intraconcelhia rápida*, mas também alguma mobilidade interconcelhia mais demorada. Com as alterações na configuração dos grupos urbanos, em 2011 nas freguesias qualificadas, menos restritas à Lisboa antiga, aumenta a correspondência com as que geram *mobilidade particular*. Contudo a *mobilidade intraconcelhia rápida* continua a ser a mais presente no *urbano qualificado*, ainda que tenha decrescido bastante de 2001 para 2011. Já no *urbano antigo e em renovação* a integração de Moscavide faz com que haja uma freguesia deste grupo que corresponde a um território que gera sobretudo mobilidade interconcelhia.

Por último, confirma-se e aumenta a relação entre as freguesias *rurais ou suburbanas recentes* e as que geram *mobilidade particular*. Nas que gerem *mobilidade interconcelhia lenta* estão freguesias que se distanciam do perfil mais ruralizado ainda que sejam freguesias pequenas e com densidade populacional baixa no contexto da AML, como é o caso do Seixal ou da Trafaria. Esta última freguesia fazia parte do grupo marginalizado em 2001.

Quadro 4.8 – Cruzamento entre a tipologia territorial de mobilidade e a tipologia socioterritorial da AML, 2001

		Tipologia de mobilidade 2001			
		Mobilidade interconcelhia lenta	Mobilidade particular	Mobilidade intraconcelhia rápida	Total
Tipologia socioterritorial 2001	Sub/urbano massificado	Nº	63	15	1 79
		%	79,7	19	1,3 100
	Rural e suburbano recente/desqualificado	Nº	8	56	1 65
		%	12,3	86,2	1,5 100
	Urbano antigo qualificado	Nº	10	7	29 46
		%	21,7	15,2	63 100
Tipologia socioterritorial 2011	Urbano antigo consolidado	Nº	0	0	11 11
		%	0	0	100 100
Tipologia socioterritorial 2011	Sub/urbano marginalizado	Nº	6	0	0 6
		%	100	0	0 100
Total		Nº	87	78	42 207
		%	42	37,7	20,3 100

Quadro 4.9 – Cruzamento entre a tipologia territorial de mobilidade e a tipologia socioterritorial da AML, 2011

Tipologia socioterritorial 2011		Tipologia de mobilidade 2011				Total
		Mobilidade interconcelhia lenta	Mobilidade particular	Mobilidade intraconcelhia rápida		
		Nº	%	%		
Sub/urbano massificado	Nº	63	12	3	78	
	%	80,8	15,4	3,8	100	
Urbano qualificado	Nº	12	13	23	48	
	%	25	27,1	47,9	100	
Rural e suburbano recente/desqualificado	Nº	4	54	1	59	
	%	6,8	91,5	1,7	100	
Urbano antigo em renovação	Nº	1	0	25	26	
	%	3,8	0	96,2	100	
Total		80	79	52	211	
		%	37,9	37,4	24,6	100

Constituiu-se uma tipologia socioterritorial que indica que a produção dos tipos de mobilidade varia com os tipos de território. Sintetiza, no fundo, a análise da parte II. A utilização do automóvel ou dos transportes públicos e a duração do movimento pendular serão motivadas e terão efeitos diversos consoante o tipo de território e o grupo sociodemográfico que estejamos a analisar. Neste caso, sendo uma tipologia de freguesias, não de indivíduos, podemos sobretudo referirmo-nos às dinâmicas territoriais de geração de mobilidade, sendo que estas integram, no entanto, tanto características mais físicas da estrutura do povoamento, ligadas também ao sistema público de transportes, como indicadores dos grupos sociais dominantes.

O quadro 4.10 apresenta esta tipologia, agora com a informação sobre a dimensão da população residente que trabalha e estuda em cada tipo. Os mapas 4.6 e 4.7 ilustram a configuração das tipologias em 2001 e 2011. Tanto em número de freguesias (quadros anteriores) como em população que potencialmente produz os movimentos pendulares, predominam os territórios que geram *mobilidade interconcelhia lenta* no *sub/urbano massificado*, tendo uma dimensão bem maior que todos os outros tipos: da população da AML que trabalha ou estuda, 45% reside nas freguesias deste tipo. Lembramos que em 2001 este seria um grupo mais associado à utilização do transporte público do que em 2011. Aqui estão mais representados os concelhos da Amadora, Odivelas, Almada, Loures, Seixal, mas também algumas freguesias de Sintra e de Vila Franca de Xira.

Em contexto urbano localiza-se o segundo grupo com mais população (12,6%), bastante afastado do primeiro, grupo que promove *mobilidade intraconcelhia rápida* no *urbano qualificado*, contido no concelho de Lisboa. Trata-se de apenas um concelho com um comportamento distinto de todos os outros e que, convém não esquecer, continua a ser o município com mais população do país, sendo também o que tem mais população que trabalha ou estuda no total da AML (cerca de 18% da população que trabalha ou estuda da AML, quase 30500 indivíduos), ainda que seguido de perto pelo concelho de Sintra.

Outro aspecto que acaba por confirmar a distinção de Lisboa é a verificação de que a *mobilidade interconcelhia lenta no urbano qualificado* corresponde às freguesias do urbano qualificado que não são de Lisboa, mas freguesias bem servidas por transportes públicos, designadamente o comboio, dos concelhos de Almada, Cascais, Oeiras ou Barreiro. A *mobilidade particular em contexto urbano qualificado* tem uma dimensão idêntica (cerca de 7% do total da população empregada ou estudante) e integra as freguesias cuja composição socioprofissional dos habitantes é mais qualificada nos concelhos de Lisboa, Cascais, Oeiras e três freguesias dos concelhos de Sintra (Santa Maria e São Miguel), Setúbal (São Julião) e Amadora (Alfragide).

Nos territórios que geram *mobilidade particular no sub/urbano massificado* reside 11,7% da população empregada ou estudante, em freguesias *suburbanas massificadas* dos concelhos onde mais se recorre ao automóvel como Mafra, Cascais, Oeiras ou Palmela, entre outros.

A *mobilidade particular no rural ou suburbano recente* é o tipo de mobilidade que mais espaço consome, embora não mobilize tanta população: sendo o segundo grupo em termos de número de freguesias, algumas de dimensão grande, é o quarto em população residente que trabalha e estuda, muito afastado do primeiro. É a mobilidade dos territórios mais rurais, onde o sistema de transportes públicos é deficiente e está ainda associada à dispersão urbana e ao alargamento das bacias de emprego que vem permitindo uma maior distância entre o local de residência e o de trabalho ou estudo, devido exactamente à automobilização da população. Mafra, Montijo, Alcochete e Palmela estão mais presentes neste grupo, mas também concelhos da Grande Lisboa com uma dualidade urbano/rural bem marcada como Sintra, Loures ou Vila Franca de Xira.

Os outros tipos, embora pouco representativos, não deixam de representar as possibilidades e variações que estes cruzamentos podem assumir. Ainda há territórios mais rurais que produzem maioritariamente mobilidade de proximidade, como na vila de Sesimbra, onde a deslocação a pé e a proporção de população que fica no concelho para estudar ou trabalhar são mais elevadas. Encontra-se *mobilidade intraconcelhia rápida no urbano massificado*, onde população com menores recursos socioprofissionais que reside em áreas desqualificadas consegue, apesar de tudo, usufruir de melhores condições de mobilidade (Ameixoeira e Marvila, em Lisboa) comparativamente ao mesmo tipo de freguesias nos subúrbios onde este tipo de mobilidade não existe.

O grupo marginalizado diluiu-se na presente tipologia. Não se trata apenas de uma operação meramente estatística, já que os indicadores da qualificação da população e da qualificação do edificado (existência de infra-estruturas, e presença de alojamentos não clássicos) melhoraram substancialmente na última década. Contudo, a par do crescimento da utilização do automóvel, persistem espaços promotores de mobilidade lenta de indivíduos

que recorrem/precisam dos transportes públicos. Não parece haver, pelo menos enquanto modelo dominante, mobilidade rápida e pública em freguesias de outros concelhos que não Lisboa.

Quadro 4.10 – População residente que estuda e trabalha segundo a tipologia socioterritorial de mobilidade, 2001 e 2011

TIPOLOGIA SOCOTERRITORIAL DE MOBILIDADE	2011		2001		
	Nº	%	Nº	%	
Interconcelhia lenta no sub/urbano massificado	757187	45,24	866789	51,84	
Intraconcelhia rápida no urbano qualificado (Lisboa)	1	210492	12,58	130765	7,82
Particular do sub/urbano massificado		195796	11,70	231458	13,84
Particular no rural ou suburbano recente		164959	9,86	177189	10,60
Interconcelhia lenta no urbano qualificado	2	122932	7,35	79197	4,74
Particular no urbano qualificado	3	110638	6,61	78922	4,72
Intraconcelhia rápida no urbano antigo em renovação (Lisboa)	4	53187	3,18	20355	1,22
Intraconcelhia rápida no urbano massificado		31605	1,89	12286	0,73
Interconcelhia lenta no rural ou suburbano recente		16371	0,98	33750	2,02
Interconcelhia lenta no urbano antigo e em renovação (Moscavide)	5	8159	0,49		
Intraconcelhia rápida no rural ou suburbano recente/ desqualificado		2266	0,14	2949	0,18
Interconcelhia lenta no sub/urbano marginalizado	6			38540	2,30
Total geral		1673592	100	1672200	100

1 - em 2001 o tipo denominava-se "mobilidade intraconcelhia rápida no urbano antigo qualificado (Lisboa)"

2 - em 2001 o tipo denominava-se "mobilidade interconcelhia lenta no urbano antigo qualificado"

3 - em 2001 este tipo denominava-se "mobilidade particular no urbano antigo qualificado"

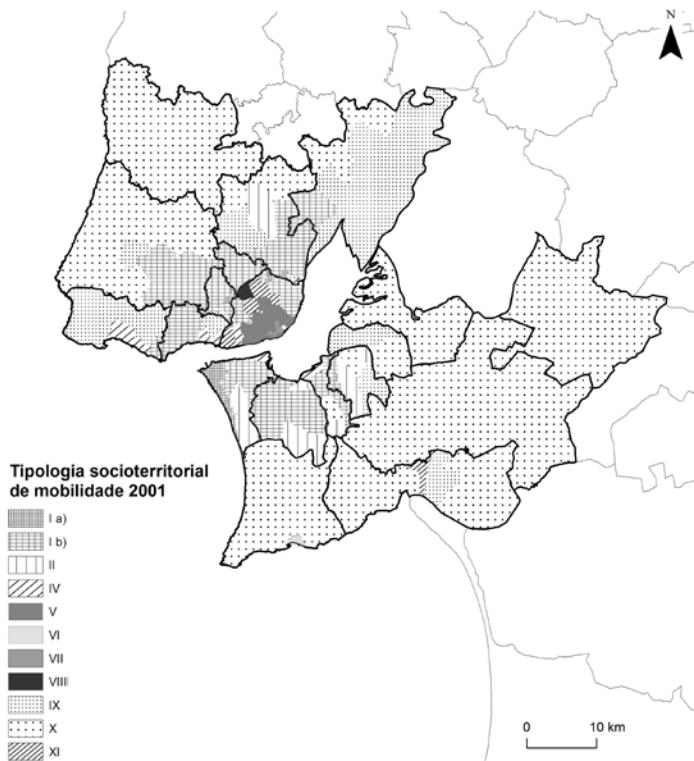
4 - em 2001 o tipo denominava-se "mobilidade intraconcelhia rápida no urbano antigo consolidado (Lisboa)"

5 - este tipo não ocorria em 2001

6 - este tipo não existe em 2011

Os mapas (fig. 4.6 e 4.7) confirmam a grande diferenciação entre Lisboa e os outros concelhos da AML. A situação particular do centro lisboeta, muito envelhecido, levanta questões acrescidas relativas à mobilidade, neste caso de população reformada. Retiram-se leituras próximas do paradigma funcionalista dos estudos urbanos no desenho concêntrico de coroas ditadas pela distância ao centro de Lisboa, que dita o aumento da mobilidade particular. Em traços gerais, o centro e primeira coroa permitem mobilidade pública ou particular relativamente rápida, na segunda coroa as famílias mesmo trabalhando fora do concelho ainda conseguem recorrer ao sistema de transportes públicos, enquanto numa terceira coroa há menos alternativa ao transporte particular. Observa-se também a sobreposição cartográfica das freguesias mais marginalizadas com a mobilidade interconcelhia mais lenta e a concentração e reduzida dimensão do grupo de freguesias que gera mobilidade pública rápida.

Figura 4.6 – Tipologia socioterritorial de mobilidade, 2001



I a)- Mobilidade (M) interconcelhia lenta no suburbano marginalizado I b) – M. interconcelhia lenta no sub/urbano massificado; II – M. interconcelhia lenta no rural, suburbano recente ou marginalizado; IV- M. interconcelhia lenta no urbano antigo qualificado; V- M. intraconcelhia rápida no urbano antigo qualificado; VI- M. intraconcelhia no rural, suburbano recente ou marginalizado; VII- M. intraconcelhia rápida no urbano antigo consolidado; VIII- M. intraconcelhia rápida no urbano massificado; IX- M. particular no sub/urbano massificado; X- M. particular no rural ou suburbano recente; XI- M. particular no urbano antigo qualificado

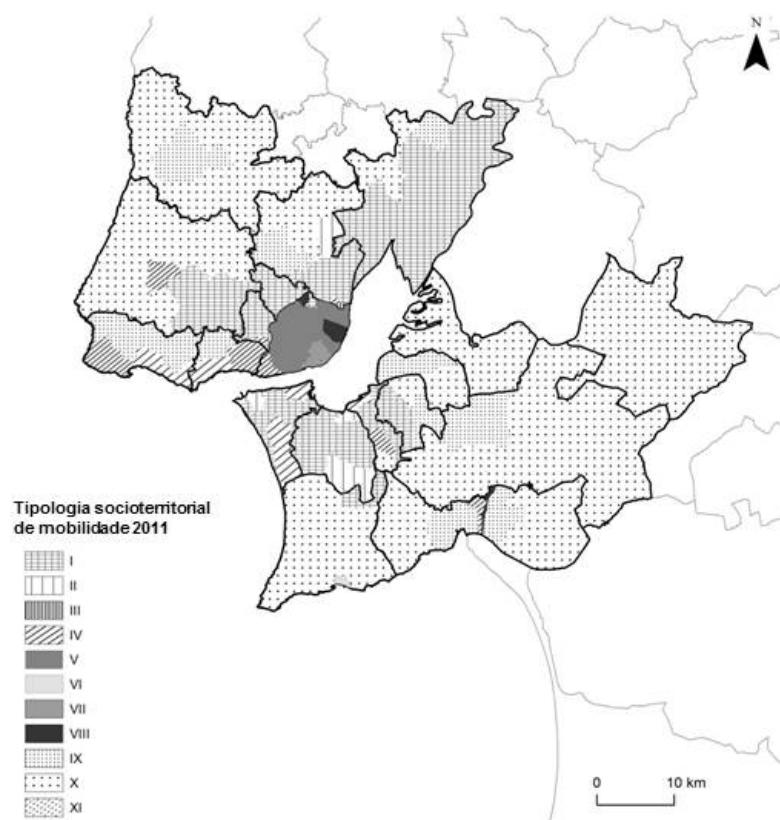
Em 2011, o mapa (fig. 4.7) reflecte o resultado das transformações enunciadas e dos grandes conjuntos identificados: a singularidade do centro em Lisboa com mobilidade de proximidade e rápida, frequentemente conseguida através dos transportes públicos, e as variações da geração de *mobilidade particular* ou *interconcelhia lenta*, sendo nesta última também importante o serviço público de transportes. Mesmo em Lisboa há duas freguesias que geram mobilidade particular: Santa Maria de Belém e São Francisco Xavier (Restelo), duas freguesias com mais de metade da população empregada incluída nos grupos dos quadros superiores ou especialistas (CNP 1 e 2).

A associação entre grupos socio-económicos privilegiados e a automobilidade é tão acentuada que na tipologia mais recente do INE (2014) – na qual se integram variáveis de mobilidade – a utilização do automóvel entra na definição da componente de *qualificação*, que também é definida pela escolaridade da população, pelos grupos profissionais com melhores rendimentos e melhores condições de habitação. Já a componente denominada *mobilidade pendular* reúne a utilização de transportes públicos, a deslocação para outros concelhos para trabalhar ou estudar e a maior duração dos movimentos pendulares. A

utilização do automóvel concretizou nesta análise o seu carácter simbólico de estatuto social.

A penalização da margem sul do Tejo é evidente, observando-se o maior peso da mobilidade particular em territórios de povoamento mais disperso ou desqualificados e da mobilidade interconcelhia lenta no suburbano massificado. Na faixa ribeirinha a ocidente de Lisboa, no eixo Oeiras/Cascais e acompanhando a linha ferroviária, gera-se mobilidade interconcelhia lenta em território urbano qualificado. Esta faixa está rodeada de uma cintura de mobilidade particular: nos extremos, as freguesias centrais qualificadas de Oeiras e Cascais, e numa faixa interior de suburbano massificado. À medida que caminhamos para norte, e depois nordeste, surge então a mancha que se vai juntar à mobilidade interconcelhia lenta dos subúrbios de primeira geração, como Amadora e Odivelas, e que prossegue pela linha ferroviária da Azambuja/ A1, chegando a Vila Franca de Xira. O grande consumo de espaço da mobilidade particular do rural ou suburbano recente espraia-se numa terceira coroa, onde a oferta de transportes públicos é mais escassa.

Figura 4.7 – Tipologia socioterritorial de mobilidade, 2011



I- Mobilidade (M) interconcelhia lenta no sub/urbano massificado; II – M. interconcelhia lenta no rural, suburbano recente ou marginalizado; III – M. interconcelhia lenta no urbano antigo (Moscavide); IV- M. interconcelhia lenta no urbano qualificado; V- M. intraconcelhia rápida no urbano qualificado; VI- M. intraconcelhia no rural, suburbano recente ou marginalizado; VII- M. intraconcelhia rápida no urbano antigo; VIII- M. intraconcelhia rápida no urbano massificado; IX- M. particular no sub/urbano massificado; X- M. particular no rural ou suburbano recente; XI- M. particular no urbano qualificado

4.3. Propondo uma síntese socioterritorial das mobilidades quotidianas – notas conclusivas

A presente análise procurou fazer um retrato das diferentes condições de mobilidade da população empregada ou estudante residente na Área Metropolitana. A partir da conjugação das tipologias confirmaram-se dinâmicas socio-espaciais. A consolidação urbana continua a acompanhar a maior utilização dos transportes públicos e a menor duração dos movimentos pendulares. A preponderância de grupos socioprofissionais de rendimento mais elevado nalguns destes espaços contraria esta tendência e tende a produzir mobilidade particular. A análise multivariada de carácter mais descriptivo (ACP e clusters) produziu os retratos que assim o sugerem e o exercício de regressão confirmou esta dualidade socio-espacial na utilização do automóvel.

A Área Metropolitana de Lisboa apresentava já em 2001 percentagens muito elevadas de recurso ao transporte individual que continuaram a aumentar até 2011. São as mais baixas do país, comparativamente aos valores das outras regiões, e não são elevadas no contexto europeu: a automobilização nacional é mais tardia, impulsionada pelo desenvolvimento do país com a integração na comunidade europeia, cujos investimentos em infra-estruturas foram determinantes (Marques, 2004; Costa, 2007). Ainda assim, em grande parte do território metropolitano este tipo de mobilidade é dominante.

A leitura da evolução de indicadores-chave e das tipologias permite aferir a melhoria de algumas condições de mobilidade. De uma forma geral diminuiu a duração dos movimentos pendulares devido não apenas à maior utilização do automóvel, mas também à melhoria de alguns aspectos dos serviços públicos de transportes. A melhoria do serviço nalgumas linhas ferroviárias, nomeadamente nos interfaces e oferta de estacionamento e no metropolitano, em especial, alargou a oferta não apenas aos subúrbios de primeira geração, como Amadora e Odivelas, mas também a espaços menos qualificados dentro do concelho de Lisboa (Ameixoeira e Marvila, por exemplo). A qualificação de subúrbios de primeira geração e o abrandamento significativo da perda populacional do concelho de Lisboa podiam representar melhores condições de ordenamento do território para o desenvolvimento e utilização dos transportes públicos.

Se as condições médias de transporte podem apresentar algumas melhorias no sentido estrito de características das viagens, a mobilidade não se resume a estes aspectos e não pode ser desligada do ordenamento do território metropolitano. A este respeito é possível distinguir dois modelos de expansão urbana na AML de 1991 para 2001: um modelo compacto correspondente ao tecido urbano consolidado que cresceu em densidade (Sintra, Vila Franca de Xira), viabilizado pelo comboio e pelas vias rápidas, e um modelo de

consumo de solo mais rápido e em extensão/ dispersão com densidades baixas (Mafra, Sesimbra, Palmela e Alcochete). Sobretudo o último modelo continua a expandir-se na última década, alicerçado na mobilidade automóvel, não obstante a tendência contraditória de revitalização de parte do concelho de Lisboa.

No cruzamento de dimensões sociais e territoriais – identificadas pelas análises em componentes principais e configuradas geograficamente pela análise de clusters – e nas correspondências com os comportamentos de mobilidade – visíveis no cruzamento das duas tipologias (socioterritorial e de mobilidade) – observámos um centro bem definido em Lisboa com acumulação de vantagens socioterritoriais. Contudo, também se demonstrou que outros territórios são igualmente qualificados ou com um processo de consolidação urbano avançado, questionando-se a própria noção de subúrbio.

“Sub-urbana” será a condição de quem acumula desvantagens nas condições socioprofissionais ou demográficas com escassez de recursos territoriais. Considerando a população empregada ou estudante, a população com menos recursos económicos, sobretudo as mulheres, que residam em locais menos qualificados e com um serviço reduzido de transportes públicos estarão particularmente vulneráveis. Contudo, a mobilidade particular pode associar-se a diferentes recursos socio-económicos ou territoriais, traduzindo condição de privilégio no urbano qualificado e, ao mesmo tempo, falta de alternativa nos territórios mais rurais. De qualquer forma, nas últimas décadas observa-se a democratização e aumento do uso do carro que se reflecte na diminuição do tempo dos movimentos pendulares. Este aumento é, por um lado, resultado da melhoria de condições de vida da população e do seu poder de compra. Por outro lado, é igualmente consequência de mudanças de paradigma na articulação entre políticas de ordenamento do território e de transporte que favoreceram o uso do automóvel.

O cruzamento das tipologias construídas demonstra que os centros urbanos, e Lisboa particularmente, tendem a oferecer melhores recursos territoriais aos grupos sociais mais vulneráveis, seja pelo sistema de transportes públicos mais desenvolvido ou pelo facto de reduzirem a necessidade de mobilidade ao concentrar as oportunidades de trabalho, os serviços e os equipamentos de diversos tipos. Todavia, as estatísticas oficiais referem-se apenas à população empregada ou estudante e na AML vários territórios enfrentam o desafio da mobilidade de um grande contingente de população mais envelhecida, frequentemente condicionada pela menor capacidade física e financeira de acesso tanto ao transporte público como privado. Procurou-se desocultar esta invisibilidade das desigualdades sociais na mobilidade particularmente evidente na informação resultante do questionário do projecto *Localways*. Aprofundar-se-á este problema no que se refere às políticas de ordenamento do território e de mobilidade em capítulo próprio.

Sublinhe-se que a montante, na construção destes padrões, a opção do lugar de residência não “acontece”, traduzirá igualmente maior ou menor liberdade na capacidade de escolha face a constrangimentos na organização individual e familiar das mobilidades. As tipologias socioterritoriais expuseram a coincidência de dinâmicas sociais e espaciais na configuração de centralidades e periferias, pólos de atracção e qualificação em contraste com territórios marginalizados.

Não é necessariamente nos extremos geográficos que está a maior desigualdade. A coincidência do urbano ou suburbano massificado com a mobilidade interconcelhia lenta pode traduzir limitações e, ao mesmo tempo, estratégias de gestão da escassez de recursos. Nestes territórios residem indivíduos que não conseguem morar nos territórios mais qualificados e centrais, mas que também não podem residir demasiado longe das oportunidades de emprego e das possibilidades de mobilidade pública pois não tem capacidade de fazer face, com recursos próprios, aos constrangimentos de tempo e de espaço de uma morada mais distante.

As dualidades centro/ periferia ou urbano/ suburbano serão observáveis e desconstruídas consoante a perspectiva teórico-metodológica que se empreenda e o material empírico que se privilegia. As escolhas da escala e de metodologias de análise são indissociáveis da problematização teórica sobre a relação entre espaço e sociedade na análise da reprodução desigual das mobilidades (cap. I). Nesta problematização, a mobilidade integra os debates alargados sobre justiça social no espaço ou justiça espacial.

A construção de tipologias através da análise de *clusters* parece particularmente adequada para a identificação de configurações territoriais. São, porém, de particular importância as questões da escala e da unidade de análise. Estas leituras seriam certamente diferentes se considerássemos apenas o concelho de Lisboa, o tirássemos da análise ou se escolhêssemos apenas a margem norte do Tejo. Tal como também diversas e provavelmente mais distantes da realidade seriam as observações retiradas de uma análise ao concelho.

Salgueiro (2001: 186) salientou como a escala de observação influencia bastante os resultados. As análises factoriais mesmo ao nível da freguesia produzem tendencialmente mapas que são concordantes com o modelo da segregação, enquanto análises mais micro, como a do INE (1999), com recurso à subsecção estatística, revelam a fragmentação do território. Como aliás, confirmámos com a comparação com as tipologias do INE de 1991, 2001 e 2011. Com objectivos ligeiramente distintos, recorremos a variáveis, unidades de análise, universos e opções metodológicas diversas pelo que os resultados apresentam igualmente algumas variações. Em particular na última tipologia, o INE optou por analisar conjuntamente as áreas metropolitanas do Porto e de Lisboa. Resultando em leituras comparativas mais ricas, como assinalou João Ferrão no prefácio do estudo (em INE, 2014:

8), não deixa de apresentar limitações no que diz respeito à exploração de processos internos a cada área metropolitana, como aliás reconhece a própria equipa (INE, 2014:71). Levantam-se questões de ordem teórico-metodológica importantes sobre a relação entre perspectiva e resultados e sobre a articulação entre objectivos e metodologia na construção do objecto teórico e empírico.

A utilização de metodologias extensivas em ciências sociais pode revelar-se uma aprendizagem fundamental sobre a construção de resultados. Todo o processo se elabora em sucessivas escolhas – os métodos específicos, o número de dimensões ou de grupos a reter e finalmente a leitura qualitativa dos resultados – que alimentam e são alimentadas por reflexões teóricas, metodológicas e éticas ou deontológicas. O percurso laborioso de recolha, construção e análise de dados é acompanhado de um contínuo questionamento sobre a validade e a pertinência das relações estabelecidas entre método e resultados. A validade do exercício reside na explicitação dos objectivos do estudo e da perspectiva teórica, na exploração sistemática e pormenorizada dos dados disponíveis e na transparência do empreendimento metodológico.

De uma forma geral, os dados estatísticos disponíveis permitiram-nos desenhar relações de vários tipos, reveladoras de diferenciação social e territorial nas práticas de mobilidade. Contudo, as dinâmicas sugeridas carecem de análise mais profunda, em particular a influência do género. Apesar das limitações da informação, seja ao nível da desagregação geográfica ou do cruzamento com variáveis sociodemográficas, o diagnóstico é claro na identificação de desigualdades socioterritoriais. Interessará, partindo desta análise, conhecer as motivações e os sentidos que consubstanciam os padrões de mobilidade. A aproximação a estas dimensões cabe à abordagem mais intensiva das entrevistas, que aprofunda e dialoga com a abordagem extensiva. Interessa igualmente saber em que medida as desigualdades socioterritoriais identificadas são compreendidas e como estão presentes nas políticas públicas de mobilidade e de ordenamento do território. É este o objectivo da próxima parte da dissertação.

PARTE III – OS PLANOS TAMBÉM SÃO DISCURSOS. LEITURAS SOBRE AS POLÍTICAS DE MOBILIDADE E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO NA AML.

CAPÍTULO 5 – OS DISCURSOS OFICIAIS A VÁRIAS ESCALAS TERRITORIAIS

5.1. Objectivos e notas metodológicas

Na parte III as políticas de mobilidade são examinadas em articulação com as políticas de ordenamento do território, procurando compreender como os discursos avaliam e pretendem agir sobre as desigualdades socioterritoriais. Na revisão bibliográfica a mobilidade é concebida enquanto fenómeno socioterritorial e campo profícuo para o estudo da interacção entre estrutura e acção no território. Na análise estatística demonstrou-se como as duas dimensões – social e territorial – são importantes autonomamente, ao mesmo tempo que se materializam em conjunto na produção das mobilidades. A mobilidade integra-se no grupo de políticas que focam e agem sobre os territórios, no qual as políticas de ordenamento do território são protagonistas.

Ferrão (2011) identificou como central a falta de conhecimento sobre as condições sociais de funcionamento da política pública de ordenamento do território do país. Concretizando, o autor chama a atenção para a persistência de um desconhecimento, por um lado, dos perfis sociais de cidadania territorial, isto é, sobre as culturas de território, respeitantes a crenças tanto dos cidadãos como dos especialistas. Por outro lado, esse desconhecimento estende-se aos perfis de orientação perante o ordenamento do território – culturas de ordenamento do território – respeitantes a valores dos especialistas. Não é só no contexto português que se fazem apelos a um melhor conhecimento das políticas de ordenamento do território. Manderscheid (2009b) sugerindo caminhos de investigação para estudos que relacionem mobilidade e desigualdades sociais, indica que a análise destes documentos permitirá revelar a dimensão política da produção de espaços de inclusão e exclusão. No seguimento destas advertências procurou-se avaliar as culturas de ordenamento do território no que diz respeito à mobilidade e, em particular, à forma como as desigualdades sociais são, neste âmbito, consideradas.

Os indivíduos agem sobre uma estrutura que lhes é pré-determinada e condiciona as suas capacidades de acção de forma diferenciada. A este nível, em que medida podem e consideram as políticas públicas contribuir para a redução das desigualdades socioterritoriais? Para responder à questão, importa retratar os tipos de mobilidade privilegiados nos documentos de planeamento e identificar os constrangimentos e as boas

práticas a aplicar no planeamento e gestão das mobilidades. Para tal, analisa-se a componente discursiva das políticas de ordenamento do território e de mobilidade.

Este exercício concentra-se na forma como as políticas públicas territoriais encaram a relação entre mobilidade geográfica e desigualdades socioterritoriais na Lisboa metropolitana. Reconhece-se que os documentos não são neutros, produzem discursos com diferentes perspectivas sobre a importância e o significado das desigualdades socioterritoriais nas políticas públicas. A análise de conteúdo apresenta-se como uma metodologia particularmente adequada a estes objectivos, integrada numa leitura crítica do discurso presente em instrumentos de políticas públicas³⁸.

A análise de conteúdo, inscrita no conjunto de metodologias intensivas ou qualitativas, pode debruçar-se sobre vários tipos de registos, desde a transcrição de entrevistas a discursos, protocolos de observação, vídeos, documentos, etc. (Mayring, 2000: 2). Mayring (2000: 2) desenha o percurso de evolução deste conjunto de técnicas tendo como precursores a análise de documentos como a bíblia, jornais, grafologia, ou ainda a análise freudiana de sonhos, passando posteriormente por três fases: as bases fornecidas pela teoria da comunicação de Lazarsfeld e Laswell (anos 20 e 30 do séc. XX); o alargamento e a diferenciação através da interdisciplinaridade (anos 1960); e, mais recentemente, uma abordagem crítica à análise quantitativa empreendida de modo abusivo e superficial. A partir de meados dos anos 70, a análise de conteúdo começa a ser contagiada pelo desenvolvimento da informática e pela multiplicação da utilização dos computadores pessoais, utilizando estes instrumentos na apresentação das estruturas sintácticas dos textos (Bardin, 2009 [1977]:27). Este tipo de programas de auxílio à análise de dados qualitativos começou a ser desenvolvido na década de 80 nos Estados Unidos da América e Reino Unido por investigadores da área das ciências sociais (Teixeira e Becker, 2001: 95).

Mesmo quando assistida por programas informáticos, esta metodologia não passa a ser um “processo mecânico e padronizado, muito menos [de] operacionalizar material qualitativo como se fosse quantitativo” (Teixeira e Becker, 2001:110). De uma metodologia de natureza qualitativa, exige-se uma postura constante de vigilância relativamente à tentação de um tratamento quantitativo abusivo dos dados. Estas ferramentas servem sobretudo pelo consumo de tempo muito menor e uma melhor organização da informação quando se trabalha com uma grande quantidade de dados. Foi neste sentido que se procedeu à análise de conteúdo, não tendo produzido dados quantitativos.

³⁸ Os documentos de contexto internacional e alguns nacionais foram alvo de uma leitura crítica global, mas para os documentos de política pública na área da mobilidade e ordenamento do território do nível local e regional recorremos a software específico de auxílio à análise de conteúdo (MaxQDA), de modo a pormenorizar a leitura devido ao número e extensão dos documentos em análise.

A análise de conteúdo diz respeito a uma “desmontagem de um discurso e da produção de um novo discurso através de um processo de localização-atribuição de traços de significação, resultado de uma relação dinâmica entre as condições de produção do discurso a analisar e as condições de produção da análise” (Vala, 1999:104). Para além da dimensão descritiva, a análise de conteúdo tem então uma dimensão interpretativa, “que decorre das interrogações do analista face a um objecto de estudo, com recurso a um sistema de conceitos teórico-analíticos cuja articulação permite formular as regras de inferência.” (Guerra, 2006:62). Na prática da análise de conteúdo o investigador tenta responder a determinadas questões, como sejam a frequência da ocorrência de determinados objectos, os respectivos atributos ou a associação entre objectos (Vala, 1999:108).

Continua a ser do investigador o papel principal na tomada de decisões, na organização teoricamente orientada da informação, na formulação de hipóteses a testar, na concepção do que se pretende extrair dos objectos em análise. Estas técnicas exigem assim do investigador rigor, vigilância e explicitação de todos os procedimentos:

“Because the answers that content analyses gives are obtained through abductive inferences, analysts need to establish the validity of their inferences by making compelling arguments, which includes retracing the analytical steps they have taken and justifying each step in terms of whether it models or represents what is known about the context of the texts” (Krippendorf, 1980:363).

Partindo nestes princípios, procedeu-se à recolha e análise dos documentos de planeamento e ordenamento do território e de mobilidade da responsabilidade de várias entidades: Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres (IMTT, anterior DGTT); da antiga Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU); da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional da Região de Lisboa e Vale do Tejo (CCDRLVT); e das câmaras municipais da Área Metropolitana de Lisboa (AML). Estes documentos são simultaneamente informativos e prospectivos, produzindo dados de diagnóstico sobre a matéria e também apresentando uma função política, dualidade que é problematizada. Através da revisão bibliográfica e da informação estatística, identificaram-se as questões mais relevantes na consideração das desigualdades sociais na mobilidade geográfica. Incidindo sobre os objectos discursivos, os diversos sujeitos que os produzem, são simultaneamente actores no processo de formulação de políticas públicas na área do ordenamento do território e da mobilidade. Primeiramente são abordados os principais temas no plano internacional, avaliando-se seguidamente como têm sido integrados no contexto nacional e metropolitano.

Na passagem de cidade pedestre à metrópole do automóvel (Nunes, 2011), são vários os autores que melhor estudaram as políticas (ou ausência de) e os movimentos

populacionais que ajudaram a formar a Área Metropolitana de Lisboa, designadamente de uma perspectiva mais alargada no tempo (Vieira, 1982; Ferreira, 1983; Salgueiro, 2001; Marques, 2003; Pinheiro, 2012). Não se procurou fazer uma análise longitudinal da formação das políticas urbanas ou de transportes/ mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa, nem uma contextualização geográfica mais alargada do papel da AML nas redes urbanas internacionais (ver Gaspar, 2003; Costa, 2007). Circunscreve-se este contributo a um retrato actual das políticas que incidem sobre a mobilidade e, dentro destas, a uma leitura crítica sobre como se preocupam com as desigualdades sociais e almejam a princípios de justiça espacial.

5.2. O contexto europeu

Nos anos 90 a Comissão Europeia editou livros verdes sobre ambiente urbano e sobre os impactos dos transportes no ambiente: *Green Paper on the Urban Environment* (CE, 1990) e *Green Paper on the Impact of Transport on the Environment* (CE, 1992)³⁹ (Costa, 2007). No final dessa década a publicação do Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário (EDEC, 1999) e o estabelecimento consequente da Rede Europeia de Observação do Ordenamento do Território (ESPON) contribuíram para chamar a atenção para a necessidade de formulação de políticas públicas mais preocupadas com as questões espaciais. O EDEC foi muito importante para a construção de referenciais técnicos e de acção comuns no domínio do ordenamento do território ao nível da União Europeia, com a generalização da elaboração de estratégias territoriais subnacionais e a valorização da participação em iniciativas de cooperação de base territorial (Ferrão, 2010).

Em 2001 foi editado o livro branco sobre a política europeia de transportes e em 2006 a respectiva revisão intercalar. O livro branco incide sobretudo sobre a regulação da concorrência, a necessidade de investimento na intermodalidade e da resolução dos problemas de congestionamento, entre outras matérias (CE, 2001). São preocupações com o desenvolvimento económico do espaço europeu e especificamente questões financeiras e sobre a qualidade do ambiente urbano e com o bem-estar dos passageiros que figuram como princípios orientadores destes documentos.

Posteriormente publica-se o livro verde sobre uma nova cultura de mobilidade urbana. O protagonismo temático da sustentabilidade ecológica surge na sequência de um contexto internacional marcado pelas preocupações ambientais, pelo discurso do desenvolvimento

³⁹ Um Livro Branco normalmente apresenta as conclusões a que a Comissão chegou após consulta pública sobre um tema lançado em Livro Verde. Para mais informação sobre a distinção entre Livro Verde e Livro Branco ver http://europa.eu/legislation_summaries/competition/state_aid/l23013b_pt.htm [acedido a 17 de Setembro de 2012].

sustentável e respectivas convenções e declarações (Rio de Janeiro, 1992; Aalborg, 1994; Lisboa, 1996; Aarhus, 1998; Hannover, 2000).⁴⁰

O livro verde *Por uma nova cultura de mobilidade urbana* (CE, 2007) estabelece como princípios vilas e cidades mais verdes e menos congestionadas e transportes mais inteligentes, acessíveis e seguros. No documento identifica-se como prioritário o investimento nos ditos modos suaves de transporte: a pedonalidade e o uso da bicicleta.

Ao nível da acessibilidade dos transportes, considera-se que esta “diz respeito, em primeiro lugar, às pessoas de mobilidade reduzida, aos deficientes, aos idosos, às famílias com crianças ou às próprias crianças: todas devem dispor de acesso fácil às infra-estruturas de transportes urbanos.” (CE, 2007: 13), fazendo mais tarde referência também à população de baixos rendimentos (CE, 2007: 15). A importância do ordenamento do território é realçada:

“As tendências para a suburbanização e a dispersão urbana levam a um ordenamento territorial de baixa densidade e espacialmente segregado. A resultante dispersão da habitação, trabalho e lazer provoca um aumento da procura de transporte. A densidade mais baixa da população nas zonas periféricas dificulta a oferta de soluções de transportes colectivos de qualidade suficiente para atrair grandes números de utentes. Pode tornar-se mais difícil organizar cuidados de saúde para os idosos se as soluções de transporte não forem correctas (a juntar ao «isolamento social»).”(CE, 2007:16)

Aqui encontramos três questões centrais ao problema das desigualdades na mobilidade urbana: 1) a acessibilidade – e o direito a esta – a determinados serviços e equipamentos; 2) a condição de um indivíduo ou grupo socialmente mais vulnerável que se repercute em mobilidade reduzida; 3) e a posição também desfavorável de determinados territórios periféricos, seja ao nível dos serviços e equipamentos, seja em termos de condições de mobilidade que fornecem aos seus residentes.

Outro documento relevante na área das políticas de ordenamento do território é o Relatório *Towards a territorial social agenda for the European Union*, elaborado por Fabrizio Barca (Barca, 2009a), preparado no âmbito da elaboração de *An Agenda For a Reformed Cohesion Policy. A place-based approach to meeting European Union challenges and expectations* (Barca, 2009b). O título indica a proposta sugerida: uma maior sensibilidade espacial na elaboração de políticas europeias. Num momento de reformulação da política de coesão, este relatório chama a atenção para a necessidade de voltar a colocar a inclusão social como uma prioridade nas políticas europeias e defende que tal só é possível através de uma perspectiva espacial.

⁴⁰ Para mais informação sobre a evolução dos documentos de orientação na área da mobilidade e ordenamento do território ver Teles (2005), Costa (2007), AAAA (2008), DGOTDU (2011), IMTT (2011).

A maior parte dos documentos institucionais da UE sobre política social faziam referência à importância do contexto ou das circunstâncias, mas raramente reconheciam que grande parte desse contexto é construída pelo lugar ou território em que os indivíduos crescem ou vivem (Barca, 2009a). A própria mensuração da inclusão social deve ter em conta o território. Barca (2009a) chama ainda a atenção para a questão das escalas de medição e de intervenção, salientando que a territorialização da inclusão social é também ilustrada pela sua elevada concentração espacial nos níveis subnacional e subregional.

O relatório Barca serviu de base para outro documento da Comissão Europeia, *Livro Verde sobre a Coesão Territorial Europeia. Tirar Partido da Diversidade Territorial*, em que se consolida o princípio de coesão territorial:

“Enquanto objectivo a atingir, a coesão territorial está intimamente ligada a temáticas como sejam a coordenação política de grandes áreas (por exemplo, a região do Mar Báltico), a melhoria das condições na fronteira exterior a leste, a promoção de cidades sustentáveis e globalmente competitivas, a resolução dos problemas de exclusão social existentes em algumas zonas de certas regiões mais alargadas e em bairros urbanos desfavorecidos, a melhoria do acesso à educação, aos cuidados de saúde e à energia em regiões remotas, e as dificuldades que certas regiões suportam devido à sua geografia específica.”(CE, 2008:3)

O conceito de coesão territorial pretende “interligar eficácia económica, coesão social e equilíbrio ecológico, fazendo do desenvolvimento sustentável o pilar da elaboração de políticas” (*idem*). Dois dos objectivos reportam directamente a questões de mobilidade (*interligar território e cooperação*), reconhecendo-se o desenvolvimento desigual de infra-estruturas de transportes entre países membros e a existência de desigualdades na acessibilidade a serviços e equipamentos entre territórios urbanos e rurais. Para a resolução dos problemas de mobilidade identificam-se claramente as escalas intermunicipal, metropolitana ou regional como as mais adequadas para a intervenção:

“A solução dos problemas resultantes de trajectos diários entre regiões e mesmo países diferentes depende quase sempre da cooperação administrativa (transportes públicos, por exemplo) para minimizar os impactos negativos (...) A resolução eficaz destes e outros problemas passa por uma resposta política numa escala geográfica variável que envolve, em alguns casos, a cooperação entre administrações locais vizinhas e, noutras, entre países ou mesmo entre a UE e os países circundantes.” (CE, 2008:7)

Mencionam-se grupos desfavorecidos, todavia a perspectiva é exclusivamente territorial: as regiões montanhosas, as ilhas e as regiões de fraca densidade populacional. Noutros estudos são os imigrantes, os idosos, as crianças ou os portadores de deficiência considerados os grupos mais vulneráveis negligenciando, pelo contrário, os aspectos de

carácter geográfico (ver capítulo 1). Preferencialmente, os dois tipos de variáveis deveriam ser cruzados, já que funcionam em interacção para o reforço ou atenuação da situação inicial de desfavorecimento, seja de carácter mais social ou mais geográfico (como observámos na parte II e confirmaremos na parte IV).

Neste documento, a política de transportes é a primeira a ser referida no grupo de políticas comunitárias com influência na coesão territorial através dos seus efeitos na implantação das actividades, no padrão da sua distribuição e na melhoria das ligações para as regiões menos desenvolvidas e dentro destas.

Quatro anos depois do livro verde é publicado o livro branco *Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos* (CE, 2011). Aqui se estabelecem os seguintes paradigmas:

“maiores volumes de mercadorias e passageiros são transportados conjuntamente, até ao destino final, pelo modo (ou combinação de modos) mais eficiente, reservando-se o transporte individualizado, em veículos ecológicos, preferencialmente para a etapa final do trajecto; as tecnologias da informação proporcionam transbordos mais simples e mais fáceis; os utentes pagam o custo total do transporte, mas beneficiam, em contrapartida, de menos congestionamento, mais informação, melhor serviço e mais segurança”. (CE, 2011:6)

Sublinhamos a proposta, para todo o espaço europeu, do princípio do utente-pagador – “os custos do transporte deverão reflectir-se no preço, sem distorções” (CE, 2011:12) – uma orientação liberal para o sector no qual o Estado deve ser menos intervencivo. Salienta-se a importância de internalizar os custos externos, designadamente os custos económicos da “insustentabilidade”, concretizando no objectivo de “avançar no sentido da internalização obrigatória e completa dos custos externos (acrescentando à compensação obrigatória dos custos de desgaste os custos associados ao ruído, à poluição local e ao congestionamento) no transporte rodoviário e ferroviário” (CE, 2011:33). Pretende-se influenciar o mercado, conferindo valor económico a valores ambientais e definindo, para a União Europeia, o desafio de reduzir a emissão de gases de estufa do sector de transportes em 80% até 2050 (comparativamente aos valores de 2008), de modo a evitar que a temperatura do planeta suba mais de 2º C (CE, 2011). Os valores sociais parecem perder importância.

Ainda relativamente aos custos e à liberalização do sector dos transportes continua o objectivo de promover a concorrência no mercado interno europeu, com a intenção de criar um espaço único europeu dos transportes. Prevalece a urgência de tornar o sector mais sustentável económica e ambientalmente, reduzindo a dependência e o consumo de petróleo, e a valorização do investimento em novas tecnologias, não só nas infra-estruturas e equipamentos de transporte, mas também em informação e comunicação facilitadoras da utilização dos transportes colectivos, designadamente ao nível da intermodalidade.

Refere-se sucintamente que a gestão da procura e o ordenamento urbano podem reduzir o volume de tráfego. Faz-se a apologia das deslocações pedonais e de bicicleta (modos suaves) e sugere-se que a tarifação das infra-estruturas rodoviárias incentiva a utilização dos transportes públicos. No âmbito da criação do espaço único europeu, menciona-se a crescente importância da qualidade, acessibilidade e fiabilidade dos serviços de transportes tendo em conta o envelhecimento da população e a necessidade de promover os transportes públicos. Estabelecem-se como objectivos a definição dos direitos dos passageiros em todos os modos de transporte e a melhoria da qualidade do transporte de idosos, dos passageiros com mobilidade reduzida e dos passageiros com deficiência.

O livro branco aponta para a redução das emissões e do congestionamento através de uma estratégia que reúna ordenamento do território, sistemas de tarifação, serviços de transporte público e infra-estruturas para os meios de transporte não motorizados e para o reabastecimento/recarga dos veículos ecológicos. Prevê-se ainda a elaboração de planos de mobilidade através do estabelecimento, ao nível europeu, de um enquadramento financeiro para a auditoria e planeamento em mobilidade urbana e o estudo de uma metodologia possivelmente obrigatória, de acordo com normas nacionais baseadas em orientações da UE.

Outro tema abordado nestes documentos e que tem ganho importância nas últimas décadas é a participação no processo de formulação de políticas públicas. A montante das questões procedimentais no reconhecimento do ordenamento do território como política pública está a necessária definição de valores (Ferrão, 2011). Ferrão (2011) sublinha a convergência de sistemas e culturas nacionais de ordenamento do território, cujas mudanças de paradigma incluem quase sempre – tanto ao nível dos conceitos, instituições e legislação como dos valores – os apelos a modelos de planeamento mais participativos. A participação pode, contudo, ser traduzida em diversos significados e aplicações, dependendo do contexto cultural, histórico, político ou geográfico, e materializado de várias formas, com processos e actores variados, não devendo ser analisada sem a observação das suas materializações específicas, as consequências e os efeitos – esperados, inesperados e, eventualmente, perversos (Santos, 2012).

A publicação de livros verdes e brancos, as participações em grupos de trabalho ministeriais, redes urbanas e em projectos comunitários possibilitam que o governo central e as autarquias portuguesas acompanhem e reflectam nas suas políticas o que vem sendo produzido ao nível europeu, apesar do ordenamento do território ser um domínio em que a União Europeia não tem uma política comum. A convergência de sistemas e culturas nacionais de ordenamento do território na Europa decorre, nas palavras de Ferrão (2011):

“do efeito conjugado de pressões comuns associadas, sobretudo, à globalização do conhecimento científico e técnico e à emergência de novos modelos políticos,

económicos e societais – Estado neoliberal, neomoderno etc. (“Efeito Mundo”) e à europeização de ideias, princípios, orientações e práticas no âmbito de políticas sob influência do processo de construção do projecto europeu (“efeito Europa”) (Ferrão, 2011:47).

É, no entanto, uma tendência que se verifica mais ao nível discursivo e com incidência desigual entre países e dentro de cada país (Ferrão, 2011:92). O aspecto discursivo da política europeia não é secundário, contribuindo para a reprodução de determinadas ideias sobre a mobilidade urbana. Anne Jensen (2006:223-9) desenvolveu uma análise discursiva sobre as políticas europeias de mobilidade e encontrou o argumento omnipresente de que “mais mobilidade dá mais liberdade” (citada por Freudendal-Pederson, 2009). Se, como veremos em capítulo próprio, as representações das pessoas estão cheias de contradições e ambivalências, também as políticas tendem muitas vezes a apresentar, com pouca discussão, ideias sobre como se pratica e o que significa a mobilidade.

5.3. O contexto nacional

Em Portugal, o longo período de ditadura (1926-1974) ou o período revolucionário (1974-76) e a integração na Comunidade Europeia, desde 1986, constituem momentos que marcam o desenvolvimento do país e, consequentemente, a história recente do processo de formulação de políticas públicas. O desenvolvimento de um sistema de gestão e ordenamento do território em Portugal é recente e reflecte a convergência de forças de origem nacional e internacional na cultura de planeamento em Portugal (Simões, 2007; Ferrão, 2011).

Percorrendo várias referências, Cardoso e Breda-Vázquez (2007) enumeram algumas forças estruturais do sistema de planeamento em Portugal. No período ditatorial vigorava uma grande centralização do poder, com a inexistência do nível local e a centralização da elaboração dos planos em Lisboa. Quando o planeamento ganhou importância foi especialmente conduzido para dar resposta ao fenómeno de êxodo rural que percorria o país, sendo assim dirigido sobretudo para as cidades. Concluem que o paradigma funcionalista e o enfoque no uso do solo e na forma urbana continuam a ser forças estruturantes.

Apesar da identificação de várias geografias de desigualdade a múltiplas escalas em Portugal (relativamente às quais assinalam vários contributos analíticos das ciências sociais), os autores referem que o planeamento continua a ser entendido como um instrumento técnico de um Estado neutro, que aspira objectividade e rejeita pensamentos normativos (Cardoso e Breda-Vázquez, 2007). Nunes (2011:158) salienta que no *Plano Director de Região de Lisboa* (publicado em 1964) a questão da mobilidade estava integrada

no domínio da engenharia e abordada com um forte pendor tecnocrático. A tendência continua até recentemente com a falta de explicitação de orientações normativas e políticas no processo de planeamento, cujo produto (o plano) verte essencialmente a visão dos técnicos urbanistas não eleitos:

“...na maioria dos casos, a elaboração do plano é entregue a uma equipa técnica escolhida em concurso público, com base na sua experiência e no preço proposto, mas sem que o executivo municipal elabore, como base desse concurso (como seria desejável), um manifesto com as suas aspirações e as orientações políticas que entende dar para a evolução da ocupação do território sob sua gestão, e ao qual as equipas candidatas responderiam apresentando os traços principais da forma como entendiam poder responder a essas aspirações, em respeito pela orientação política. (...) Andamos a fazer o nível táctico sem ter esclarecido o nível estratégico.” (Viegas, 2003: 269-270)

Na análise de tendências internacionais nas políticas de transporte urbano, Costa (2007) distingue quatro momentos: até 1920 surgiram as primeiras políticas de transporte; de 1920 a 1960 a passagem da crise económica à expansão do automóvel; de 1960 a 1990, a transição do monopólio público à desregulação do mercado; e a partir dos anos 90 a colocação dos critérios de sustentabilidade e competitividade no centro do vocabulário das políticas de transporte. A viragem para a prevalência do uso do automóvel no caso português é coincidente com um mercado desregulado no sentido em que os primeiros diplomas não foram consequentes em regulamentação e não foram actualizados até muito recentemente.

Ao nível legislativo, Costa (2007) indica quatro diplomas que enquadram a definição de políticas e a organização dos sistemas de transportes: a Lei de Bases do Ambiente (Lei nº 11/87, de 7 de Abril), a Lei de Bases do Ordenamento do Território (Lei 48/98, de 11 de Agosto), o Decreto-Lei que complementa e regulamenta a LBOT (Decreto-Lei 380/99, de 22 de Setembro) e o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território⁴¹. Menciona ainda a Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres (Lei nº10/90, de 17 de Março).

Esta última foi, na apreciação do autor, um instrumento legal inovador à época da promulgação, mas ineficaz uma vez que não se lhe seguiu regulamentação específica. Introduziu a noção de região metropolitana de transportes e vinha permitir que os municípios, além de realizarem a exploração directa do transporte público, pudessem contratualizar serviços com os operadores. Contudo, não houve prossecução legislativa que operacionalizasse essa lei de bases, continuando a ser fundamentalmente o Regulamento

⁴¹ O PNPO é uma das figuras de planeamento que consideramos de forma mais pormenorizada adiante através de dois documentos: Relatório e Programa de Ação.

dos Transportes em Automóvel (DL nº 39272, de 31 de Dezembro de 1948) a enquadrar a prestação dos serviços de transportes urbanos⁴².

A Lei de Bases do Ambiente mencionava princípios a que qualquer política de transportes deve obedecer, como a necessidade de uma gestão da expansão urbana, a eficiência energética (dimensão e diversificação do consumo, energias renováveis), associava especificamente ao sector dos transportes a necessidade de regulamentação do ruído e instituia a necessidade de avaliação de impacte ambiental de projectos, planos, trabalhos e acções que possam afectar o ambiente (Costa, 2007: 251-252). A nova Lei de Bases do Ambiente (Lei nº19/2014, de 14 de Abril) é uma versão muito simplificada e sucinta dos princípios, direitos, deveres e componentes da política de ambiente. Contém uma referência final curta e vaga à necessidade de articulação com a política de ordenamento do território e de transportes, tendo sido retirada a sua integração na definição das componentes ambientais humanas de uma política de ambiente.

As bases da política de ordenamento do território e urbanismo estavam estabelecidas na lei nº 48/98, de 11 de Agosto, que definia o quadro de aplicação, seus instrumentos e respectivos objectivos. A Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e de Urbanismo definia como objectivo da política de ordenamento do território o reforço da coesão territorial e de igualdade entre os cidadãos no acesso às infra-estruturas, equipamentos, serviços e funções urbanas (art. 3º, alínea a)). O Decreto-Lei 380/99, de 22 de Setembro, estabelece o regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial e não refere explicitamente o planeamento de transportes e mobilidade.

Também a legislação sobre ordenamento do território foi recentemente alterada, havendo agora uma Lei de Bases Gerais de Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo (Lei nº.º 31/2014, de 30 de Maio). Na nova lei continuam os princípios de coesão e de igualdade de acesso aos serviços e equipamentos e estabelece-se os princípios de equidade e de justa repartição dos benefícios e encargos decorrentes da aplicação das políticas. Especifica-se a finalidade de promover a acessibilidade de pessoas com mobilidade condicionada e a garantia de acessibilidade de acessos aos equipamentos e serviços que promovam o apoio à família, à terceira idade e à inclusão social (art. 2º alíneas c) e n)). Aliás, estão consagrados os direitos (art.6º) a beneficiar dos bens do domínio público e a usar as infra-estruturas de utilização colectiva e de aceder, em igualdade, a espaços colectivos e de uso público. Constituem, portanto, objectivos da gestão territorial: a correcta distribuição e localização das várias funções (habitação, trabalho, cultura, lazer), “a rentabilização de infra-estruturas, evitando a extensão desnecessária das redes e dos perímetros urbanos e racionalizando o uso das áreas intersticiais” e “promover a

⁴² Sobre esta matéria, ver Costa (2007:260-285)

acessibilidade de todos os cidadãos aos edifícios, bem como a espaços públicos e de uso colectivo (art. 37º).

Contudo, logo no estabelecimento dos princípios gerais refere-se que estes estão subordinados a princípios ambientais, onde se inclui o princípio do utilizador-pagador e não apenas do poluidor-pagador. Portanto, define-se que será o “utente de serviços públicos a assumir (...) os custos da utilização dos recursos”. Relativamente aos transportes, como a outros serviços públicos, a forma de chegar à equidade ou igualdade de acessos será menos através da redistribuição das receitas de impostos vertida numa política de preços que garanta uma acessibilidade alargada a esses serviços e mais através da assistência específica a grupos, como os idosos e outros, com mobilidade condicionada como, aliás, já indiciavam os últimos documentos produzidos à escala europeia.

Em Portugal, para além do nível nacional, é a escala do município a mais determinante. O planeamento ao nível municipal está presente na legislação nacional desde 1977⁴³ e a lei que o estabeleceu (Lei n.º 79/77, de 25 de Outubro), inspirada na revolução de Abril, alarga as responsabilidades da administração local ao nível do desenvolvimento social, económico e ambiental (Simões, 2007). O Plano Director Municipal é instituído em 1982, mas no fim dos anos 80 apenas 4 tinham sido aprovados, sendo necessário mais uma década para no fim dos anos 90 se contabilizarem 277 PDM ratificados (idem). Quando a primeira geração de planos directores municipais estava aprovada ou próxima da aprovação, a Lei nº 48/98 e o Decreto-Lei nº 380/99 vieram estabelecer (e mudar novamente) o sistema português de gestão territorial. Uma das mudanças fundamentais foi o aumento da amplitude dos objectivos do planeamento municipal.

O planeamento municipal tem evoluído substancialmente com uma crescente componente estratégica na tentativa de integração local de várias políticas sectoriais, ensaiando formas participativas de planeamento e produzindo imagens identitárias sobre o território. O reforço da componente estratégica dos PDM foi consolidado com a sua explicitação nas sucessivas alterações da lei de bases: “O plano director municipal estabelece a estratégia de desenvolvimento territorial, a política municipal de ordenamento do território e de urbanismo e as demais políticas urbanas, integra e articula as orientações estabelecidas pelos instrumentos de gestão territorial de âmbito nacional e regional e estabelece o modelo de organização espacial do território municipal” (alteração do DL 380/99 pelo DL 46/2009, art.º 84 nº 1). Prevê e incentiva a possibilidade de se definirem redes intermunicipais de transportes que promovam Planos Intermunicipais de Ordenamento do Território (artigos 60º, 61º e 62º), menciona a necessidade de articular as redes de

⁴³ Ainda que a figura do Plano Geral de Urbanização tenha sido estabelecida em 1971 (Lei n.º 560/71, de 17 de Dezembro).

transporte no PDM (artigos 84º e 85º) e confere ao Plano de Urbanização a função de definição da rede de circulação do transporte público e do estacionamento (artigos 87º e 88º) (Costa, 2007). Contudo, considerando a nova lei de bases (Lei n.º 31/2014, de 30 de Maio) aguarda-se ainda nova regulamentação relativamente ao regime jurídico que poderá redefinir a efectiva aplicação dos princípios dos instrumentos de gestão territorial.

Acrescentamos o Decreto-Lei nº 163/2006, de 8 de Agosto, que estabelece as condições de acessibilidade a satisfazer no projecto e na construção de espaços públicos, equipamentos colectivos e edifícios públicos e habitacionais⁴⁴:

“A promoção da acessibilidade constitui um elemento fundamental na qualidade de vida das pessoas, sendo um meio imprescindível para o exercício dos direitos que são conferidos a qualquer membro de uma sociedade democrática, contribuindo decisivamente para um maior reforço dos laços sociais, para uma maior participação cívica de todos aqueles que a integram e, consequentemente, para um crescente aprofundamento da solidariedade no Estado social de direito”.

Segundo este diploma, cabe ao Estado "garantir e assegurar os direitos das pessoas com necessidades especiais, ou seja, pessoas que se confrontam com barreiras ambientais, impeditivas de uma participação cívica activa e integral, resultantes de factores permanentes ou temporários, de deficiências de ordem intelectual, emocional, sensorial, física ou comunicacional". Neste grupo de pessoas com mobilidade condicionada incluem-se "pessoas em cadeiras de rodas, pessoas incapazes de andar ou que não conseguem percorrer grandes distâncias, pessoas com dificuldades sensoriais, tais como as pessoas cegas ou surdas, e ainda aquelas que, em virtude do seu percurso de vida, se apresentam transitoriamente condicionadas, como as grávidas, as crianças e os idosos" (na introdução do diploma). Assume-se um claro reconhecimento da relação entre condições desiguais de mobilidade e acessibilidade geográficas e a necessidade de um ordenamento do território mais justo, que contribua para contrariar estas desigualdades e assume-se o papel de responsabilidade do Estado nesta matéria⁴⁵. De alguma forma alguns princípios deste decreto foram integrados na nova Lei de Bases nº 31/2014.

⁴⁴ A matéria das acessibilidades havia já sido objeto de regulação normativa através do Decreto-Lei nº 123/97, de 22 de Maio, sobre normas técnicas de eliminação de barreiras urbanísticas e arquitetónicas nos edifícios públicos, equipamentos coletivos e via pública.

⁴⁵ A título ilustrativo: "O XVII Governo Constitucional assumiu, igualmente, no seu Programa que o combate à exclusão que afeta diversos grupos da sociedade portuguesa seria um dos objectivos primordiais da sua acção governativa, nos quais se incluem, naturalmente, as pessoas com mobilidade condicionada que quotidianamente têm de confrontar-se com múltiplas barreiras impeditivas do exercício pleno dos seus direitos de cidadania." (*Diário da República*, 1.a série—N.º 152—8 de Agosto de 2006:5670).

Em 2009 havia sido publicada a Lei n.º 1/2009, de 5 de Janeiro, sobre o regime jurídico das Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto. São definidas as competências e responsabilidades das autoridades metropolitanas de transportes (AMT) em matéria de planeamento, coordenação, fiscalização, financiamento, tarifação, divulgação e desenvolvimento do transporte urbano.

Em matéria de planeamento, as AMT têm como atribuições: a) *Promover a elaboração do Plano de Deslocações Urbanas (PDU) e do Programa Operacional de Transportes (POT) na respectiva área metropolitana;* b) *Elaborar o inquérito à mobilidade nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto;* c) *Promover a elaboração da conta pública de deslocações de passageiros nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto;* d) *Emitir parecer e participar nas estruturas de acompanhamento dos instrumentos de gestão territorial dos municípios integrantes da área metropolitana respectiva* (art.5º). Em matéria de coordenação e fiscalização, menciona-se a responsabilidade das AMT na melhoria das condições de qualidade, segurança e a protecção do ambiente dos serviços de transporte público metropolitano. A comunicação e a divulgação apresentam-se como matérias importantes, realizadas através da promoção da imagem dos transportes públicos e dos seus serviços, do desenvolvimento de instrumentos tecnológicos, de projectos-piloto e projectos de investigação (art.8º). A lei define ainda o Plano de Deslocações Urbanas (PDU), o Programa Operacional de Transportes (POT) e a estrutura organizativa das AMT.

Contudo, em 2013 aprova-se a Lei nº 75/2013, 12 de Setembro, com o regime jurídico das autarquias locais e a aprovação do estatuto das entidades intermunicipais. Em conjunto com a Lei nº 31/2014, de 30 de Maio, vem alterar o contexto em que as autoridades metropolitanas funcionam. Segundo a Lei nº75/2013, cabe às áreas metropolitanas promover o planeamento estratégico e de investimentos públicos, articular os investimentos municipais de carácter metropolitano e participar na gestão de programas (designadamente no *Quadro de Referência Estratégico Nacional*, entretanto substituído pelo *Portugal 2020*) e na definição de redes de serviços e equipamentos de âmbito metropolitano, entre outras atribuições. A comissão executiva e o conselho metropolitanos são responsáveis pela elaboração e aprovação dos planos metropolitanos de ordenamento do território e de mobilidade e logística, entre outros planos (art. 71º).

No planeamento dos transportes as questões de financiamento dominam, entretanto, o espaço do debate público sobre o sector. A Resolução de Conselho de Ministros que apresenta o Plano Estratégico de Transportes (RCM nº 45/2011, de 10 de Novembro) começa da seguinte forma: “O sector dos transportes e das infra-estruturas apresenta um conjunto de desafios bastante heterogéneo, que, em alguns casos, apresenta riscos substanciais para o equilíbrio financeiro do País.” Seguidamente o diploma descreve situações que demonstram a anterior afirmação.

Reconhece-se que “os transportes públicos são cruciais para o desenvolvimento económico, para a melhoria das condições de vida das populações e para a coesão social e territorial”. Porém, sublinha-se que o país se encontra numa situação particularmente difícil em termos financeiros e que existem compromissos assumidos no Memorando de Entendimento que foi assinado com a União Europeia, o Banco Central Europeu e o Fundo Monetário Internacional. Neste contexto, apresentam-se os seguintes vectores estratégicos: “a) Cumprir os compromissos externos assumidos por Portugal e tornar o sector dos transportes financeiramente equilibrado e comportável para os contribuintes portugueses; b) Assegurar a mobilidade e a acessibilidade a pessoas e bens, de forma eficiente e adequada às necessidades, promovendo a coesão social; c) Alavancar a competitividade e o desenvolvimento da economia nacional”⁴⁶.

Relativamente ao segundo eixo, define-se a coesão territorial como objectivo e a necessidade de descentralizar as competências ao nível dos transportes para as autarquias mas não se referem as regiões ou autoridades metropolitanas já estabelecidas. Tendo em vista a coesão social, sugere-se o reforço de mecanismos de apoio social concentrados nos segmentos de população com menores rendimentos. São competências do Estado, entre outras: *a articulação entre as políticas de transportes e as políticas económicas, de ordenamento do território, energéticas, ambientais e sociais; o planeamento de uma rede que sirva as necessidades do país e garanta a coesão territorial; a definição das obrigações de prestação de serviço público, nos casos em que o mercado não assegure uma oferta adequada de serviços de transporte; assegurar, através do estabelecimento de políticas de equidade e coesão social, que nenhum segmento da população se veja privado do acesso à mobilidade* (artigo 3.2).

As páginas seguintes do plano fazem a descrição dos níveis de endividamento dos principais operadores de Lisboa e Porto e de dados que anunciam a superioridade da oferta sobre a procura. Finalmente, apresentam-se os programas que visam a redução do endividamento através da reestruturação das empresas. Relativamente a Lisboa, o diploma indica estar em curso um grupo de trabalho para a reformulação da rede de transportes de Lisboa, em articulação com a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa, que cumpre os seguintes objectivos: *Complementaridade entre Metro de Lisboa, Carris e outros operadores; Dimensionamento da rede em função dos actuais e futuros fluxos origem/destino; Aumento de velocidade comercial da Carris; Não concorrência entre operadores nas ligações suburbanas; Adopção das melhores práticas internacionais, adequando a oferta, nos segmentos e períodos de baixa procura, ao modo de transporte*

⁴⁶ RCM nº 45/2011, *Diário da República*, 1.ª série — N.º 216 — 10 de Novembro de 2011, p. 4796

mais eficiente para dar uma resposta adequada às necessidades de mobilidade das populações (art. 4.5.4.1).

Como medida de promoção de coesão territorial, o plano prevê o desenvolvimento de transporte público flexível (art. 4.9.2), constituído por serviços com itinerários, paragens e/ou horários variáveis e utilizadores de diferentes tipos de veículos. Este tipo de transporte é, segundo o diploma, particularmente dirigido para servir equipamentos ou lugares que não geram procura suficiente, para garantir acessibilidade a espaços de baixa densidade populacional e para a população mais envelhecida. Neste documento, a questão financeira domina de tal forma o panorama que o objectivo parece ser, sobretudo, a não interrupção do serviço de transportes públicos⁴⁷.

A evolução das visões vigentes nos documentos nacionais deve-se em muito às orientações da União Europeia, como havíamos referido. O progresso aparente do relatório Barca com a consideração da inclusão social como prioridade ou valor transversal – à semelhança, por exemplo, do que aconteceu com a sustentabilidade ambiental – e da análise e intervenção espaciais como indissociáveis desta valorização perdeu-se nos documentos mais recentes. Os imperativos financeiros parecem legitimar a redução ou inexistência de espaço para outras matérias, designadamente a relação com as políticas de ordenamento do território na gestão de mobilidades mais sustentáveis social e ambientalmente.

Todavia, no mesmo ano do plano estratégico nacional de transportes, a antiga Direcção Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano publicou um volume dedicado à acessibilidade, mobilidade e logística urbanas (DGOTDU, 2011). Na definição de conceitos como acessibilidade, mobilidade (e gestão de mobilidade) ou

⁴⁷ Não deixa de ser interessante observar o registo ideológico e inflamado das conclusões do diploma, que reflecte a situação política do país e as perspectivas do governo sobre esta matéria, uma vez mais contrariando a ideia de neutralidade dos documentos de índole técnica em planeamento: “Garantir a não interrupção do serviço público de transportes obriga a uma gestão mais eficaz de todos os recursos disponíveis. Não há alternativas a essa decisão. Vamos acabar com a concorrência e redundância entre serviços públicos e empresas públicas. Vamos impor a complementaridade. Vamos acabar com o excesso de administração e administrações. Vamos impor a racionalidade. Vamos acabar com as regalias. De forma transversal ao sector e aos diferentes níveis laborais. Em todos os níveis do trabalho cumprindo escrupulosamente o princípio da igualdade. Quer isto dizer menos desperdício, mais serviço e um serviço mais próximo das pessoas. O sector dos transportes e das infra-estruturas tem de voltar ao serviço público. A verdade é que Portugal está obrigado e quer cumprir os compromissos assumidos. Quer externamente no âmbito do memorando de entendimento. Quer internamente perante os próprios credores do sector. No entanto há um compromisso maior que move este Plano. O compromisso assumido com cada um dos contribuintes. Um compromisso com a realidade.” (RCM nº 45/2011, *Diário da República*, 1.ª série — N.º 216 — 10 de Novembro de 2011, p. 4821)

mobilidade sustentável estão consagrados o imperativo da sustentabilidade ambiental e o direito à mobilidade. A gestão da mobilidade deve incentivar modos de transportes mais flexíveis e suaves, apostando fortemente na produção e utilização de informação. A mobilidade sustentável implica a prioridade da utilização destes modos suaves e da multimodalidade tendo como objectivo o decréscimo da utilização do transporte individual. Para que tal aconteça esta mobilidade terá de ser fornecida em tempos/custos aceitáveis e o planeamento do espaço público tem de deixar de dar prioridade à utilização do transporte individual. Um modelo de mobilidade sustentável implica, especifica o documento, transformações fundamentais nas estruturas territoriais, nos sistemas de transportes, nos espaços públicos e nos comportamentos individuais e colectivos da população portuguesa (DGOTDU, 2011).

Apresentam-se orientações sobre o processo de planeamento e avaliação nas políticas de mobilidade lançando um olhar crítico sobre o panorama actual:

“O objectivo e as prioridades da actuação municipal em matéria de transportes, na actual fase do processo de desenvolvimento português, apontam quase sempre para a resolução dos estrangulamentos crescentes na rede viária (resolução do problema dos congestionamentos ou da carência de estacionamento central), e em muito pouca medida constituem acções que desencadeiem programas de médio e longo prazo no sentido da definição de sistemas alternativos de desenvolvimento da mobilidade urbana” (DGOTDU, 2011: 40)

Na proposta de uma *check-list* de diagnóstico a integrar na elaboração de planos de mobilidade, a DGOTDU (2011: 46) sugere 19 questões, das quais realçamos algumas. A primeira pergunta a responder será a de saber se é feito um contributo para o aumento da qualificação, ordenamento e coesão das cidades. Em quarto lugar questiona-se se é realizado um contributo para uma sociedade inclusiva, com condições iguais de acessibilidade. As segunda e terceira questões dizem respeito à articulação com outros planos de ordenamento de território ou de mobilidade e à eficiência energética e ambiental, respectivamente. Recomenda-se ainda, num conjunto de boas práticas, que as entidades da área dos transportes e dos usos do solo trabalhem em cooperação, que o planeamento de transportes deve enfatizar a acessibilidade e a mobilidade de pessoas e bens e não de veículos e que devem ser consideradas as necessidades especiais de pessoas com desvantagens físicas, sociais e económicas (DGOTDU, 2011:47).

O documento concretiza uma série de objectivos específicos e respectivas acções e projectos para cada um dos quatro objectivos gerais: melhorar a acessibilidade aos centros urbanos, nas conurbações e nas áreas mais periféricas; melhorar a mobilidade intra-urbana, interurbana e em zonas de baixa densidade; promover a multimodalidade, a co-mobilidade e

a articulação entre diferentes modos de transporte; e promover o desenvolvimento da logística local (DGOTDU, 2011:50-53).

Já em 2009, pela iniciativa de três concelhos da Área Metropolitana de Lisboa – Barreiro, Loures e Moita – e a partir da integração de um projecto europeu, editou-se um *Manual de Metodologia e Boas práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável* (AAAA, 2009), com consultoria da Transitec Portugal e participação de um anterior vereador de Lisboa na área da mobilidade e professor no Instituto Superior Técnico, Fernando Nunes da Silva. Este documento apresenta a evolução dos documentos ou legislação orientadora a nível europeu e nacional e dá conta da evolução noutros países (Espanha, Bélgica, Suíça e Reino Unido) que também participaram no projecto. Em 2010 a Agência Portuguesa do Ambiente publicou igualmente um manual, no âmbito do projecto mobilidade sustentável⁴⁸ (APA, 2010).

Também o IMTT editou, em 2011, um guia para a elaboração de planos de mobilidade e transportes, com consultoria da TIS.pt (coordenado por José Manuel Viegas), que vem actualizar o anterior de 1987. Este documento, mais pormenorizado, identifica áreas de actuação e metodologias a utilizar no diagnóstico, na formulação de propostas e na monitorização e avaliação dos planos. Contém ainda referências bibliográficas e exemplos de boas práticas para os agentes de planeamento.

Este guia surge num contexto de uma proposta do IMTT para a obrigatoriedade de elaboração de planos de mobilidade no prazo de 5 anos nos concelhos com mais de 50 mil habitantes e capitais de distrito, para além dos referentes às áreas metropolitanas de Lisboa e Porto (já de realização obrigatória com a Lei 1/2009, de 5 de Janeiro). Recomenda também que se realizem planos intermunicipais em concelhos com os seguintes critérios: contiguidade e exclusividade na agregação; concelhos identificados como pertencentes a uma aglomeração ou sistema urbano no PROT correspondente ou que apresentem dinâmicas interconcelhias iguais ou superiores a 10% da mobilidade pendular do total dos concelhos; concelho com dimensão populacional igual ou superior a 100 mil habitantes (IMTT, 2011:13).

É um documento extenso, de quase 300 páginas, onde se encontram os princípios e prioridades já identificados nos documentos anteriores e também os princípios de equidade e justiça social como valores orientadores de qualquer plano de mobilidade e transportes. Especifica-se uma questão que se refere à exclusão socioterritorial num conjunto de questões similares à *check-list* da DGOTDU. Para além de considerar os interesses dos grupos mais referidos nestes documentos (idosos, crianças e pessoas com mobilidade reduzida), coloca-se a seguinte questão: *Há zonas / bairros onde existem problemas de*

⁴⁸ Ver <http://sniamb.apambiente.pt/mobilidade/>

exclusão social e espacial, devido a uma oferta inadequada de infra-estruturas ou serviços de transportes? (IMTT, 2011:29).

Encontramos referência a um dos problemas que melhor ilustra a relação entre ordenamento do território, mobilidade e desigualdades sociais/espaciais. A discussão sobre os malefícios da dispersão é recorrente e os respectivos custos monetários, ambientais e de qualidade de vida dos cidadãos são sempre associados à questão da mobilidade. Os princípios da densificação urbana e da mistura de usos do solo como factores facilitadores do recurso ao transporte público são reproduzidos em vários documentos. Já a questão da segregação e isolamento de territórios também vulneráveis ao nível social – materializando-se uma dupla exclusão – adquire aqui algum protagonismo.

No conjunto de documentos, europeus e nacionais, que enquadram as políticas públicas de ordenamento do território e de transportes há avanços e retrocessos na consideração da articulação entre os dois campos e da importância da reprodução de desigualdades nestas matérias. Antes de seguirmos para a verificação destes princípios na Área Metropolitana de Lisboa, apresenta-se um esquema cronológico (fig. 5.1) que sintetiza as tendências que descrevemos.

Figura 5.1 – Síntese cronológica dos documentos de políticas públicas europeias e nacionais, 1990 à actualidade.

		1990	2000	2010		2015	
Enquadramento Europeu	Temas	Preocupações ecológicas	OT a nível europeu	Política europeia de transportes	Consolidação das preocupações ecológicas; Reconhecimento de grupos vulneráveis (sociais e territoriais); A dispersão urbana e a articulação OT/ Transportes	A coesão territorial e o papel do espaço na exclusão social	Financeirização da política de transportes; O princípio do utilizador pagador e das soluções TI
	Docs	Livros verdes (CE, 90 e 92)	EDEC (1999) e ESPON	Livro Branco (CE, 2001)	Livro verde – CE 2007	Barca e Livro verde, 2009	Livro Branco – CE, 2011
	Noções centrais	Ambiente Urbano e Transportes Policentrismo e acessibilidade equitativa		Cultura de Mobilidade Urbana		Coesão Territorial	Transportes Competitivos e Económicos
	Temas	Planeamento de transportes (incluindo escala metropolitana e local)	Regulamentação do OT nacional	Política de OT nacional	Acessibilidade a grupos com mobilidade condicionada	Nova tentativa de descentralização OT e transportes	Financeirização e simplificação das políticas de Transportes, de Ambiente, de Solos e de OT VS. Cultura de mobilidade urbana (preocupações ecológicas e sociais)
Enquadramento Nacional	Docs	Lei Bases do Ambiente (1987) e dos Transportes Terrestres (1990)	Lei de bases OT (1998)	PNPOT (2007) e DL 163/2006	Regime Jurídico Autoridades Metropolitanas de Transportes (2009)	Plano Estratégico Transportes (2011); Lei de Bases Solos, OT e Urbanismo (Lei n.º 31/2014)	Regime Jurídico Autarquias Locais e Entidade supramunicipais (2013); Anteprojecto de regime de serviço público de transp. de passageiros (2015)
	Noções centrais	Ambiente Urbano e Transportes Coesão territorial e acessibilidade equitativa			Cultura de Mobilidade Urbana Transportes Competitivos e Económicos		

CAPÍTULO 6 – AS POLÍTICAS DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DE MOBILIDADE DA AML

6.1. Os critérios temáticos

O exercício analítico procurou conhecer como se configura a relação da mobilidade geográfica com dinâmicas de desigualdade social nos instrumentos de planeamento territorial. Dois tipos de documentos são examinados: os de carácter mais geral, sobre ordenamento do território (OT), que produzem orientações que os restantes deverão respeitar; e os documentos mais específicos, sobre mobilidade. Recolheram-se vários tipos de documentos com informação sobre mobilidade, que são figuras reconhecidas no âmbito dos instrumentos de ordenamento do território, como os Relatórios de Estado de Ordenamento do Território, estudos ou planos no âmbito do PDM ou revisões do mesmo e estudos específicos das divisões de mobilidade das autarquias.

Nos primeiros a mobilidade é apenas um entre outros domínios temáticos e, assim sendo, é concebida de uma forma mais geral. Por conseguinte, nos documentos sobre OT identificámos todas as considerações sobre a mobilidade associadas a ordenamento do território. Nos outros documentos sobre mobilidade, a quase totalidade do texto é sobre mobilidade e ordenamento do território.

Em todos os casos, dado o número e a extensão dos documentos, destacámos apenas as presenças dos temas que nos interessavam verificar. Esta opção exige menos tempo que a codificação total dos documentos, ainda que impeça uma comparação quantitativa mais elaborada sobre a dimensão e importância dada à equidade social no conjunto de prioridades das políticas de transportes. Podemos, no entanto, desenvolver uma abordagem qualitativa à presença ou não deste princípio e à forma como é apresentado.

Outro eixo de análise que divide os documentos é o seu carácter analítico ou prescritivo, sendo que alguns documentos são claramente estudos (diagnósticos), ainda que possam incluir algumas sugestões para a formulação de políticas públicas, enquanto outros correspondem a instrumentos legais publicados em Diário da República. As considerações produzidas neste último tipo de documentos terão de ser consideradas na formulação de políticas de forma diferenciada dos primeiros.

A análise varia consoante o tipo de documento. Nos documentos sobre ordenamento do território, a pesquisa lexical focou-se em termos como “mobilidade”, “acessibilidades” ou “transportes”. Já nos planos específicos de mobilidade ou transportes a análise foi mais cirúrgica. Não poderíamos dar conta de todas as presenças temáticas, resultando em excessivo consumo de tempo e redundância nos resultados, dada a extensão dos documentos, tendo optado por registar as presenças dos temas que sabemos serem os

mais comuns, considerando a revisão bibliográfica da literatura e a primeira leitura de todos os documentos⁴⁹.

A pesquisa específica não substituiu o papel da leitura da totalidade do documento e os critérios anteriormente expostos. Interessava o discurso dos documentos pelo que se reteve apenas frases ou parágrafos em que se formulassem considerações sobre os temas sinalizados, não considerando, por exemplo, a parte de diagnóstico mais descriptiva que se restringia à apresentação de dados ou cartografia.

Quanto ao conteúdo, em primeiro lugar destacaram-se as referências gerais sobre mobilidade ou planeamento de transportes e sobre equidade ou desigualdades sociais quando relacionadas com a primeira. Incluíram-se os temas ou grupos populacionais mais comumente considerados no que diz respeito à relação entre mobilidade geográfica e desigualdades sociais sinalizados pela revisão bibliográfica e pela análise estatística: referências às variáveis idade, situação específica dos portadores de deficiência que exigem condições especiais de mobilidade, género e rendimento ou classe social dos indivíduos. Outra questão que surgiu com alguma frequência nos documentos foi a importância da informação e participação dos cidadãos na formulação de políticas. Os mecanismos de participação são concebidos tendo como princípio o alargamento do acesso aos meios de transporte e a integração dos cidadãos no planeamento dos mesmos.

Procuraram-se ainda referências explícitas ao que na bibliografia tem sido referido como o direito ao espaço, justiça espacial ou, nesta linha, direito à mobilidade. Sendo noções diferenciadas, todas elas reportam a uma postura perante o planeamento em que a equidade de acesso é tida como uma questão central. Da mesma forma, dentro do que é a relação entre mobilidade e ordenamento do território, foram sinalizadas as menções ao espaço público por frequentemente ilustrarem as condições de acesso e fruição que estas políticas procuram garantir na vivência de um espaço que será de todos os cidadãos. Finalmente, incluíram-se os registos relativos à sustentabilidade ambiental.

6.2. Os documentos

De carácter mais geral, incluindo na escala de análise, examinámos o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, composto por dois documentos: o Relatório e o Programa de Acção (PNPOT, DGOTDU, 2007). A Resolução de Conselho de Ministros que

⁴⁹ Para além da leitura integral dos documentos, procurámos especificamente pelos seguintes termos: “equidade”, “igualdade”, “coesão”, “exclusão”, “justiça”, “redistribuição”, “sustentabilidade”, “participação” e “social”. Estas pesquisas foram sendo sempre empreendidas com os cuidados necessários relativamente a variabilidades da linguagem escrita. A título de exemplo, a pesquisa sobre sustentabilidade fez-se pela grafia “sustent” para que emergissem várias palavras relacionadas (sustentável, sustentado, sustentabilidade...).

prevê o Plano Estratégico de Transportes (RCM nº 45/2011, de 10 de Novembro) foi já comentada anteriormente.

Examinámos também os diagnósticos correspondentes ao Sistema Urbano e Equipamentos, por um lado, e aos Transportes, por outro, do Plano Regional de Ordenamento do Território (PROTAML, CCDRLVT, 2010) para a Área Metropolitana de Lisboa. O primeiro tem um carácter mais geral mas com presença marcante da mobilidade na concepção do sistema urbano e da acessibilidade aos equipamentos e o segundo é mais específico sobre transportes. O mesmo autor produz diferentes tipos de documento no que concerne ao tema: um mais geral, sobre ordenamento do território, e outro mais específico, sobre transportes. O Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (CCDRLVT, 2010) iniciou o processo de revisão e, embora este processo esteja bloqueado, é o documento mais próximo do que pode ser uma visão regional sobre OT e mobilidade. O primeiro produz directivas nacionais que os segundos têm de respeitar e os segundos, sendo regionais, vinculam os planos municipais.

Da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres (já extinta, hoje IMTT), delegação de Lisboa, analisámos um documento que é um diagnóstico sobre mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa (DGTT, 2000). Ainda que não seja um documento que verta directamente para a formulação de políticas públicas, foi produzido pela entidade governamental competente na área dos transportes.

Na escala concelhia, coincidindo com o momento de revisão dos planos directores municipais (PDM) destes concelhos, recorremos, na maioria, aos estudos realizados neste âmbito. A primeira recolha incidiu nos estudos e planos sobre mobilidade e sobre a estrutura urbana (que fizessem referência à mobilidade). Nalguns concelhos escasseava informação sobre mobilidade ao nível que queríamos pesquisar (a relação entre mobilidade e ordenamento de território e entre estes e as desigualdades sociais e espaciais), mas encontrámos alguns conteúdos interessantes nos relatórios de estado de ordenamento do território (REOT). No caso de a informação ser a mesma ou uma repetição resumida, não considerámos os segundos documentos. O estudo da Câmara Municipal de Lisboa, por exemplo, sendo um diagnóstico temático especificamente sobre mobilidade, serviu a bateria de estudos que fundamentam a revisão do plano director municipal de Lisboa, pelo que considerámos este documento e não os outros em que basicamente se repetia a informação e as orientações aqui contidas.

Quadro 6.1 – Documentos analisados⁵⁰

Título	Entidade	Data	Âmbito territorial
PNPOT Relatório PNPOT Programa de acção	Direcção-Geral de Ordenamento do Território de Desenvolvimento Urbano	2007	Nacional
Plano Estratégico de Transportes (RCM nº 45/2011, de 10 de Novembro)	Governo de Portugal, ministério da Economia e do Emprego	2011	Nacional
PROT AML Diagnóstico Sistema urbano e equipamentos	Comissão de Coordenação da Região de Lisboa e Vale do Tejo	2010	Regional
PROT AML Diagnóstico Transportes			
Mobilidade e Transportes na AML 2000	Direcção Geral de Transportes Terrestres (DGTT) – Lisboa	2000	Regional
Lisboa: o desafio da mobilidade	Câmara Municipal (CM) de Lisboa	2005	
Lisboa: Regulamento do PDM	CM Lisboa	2012	
Almada: Apresentação do plano de mobilidade de Almada (ficheiro ppt)	CM Almada	2002	
Almada: Relatório PDM	CM Almada	2008	
Amadora: REOT	CM Amadora	2007	
Cascais: Diagnóstico Caracterização Urbana	CM Cascais	2010	
Cascais: Estudo de Trânsito de Âmbito Concelhio	CM Cascais	2010	
Loures: Diagnóstico de Mobilidade (PDM) (adenda)	CM Loures	2008	
Loures: Programa Base PDM	CM Loures	2006	
Mafra: Plano Estratégico de Mobilidade	CM Mafra	2008	
Mafra: Visão Estratégica	CM Mafra	2008	
Moita: Relatório PDM	CM Moita	2007	Concelhio
Montijo: Diagnóstico de Mobilidade (PDM)	CM Montijo	2011	
Odivelas: Diagnóstico de Mobilidade e Transportes (PDM)	CM Odivelas	2009	
Odivelas: Diagnóstico Estrutura Urbana PDM	CM Odivelas	2009	
Odivelas: REOT	CM Odivelas	2003	
Oeiras: Estudo de mobilidade	CM Oeiras	2008	
Oeiras: Relatório Agenda21	CM Oeiras	2008	
Palmela: REOT	CM Palmela	2003	
Sesimbra: Relatório PDM	CM Sesimbra	2006	
Sintra: Relatório PDM	CM Sintra	1998	
Vila Franca de Xira: Diagnóstico de Mobilidade (PDM)	CM Vila Franca de Xira	2004	
Vila Franca de Xira: Programa Base PDM	CM Vila Franca de Xira	2009	

⁵⁰ Consultámos os sítios *online* de todas as câmaras municipais. Quando não encontrávamos a informação necessária ou pouca informação, contactámos as câmaras municipais. Fomos conservando os documentos entre os 3 tipos procurados – específicos sobre mobilidade, sobre estrutura urbana e relatório de estado de ordenamento do território – à medida que apresentavam informação distinta e relacionadas com as matérias em estudo. À excepção da câmara municipal de Loures, onde nos dirigimos, não foi possível avançar na pesquisa para além do que estava nos sítios web ou porque nos informaram que a documentação existente e disponível era a acessível *online* ou por falta de resposta das câmaras municipais. Considerando que nos interessava a visão estratégica geral não incluímos planos de mobilidade mais específicos como, por exemplos, planos de pedonalidade, de ciclomobilidade ou dirigidos a população com mobilidade reduzida. A recolha e análise dos documentos concentrou-se entre Março e Setembro de 2012 e deste período resultou grande parte das leituras aqui apresentadas. Contudo, em Maio de 2014 verificámos se havia alterações significativas aos documentos.

A maioria dos documentos está disponível *online* nas páginas das câmaras municipais, o que sugere uma perspectiva de maior divulgação e informação. O acesso *online* não será condição suficiente, mas poderá ser promotora da participação da população e revela uma intenção de maior acesso e informação públicos no processo de planeamento. Câmaras Municipais como Lisboa, Oeiras, Cascais, Montijo, Amadora, Odivelas, Mafra e Vila Franca de Xira disponibilizam os relatórios completos *online*, ainda que com níveis de acessibilidade diferenciados na facilidade e clareza do local onde estão acessíveis. Outros concelhos fornecem apenas alguma informação no próprio sítio ou em documento à parte sobre o processo de revisão do PDM ou de caracterização geral de algumas variáveis de mobilidade, como Almada, Alcochete ou Setúbal. Do primeiro ainda foi possível considerar a apresentação sumária do plano de mobilidade. Barreiro, Moita, Seixal, Sesimbra e Palmela são os únicos concelhos que estão a elaborar um plano intermunicipal de mobilidade e transportes. Do Barreiro e da Moita, envolvidos, em conjunto com Loures, no manual de boas práticas para a elaboração de um plano de mobilidade sustentável (AAAA, 2009), espera-se a elaboração dos planos seguindo as regras deste documento. Portanto, Seixal, Barreiro, Setúbal e Alcochete são os concelhos que, à data da recolha e análise dos planos (ver nota de rodapé do quadro anterior), não tinham disponíveis documentos municipais sobre as matérias em análise.

Um dos principais factores de diferenciação da abordagem dos municípios, designadamente na identificação de questões sociais ligadas à mobilidade, é a autoria dos estudos, como verificámos na proximidade dos casos de Lisboa, Oeiras e Cascais ou de Vila Franca de Xira e Mafra. O recurso a equipas externas ou o facto desse recurso se cingir a acompanhamento ou se alargar à elaboração do diagnóstico e planeamento repercutem-se na diversidade observada. As câmaras municipais recorrem às suas equipas técnicas mas também a consultadoria: Sidónio Pardal (coordenação da revisão do PDM do Montijo); *Transitec Portugal, Mercaplus, Cised Consultores, Geoideia – Estudos de Organização do Território e Planarq – Planeamento e Arquitectura* (as últimas três são responsáveis pelo Estudo das Acessibilidades no Concelho de Vila Franca de Xira e a *Cised*⁵¹ tinha elaborado o plano de acessibilidades de Sesimbra de 2004); a *TIS.pt*, liderada por José Manuel Viegas (Lisboa, Oeiras, Cascais e Diagnóstico de Transportes do PROTAML); a *m.pt*, coordenada por Paula Teles (Plano de Mobilidade de Mafra e Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade de Vila Franca de Xira); ou o caso singular da *Parque Expo* (que elaborou a visão estratégica do concelho de Mafra). Recorrem ainda a centros de investigação: Universidade Nova de Lisboa, E-Geo no REOT da Amadora e UNL-FCT em Odivelas;

CESUR- Instituto Superior Técnico, na carta de Equipamentos de Ensino de VFX. Em muitos casos não são apresentadas as equipas responsáveis pelos estudos. De qualquer forma, observamos a teia de relações entre autarquias, academia e empresas que colaboram na elaboração dos instrumentos de ordenamento do território em Portugal⁵². Esta relação é responsável, nalguns casos, por uma crescente aproximação entre as questões colocadas pela academia e pelas autarquias.

6.3. Conteúdos

Relativamente aos diagnósticos apresentados, observa-se primeiramente que, de uma maneira geral, os dados estão desactualizados uma vez que utilizam os do recenseamento disponível à data do estudo (2001) e a informação disponível no inquérito “Movimentos Pendulares e Organização do Território Metropolitano: Área Metropolitana de Lisboa e Área Metropolitana do Porto 1991-2001” (INE, 2003). Ainda assim, a partir deste último é possível aceder a dados sobre a diferenciação social da mobilidade (ver subcapítulo 3.5).

A desactualização dos dados deriva em parte do momento em que se impõe a revisão dos PDM e que não coincide com nenhum momento de recolha e disponibilização de informação actualizada (designadamente à freguesia) sobre a matéria, da parte do Instituto Nacional de Estatística. Assim sendo, para actualizar e aumentar a informação disponível (tendo em conta também a parca informação disponível nos censos sobre mobilidade) caberia às câmaras municipais e/ ou à Autoridade Metropolitana de Transportes da AML promover inquérito próprio, como aconteceu nos concelhos de Lisboa, Oeiras, Cascais ou Loures (se bem que este último com muito menos informação que os outros e mais antigo). A inexistência efectiva de uma autoridade metropolitana de transportes também tem bloqueado a recolha de mais informação ou, pelo menos, da organização e disponibilização dos dados das câmaras municipais, das operadoras de transportes colectivos ou das entidades concessionárias das principais vias rodoviárias.

⁵² O plano de acessibilidade de Sesimbra anterior ao selecionado para análise (CM Sesimbra, 2004), havia sido coordenado por Fernando Nunes da Silva, investigador e professor no Instituto Superior Técnico, ex-vereador da Câmara Municipal de Lisboa na área da mobilidade. José Manuel Viegas é também professor no Instituto Superior Técnico, director de uma empresa de consultoria na área dos transportes (TIS.pt) e Secretário-Geral do Fórum Internacional de Transportes da OCDE, tem participado como autor ou consultor na elaboração dos grandes planos nesta área, incluindo o PNPT. A Eng.^a Paula Teles, coordenadora da Rede Nacional de Cidades e Vilas com Mobilidade para Todos, dirige a empresa *m.pt* e publicou um dos poucos estudos em Portugal que se debruça sobre a diferenciação social da mobilidade urbana, particularizando os grupos das mulheres, idosos e população com mobilidade reduzida (ver cap. I). As empresas de consultoria têm, aliás uma conhecida relação com a academia, com professores universitários a serem autores, através destas empresas, de uma fatia considerável de diferentes tipos de planeamento e avaliação.

A referência de uma forma generalizada à relação entre mobilidade e ordenamento do território ocupa grande parte dos documentos sobre ordenamento do território (OT). Nos documentos de mobilidade e transportes o tratamento dos temas relacionados com a mobilidade de pessoas é obviamente mais diversificado. Confirma-se numa primeira aproximação aos documentos que a sustentabilidade ambiental assume maior importância que a equidade social. Dentro das variáveis que são tratadas no âmbito da equidade de condições de mobilidade é a idade que aparece mais frequentemente, sendo várias vezes referido o desafio que o envelhecimento da população coloca à mobilidade urbana.

Ainda que não tenha sido um objectivo quantificar a análise de conteúdo, o registo da quantidade de codificações em cada documento permite uma visão geral de quais são os documentos que mais mencionam os temas em estudo (anexo XVIII). Destacam-se claramente, nos documentos sobre OT, o PNPTOT (DGOTDU, 2007), o PROTAML (CCDRLVT, 2010) e os documentos dos concelhos de Odivelas, Vila Franca de Xira e de Loures. Ao nível dos documentos de mobilidade, Oeiras e Lisboa foram os documentos que mais trataram as questões que estavam em codificação, ainda que este tipo de avaliação varie consoante os temas e a forma como estes são tratados.

Tendo presente que a codificação se orientou por critérios diferenciados consoante o tipo de documento (OT vs mobilidade), será necessário observar separadamente a presença dos diversos temas. Verificamos que, mesmo nos documentos OT, as referências a equidade ou exclusão variam consoante o autor e mesmo entre tipos de documento da mesma instituição. O PNPTOT (DGOTDU, 2007), por exemplo, apresenta um tratamento temático diferenciado tratando-se do Relatório ou do Programa de Acção, documentos de natureza distinta.

A diversidade de tratamento das questões da mobilidade nos documentos sobre ordenamento do território e desenvolvimento urbano é notória. Em Palmela, Sesimbra ou Sintra não só os documentos parecem ter pouca informação analítica – são diagnósticos de apresentação de dados e com poucas referências aos temas em codificação – como esta se cinge a considerações gerais sobre mobilidade e ordenamento do território. Já Odivelas e Vila Franca de Xira são concelhos onde, mesmo nos documentos da área do ordenamento do território, o tratamento da mobilidade ultrapassa as considerações gerais e aborda outros temas. Finalmente, enquanto Odivelas e Oeiras parecem referir mais a participação e a informação na gestão da mobilidade, em Almada destacam-se as questões de sustentabilidade ambiental.

Em Odivelas, no REOT (CMO, 2003), fazendo uso dos sistemas de informação geográfica, construíram-se três indicadores para a área da mobilidade e transporte que são úteis não só para a sustentabilidade ambiental, mas também numa perspectiva social. São eles: a percentagem de habitantes com boa acessibilidade a transportes de grande

capacidade de transporte; a frequência do serviço de transportes públicos rodoviários; a extensão das ruas prioritárias para peões. A utilização destes instrumentos de análise de informação geográfica, actualmente disponíveis em quase todos os concelhos, pode demonstrar-se muito interessante para a identificação de áreas críticas de menor acessibilidade ou de exclusão socioterritorial.

A relação entre mobilidade e ordenamento do território é referida em todos os documentos, designadamente o papel das infra-estruturas de transportes na estruturação e hierarquia do espaço urbano. Estabelece-se uma correspondência entre o desenvolvimento da rede viária e dos serviços de transportes e o alargamento das bacias de emprego, descrevendo-se a evolução específica em cada concelho na ligação com Lisboa. Assinala-se como uma determinada estrada, interface ou serviços de transportes possibilitaram e marcaram o crescimento da população residencial no concelho. Em todos os documentos são mencionados os problemas de dispersão urbana na Área Metropolitana de Lisboa. É frequente a referência à forma como os diagnósticos do PROTAML integram o concelho na região, revelando como, ainda que o processo esteja bloqueado, estes documentos foram importantes na formulação das políticas municipais que lhe seguiram.

À escala regional, no PROTAML (CCDRLVT, 2010), designadamente no diagnóstico da área de transportes, a sustentabilidade ambiental é um princípio claramente privilegiado. Tal está também relacionado com a natureza do próprio documento: a sua principal função é definir uma estrutura de ordenamento do território, onde as condições biofísicas do território assumem grande importância. Já o diagnóstico da DGTT de Lisboa e Vale do Tejo (DGTT, 2000) apresenta um perfil intermédio, destacando-se ainda as referências à participação. Neste documento está presente a crescente importância da informação e da participação, designadamente no que respeita às competências para a mobilidade e para a boa utilização dos recursos disponíveis. O documento faz várias recomendações considerando, na linha do que Ascher (2010) sugeriu, que a disponibilidade e a legibilidade de informação são condições fundamentais de mobilidade.

Os estudos de mobilidade de Lisboa (CML, 2005), Cascais (CMC, 2010), Oeiras (CMO, 2008), Odivelas (CMO, 2003) e Loures (CML, 2008) oferecem-nos leituras mais finas sobre a complexidade da relação mobilidade-OT em cada território. Os tipos de análise são relativamente semelhantes nos três primeiros concelhos nomeadamente porque a equipa responsável pela sua elaboração foi a mesma, a empresa Tis.pt. No estudo de Oeiras associam-se opções de ordenamento do território ou padrões de ocupação urbana à geração de diferentes tipos de mobilidade. Relaciona-se a instalação de parques de escritórios com o uso de automóvel, a localização isolada de estabelecimentos de ensino superior com o desencorajamento da utilização do transporte colectivo (por parte de uma população que até apresentaria alguma propensão à sua utilização) e as baixas densidades

e monofuncionalidade de determinados espaços com o menor desenvolvimento da oferta de transportes públicos. Para Cascais também é elaborado o mesmo tipo de análise: a relação entre o tipo de implantação geográfica de vários serviços ou equipamentos, pólos geradores de deslocações, e a indesejável promoção da utilização do transporte individual. Conclui-se o seguinte prognóstico para Oeiras: “A manter-se o actual padrão de ocupação urbana é de esperar a continuação de uma forte dependência do automóvel, e consequentemente, da pressão sobre as vias rodoviárias do concelho.” (CMO, 2008:B-45). É, aliás, uma previsão vaticinada pela maioria dos documentos.

Em Lisboa, recorrendo à frequência de palavras sugere-se a importância sobredimensionada das questões relacionadas com o estacionamento no estudo de Lisboa (segunda palavra mais frequente, logo a seguir a “Lisboa”). O estacionamento é um tema bastante importante nos concelhos com maior densidade populacional e centros urbanos de maior dimensão, não só porque constitui um problema grave de gestão do espaço público e é ilustrativo do sobredimensionamento do parque automóvel e de como se tornou uma fonte importante de receitas para autarquias ou empresas municipais. É ainda assumido como o principal instrumento de acção sobre o transporte individual à escala municipal (Viegas, 2004).

Relativamente às formas de aproximação às questões da equidade, uma primeira e mais frequente consiste em considerações gerais sobre a importância do princípio em si no planeamento. Também se identificam, nos estudos mais completos, determinadas variáveis sociodemográficas condicionantes da mobilidade: a idade, o ciclo de vida e ter ou não ter filhos, o rendimento da família e as necessidades dos cidadãos de mobilidade reduzida.

A concepção de equidade social e territorial do PNPOT relativamente à mobilidade e acessibilidade é particular: embora também surja a referência a equidade em termos de variáveis sociodemográficas das populações, dada a natureza do documento a dimensão privilegiada é sempre a espacial, estando sobretudo presente a noção de equidade territorial. Esta noção diz respeito à garantia de acessibilidade a serviços e equipamentos em territórios mais rurais e, portanto, à função das políticas de OT no reequilíbrio ou redistribuição das condições de acessibilidade por parte das populações urbanas e rurais. As primeiras têm condições de acessibilidade privilegiadas pela concentração e proximidade de serviços e equipamentos em contexto urbano, incluindo uma rede de transportes mais densa, enquanto os segundos se encontram mais excluídos destas redes. O objectivo de contrariar este desequilíbrio está no cerne da noção de coesão territorial enunciada anteriormente. A este respeito registamos referências explícitas à garantia de acessibilidade a equipamentos ou a serviços específicos, como a saúde ou a educação. Contudo, a ideia de equidade territorial não se esgota neste termos e integra a relação entre ordenamento do território e mobilidade e acessibilidade:

“Um território equitativo com elevados níveis de bem-estar económico e social implica a existência de condições convergentes de acesso ao conhecimento e aos serviços colectivos e de interesse geral em todo o território. Implica também o reforço da possibilidade de optar por modos de vida locais diversificados, assentes em soluções de proximidade e na melhoria das condições de acessibilidade e de mobilidade. Importa, por isso, valorizar as comunidades locais, reforçar os espaços de vizinhança e a sua inserção urbana e territorial.” (Relatório PNROT, DGOTDU, 2007a:135)

O estudo de mobilidade de Lisboa é prefaciado com uma referência ao direito à mobilidade, de autoria do então vereador da área dos transportes da Câmara Municipal de Lisboa:

“A mobilidade urbana – ou a falta dela – preocupa de modo particular qualquer autarca. Cada vez mais, a mobilidade tem a ver directamente com os direitos de cidadania, numa sociedade onde cada pessoa é considerada como um ser móvel, onde a capacidade de acesso ao local do trabalho, de residência e de lazer pode mesmo pôr em causa a liberdade do cidadão, que tem de ser obviamente preservada e defendida por quem exerce o poder. Por isso mesmo, a mobilidade deve passar a ser entendida, em pleno século XXI, como um dos novos direitos de cidadania, em Lisboa como no Mundo.” (António Carlos Monteiro, Vereador do Trânsito, Higiene Urbana e Resíduos Sólidos, Espaço Público, Reparação e Manutenção e Gestão Cemiterial e Presidente da EMEL - CML, 2005:6)

Também o estudo de Oeiras apresenta a mobilidade como um direito universal e essencial dos cidadãos (CMO, 2008: C-4). Já o PROTAML estabelece a ligação entre as noções de equidade, enquanto um dos objectivos prioritários, e de direito à mobilidade, observando a existência de grupos mais vulneráveis:

“Equidade – A mobilidade é um direito essencial dos cidadãos, independentemente do seu espaço territorial. Nesta perspectiva, deve-se evitar o tratamento diferenciado. Deve ser dada prioridade às intervenções que visem a melhoria dos modos de transporte de acesso mais universal, evitando situações geradoras de exclusão social de grupos sociais mais vulneráveis, entre eles pessoas com mobilidade reduzida, idosos e crianças ou ainda sectores sociais com menores rendimentos.” (PROTAML, Diagnóstico Transportes, CCDRLVT, 2010: 58)

No documento da Câmara Municipal de Sintra, de 1998, usa-se a expressão direito a mobilidade, mas com muito pouca informação sobre o que significa:

“O programa estruturado pelo PDM que nesta questão (OS TRANSPORTES) se considera como Programa Actuativo Municipal especificará o conjunto de actuações que,

com serenidade e persistência, poderão provocar, progressivamente, uma melhoria do Direito à Mobilidade, direito de cuja satisfação depende, em última análise, a eficácia da economia e, por isso, a qualidade de vida das populações que, neste sector, quer significar obtenção de tempo disponível, obtenção de tempo ganho ou que se perde em deslocações.” (CMS, 1998:121)

A relevância conferida à diferenciação social da mobilidade reflecte-se no tipo de recolha ou análise de dados. No estudo de Lisboa elaboram-se, por exemplo, fichas segundo amostras populacionais, grupos definidos da seguinte forma: casais jovens (20 aos 35 anos) sem filhos; casais jovens com filhos com idades inferiores a 12 anos; pessoas ou casais com idades entre os 55 e os 65 anos que vivem sozinhos (pessoas que dentro de 5 a 10 anos entram na idade da reforma); pessoas ou casais com idades entre os 65 e os 75 anos (pessoas que estão maioritariamente reformadas, mas com graus de autonomia elevados); pessoas ou casais com idade superior a 75 anos (população reformada que tem já algumas restrições de mobilidade, como deixar de conduzir) (CML, 2005: 47). O inquérito à mobilidade dirigiu-se à população residente no concelho e também à população empregada que reside fora.

O envelhecimento da população é um dos factores através do qual mais se equacionam os desafios de equidade social que se colocam à mobilidade geográfica. Lisboa é o concelho que dedica mais espaço a esta questão, sendo que é também o mais envelhecido (ver capítulo II). É nas zonas mais envelhecidas e com rendimentos mais baixos onde mais se anda a pé no concelho de Lisboa (CML, 2005: 55). Ainda ao nível da idade, também as crianças em idade escolar constituem um grupo ao qual se presta particular atenção na maioria dos concelhos, devido à preocupação com o transporte escolar.

Identificam-se, portanto, leituras cruzadas sobre as dinâmicas sociodemográficas que influenciam as opções de mobilidade. Grupo etário, ciclo de vida, ou em particular a existência de filhos, e rendimento podem produzir padrões de diferenciação:

“As zonas com maiores índices de mobilidade por pessoa móvel correspondem às zonas em que se verifica uma maior concentração de população de rendimentos médio-alto, alto e/ou onde a população em idade de reforma tenha um peso menos expressivo.” (CML, 2005: 48)

“A existência de filhos condiciona as opções modais dos casais de modo diferente consoante o status social” (CML, 2005: 55)

No concelho de Oeiras pressupõe-se que o nível elevado de instrução da população implicará uma maior sensibilidade para as alterações de comportamentos de mobilidade que contribuam para uma maior sustentabilidade ambiental (CMO, 2008: 57). Contudo, também

se encontra uma associação forte entre níveis de poder de compra mais elevados e a utilização de transporte individual (CMO, 2008: 96). Sabendo-se da correlação forte entre grau de instrução e rendimentos mais elevados, a boa vontade da primeira premissa terá de ser avaliada com algum cuidado. Está também em jogo a necessidade de transformar culturas de mobilidade: “O automóvel é entendido como um benefício dado aos empregados mais qualificados dos pólos de emprego presentes em Oeiras – difícil de contrariar esta tendência.” (CMO, 2008: 58).

Convém também detectar as ausências. Não é realizada nenhuma consideração consistente sobre género. Apenas dois documentos mencionaram a análise do inquérito à mobilidade e organização do território metropolitano (INE, 2003) que contém a informação desagregada por sexo. É nos documentos de Palmela e Loures que se identifica variação consoante o sexo na utilização dos transportes públicos (mais intensa nas mulheres), do transporte individual (mais frequente nos homens) e no nº médio de viagens por dia (superior nos homens). No estudo de Cascais (CMC, 2010) também se identifica a maior utilização do transporte individual pelos homens através dos dados dos questionários e no inquérito de opinião foram as mulheres que apresentaram maior predisposição para começar a utilizar a bicicleta. Contudo, não se desenvolve este diagnóstico. Esta ausência acontece apesar do estudo do INE (2003) claramente registar a diferenciação de género, dos estudos de Queirós e Costa (2012) alertarem para a relevância do género especificamente no planeamento de transportes e de uma cada vez maior atenção à necessidade de “*gender mainstreaming*” na elaboração de políticas públicas, em particular as de incidência territorial (Greed, 1994, 2006).

Sublinhe-se que a existência de um estudo específico sobre mobilidade não significa necessariamente que se disponha de mais informação ou que se desenvolva uma análise sobre a diferenciação social da mobilidade geográfica. O concelho de Mafra apresenta um plano estratégico da mobilidade mas este demonstrou ser relativamente reduzido na sua cobertura territorial (abrange apenas a vila) e pouco sensível às desigualdades sociais nos padrões de deslocação.

Os concelhos do Montijo ou de Vila Franca de Xira analisam e disponibilizam uma grande quantidade de informação, mas ainda assim não fazem referências à diferenciação social da mobilidade. Neste último concelho observa-se ainda uma tendência transversal a quase todos os documentos na forma como se perspectiva a relação entre mobilidade geográfica, ordenamento do território e desigualdades sociais. No diagnóstico específico sobre mobilidade, mais extenso e pormenorizado, não se encontram referências a questões de equidade social. Contudo, no documento de síntese que apresenta a proposta de revisão do PDM surgem as poucas referências a esta relação. Ou seja, apesar de não estar presente no capítulo específico sobre mobilidade – bastante completo mas pouco sensível

às questões sociais – na visão mais alargada e estratégica sobre o concelho reconhecem-se algumas das relações aqui descritas. Porém, não existem dados e propostas concretos que consubstanciem e comprometam as considerações produzidas de uma forma mais geral e vaga. Esta é uma tendência dominante, mesmo quando registamos uma maior sensibilidade à diferenciação social da mobilidade. Se são pouco frequentes as referências a equidade, coesão ou justiça social relativamente à mobilidade geográfica, mais raras são as propostas avançadas.

Entre 2012 e 2014 foram disponibilizados novos documentos nalguns concelhos da AML: Vila Franca de Xira, Sesimbra, Montijo e Sintra. Um novo documento que se destaca e não estava antes acessível é o plano municipal de promoção da acessibilidade de Vila Franca de Xira (CMVFX, 2010). A mobilidade é apresentada como um direito integrado no direito de todos a uma cidade acessível. O discurso introdutório tem várias referências à necessidade de equidade e justiça na relação entre mobilidade e ordenamento do território e como aquela muitas vezes exclui ou segregava grupos populacionais, em vez de integrar. O plano coloca o enfoque na população com mobilidade reduzida, especificando os idosos, a população com deficiência e famílias com crianças, e a proposta de intervenção é centrada no planeamento e correcção do espaço público, com áreas de intervenção reduzidas. É da autoria da *m.pt*, coordenado por Paula Teles, tendo elementos comuns ao plano de Mafra e paralelismos com a visão que apresenta no seu trabalho de mestrado (Teles, 2005).

O documento mais recente é o do município de Sesimbra com a revisão do plano de acessibilidades (CMS, 2013), mas não traz grande novidade quanto às abordagens mais clássicas funcionalistas. Ainda que refira a falta de transportes colectivos, dedica-se sobretudo à descrição e planeamento da rede viária. Portanto, o conceito de acessibilidade que trabalha é sobretudo o conseguido através de mobilidade particular, pois é examinado a partir da rede viária e com escassas referências aos transportes públicos. Foi um estudo também encomendado a uma empresa de consultadoria, neste caso a W2G (*Way to Go*). Também sem novidades ao nível da análise desenvolvida, foi disponibilizado o relatório da revisão do PDM de Sintra (CMS, 2011), que dedica apenas cinco páginas à componente de mobilidade, concentrando-a na apresentação das condições da rede viária. Neste caso a autoria parece ser da equipa técnica da câmara municipal.

Por último, não podemos deixar de sublinhar o exemplo do único plano intermunicipal de mobilidade e transportes (DHV, 2013), dos concelhos do Barreiro, Moita, Palmela, Seixal e Sesimbra. Os principais documentos, elaborados pela consultora DHV, estão já disponíveis *online*. No sumário executivo conseguimos aceder ao diagnóstico que foi elaborado, recorrendo não só às estatísticas oficiais mas também à realização de inquérito próprio. A análise extensiva e abrangente da oferta e da procura recorre a interpretações sugerindo a influência de características sociodemográficas da população e, sobretudo,

reconhece a existência de significados plurais para os padrões de mobilidade. Relacionam-se modelos de ordenamento do território e estratégias individuais e familiares de localização na produção de modelos mais ou menos livres e acessíveis de movimentação no território:

“... em grande parte do território há uma excessiva dependência do ‘carro próprio’ face ao bom nível de oferta existente de transportes públicos, de variado tipo. Acontece que a área de influência destes é territorialmente restrita e poderá não estar integralmente aproveitada do ponto de vista urbanístico (...) Assume ainda especial importância a cobertura de serviços e transportes públicos, no ‘alívio’ das famílias à condição obrigatória de aquisição de carro próprio como solução (única) para sustentarem a viabilidade da sua mobilidade. Acresce que os custos inerentes a esse tipo de mobilidade representam o preço a pagar, nuns casos, por investimentos mais reduzidos na compra de habitação; ou, noutras casos, correspondem a opções por um modelo disperso (moradia fora dos grandes centros), semi-rural, em muitos casos de proximidade à pequena propriedade de família, mas que os custos energéticos futuros penalizarão fortemente, impedindo um aumento da mobilidade a essa população. Ou seja, é população que ficará, em geral, limitada na diversidade de escolhas por inevitável estagnação da sua mobilidade.” (DHV, 2013: 30,31)

Demonstra-se, desta forma, como pensar e planejar a mobilidade excede em muito o registo descritivo das possibilidades que as infra-estruturas oferecem ou dos comportamentos dominantes da população empregada ou estudante. Considerando que um dos objectivos principais de todos os documentos é a diminuição do uso do automóvel – portanto, alteração de comportamentos – pensar novas mobilidades implicará compreender as estruturas, as lógicas e as motivações que produzem as actuais. Só assim se poderá identificar quais as áreas e modos de acção que serão mais capazes de alterar os comportamentos vigentes.

Nalguns concelhos, mesmo não disponibilizando documentos na área da mobilidade ou existindo, mas não considerando as questões aqui analisadas, desenvolvem-se alguns projectos paralelos na área da mobilidade. Há referências a projectos específicos que visam a eliminação de barreiras arquitectónicas, como em Alcochete, cujo projecto de melhoria do espaço público no centro histórico ganhou uma Bandeira de Ouro atribuída pela Associação Portuguesa de Planeadores do Território (APPLA) no âmbito do projecto “Rede Nacional de Cidades e Vilas com Mobilidade para Todos”. Também Setúbal tem um Programa Local de Promoção da Acessibilidade (programa para eliminação de barreiras arquitectónicas) e Loures, Palmela, Setúbal e Cascais integram a Rede Nacional de Cidades de Excelência (iniciativa do Instituto Nacional de Cidades e Vilas com Mobilidade para Todos, coordenado por Paula Teles).

Vários são os concelhos que promovem ou participam em projectos de mobilidade sustentável, sendo que Alcochete tem o PEDAL⁵³, um projecto de eco-mobilidade, e Loures implementou um projecto para fomentar a deslocação a pé para a escola, em parceria com o CESNOVA e com financiamento da Fundação Gulbenkian⁵⁴. Lisboa, por sua vez, desenvolveu um plano específico para a pedonalidade. Grande parte dos concelhos procura ainda, no sítio *online*, apresentar as opções de transportes públicos existentes no concelho de forma mais ou menos completa.

É dada especial atenção ao planeamento de acessibilidades a determinados equipamentos colectivos ou à localização prevista de determinadas infra-estruturas: em Cascais refere-se um plano próprio de acessibilidades ao hospital e a iniciativa do plano intermunicipal foi motivada pela previsão da localização da terceira travessia sobre o Tejo.

Os concelhos de Palmela e do Barreiro organizam conselhos locais de mobilidade com órgãos da sociedade civil integrados na área do ambiente. Estes concelhos, em conjunto com Moita, Seixal e Sesimbra, têm promovido, como referido, o único plano de mobilidade e transportes intermunicipal que conhecemos na AML. Barreiro, Moita e Loures organizaram a elaboração do *Manual de Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável* (2009).

Este documento começa por apresentar os projectos comunitários da OQR MARE e do Sub Projecto TRAMO que originaram o manual⁵⁵, para depois apresentar os capítulos

⁵³ A Comissão Diretiva do POR Lisboa aprovou em Maio de 2011 o projecto "PEDAL – Plano de Eco-Mobilidade e Desenvolvimento de Alcochete" (investimento de cerca de 430 mil euros) que faz parte do Programa de Acção para a Regeneração da Frente Ribeirinha da Vila de Alcochete." In <http://www.porlisboa.gren.pt/np4/calendario?filter.de.month=0&filter.de.year=1990&filter.ate.month=3&filter.ate.year=2012> [acedido a 30 de Abril de 2014]

⁵⁴ Ver <http://apeparaaescola.blogspot.pt/> [acedido a 20 de Setembro de 2012]

⁵⁵ Operação do Quadro Regional MARE – Interreg IIIC (*Mobilité et Acessibilité Métropolitaine aux Régions de l'Europe du Sud* [Mobilidade e Acessibilidade Metropolitana nas Regiões do Sul da Europa]) e os Sub – Projectos TRAMO, ACFER e FLEXIS, E-MOBILITY. Esta OQR envolveu as autoridades regionais das regiões metropolitanas de Lisboa (CCDR-LVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, Portugal), Ligúria (Comune di Génova, Itália) e Valência (Generalitat Valenciana – Conselleria d'Infraestructures i Transport, Espanha). O Sub-Projecto TRAMO – *Transporte Responsable, Actions de Mobilité et Ordination* [Transporte Responsável, Acções de Mobilidade e Ordenamento], reuniu parceiros de Lisboa: Câmara Municipal do Barreiro, Câmara Municipal de Loures e Câmara Municipal da Moita, de Valência: Ajuntament de Manises e Ajuntament de Torrent e de Génova: Università di Genova – Facoltá di Architettura – Dipartimenti POLIS. Estes projectos procuraram proporcionar aos parceiros envolvidos um aumento do conhecimento sobre a mobilidade. Os temas principais foram os seguintes: os custos (custo global, económico, social, temporal, ambiental, etc.) das diferentes formas de mobilidade; o papel das mobilidades não motorizadas; o planeamento da mobilidade; as acções inovadoras de promoção da

Enquadramento e Boas Práticas, Reflexões (de peritos convidados) e Metodologia para a elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável. O plano será constituído pelas seguintes fases: Organização e Procedimentos; Diagnóstico Multimodal Prospectivo; Condicionantes e Objectivos; Conceito Multimodal de Deslocações; Instrumentos de Acção; Programas de Acção, Custos e Meios de Funcionamento; Monitorização e Avaliação. Confirma-se a integração de projectos comunitários como uma fonte importante de aquisição de recursos e competências para o planeamento da mobilidade. Cascais integrou a iniciativa CIVITAS, uma rede de cidades que também partilha conhecimento sobre boas práticas de mobilidade sustentável. Servem estas notas sobretudo para demonstrar como algumas ausências nos documentos analisados são compensadas por outras formas que assinalam diferentes abordagens à mobilidade na visão estratégica do município.

CAPÍTULO 7 – PARA ALÉM DOS DOCUMENTOS OFICIAIS SOBRE O ESPAÇO PLANEADO. (MIND THE GAP) ENTRE OS DISCURSOS E AS MEDIDAS.

Seguramente que as políticas de mobilidade e transportes não se limitam ao que está nos documentos, sobretudo quando no contexto nacional é conhecida a inconsequência das políticas de planeamento, designadamente na Área Metropolitana de Lisboa (Pereira e Silva, 2008). Não coube aqui a apresentação da evolução da mobilidade ao longo do tempo nem de como se articulou com a evolução morfogenética da AML, de que fornecemos algumas pistas na análise estatística das décadas mais recentes. Tratámos, sobretudo, das visões sobre o que a rede urbana deve oferecer e não dos mecanismos e agentes responsáveis pela produção dessa estrutura, embora estas dinâmicas estejam por vezes sugeridas nas tendências e propostas presentes nos documentos examinados. As dinâmicas do mercado imobiliário e as prioridades dos grandes investimentos públicos são fundamentais na produção do espaço que origina as mobilidades analisadas nos capítulos 3 e 4.

Os padrões de mobilidade actuais são fruto de uma alteração dos modelos urbanos: deixam de ser as grandes infra-estruturas e serviços públicos de transporte a desenhar os eixos de expansão territorial para ser a rede viária e o uso do automóvel a determiná-los. Esta alteração resulta da ausência de planeamento a par de uma preferência, nas últimas duas décadas, pelo investimento público na rede viária (em detrimento dos transportes públicos), e do licenciamento municipal de construção desarticulado da rede de transportes públicos,

mobilidade; as relações entre ordenamento do território e a mobilidade; a organização do sistema de transporte. Para além do MARE e do TRAMO, o Manual refere os programas CUTE, ECTOS, STEER-ALTENER, a iniciativas CIVITAS e CIVITAS-PLUS e o projecto SMILE.

estando esta rede consolidada num sistema radioconcêntrico cada vez mais ultrapassado (Salgueiro, 2001; Viegas, 2004; Costa, 2007; Pereira e Silva, 2008; Nunes, 2011; Padeiro, 2012, 2014; Padeiro e Costa, 2013). São, portanto, partilhadas a várias escalas as responsabilidades do uso excessivo do automóvel.

Desde que iniciámos o projecto de investigação a realidade do país alterou-se bastante e não foi uma mudança considerada ou prevista nos documentos em análise. A articulação entre ordenamento do território e mobilidade e a consideração das desigualdades sociais em planeamento talvez sejam ainda mais necessárias, mas a distância entre o que se planeou e o que se faz ou pode fazer tornou-se ainda maior, porque se planeou a contar com investimento e a trabalhar sobre uma realidade social e territorial em transformação profunda. Muitos dos documentos ainda em vigor, sobretudo os da escala local, foram desenhados e programados a partir da consideração de melhores condições de vida das populações e de financiamento das instituições comparativamente às existentes desde o contexto de crise e a intervenção da Troika em Portugal.

Mesmo antes destas transformações recentes, as visões plasmadas nos documentos já traduziam sentidos pouco explícitos ou mesmo notoriamente distintas sobre noções similares (equidade territorial, direito à mobilidade, mobilidade sustentável...), havendo espaço para ambivalências, contradições ou conflitos entre o que os autores (equipas técnicas) programam e o que os executantes (políticos) realizam. A fraca concretização de princípios e objectivos em medidas e a inexistência de avaliação ou monitorização vêm reforçando a falta de vinculação destas políticas.

7.1. Outros discursos: espaços públicos de discussão de políticas de mobilidade metropolitana

A participação em espaços de discussão sobre mobilidade na AML permitiu complementar e esclarecer alguns aspectos abordados nos documentos. Foi particularmente informativo assistir a dois eventos cuja leitura desenvolvemos seguidamente: a discussão pública da revisão do PDM do concelho de Lisboa e uma conferência, promovida pela AML, sobre mobilidade metropolitana em Lisboa. Pudemos confirmar a identificação de alguns actores importantes que não participam na elaboração dos documentos e dos pontos de conflito que o carácter vago da maioria dos documentos omite.

No âmbito da discussão pública da revisão do Plano Director Municipal do concelho de Lisboa decorreu uma sessão dedicada à mobilidade (18 de Abril de 2011) onde o estudo (que referimos anteriormente) e o plano de mobilidade foram apresentados. Quanto aos participantes, um elemento da empresa TIS.pt fez a apresentação do diagnóstico e das

medidas programadas no âmbito da mobilidade. A apresentação destinava-se a um público conhecedor da matéria, uma vez que foram utilizados bastantes termos técnicos e fez-se recurso de paradigmas científicos na exposição. O público era, de facto, sobretudo composto de especialistas: profissionais dos domínios da engenharia (civil e do ambiente), arquitectura, economia e um ou outro representante associativo (associação ambiental e associação de moradores).

Foram levantados os problemas da congestão do trânsito, do risco ambiental da utilização do transporte individual, do estacionamento, da relação destas questões com a necessidade de aumentar a atracividade do concelho enquanto espaço de residência, designadamente de famílias jovens, e os grandes projectos, como o aeroporto. A preocupação com o uso excessivo do automóvel foi apresentada na consequência de um imperativo ecológico e como um problema que exige uma intervenção metropolitana que não está a funcionar. Não foram levantadas questões relacionadas com as desigualdades sociais na mobilidade da população. Referiu-se, contudo, que face ao contexto económico actual, a utilização do automóvel deve diminuir não só devido ao aumento de desemprego como ao aumento do custo do combustível: para o imperativo de redução de emissões de CO2 terá sido ironicamente favorável o contexto de crise. Contudo, esta constatação não levantou outras questões sobre o que tal significa para quem volta a ficar dependente dos transportes públicos.

Apesar de ser em Lisboa que mais se concentram os movimentos pendulares, o concelho não tem capacidade de intervenção sobre como nos outros concelhos se faz a promoção do uso do transporte público. Assinalou-se, neste sentido, como dentro das possibilidades da câmara se criaram parques de estacionamento perto de estações de metro na periferia do concelho, mas que o ideal seria evitar que as pessoas precisassem de entrar no concelho. Em conclusão, identificaram-se duas limitações fundamentais à gestão da mobilidade na AML: os constrangimentos económico-financeiros a que o país está sujeito e a inexistência de ordenamento do território a nível regional sobre esta matéria.

O outro evento que destacamos, uma conferência sobre mobilidade na AML (3 de Junho de 2013), foi promovido pela Área Metropolitana de Lisboa. Começou com um longo momento de conflito com uma comissão de trabalhadores manifestando-se contra a política do governo⁵⁶. Em seguida, os deputados da AML dos partidos no governo (PSD e CDS-PP) repudiaram publicamente a interrupção e abandonaram a conferência, justificando com a recusa dos restantes organizadores em condenar oficialmente a intervenção da comissão dos trabalhadores. A conferência foi sendo interrompida por estas intervenções, até que um

⁵⁶ Ver <http://www.publico.pt/politica/noticia/manifestantes-impedem-secretario-de-estado-dos-transportes-de-falar-em-conferencia-1596254>

participante do público perguntou se as acções políticas podiam terminar e prosseguir-se com a conferência, salientando que tinha vindo participar num evento técnico e académico, como especialista, o que não estava a acontecer. O nível de conflito era, obviamente, bastante elevado e exemplifica outro ponto de tensão na actual formulação de políticas de mobilidade. O sector de transportes mobiliza força de trabalho organizada que se impõe quando está em causa a alteração das condições oferecidas aos trabalhadores, o que aliás é também manifestado no recurso à greve.

Sobressai o contraste do conflito inicial entre a manifestação dos trabalhadores e, seguidamente, dos deputados metropolitanos PSD e CDS-PP, face à intervenção do participante que, de certa forma, tenta despoliticizar a discussão sobre mobilidade na AML. Ambos ilustram dois movimentos aparentemente opostos mas que têm contribuído para a secundarização das questões de justiça social na mobilidade da população: a excessiva partidarização do debate público à noção (normativa) de neutralismo técnico das questões em debate.

As intervenções do público ao longo do dia promoveram um debate sobre os custos de transportes públicos, a necessidade dos passes mensais, a extensão e flexibilidade dos serviços de transporte e a acessibilidade aos lugares. A conferência envolveu actores políticos e institucionais (municipais e metropolitanos), profissionais de planeamento e investigadores, promovendo discussões esclarecedoras e constituindo uma montra dos agentes que, na sua maioria, havíamos identificado através da autoria dos documentos.

Enquanto Presidente da Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa, Germano Martins reconheceu que a falta de recursos financeiros e políticos da autoridade impede uma maior acção da mesma. Como grande parte dos intervenientes, referiu a necessidade de reformulação do mapa dos transportes públicos na AML, de forma a contrariar o carácter radioconcentrífico excessivo do mesmo. Utilizando dados de 2012, de um estudo encomendado à TIS.pt⁵⁷, apresentou a comparação europeia dos custos dos passes (com paridade de poder de compra), demonstrando como o custo do passe em Lisboa e proximidades era relativamente barato mas se considerássemos o L123 – portanto quando nos afastamos do centro – os preços portugueses eram já os segundos mais caros.

Relativamente à necessidade de reorganização da rede, também Luís Cabaço Martins reconheceu, enquanto presidente da ANTROP (Associação nacional de transportadores rodoviários pesados de passageiros), o problema das indemnizações compensatórias. O Estado compensava as empresas pela venda dos passes sociais, segundo um inquérito de 1989. O presidente da ANTROP chamou a atenção para o facto de, apesar de este

⁵⁷ Tentámos por diversas vezes aceder a este estudo através de vários contactos, sem sucesso, com a AMTL.

mecanismo estar desligado da realidade actual, ter sido permitido a várias empresas sobreviver segundo esta lógica nas últimas décadas. Defendia, portanto, uma transição lenta para novos mecanismos mais adequados à realidade actual.

A utilização anacrónica de dados com mais de duas décadas transformou-se num problema que tem penalizado financeiramente o Estado e não serve a população, na medida em que consubstancia o desajustamento que a rede de transportes públicos tem demonstrado face à diversificação e multiplicação das deslocações na AML. O Estado atrasou o pagamento das compensações financeiras aos operadores e iniciou-se um período de negociação que foi desbloqueado com a publicação de legislação que libertou o montante necessário ao pagamento da dívida e prevê a mudança, a partir de 2013, dos mecanismos de compensação financeira recorrendo aos dados da bilhética⁵⁸.

Nunes da Silva, então vereador da mobilidade da CM Lisboa, investigador e professor no Instituto Superior Técnico, também participou na conferência. Aqui, tal como noutras ocasiões⁵⁹, apresentou os constrangimentos e as possibilidades que se colocam aos municípios no domínio da mobilidade, uma vez que têm estado impossibilitados de intervir no planeamento dos transportes públicos. Sublinhou a articulação entre ordenamento do território e mobilidade, enumerando o que podem ser os campos de actuação das câmaras, dando o exemplo do concelho de Lisboa: a definição de critérios de ocupação tendo em conta a proximidade de transportes públicos (com inspiração no modelo ABC holandês referido no cap. I); o investimento nas ciclovias e na pedonalidade; a restrição a valores máximos de estacionamento; a promoção de bilhetes/passes que articulam estacionamento e transporte público; e a implementação de sistemas de transportes em sítio próprio e de serviços porta-a-porta, estes já a cargo das câmaras.

A troca de ideias pode acontecer em diferentes arenas, o conflito pode ser produtivo ou impedir a discussão, e para que as sessões "abertas" ou "públicas" sejam realmente públicas, acessíveis e promovam debate muito tem de ser discutido: perguntas apresentadas, actores envolvidos, linguagem usada, locais de discussão... Confirma-se a

⁵⁸ Ver: Resolução de Conselho de Ministros nº 50/2013, de 30 de Julho de 2013, que autoriza a compensação financeira devida aos operadores que cumpriram a obrigação de disponibilização dos títulos de transporte intermodais (DR, 1^a série – Nº 145); Portaria 241- A/2013, de 31 de julho, relativa ao Sistema de Passes intermodais da AML (DR, 1^a série – Nº 146); Despacho nº 10076- C/2013 que estabelece a compensação financeira aos operadores suburbanos pelos anos de 2011 e 2012 (DR, 2^a série - Nº 146).

⁵⁹ Tivemos oportunidade de assistir a intervenções de Fernando Nunes da Silva, tal como de Germano Martins, também no Instituto Superior Técnico, por ocasião do Seminário "Governança do Sistema de Transportes Urbanos. Passageiros e Mercadorias", IV Encontro do Grupo de Trabalho Cidade e Mobilidade, 5 a 7 de Junho de 2013, Lisboa.

promoção de um paradigma de planeamento em que a participação é protagonista e cujas concretizações são diversas e precisam de ser analisadas nas suas especificidades.

Sublinhámos e reportámos estes eventos sobretudo porque são dos raros espaços em que pudemos observar como os principais agentes pensam e discutem a mobilidade ao nível metropolitano, tendo em conta a dificuldade que persiste em estabelecer instâncias regionais ou metropolitanas com acção efectiva. Nos espaços de discussão pública a falta do nível metropolitano é sempre apontada como um bloqueio à resolução de dois constrangimentos fundamentais à gestão da mobilidade: em termos mais imediatos, a reorganização da rede e de serviços de transportes; a montante, os modelos de ordenamento do território que se desenvolveram desarticulados de políticas de mobilidade promotoras do uso de transportes públicos. Não falta, portanto, conhecimento sobre os bloqueios que obstam ao planeamento de uma mobilidade mais sustentável. Estranho é que nos documentos que examinámos não seja tão clara a explicitação destes problemas e a proposta de soluções.

O nível de responsabilização nos discursos dos documentos analisados é variável, mas detecta-se uma certa tendência para, nos documentos mais recentes, começando no nível europeu, uma individualização da responsabilidade como se, na senda do pensamento ecológico e em paralelo com o princípio do utilizador-pagador, coubesse sobretudo aos indivíduos e às famílias uma maior consciencialização e promoção de estilos de vida sustentáveis recorrendo aos transportes públicos ou a modos suaves de transportes (pedonal e bicicleta). Dois exemplos: campanha de Mobilidade Urbana Sustentável da Comissão Europeia (2012) “*do the right mix*”⁶⁰ e uma campanha recente da Carris de vigilância “cidadã” à fraude. A primeira representa o uso excessivo do automóvel como um vício dos indivíduos que desafia a racionalidade. A campanha, em 2014, da Carris, apresenta a imagem de dois olhos bem abertos num fundo branco com uma mensagem de incentivo à maior atenção e denúncia de fraude pelos utilizadores dos autocarros.

No primeiro caso, apresenta-se uma caricatura enquanto exercício pedagógico para a população que efectivamente tem boas acessibilidades a transportes públicos. Porém, esse “vício” não é generalizado e, nalguns casos, é função da falta de alternativa. A dependência dos transportes públicos ou privados em muito penaliza alguns indivíduos e famílias na disponibilidade de tempo, não constituindo necessariamente uma opção apenas de conforto ou comodismo, como foi sugerido na análise estatística (parte II) e será confirmado nas entrevistas (parte III). Não temos conhecimento de outra campanha que promova, por

⁶⁰ A campanha está difundida na página inicial do site da AMTL e foi apresentada também na conferência da mobilidade -

<http://www.amtl.pt/paginaJanelaExterna.aspx?codigono=7143AAAAAAAAAAAAAA> [acedido a 2 de Abril de 2014].

exemplo, a diversidade funcional no uso do solo ou a articulação entre ordenamento do território e investimentos em transportes e mobilidade. Pelo contrário, os últimos documentos parecem esquecer estas questões e promover ideias mais liberais sobre o papel do Estado nas políticas de transporte.

A segunda campanha responsabiliza mais os indivíduos, promovendo a denúncia de outros utentes dos transportes públicos, não constituindo propriamente uma promoção positiva pela utilização dos transportes públicos. Mais recentemente lançou-se uma campanha com uma abordagem mais positiva que procura divulgar uma imagem de pontualidade dos transportes públicos e também do seu papel na construção das comunidades locais⁶¹.

Os processos de reestruturação das empresas de transportes ao nível dos trabalhadores e de redução ou encarecimento da oferta no serviço de transportes acabaram por contribuir para uma maior atenção pública às questões sociais e políticas da mobilidade, concretizada, de alguma forma, nos níveis de debate presentes na conferência sobre transportes na área metropolitana de Lisboa e, de um modo geral, nos meios de comunicação. Têm também sido mais frequentes as notícias sobre a falta de acessibilidade a alguns serviços públicos com a reorganização da rede dos serviços de saúde ou do mapa judicial, por exemplo. Ao agravamento das condições de mobilidade alia-se a falta de acessibilidade aos serviços devido à restrição da oferta, o que obriga a deslocações maiores antes desnecessárias.

7.2. Os transportes no contexto político recente (2011-2014)

As condições de vida dos portugueses agravaram-se e algumas medidas recentes de política de transportes vêm reforçar este agravamento e alteram o que se previa nos documentos analisados. Em 2012 os passes aumentaram em média 5%, ao mesmo tempo que várias empresas reduziam o número ou dimensão dos percursos⁶². Os descontos para idosos e estudantes desceram para 25%. Inicialmente a criação do passe social+ fez descer as condições de desconto anteriores para o preço do passe para criança (mais caro do que, por exemplo, o desconto para idosos e pensionistas)⁶³. Na sua reformulação distinguem-se os que usufruem de desconto de 25% (a maioria) dos que accedem ao desconto de 50%,

⁶¹ <http://carris.transporteslisboa.pt/pt/noticias/2015/transportes-de-lisboa-juntos-estamos-mais-perto/> e <http://carris.transporteslisboa.pt/pt/noticias/2015/transportes-de-lisboa-o-importante-e-chegar-a-horas/>, acedidos a 30 de Março de 2015

⁶² As reformulações da Carris, por exemplo, implicaram o fim de alguns percursos e a redução de muitos outros, atingindo 27 carreiras ou troços de carreiras - <http://www.carris.pt/pt/noticias/2012/alteracoes-da-rede-carris-2012/> [acedido a 1 de Abril de 2014].

⁶³ Portaria nº 272/2011, de 23 de Setembro, Diário da República, 1ª série – nº 184.

apenas para os indivíduos que recebem complemento solidário para idosos ou rendimento social de inserção. Ainda assim, há muitos operadores que não aderiram à implementação deste passe⁶⁴. Aliás, um dos problemas mais apontados nos eventos que destacámos – a desorganização e complexidade do mapa da rede de transportes – está relacionado com esta proliferação ingerível do número de títulos e passes mensais disponibilizados na AML: no site da AMTL pode aceder-se a uma lista, revista em Agosto de 2013, com 1241 títulos em vigor na AML de 16 operadoras, dos quais 551 são passes mensais, sendo que apenas 10 passes intermodais mensais são alvo de compensação financeira. Como consequência, grande parte do território da AML e das deslocações interconcelhias que não envolvam Lisboa estão excluídos deste grupo.

Em Fevereiro de 2013 houve nova actualização tarifária (não podia exceder 0,9% em aumento médio), tal como em 2014 (não podia exceder 1,0% em aumento médio)⁶⁵. Em 3 anos os valores dos passes mensais chegaram a ter aumentos em cerca de 10 euros para cada indivíduo (quadro 7.1).

Quadro 7.1 – Preços dos passes intermodais subvencionados em Janeiro de 2011 e de 2014 (euros)

Passes intermodais	Preço a Jan/ 2011	Preço a Jan/ 2014
Navegante urbano	29,35	35,65
Navegante rede	32,60	42,00
L1	40,10	49,30
L12	48,30	59,45
L123	55,00	67,65
12	29,35	36,15
23	29,35	36,15
123	39,40	48,45
L123- MA (Montijo e Alcochete)	71,40	87,85
L123- SX (Seixal)	70,65	86,85

Fonte: AMTL, Actualização tarifária em 2011 e 2014 em www.amtl.pt

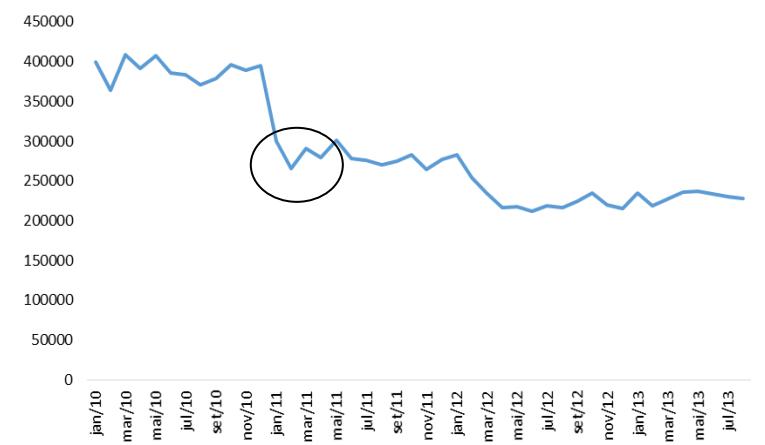
Ao mesmo tempo que os preços aumentam, há sinais da redução da oferta de transportes públicos. Já em 2004, Viegas considerava incompreensível que a resposta à queda de procura de transportes públicos venha sendo a redução dos serviços, que poupa custos a curto prazo mas favorece ainda mais o uso do automóvel (Viegas, 2004). Mais

⁶⁴ Com a alteração das condições do passe social+ na portaria nº 36/2012, de 8 de fevereiro (Diário da República, 1º série – nº 28) o passe social+ passa a ser possível com todos os passes intermodais mensais subvencionados que, ainda assim, são apenas 10 num conjunto de 551 passes mensais disponibilizados na AML. Contudo algumas operadoras, nos seus passes próprios ou combinados, têm condições especiais para alguns dos grupos abrangidos.

⁶⁵ Ver Despacho normativo nº 10-A/2013, de 20 de dezembro de 2013 (Diário de República, 2ª série, nº 247 – 20 de dezembro de 2013) sobre o último aumento para 2014.

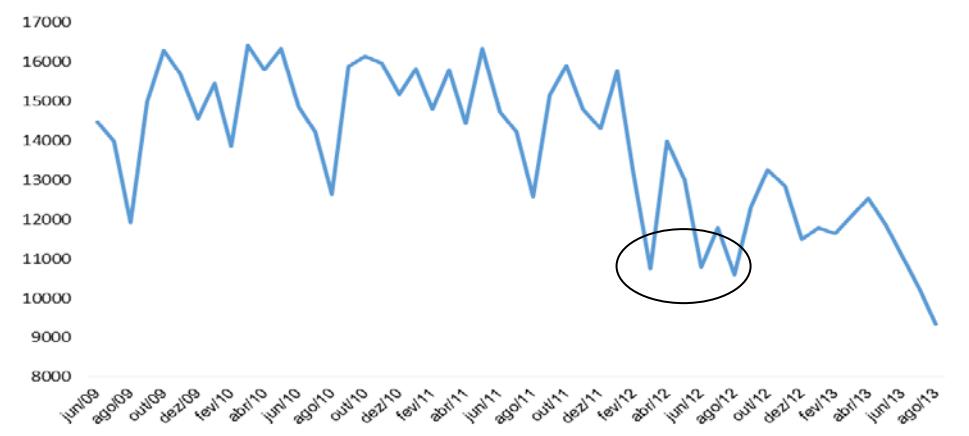
recentemente, o cenário agrava-se. Ainda que a procura também diminua com o aumento do desemprego, o estreitamento da oferta parece ser anterior e, portanto, consequência de decisões políticas (fig. 7.1 a 7.4). Apesar de não conseguirmos aceder a informação mais vasta e significativa sobre a área metropolitana de Lisboa, salientamos os exemplos do Metropolitano e da Carris, em Lisboa, demonstrando que a diminuição da oferta é anterior à da procura.

Figura 7.1 – Oferta do metropolitano de Lisboa: Lugares-quilómetro oferecidos (N.º), Junho de 2010 a Julho de 2013



Fonte: INE, 2014

Figura 7.2 – Passageiros transportados no metropolitano de Lisboa (N.º), Junho de 2009 a Agosto 2013



Fonte: INE, 2014

Figura 7.3 – Oferta Carris Lugares x Km S.P. (milhões)

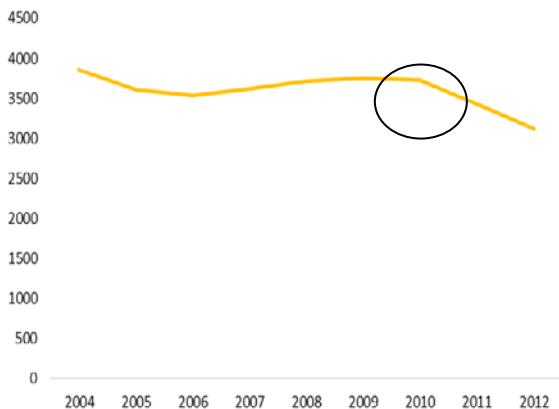
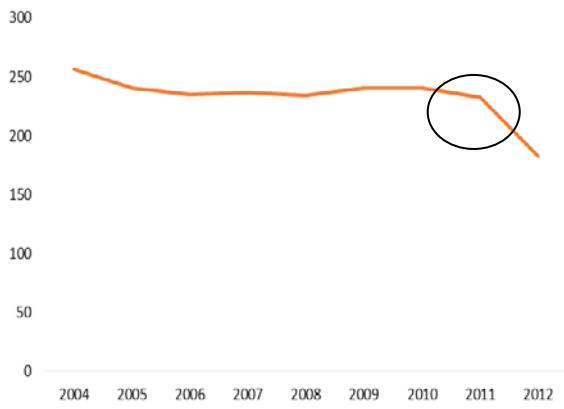


Figura 7.4 – Passageiros transportados pela Carris (milhões)



Fonte: <http://www.carris.pt/pt/indicadores-de-actividade/>

Se o desemprego e a maior escassez de recursos podem, não pelas melhores razões, desencorajar o uso do carro, por outro lado, o aumento dos preços dos transportes públicos e a redução da oferta não favorecerão certamente o uso de transportes. Certo é que as condições de mobilidade se agravam e seguem a direcção que os documentos avisavam: o princípio do utilizador-pagador e a lógica assistencialista.

Se observarmos a evolução da última década não deixam de se observar melhorias nalguns serviços. De uma forma geral, a informação disponível para quem pretende deslocar-se em transportes públicos é incomparavelmente melhor e mais acessível nos últimos anos, designadamente através da internet. O site da Transportis disponibiliza informação sobre os percursos mais favoráveis com cálculo de custo e tempo, tal como através de outros sites generalistas podemos avaliar as alternativas de percursos. Os equipamentos têm avisos visuais e sonoros que indicam as paragens, paragens com informação do tempo que falta para o próximo transporte ou a possibilidade de recorrer a essa informação através de mensagem por telemóvel (Carris). Ao nível da implementação da bilhética há um grande esforço de simplificação, juntando os vários operadores no cartão Lisboa Viva. Algumas operadoras promovem descontos em parceria com empresas e instituições (bilhetes para acesso a eventos ou equipamentos culturais, por exemplo).

Contudo, mais recentemente, mais mudanças estão previstas e novas medidas foram tomadas. A privatização da Carris e do Metro foi lançada⁶⁶, em conflito com a câmara

⁶⁶ Resolução do Conselho de Ministros n.º 10/2015, de 6 de Março, que determina o início do processo de abertura ao mercado da exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros através da subconcessão dos serviços prestados pelas empresas Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A., e Metropolitano de Lisboa, E.P.E..

municipal de Lisboa⁶⁷. Ao mesmo tempo foi aprovado em conselho de ministros, a 19 de Fevereiro de 2015, a proposta de um novo regime jurídico dos transportes que transfere várias competências para a escala municipal, continuando a ignorar a gestão metropolitana, documento que é contestado pelos 18 municípios da AML e pela comissão executiva metropolitana⁶⁸. Esta proposta legislativa extingue as Autoridades Metropolitanas enquanto entidades autónomas, transferindo-as, na prática, para a alçada das áreas metropolitanas.

São, portanto, tomadas medidas importantes quase em véspera de provável mudança de governo e é acentuada a dualidade governo central/ local na gestão das políticas públicas, com o reforço do poder local. O reforço do poder local estava já contemplado na lei nº 159/99, de 14 de Setembro, que estabelecia o quadro de transferência de atribuições e competências para as autarquias locais, mas que foi inconsequente, e confirmou-se no regime jurídico das autarquias locais e CIM, estabelecido na Lei nº 75/2013, de 12 de Setembro. Porém, falta conferir se a este reforço legislativo corresponderá capacidade financeira de realização das políticas e mantém-se imóvel o bloqueio gerado pela inexistência de uma gestão metropolitana eficiente.

Mais ainda, este bloqueio persiste apesar de termos verificado haver já uma capacitação alicerçada em competências e conhecimento para a formulação de melhores políticas de mobilidade. Além dos vários manuais que referimos anteriormente, a AMTL publicou no seu website, em Fevereiro de 2015, vários estudos e sínteses sobre a mobilidade na área metropolitana de Lisboa: evolução da oferta e da procura; qualidade e impacto da redução da oferta; modalidades de tarificação; opções de zonamento; satisfação dos utentes; fraude, entre outros. Que repercussões terão estes documentos num contexto de mudança, é a dúvida que persiste, como dantes. Caberá a avaliações futuras averiguar se a recente e profícua produção de estudos, planos e legislação resultará em alterações na forma de fazer política de mobilidade na AML.

7.3. A mobilidade e o ordenamento do território, enquanto políticas públicas, preocupam-se com as desigualdades e a justiça espacial? notas conclusivas

Tentar compreender como se faz a promoção de maior justiça espacial na gestão das deslocações urbanas é estudar um tema periférico dentro da mobilidade. Estivemos, portanto, a examinar uma relação que ocupa pouco espaço nos documentos estudados.

⁶⁷ Ver

http://www.jornaldenegocios.pt/empresas/detalhe/antonio_costa_admite_travar_concessoes_da_carreiras_e.metro.em.tribunal.html, acedido a 30 de Março de 2015

⁶⁸ Ver <http://www.publico.pt/local/noticia/autarcas-temem-pior-servico-e-mais-encargos-com-novo-regime-dos-transportes-1689706> e <http://www.publico.pt/local/noticia/regime-dos-transportes-e-impossivel-de-por-em-pratica-tal-como-esta-1690583>, acedidos a 30 de Março de 2015

Dedicou-se atenção pormenorizada quando essa relação, ou outras que lhe dissessem respeito, era referida. Uma parte importante da avaliação de políticas públicas é a averiguação da coerência interna do instrumento político, isto é, a relação entre os problemas diagnosticados, os objectivos enunciados e as medidas propostas. A este nível a análise de conteúdo pode revelar-se um auxílio precioso. A análise discursiva é uma abordagem ainda pouco comum a estes documentos e muito útil para a compreensão das perspectivas de vários actores/autores de planeamento ou da evolução ao longo do tempo das mesmas. Constituiu, portanto, um instrumento valioso na desocultação do carácter ideológico e político destes documentos.

O desenvolvimento dos temas é diferenciado consoante a escala é local, regional, nacional ou internacional. Pensar a mobilidade e os sistemas de transportes europeus ou da Área Metropolitana de Lisboa levanta vários problemas. A própria noção de coesão social ou territorial materializa-se de forma distinta. Para a diversidade das abordagens na AML contribuem o diferencial de recursos de que as câmaras dispõem, a nível financeiro, da equipa técnica que elabora e que acompanha a realização dos diagnósticos e planos, e as diferentes culturas e tradições de planeamento de cada concelho. A tudo isto não é obviamente alheia a própria diversidade económica, social, cultural e territorial da Área Metropolitana de Lisboa, apresentada na parte II.

De um modo geral, os grandes temas tratados pelas políticas de mobilidade são a relação entre mobilidade, o desenvolvimento económico e as questões ambientais, e mais recentemente, aspectos ligados ao financiamento do sector. O sector de transportes é importante ao nível económico e financeiro: muito espaço de alguns destes documentos é dedicado a questões relacionadas com a organização e contratualização dos operadores e com a análise do sector dos transportes enquanto importante empregador. Como nos cingimos à mobilidade de passageiros, o emprego e a formação das bacias de emprego são temas dominantes no planeamento a nível regional ou local. Aliás, na maioria dos diagnósticos locais os dados analisados são os do INE, que dizem respeito apenas à população empregada e estudante. Objectivamente, grande parte dos documentos é ocupada com análises descritivas e apresentação de dados em tabelas, gráficos e mapas, não se adiantando propostas de interpretação ou de acção sobre os problemas. A este respeito, este capítulo vem consolidar a ideia já sugerida na análise estatística (parte II) de que a própria produção de informação, nos diagnósticos, não está isenta de considerações políticas, designadamente através de omissões importantes.

A relação entre desigualdades sociais e mobilidade geográfica está ainda bastante ausente destes documentos. Se já aparece nalguns diagnósticos, ainda não está contemplada nas propostas. Confirma-se que as preocupações ambientais adquiriram maior relevância no discurso das políticas de mobilidade, ainda que seja discutível o seu efeito em

termos práticos. Procuram-se modelos de mobilidade mais sustentáveis e debatem-se as consequências de formas urbanas menos saudáveis resultantes da dispersão urbana e da utilização excessiva do automóvel.

Há, contudo, dissonâncias entre o protagonismo de certos temas nos documentos oficiais e mesmo nos *media* e a realidade das práticas que examinámos nos capítulos 3 a 5. A relevância dada aos modos suaves (andar a pé e de bicicleta) tem sido crescente e generalizada, quase como reacção única ao objectivo de reduzir o uso do automóvel. Ainda que possa constituir uma opção válida em determinadas circunstâncias, não pode ser desligada dos contextos em que isso é possível, sendo difícil para a grande parte dos movimentos interconcelhios da população empregada ou para a população com mobilidade reduzida. Uma vez mais, parece que a opção estratégica é colocar a liderança da mudança de comportamentos estruturais sobretudo do lado do utilizador.

Por outro lado, o contexto de crise e a dureza das medidas de austeridade têm trazido para a opinião pública algumas intervenções de políticos, académicos, comentadores e personalidades públicas que procuram chamar a atenção para a natureza ideológica das medidas e dos discursos políticos. Em reacção a um discurso tecnicista dominante que finaliza com a ideia de que não há alternativa às medidas de austeridade parecem estar mais presentes algumas vozes que expõem as políticas enquanto tal, e isso verificou-se nalgumas matérias relativas aos transportes, dada a importância económica e financeira do sector. Pudemos observá-lo na observação de “outros discursos” nas discussões públicas sobre a mobilidade e pela proliferação de notícias sobre o sector de transportes. O ordenamento do território, reconhecido enquanto política pública, não está, contudo, tão presente no debate público.

Paradoxalmente, a par da regressão recente dos discursos do livro branco e do plano estratégico de transportes mais recentes, surgem vários manuais e guias que contribuem para um planeamento mais sustentável da mobilidade que considera a equidade também uma prioridade. O grande bloqueio da ineficácia do funcionamento de uma entidade supramunicipal não parece ter resolução para breve e impede a efectiva construção de uma política de mobilidade metropolitana. Ensaiam-se alguns projectos específicos, seja territorialmente ou dirigidos a determinados grupos sociais mais vulneráveis, mas parece escapar o aproveitamento da sensibilidade, conhecimento e competências já adquiridas que visam a articulação entre ordenamento do território e mobilidade e uma maior preocupação com as desigualdades sociais no espaço urbano.

O domínio da mobilidade é particularmente complexo em Portugal. Subsiste simultaneamente ora uma ausência, ora inconsequência da definição das competências de cada agente, da sua natureza na separação entre serviço público e privado ou do estabelecimento de escalas territoriais de acção complementares. Entre o Estado central, as

grandes empresas concessionárias de estradas ou de transporte público e os municípios continua a falhar o nível supramunicipal de planeamento, o que é particularmente incompreensível em áreas metropolitanas. Também na mobilidade se vem observando bloqueios transversais à concretização de políticas públicas nacionais: por um lado, a falta de actualização e consequência de alguns diplomas legislativos e, por outro, a proliferação de documentos orientadores cujos princípios continuam a carecer de materialização, monitorização e avaliação. Como resultado, promoveu-se um modelo de ocupação do território assente no transporte privado através de um investimento superior na rede viária e da conservação de uma rede de transportes públicos altamente penalizadora para quem escapa aos movimentos clássicos periferia-centro.

O retrato, que se pretendia actual, está já desactualizado, o tempo de investigação é sempre ultrapassado pela realidade, em particular num contexto de turbulência social e política. Aconteceu durante o projecto, com a tentativa de acompanhar a publicação de estudos e legislação e com a mudança de protagonistas. Terminou com a própria extinção das Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e Porto e um processo de privatização da Metro/Carris por concluir. Parecem, portanto, muito limitadas as capacidades de previsão do futuro, em vésperas de eleições legislativas.

Paradoxalmente, parecem continuar reunidas as condições de imobilidade destas políticas que, pelo menos por omissão, têm contribuído para a reprodução, ou mesmo agravamento, das desigualdades sociais. Os problemas continuarão se não se verificarem avanços na gestão metropolitana e numa aposta mais séria de articulação das políticas de ordenamento do território e de mobilidade, que privilegie princípios como a equidade de acesso e de mobilidade no espaço, para além da sustentabilidade ambiental.

Regressamos, consequentemente, à discussão sobre os motores da produção das desigualdades socioterritoriais que, alimentando-se dos efeitos emergentes estruturais, não deixam de ser reproduzidas pelos comportamentos dos indivíduos e famílias. Se um dos objectivos das políticas é a redução do uso do automóvel, a maior capacitação da população para tal não dependerá certamente apenas das suas competências, mas também dos recursos de que dispõem e a que conseguem aceder. Interessará sobretudo verificar as condições e motivos das mobilidades, de modo a que as médias gerais e os valores que definimos como metas políticas – seja de emissões de CO₂, tempo despendido em deslocações ou níveis de ocupação do espaço público em estacionamento... – considerem e contrariem as desigualdades existentes. A compreensão das condições e motivos exige uma abordagem mais intensiva e qualitativa às mobilidades das pessoas. Abordagem que permitirá igualmente uma melhor avaliação das desigualdades identificadas na parte II e do impacto das políticas aqui referidas. Ensaiamos, na parte seguinte, uma visita aos lugares e aos percursos das pessoas através do que consentiram partilhar em contexto de entrevista.

PARTE IV – O CAMINHO FAZ-SE CONVERSANDO. OS LUGARES E A MOBILIDADE NOS DISCURSOS DAS PESSOAS.

CAPÍTULO 8 – ENTREVISTAR METROPOLITANOS SOBRE A MOBILIDADE EM LISBOA

Nos estudos sobre mobilidade têm prevalecido as metodologias quantitativas, associadas à primazia do estudo dos transportes de um ponto de vista funcionalista, em que a engenharia é um campo disciplinar dominante (ver capítulo 1 e parte III). Estes estudos privilegiam a análise orientada para o estabelecimento de princípios da máxima utilidade ou de eficiência, frequentemente ignorando elementos que também integram o processo de decisão, como os hábitos, a posse de informação incompleta ou a incerteza (Lazendorf, 2003). Lazendorf (2003) chama a atenção para a incapacidade destes estudos de interpretação das normas que caracterizam o comportamento dos agentes individuais, aplicando muitas vezes regras inadequadas na tentativa de previsão dos comportamentos e das necessidades de mobilidade. O autor sugere que os métodos qualitativos podem preencher esta falha através de *focus group*, entrevistas, observação participante, diários de viagem, etc.

Buscher e Urry (2009) e Buscher, Urry e Witchger (2011) sistematizaram um conjunto de instrumentos metodológicos – quantitativos e qualitativos – mais adaptados para estudar mundos sociais em movimento (*mobile methods*). Neste conjunto encontram-se instrumentos etnometodológicos, diferentes tipos de registo e análise de diários de tempo-espacó ou de mobilidade, métodos desenvolvidos para a análise da mobilidade virtual, entre outras direcções metodológicas (Buscher e Urry, 2009). No site do fórum *mobile lives*, Monika Buscher (2013) enuncia alguns exemplos com as respectivas referências bibliográficas (fig. 8.1).

Figura 8.1 – Proposta de lista de *mobile methods*, publicada no fórum *mobile lives*

- Acompanhamento pedonal (Kusenbach, 2003; Pink, 2007; Ingold & Vergunst, 2008);
- Acompanhamento na deslocação (“ride alongs”) (Laurier, 2004, Ferguson 2011, Aldred & Jungnickel 2012);
- “Sombreamento” (Czarniawska, 2007; Jiron, 2011),
- Passeios (Kusenbach, 2012);
- Diários de viagem, de transporte ou tecnológicos (Palen & Salzman, 2002; Axhausen, Zimmermann, Schönenfelder, Rindfusser, & Haupt, 2002);
- Estudos longitudinais com migrantes (Kalir, 2012);
- Estudos com turistas, em casa e fora (Larsen, 2008);
- Etnografia virtual (Molz, 2006);
- Etnografia multilocalizada e global (Marcus, 1995; Burawoy, 2000; Tsing, 2005, Kien 2009);
- Estudos de posicionamento móvel ou GPS (Geographical Positioning Systems) (Hein, Evans, & Jones, 2008; Ahas, 2011);
- Biomapeamento, co-mobilidade, audio-passeios (Nold, 2009, Southern, 2012; Chapman 2012);
- Intervenções, *design* e criações colaborativos (Watts & Lyons 2011, Büscher 2006, Southern 2012)

Fonte: <http://en.forumviesmobiles.org/marks/mobile-methods-697> (tradução nossa)

A abordagem multidisciplinar ao estudo das mobilidades repercute-se nas diversas possibilidades metodológicas, tal como acontece noutras domínios de estudo transversais, como os estudos urbanos ou as migrações. Não é, aliás, novidade que em ciências sociais os objectos de estudo coincidam e que as fronteiras disciplinares sejam fluídas. Não obstante a especialização em determinados métodos ou temas – o estudo das classes sociais na Sociologia, a abordagem etnográfica na Antropologia, ou a representação espacial na Geografia – as abordagens metodológicas mistas e os campos de estudo pluridisciplinares vêm ganhando terreno. Como foi salientado anteriormente, cada parte do aparelho metodológico foi sendo desenhado considerando a adequabilidade dos instrumentos e objectos empíricos a diferentes perguntas ou objectivos (Becker, 1996; Atkinson, 2005).

Procurou-se analisar as práticas e representações socio-espaciais vividas no espaço, respondendo às seguintes questões: De que forma os percursos espaciais, compostos de práticas e representações, incorporam discursos de identidade territorial e de distinção social? E em que medida acompanham dinâmicas de desigualdade social? Para responder a estas perguntas, reflecte-se sobre, por um lado, os efeitos da mobilidade geográfica em situações de desigualdade social e, por outro lado, sobre como o uso do espaço pode ser mobilizado no posicionamento social dos indivíduos. Projectou-se a concretização desta reflexão em três objectivos específicos: (1) identificação de diferentes práticas e representações de mobilidade geográfica; (2) caracterização dos perfis sociais dos indivíduos e relação com os lugares face aos percursos de mobilidade desenvolvidos; e (3) verificação da associação de diferentes lógicas de distinção social e discursos de pertença identitária à construção dos percursos de mobilidade dos indivíduos.

Três trabalhos no campo do estudo das mobilidades foram particularmente inspiradores. Camarero e Oliva (2008) ou Fallov *et al* (2013) retiram das histórias dos seus entrevistados ilustrações da história da cidade, da evolução de um bairro e de modos de vida de um grupo social, tipificando os comportamentos de mobilidade e relacionando-os com a forma de produzir e de pertencer aos lugares. Freudendal-Pederson (2009) optou por analisar alguns argumentos centrais dos seus entrevistados – as *histórias estruturais* – evidenciando as emoções e as rationalizações que alicerçam a construção das opções de mobilidade. Estas opções são importantes na formulação de um modelo óptimo de vida (“the good life”) em que a liberdade e o potencial de mobilidade são indissociáveis. Também ao nível da metodologia, a sua abordagem inovadora, usando tanto entrevistas individuais como *focus group* (constituídos uns por desconhecidos e outros por pessoas com algum prévio conhecimento), permitiu uma análise mais complexa das variantes discursivas que incorporam os comportamentos de mobilidade.

A abordagem que agora se apresenta recorre a elementos das anteriores, focando-se nas dimensões de análise que privilegiámos na entrevista. Apresentam-se primeiramente as práticas de mobilidade (ao longo da vida, passadas e presentes), as formas de organização espaço-temporal e de gestão em família, e os recursos e competências dos indivíduos para a mobilidade quotidiana. Seguidamente exploramos mais profundamente os diferentes tons em que os discursos apresentam as apropriações destas condições de mobilidade. Por último, propõe-se uma tipologia de mobilidade que considera indissociáveis as duas abordagens anteriores e que procura sintetizar os comportamentos de mobilidade que encontrámos, ora ilustrando ora contrariando as imagens e os comportamentos já sugeridos na análise estatística e das políticas urbanas.

O papel da observação do terreno foi fundamental. A este respeito, destaquem-se duas obras de referência na área dos estudos urbanos em Portugal – Cordeiro (1997) e Costa (1999) – pela multiplicidade de fontes e materiais analisados e pela consideração do próprio discurso sobre os bairros que estudaram (incluindo o de caráter mais formal ao nível dos estudos lisbonenses) enquanto objecto construído e performativo. Para além de demonstradas as inúmeras potencialidades do desenvolvimento integral e rigoroso desta metodologia, sublinhamos as aprendizagens que uma metodologia deste tipo produz para lá da sua aplicação estrita. A formação e o conhecimento ao nível da pesquisa de terreno serão sempre valiosos. Mesmo que o investigador não desenvolva integralmente a metodologia, pode procurar uma postura de atenção ao meio que complemente os outros instrumentos de análise. As “estórias” e observações singulares informam ou ilustram o trabalho teórico e empírico desenvolvido de forma mais sistemática com outras metodologias, seja na aplicação de entrevistas ou na realização dos questionários. Foi neste sentido que durante as entrevistas, e ao longo de todo o trabalho, estiveram presentes alguns dos seus princípios.

O nosso objecto empírico constitui-se nas mobilidades produzidas na Área Metropolitana de Lisboa. Este objecto de estudo exige claramente o conhecimento dos territórios a que nos referimos: espaços, paisagens, tempos, velocidades, ritmos, condições físicas dos meios de transportes, desenho urbano imposto pelas infra-estruturas, entre tantos outros aspectos que escapam às estatísticas oficiais e que complementam as representações presentes nas entrevistas. Recorremos ao longo de todo este processo à observação e ao contacto directo com os territórios e pessoas que o vivem, designadamente nos eixos e meios de mobilidade identificados, fazendo pontualmente registos fotográficos ou audiovisuais e notas sobre os percursos que não estão expostos explicitamente, contudo informam todo o corpo da análise.

8.1. O guião e a situação de entrevista

A construção do guião foi iniciada muito cedo no decurso do projecto, sendo reelaborado sucessivamente (anexo XIX). Começou por se elencar um número vasto de questões bastante directivas e fechadas integradas em cada dimensão de análise. Contudo, na realização das entrevistas o guião transformava-se. Ainda que fosse bastante importante a identificação das práticas, havendo um corpo central de perguntas repetido em todas as entrevistas, a exploração de pormenores, significados e sentidos dessas práticas de mobilidades, presentes ou passadas, variava consoante a situação da pessoa entrevistada e a relação estabelecida na entrevista. As limitações das estatísticas oficiais também motivaram a repetição de questões mais directivas de recolha das práticas de mobilidade.

De uma forma geral, procurou-se explorar as relações e imagens que os indivíduos construíam sobre os territórios nos percursos de mobilidade, ao longo da vida e no quotidiano. Conversou-se igualmente sobre as representações que os entrevistados tinham sobre as práticas e motivações dos outros e como avaliavam a rede de transportes públicos e as condições de uso do automóvel – nos percursos que conheciam e em geral.

A conversa começava com perguntas sobre o local de residência e algum percurso biográfico, seguindo-se a identificação das práticas de mobilidade, diárias e outras, e das motivações das mesmas. A maior parte das vezes no contacto telefónico tinha sido explicado o tema do estudo e da entrevista. Dependendo da compreensão e descontração do entrevistado, a conversa tomava várias direcções e distintas ordenações nas perguntas. O estudo era apresentado indicando que se debruçava sobre a mobilidade das pessoas no seu dia-a-dia, na Área Metropolitana de Lisboa, e que a entrevista seria também sobre como as pessoas se relacionavam, de uma forma geral, com os lugares que conheciam.

Nalgumas situações em que o entrevistado parecia menos seguro assumiu-se uma postura mais directiva, compreendendo que eram as questões sobre as práticas que davam segurança ao entrevistado sobre a sua capacidade ou competência para responder. A linguagem e a postura adaptaram-se ao que parecia mais confortável para o entrevistado. Ser mulher, qualificada e relativamente jovem, influenciou claramente a entrevista. Nos entrevistados mais velhos suscitava alguma simpatia pela identificação com a geração dos filhos. Inesperada foi a influência da cor da pele, até porque não era uma dimensão que tivesse privilegiado e sobre a qual houvesse referências explícitas. Presumo que seria mais difícil terem surgido alguns dos comentários negativos relativos ao comportamento de “africanos” ou “ciganos”, se aparentasse pertencer a estes grupos.

A entrevista é uma conversa intencionada em que se estabelece um contrato de confiança entre entrevistado e entrevistador (Lalanda, 1998). Não corresponde apenas a um momento de recolha de informação ou seria muito menos rica e profunda na forma como

chegamos às representações e motivações das pessoas. Partindo de uma situação de desigualdade de poder em que o entrevistado pode sentir-se invadido ou exposto, cabe ao entrevistador fazer o possível para assegurar um ambiente de confiança, seguro e o menos desigual possível, ainda que o protagonista seja obviamente o entrevistado. Foi neste sentido que várias vezes foi revelada informação biográfica, designadamente quanto aos lugares vividos e frequentados ou modos de mobilidade, sobretudo quando estabeleciam pontes de ligação com os entrevistados.

Por outro lado, fica a sensação de que um dos factores mais úteis numa entrevista é o efectivo interesse do entrevistador pelas vidas que encontra. O entrevistado utiliza a situação de entrevista para “desabafar” e estabelece comparações com uma relação terapêutica, uma “ida ao psicólogo” (Rodrigues, 2013). Registou-se frequentemente, por parte dos entrevistados, alguma surpresa e contentamento com o interesse que demonstrava pelo seu percurso geográfico de vida e por pormenores sobre os “seus” lugares. Em particular nos mais velhos foi uma oportunidade de lembrar lugares ricos em memórias afectivas.

Considerando o tema da entrevista, a origem geográfica era importante e ter família fora de Lisboa facilitou a conversa com alguns entrevistados. Foi também relevante algumas situações que fosse utilizadora de transportes públicos. Ainda assim, o facto de ser lisboeta (identificável pelo sotaque) pareceu dificultar que alguns entrevistados, de fora de Lisboa, exprimissem inicialmente as imagens negativas que têm do que descrevem como sendo a maneira de ser dos lisboetas. Foi por isso bastante importante manter um ambiente de grande abertura e esse discurso acabou por surgir.

A situação profissional da entrevistadora também influenciou de forma distinta conforme era compreendida. No caso do Vítor parecia que o facto de reconhecer a entrevistadora como investigadora em sociologia, sendo ele sociólogo, o impediu de falar mais livremente sobre possíveis opiniões negativas que tem sobre o contexto socioterritorial em que trabalha. Por outro lado, a figura da estudante universitária, sobretudo para os que menos reconhecem o que é o trabalho de investigação, parece ser recebida com alguma simpatia, sendo importante para os entrevistados sentirem que estão a ajudar o trabalho de alguém em formação.

Outro aspecto importante da entrevista foi o lugar em que foi realizado. Tentou-se sempre realizar a entrevista num local o mais conveniente possível para o entrevistado, designadamente em sua casa. Houve oportunidade de ir à casa de quatro entrevistados, mas a maior parte das entrevistas realizou-se nos locais de trabalho ou muito próximo. Sobretudo no primeiro caso, o entrevistado sentia-se mais à vontade e completaram-se algumas impressões e informações da entrevista com a observação da própria casa.

Na entrevista ao Diogo observou-se o bairro calmo de vivendas, acessível sobretudo de carro, a decoração cuidada do interior da casa, constatar que estava disponível num dia de semana à tarde e tivemos de, a certa altura, gerir a entrevista com o barulho do jardineiro a cortar a relva. Já a Sílvia foi entrevistada em casa, à noite, porque os seus dias estão programados ao minuto e depois do trabalho vem para casa estar com a filha, que tem problemas de saúde e não gosta de estar sozinha em casa à noite. De qualquer forma, fez questão de mostrar o bairro e zonas próximas, guiando numa pequena visita, no carro dela, pelas redondezas.

O Saúl e o Carlos foram entrevistados nos locais de trabalho, espaços onde se sentem muito à vontade e que se localizam muito perto de onde residem. Com a Beatriz e o António a conversa decorreu no centro comercial onde trabalham, numa esplanada. Houve quem insistisse para que a entrevista se realizasse no meu espaço de trabalho, o ISCTE. Inicialmente foi um factor de algum desconforto, assinalado, aliás, por um dos entrevistados que começou a entrevista a sentir necessidade de avisar que se tinha inscrito por duas vezes no ensino superior, tendo desistido posteriormente. Por último, ofereceu-se boleia de regresso a casa a uma entrevistada e esse momento acabou por funcionar como continuação da entrevista e de reconhecimento de alguns espaços referidos.

8.2. Os entrevistados

Nos estudos qualitativos a selecção do grupo de entrevistados não se prende, como nos estudos quantitativos, com a necessidade de representatividade, antes de fazer referência directa às questões a que a investigação procura responder (Bryman, 2008: 365). Seleccionaram-se pessoas com quem havia um amigo ou conhecido em comum. Amigos, colegas de trabalho ou familiares de amigos, com quem se estabelecia uma relação de confiança intermédia, excluindo tanto os totalmente desconhecidos como pessoas demasiado próximas, o que permitiu um momento de confidência que, terminado, assegura o desaparecimento do confidente (Lahire, 2002). Este nível de confiança permite segurança ao mesmo tempo que confere liberdade no desenvolvimento da conversa, uma vez que se espera que essa relação não tenha continuidade.

Focando na população empregada espera-se conseguir maior pormenor nestas leituras. Sem dúvida que a desigualdade nas mobilidades é mais expressiva se considerarmos a população idosa ou a desempregada, ou se inscrevéssemos aqui a mobilidade das crianças ou de população com dificuldades de mobilidade. Contudo, as diferenças globais seriam tais que perder-se-ia profundidade na análise da diversidade interna a estes grupos e seriam necessárias muito mais entrevistas para assegurar alguma

saturação das situações abrangidas. Desta forma, entrevistaram-se 20 indivíduos maiores de 18 anos e empregados.

Constituiu-se como critério a distribuição por grupos etários. A população inquirida devia ser autónoma na sua mobilidade, com capacidade de definir as suas próprias opções e estratégias de mobilidade. Portanto, entrevistámos indivíduos dos 28 aos 57 anos. Contudo, a informação excede claramente as presentes condições de mobilidade enquanto activo empregado uma vez que explorámos o percurso biográfico e o contexto familiar do indivíduo.

Verificaram-se diferentes graus de autonomia, com três jovens empregados que vivem com os pais, ainda que sejam autónomos financeiramente. Um dos casos já se havia autonomizado. Por oportunidade financeira e cortesia a um amigo, está temporariamente a viver novamente com os pais. Não se excluíram estes casos por compreendermos que se trata de uma situação mais frequente no contexto recente de fluidez nas transições para a vida adulta (Nico, 2011), correspondendo também a uma estratégia de gestão de recursos na qual a mobilidade pode ser uma dimensão importante. Procurou-se alguma diversidade nos modelos de agregado familiar, reconhecendo a importância da gestão familiar das mobilidades, em particular a influência de ter dependentes não autónomos na mobilidade. Assim sendo, foram entrevistadas sete pessoas com filhos que não são autónomos.

Constatou-se, tanto na análise estatística como na análise das políticas, que o género é das dimensões mais esquecidas no estudo e planeamento das mobilidades, um diagnóstico sobre o estudo das mobilidades que é generalizado (Uteng e Cresswell, 2008; Letherby e Reynolds, 2009)⁶⁹. As conclusões da análise extensiva demonstram como é uma dimensão importante e que se associa à idade (ou ciclo de vida) e à situação profissional na diferenciação das condições básicas de mobilidade, como o tempo, o modo de deslocação e os percursos realizados. Consequentemente, e tendo em conta a perspectiva abrangente da análise quantitativa, havia particular interesse em explorar os efeitos e factores de desigualdade de rendimento e de género nos comportamentos de mobilidade.

Partindo da perspectiva teórica socio-espacial e da análise empírica quantitativa, garantiu-se uma diversidade ao nível dos contextos socioterritoriais abrangidos. Não se levantando aqui a questão de representatividade, não se condicionou a selecção à rigidez da delimitação geográfica das tipologias definidas na parte II. Contudo, os percursos dos indivíduos deviam ser diversos o suficiente para garantir que correspondiam qualitativamente à heterogeneidade de perfis da Área Metropolitana de Lisboa (AML). A

⁶⁹ Walsh (2009) dá conta da lentidão da desocultação das mobilidades femininas, ainda que assinala a publicação de um número especial do *Journal of Transport History*, em 2002, e uma conferência em 2007 sobre género e transportes. Acrescentaríamos as conferências WIIT – *Women Issues in Transportation*, na 5^a edição em 2014 (<http://wiit-paris2014.sciencesconf.org/>).

biografia e a inserção familiar revelaram maior riqueza e conferiram novas dimensões e fluidez à diversidade já apresentada.

Entrevistaram-se três residentes em lugares que conjugam características rurais com alguma suburbanidade recente, três residentes no urbano qualificado, um residente num território suburbano qualificado e os restantes residem em lugares urbanos ou suburbanos massificados fora do concelho de Lisboa (13). Neste grupo encontram-se residentes dos concelhos de Amadora, Cascais, Lisboa, Mafra, Odivelas, Palmela, Seixal, Sintra e Vila Franca de Xira e que trabalham nos concelhos de Amadora, Almada, Lisboa, Odivelas, Oeiras e Sintra, reunindo situações diversas, como pretendido, de meios, tempos e distâncias das deslocações casa-trabalho. A realização das entrevistas⁷⁰ terminou quando atingimos uma abrangência razoável de diversidade de comportamentos de mobilidade, com condições e recursos diferenciados.

Não se pretendeu satisfazer uma ambição de saturação na recolha de comportamentos de mobilidade, considerando as infindas possibilidades de conjugação entre condições, práticas e representações de mobilidade e a diversidade sociodemográfica do universo (população empregada residente na AML). Contudo, julgou-se suficiente quando os padrões de mobilidade dos indivíduos e das famílias começaram a demonstrar repetições de comportamentos, designadamente no tipo de percurso e no meio de transporte utilizado.

Dois critérios sociodemográficos importantes na selecção dos entrevistados foram, portanto, a diversidade de perfis profissionais e o género. Neste grupo estão onze homens e nove mulheres com diferentes enquadramentos socioprofissionais e faixas etárias (ver quadro 8.2). Recorrendo à tipologia ACM⁷¹, são doze empregados executantes, cinco profissionais técnicos e de enquadramento e três empresários ou dirigentes. Contudo, a idade e a instrução contribuem para uma grande diversidade intra e inter classes sociais.

⁷⁰ As entrevistas foram realizadas entre Julho de 2013 e Março de 2014

⁷¹ O nome da tipologia ACM (Almeida, Costa e Machado, 1988) faz referência aos nomes dos autores João Ferreira de Almeida, António Firmino da Costa e Fernando Luís Machado.

Quadro 8.2 – Breve caracterização dos entrevistados

Nome	Sexo	Idade	Escolaridade	Lugar de residência ⁷²
Miguel	M	28	Ensino secundário	Suburbano massificado (GL)
Sónia	F	28	Ensino secundário	Rural/ suburbano recente (GL)
Rui	M	28	Ensino superior incompleto	Suburbano massificado (PS)
Patrícia	F	28	Ensino superior	Suburbano massificado (PS)
João	M	29	Ensino superior	Urbano qualificado (GL)
Rodrigo	M	30	Ensino secundário	Urbano qualificado (GL)
Henrique	M	30	Ensino secundário profissional	Suburbano massificado (GL)
Carlos	M	31	EB 3º ciclo	Suburbano massificado (GL)
Catarina	F	31	Ensino superior	Suburbano massificado (GL)
Joana	F	31	Ensino superior	Rural/ suburbano recente (GL)
Vítor	M	34	Ensino superior	Suburbano massificado (GL)
Marília	F	37	Ensino superior	Suburbano massificado (GL)
Teresa	F	40	Ensino secundário	Urbano qualificado (GL)
Beatriz	F	43	EB 2º ciclo	Suburbano massificado (GL)
Ermelinda	F	50	EB 1º ciclo	Suburbano massificado (GL)
Saúl	M	50	Ensino secundário	Urbano massificado (GL)
Sílvia	F	53	Ensino secundário	Suburbano massificado (PS)
António	M	54	EB 3º ciclo	Suburbano massificado (GL)
Fernando	M	55	Ensino secundário	Rural/ suburbano recente (GL)
Diogo	M	57	Ensino superior	Suburbano qualificado (GL)

Dentro do grupo dos empregados executantes, encontram-se três pessoas com mais de 40 anos e com nove ou menos anos de escolaridade. Os três habitam em subúrbios de primeira geração, próximos do concelho de Lisboa. A Beatriz e o António são empregados de limpeza, em situação bastante precária, e a Ermelinda é auxiliar educativa, trabalhando na função pública há alguns anos. A primeira fez o 6º ano, o segundo até ao 9º e a Ermelinda fez apenas a 4ª classe. Nestes três casos as famílias de origem também tinham um rendimento disponível muito limitado.

O Carlos e o Henrique, com 31 e 30 anos, concluíram o 9º ano e depois fizeram uma formação profissional específica nas áreas em que queriam trabalhar, o primeiro nos bombeiros e o segundo numa empresa de transporte de passageiros.

Cinco dos empregados executantes terminaram o secundário, ainda que com situações bastante diferentes. O Fernando, hoje com 55, começou a trabalhar com 12 anos como estafeta no local onde ainda hoje trabalha, como administrativo. A Sílvia, de 53, fez o antigo liceu e teve vários trabalhos até chegar a administrativa no local onde trabalha hoje. Já o Miguel, a Sónia e o Rodrigo, com idades entre os 28 e os 30 anos, acabaram por não prosseguir ou completar o ensino superior, sendo que os dois primeiros fazem trabalho administrativo e o Rodrigo é comercial num ginásio. O João e a Patrícia são empregados executantes no sector bancário, tendo ambos completado o ensino superior em licenciaturas não relacionadas com a área de emprego.

⁷² GL- Grande Lisboa; PS – Península de Setúbal

Nos profissionais técnicos e de enquadramento encontramos a Teresa, de 40 anos, que fez apenas o ensino secundário devido a um casamento precoce. O contexto familiar, de origem e de casamento, a par da posição que já atingiu no actual emprego, repercutem-se numa vida com maior disponibilidade financeira. Reside numa das zonas mais caras de Lisboa, frequentando os dois filhos colégios particulares. Já o Vítor, de 33 anos, ainda que tenha começado a trabalhar já depois de concluída a licenciatura só recentemente adquiriu o reconhecimento da sua categoria como técnico superior. A sua mulher é professora e tem dois filhos pequenos.

Também a Marília só muito recentemente passou a técnica superior, mas neste caso a licenciatura foi terminada há pouco tempo. Casou-se e teve filhos muito nova, e só depois de muitos anos a trabalhar em serviço social decidiu voltar a estudar, estando actualmente divorciada, uma situação muito recente. A Joana, de 34, licenciou-se na área de comunicação e já trabalhou em vários locais, sempre no sector em que se qualificou. Tem também um filho pequeno e o seu marido é motorista.

Com excepção da Teresa, ficou relativamente claro que os profissionais técnicos e de enquadramento que entrevistámos têm situações económico-financeiras semelhantes ou, dependendo do contexto familiar, mais difíceis que as do grupo anterior, dos empregados executantes com perfil intermédio.

Finalmente, os três empresários ou dirigentes têm também perfis distintos. O Diogo, de 57 anos, está na fase final de uma carreira na engenharia civil na qual conciliou alguns anos de docência no ensino superior com a direcção de uma empresa do sector. Ainda que tenha sido afectado pela diminuição de trabalho resultante da crise no sector, as consequências no seu rendimento não implicaram grandes transformações no seu estilo de vida. O Saúl, de 50 anos, trabalha há quase 40 e é proprietário de uma pequena loja há duas décadas. Apesar de ter começado a trabalhar muito cedo, continuou a estudar à noite até concluir o 12º ano. A diferença de capital económico e cultural relativamente ao Diogo é grande. Por último, o Rui, de 28 anos, não completou o ensino superior em contabilidade, mas trabalha como director financeiro de uma pequena empresa, acumulando com as funções de contabilista e, por vezes, comercial. Está a concluir uma licenciatura em gestão e finanças, através de ensino à distância, e começa a pensar em ir morar sozinho.

CAPÍTULO 9 - PATRIMÓNIO E PRÁTICAS DE MOBILIDADE

9.1. Lugares meus: contexto familiar e percursos geo(bio)gráficos na construção de sentidos de lugar

Considerando a centralidade conferida à relação das pessoas com o espaço, a biografia geográfica do entrevistado foi sendo explorada ao longo da entrevista, procurando-se saber as origens da família e o percurso do próprio. Hoerning (1988, 38) refere que um estudo de incidência biográfica, começando num momento preciso da história de vida da pessoa, integra o passado biográfico como parte dessa história de vida, influenciando quer o presente, quer o futuro, sendo tido como uma variável tão importante como o género, as aquisições sociais ou outras (citado em Lalanda, 1998: 877). A presente análise especifica a dimensão geográfica desse passado biográfico.

O lugar é determinante na concretização do que Costa (1999) denominou como quadro de interacção. Explorando teoricamente o processo de construção identitária alfamista, Costa (1999: 289-296) recorre aos conceitos de *habitus*, trajectória e histerese de Bourdieu para demonstrar como o percurso migratório de populações rurais para um meio urbano com determinadas características físicas, accionou a incorporação de disposições particulares. Os lugares e os percursos de mobilidade, a forma como são interpretados e reappropriados pelos alfamistas, são eixos centrais da construção identitária. Exploradas as dimensões de classe, cultura e interacção, a forma como o autor apresenta o bairro enquanto quadro de interacção chama atenção e ilustra perfeitamente, em nosso entender, a dimensão territorial da ancoragem identitária dos indivíduos e comunidades. Salienta, para além das primeiras três dimensões, a importância das características morfológicas, relacionais e simbólicas dos quadros de interacção para a formação do tecido social e configuração cultural de Alfama.

No conceito de quadros de interacção sublinham-se aspectos como a contextualização das práticas sociais ou a formação de sistemas de relações sociais assentes na interacção em co-presença directa (Costa, 1999: 296-306). Estes aspectos e as características anteriormente enunciadas acontecem nos lugares, a sua objectivação empírica é indissociável de uma concretização espacial. Neste sentido procurou-se acompanhar o percurso do indivíduo e da família e dos modos como foram “fazendo lugar” ao longo da vida e de como os lugares contribuíram para a sua biografia.

Inevitavelmente, num estudo sobre residentes metropolitanos reuniram-se diversos caminhos. Dos vinte inquiridos apenas oito nasceram na AML e destes apenas três ainda hoje residem no lugar onde cresceram. O Henrique e o Carlos vivem em lugares com características muito similares. Próximas do concelho de Lisboa, são freguesias onde a

maioria de população trabalha fora, em lugares que os próprios consideram pequenos. A construção em altura é rara, dominando as moradias ou os prédios antigos baixos. Ambos moram perto de um pequeno centro onde estão os cafés, o largo central, onde está a garagem dos autocarros e as lojas enchem ao fim do dia, com os jovens das escolas e os carros dos residentes que regressam do trabalho. Ficaram a residir na moradia dos pais, que foi crescendo em altura para acomodar os filhos com as respectivas famílias em cada piso. As mulheres são de outros concelhos, mas eles nunca conheceram outra morada e não pensam mudar de residência, trabalhando a poucos minutos de casa. Com contextos familiares semelhantes, as mães trabalham em profissões dos serviços pessoais (empregada de limpeza e cozinheira) e os pais no sector dos transportes. Os pais são de concelhos do centro de Portugal e vieram para Lisboa ainda novos, mantendo-se os seus locais de origem como um sítio visitado com frequência em férias e festas de família.

O Vítor, de 33 anos, também mora no lugar onde cresceu. Quando casou, mudou-se para outro prédio, mais alto e onde conhece poucos vizinhos, ao contrário do prédio onde morava com os pais. Os pais, aliás, já deixaram essa casa e voltaram para a sua “terra”. O Vítor fez um percurso de mobilidade social ascendente relativamente aos pais que, com pouca escolaridade, foram trabalhadores não qualificados. A mulher, professora, e os sogros também são dali, conheceram-se na paróquia da zona, onde ainda mantém uma vida activa. Não trabalha no mesmo concelho onde reside e pensa em mudar de casa no futuro, ainda que não brevemente.

A Patrícia mal se lembra de ter passado os primeiros cinco anos de vida num concelho do centro do país. Desde então mora na margem sul do Tejo, perto de onde os pais desenvolvem a sua actividade profissional enquanto pastores religiosos. Não tem para já planos de mudar de casa, ainda que, pensando nisso, equacione sempre uma localização perto da família.

Estes quatro entrevistados partilharam memórias dos lugares de residência, distinguindo as áreas novas e respectivos habitantes, que desconhecem, das pessoas com quem cresceram e que viram partir à procura de trabalho. É particularmente interessante que residam em freguesias que seriam integradas, segundo a nossa tipologia, no suburbano massificado, ainda que a sua experiência pessoal e familiar corresponda pouco às imagens estereotipadas de dormitório frequentemente associadas a estes territórios. É recorrente referirem-se ao lugar onde cresceram como um sítio pequeno e calmo, que em muito contrasta com a confusão de Lisboa. A forma emocional como se relacionam com os “seus” lugares questiona as imagens estereotipadas que muitas vezes os classificam e que eles também utilizam. Não deixam de anotar, enquanto observadores dos lugares que habitam e dos percursos dos amigos, características que coincidem com estas imagens.

“Adoro. Adoro, lá está... eu estou habituado a viver aqui e estava habituado a ir para rua brincar e nunca havia problemas(...) eu sou incapaz de pensar em morar em Lisboa. É uma grande confusão, é muito trânsito e lá está, eu nasci aqui e fui criado aqui, estou habituado aqui e nunca saí daqui. Eu também sou um daqueles exemplos, se calhar, de jovens que, eu gosto mesmo disto, eu gosto mesmo de mais terra do que cidade. Eu mais depressa ia morar para [concelho do interior, origem familiar] onde tenho casa dos meus pais do que para Lisboa” Henrique

Dos seis inquiridos com 50 anos ou mais, quatro nasceram fora de Lisboa. São frequentemente eventos familiares importantes (falecimento ou nascimento de um familiar, casamento...) que motivam a mobilidade ao longo da vida, muitas vezes associados à procura de trabalho ou de melhores condições de vida. A Ermelinda e o Saúl nasceram no Alentejo. O Saúl veio para os arredores de Lisboa com pouco mais de 10 anos, encontrar a mãe que trabalhava como empregada interna numa casa. A Ermelinda veio também para os arredores de Lisboa, com 20 e poucos anos, prestar assistência à irmã que ia ser mãe. Acabou por ficar porque conheceu o marido pouco tempo depois. O marido também é alentejano e visitam as suas aldeias algumas vezes por ano. O Saúl já praticamente não tem contacto com o lugar onde nasceu, do qual não tem grandes recordações. Ambos residem há mais de 30 anos no mesmo concelho. O Saúl mudou de casa depois de se divorciar, morando agora mais perto da sua loja.

O Fernando nasceu num concelho do norte do país. Aos 12 anos, após o falecimento da mãe, veio morar com uma irmã que estava em Lisboa, tendo prosseguido alguns anos na escola enquanto começava a trabalhar. Vai poucas vezes à aldeia onde nasceu, onde ainda tem família e uma casa. Já mudou de residência três vezes, mas trabalha no mesmo sítio há mais de 40 anos.

A Sílvia, de 53 anos, nasceu em Angola. No processo de descolonização viu-se obrigada a vir rapidamente para Portugal. Com 14 anos, com o irmão e a mãe, administrativa numa seguradora, passou a viver com família que desconhecia num concelho minhoto. O pai, gestor numa empresa do sector alimentar, juntou-se a eles mais tarde. Tinha 17 anos quando a família se mudou para Odivelas. Quando casou foi viver para a margem Sul, de onde não mais saiu. O pai, entretanto, regressou a Angola e a mãe continua a viver num concelho da Grande Lisboa, na AML Norte.

A Teresa nasceu e viveu em Évora até se casar. Tinha 21 anos quando veio morar para Lisboa, mas já anteriormente visitava a capital com alguma frequência, em lazer ou acompanhando os pais em deslocações profissionais. Vinha também passear com amigas de Évora ou passar fins-de-semana com amigas lisboetas. O pai, advogado, e a mãe, empresária, deslocavam-se a Lisboa amiúde por obrigação profissional. Chegou a morar

alguns anos em Oeiras, mas já há 16 anos que reside num bairro qualificado de uma zona relativamente central em Lisboa, onde também está a família do marido, bancário.

Mais novos, o João (29 anos) e o Rodrigo (30 anos) cresceram em aldeias próximas de cidades pequenas do Centro e do Norte do país e vieram para Lisboa por necessidade profissional. O primeiro nasceu em Paris, regressou com os pais que voltaram para Portugal quando se reformaram das suas vidas profissionais enquanto trabalhador da construção civil e empregada de limpeza. Todos os irmãos mais velhos ficaram lá, apenas o João regressou porque era muito novo. Fez o percurso escolar num concelho de Trás-os-Montes até ter ido viver para uma cidade minhota para frequentar a faculdade. Continuou a visitar os irmãos e sobrinhos em Paris e na altura da entrevista estava a poucos dias de ir morar para lá, um projecto que planeava já há algum tempo.

Já o Rodrigo regressa com alguma frequência à aldeia do centro do país onde cresceu e viveu até terminar o 12º ano. Nunca morou no estrangeiro, mas a experiência dos pais também é de regresso à aldeia, depois de vários anos em Lisboa. A mãe a trabalhar como empregada fabril e o pai como vigilante. O Rodrigo nasceu, aliás, na Área Metropolitana de Lisboa, embora quase não guarde memória da freguesia do concelho de Sintra de onde saiu muito pequeno. Cresceu numa aldeia que se enchia de emigrantes nas férias e vários amigos seguiram igualmente esse percurso. Tentou montar um negócio no concelho de origem, que acabou por não correr bem, e ainda teve uma curta estadia na Área Metropolitana do Porto, mas acabou por vir para Lisboa onde tinha melhores perspectivas de progressão profissional e alguma família. Tanto o João como o Rodrigo vieram para Lisboa há 5 anos, onde moram perto do local de trabalho. Ambos têm um sentido forte de lugar construído com muitas ligações ao exterior que não ameaçam a sua identidade territorial, talvez até a fortaleçam, como Massey (1994) sugere, na construção de um sentido de lugar extrovertido, global. Descrevem as suas aldeias e o seu percurso migratório individual e familiar com ligações fortes ao contexto local, mas este lugar é feito de gente que emigrou, de regressos, de maior ou menor mobilidade para o resto do país, de ligações virtuais ao exterior, cheia de acesso a informação... e também de gente envelhecida e de natureza e paisagem rural, não por oposição mas em integração.

Para além dos migrantes que vieram para a AML, também encontrámos migrantes internos, designadamente lisboetas que se deslocaram para os subúrbios. A Marília (37 anos), o António (54 anos) e a Beatriz (43 anos) cresceram em bairros do concelho de Lisboa – os primeiros dois no centro histórico – tendo migrado para os subúrbios quando casaram. O pai da Marília era cabo-verdiano, mas ela nunca teve muito contacto com essa parte da família. A família da mãe é do centro do país, de um lugar que visita com alguma frequência. Não mantém contacto com o bairro onde cresceu porque toda a família já de lá saiu. A Beatriz e o António têm muitas histórias para contar de uma Lisboa vetusta, as suas

famílias já aqui tinham origem, em bairros antigos. Histórias que contrastam com a experiência que vivem agora nos seus bairros actuais.

Ainda que noutro contexto socioeconómico, também o Diogo cresceu em Lisboa, nas Avenidas Novas. Quando se casou mudou-se primeiro para um prédio num subúrbio qualificado das redondezas do concelho de Lisboa, onde viveu vários anos e que continua a frequentar. Quando foi possível concretizou o projecto de mudança para uma moradia já noutro concelho, também num subúrbio qualificado, mais perto do mar. Estes suburbanos são alfacinhas, o que também vem desconstruir alguns dos estereótipos sobre a anomia social nas pessoas que vivem nestes lugares e sobre a construção de pertença a um território metropolitano.

O Miguel (28 anos) é um dos habitantes “recentes” do tipo de lugares onde o Carlos e o Henrique residem. Cresceu no concelho de Lisboa, onde morou até aos 18 anos com os pais e os avós. Quando tiveram oportunidade os pais compraram uma casa na periferia, numa urbanização com prédios altos localizada perto dos bairros mais antigos de moradias. Em situação semelhante estava Rui, que morou num bairro antigo de Lisboa até aos cinco anos. Os pais saíram da casa dos avós para morar num bairro de habitação a custos controlados, na margem Sul do Tejo. Com a melhoria da situação financeira da família puderam depois mudar-se para outra freguesia do mesmo concelho, para uma moradia. Contudo, ele continua a visitar os avós que permaneceram na mesma casa no bairro lisboeta onde ainda guarda amigos, vizinhos e antigos colegas de catequese.

Há também quem tenha feito um percurso migratório por outros concelhos da AML. É outra face do processo de expansão dos subúrbios, mas que também revela migrações geográficas alicerçadas na possibilidade de melhoria das condições de vida, na procura de maior autonomia e segurança. A Catarina, de 31 anos, cresceu num bairro com habitação social, nos arredores a norte de Lisboa, onde a avó ainda mora e que visita com alguma frequência. Após alguns problemas de violência no bairro, foi durante a adolescência que se mudou com os pais mais para norte, para uma localidade próxima do comboio e de urbanização mais recente. As mudanças de casa em família acompanharam o percurso profissional ascendente do pai, que concluiu a licenciatura em contabilidade e gestão já a trabalhar. A mãe, depois de muitos anos como empregada fabril, é hoje auxiliar num centro de saúde. Comprou casa perto dos pais quando foi morar sozinha, mas optou por uma tipologia de casa já a pensar num futuro com família. O pai é do Alentejo, tal como a família do marido. Este estudou até ao 9º ano e trabalha numa loja de peças industriais.

A Sónia também cresceu num concelho nos arredores de Lisboa, onde viveu até há 4 anos quando se mudou com o namorado para um dos concelhos na periferia noroeste da AML. A mãe é do centro histórico de Lisboa e o pai da Caparica, onde ainda moram os avós e costuma passar os fins-de-semana. Conseguiu que também os pais e o irmão fossem

morar para perto dela pouco tempo depois. O pai está neste momento desempregado mas era desportista profissional e a mãe nunca trabalhou fora de casa.

A Joana enquanto morou com os pais tinha residência oficial numa freguesia contígua ao concelho de Lisboa. Contudo, passava muito tempo com as avós noutra freguesia próxima, onde também frequentou a paróquia e fazia desporto. Recorda bem os anos do 5º ao 9º que fez num colégio religioso num bairro histórico de Lisboa, voltando a casa apenas nos fins-de-semana. A família do pai é da AML mas a da mãe é de um concelho do baixo Alentejo. O marido é da zona histórica onde a Joana frequentou o colégio, foi lá que se conheceram. Quando se juntaram, pouco antes de casar, alugaram uma casa na linha de Sintra, mas pouco tempo depois compraram a residência actual, num concelho periférico da AML, na margem Norte, onde vivem há 11 anos. O percurso da família de origem e da que construiu, entretanto integra duas fases espaciotemporais de suburbanização da AML (ver parte II), mas os dois movimentos foram alicerçados no uso do automóvel. A última mudança residencial que fez – para um conjunto residencial de altura média relativamente isolado e localizado em território rural periférico – corporiza a dispersão urbana metropolitana de baixa densidade mais recente (ver parte II).

A par do papel do lugar como referência identitária mais profunda no património biográfico, encontra-se um discurso de distinção, no sentido bourdieusiano (2010). Ao nível da localização da residência foram várias as vezes que se ouviram expressões similares a “eu seria incapaz de viver em...” sendo rotativa a referência. Registei de quem vive na linha de Cascais que não se veria a viver na margem Sul, de quem reside na margem Sul e não se imagina na linha de Sintra, de quem está na linha de Sintra e jamais se veria em Lisboa e de quem mora em Lisboa e para quem seria insuportável ir para Mafra.

“Não, não, com aquele caos nem pensar [morar em Lisboa]. O trânsito, a poluição, nem pensar. Pronto era... às vezes custava-me imenso andar nos transportes – apesar de estar a ler ou a ouvir música – mas pronto custava-me um bocadinho ter de despender esse tempo todo em viagens mas era preferível do que estar lá a viver. Até porque [local de residência] é uma zona bastante calma e até em termos de qualidade é muito melhor que Lisboa, tem espaços verdes e tudo, portanto.” Vítor

“... as pessoas dizem “ai morar na Margem Sul ‘muito longe.’ É mais longe que morares em Queluz e Massamá? Levas muito mais horas a chegar de carro. Mesmo que tenhas aqui trânsito na ponte, chegas mais rápido à Margem Sul do que chegas a uma Sintra ou Queluz Massamá. Aquilo ali é uma zona também que me aflige.” Sílvia

O lugar confere uma marca identitária numa sociedade de consumo em que objectos como o carro, a roupa ou os lugares que se frequentam (de residência, de férias, de lazer...) são conotados com uma imagem social de um estilo de vida que ajuda a posicionar o

indivíduo e a sua família. Partindo de uma perspectiva espacial, o geógrafo Norberto Pinto dos Santos (2001) demonstrou, para o concelho de Coimbra, como a categoria socioprofissional diferenciava as espacialidades de residência e de consumo. Também foi claramente identificado, na análise estatística (parte II), a correspondência de dinâmicas espaciais e sociais na diferenciação do espaço metropolitano de Lisboa. Partindo do ponto de vista de um grupo social, Louçã, Teixeira Lopes e Costa (2014) exploraram igualmente estes aspectos na análise da construção de uma certa burguesia portuguesa, cujo processo de socialização está solidamente ancorado em determinados locais de residência, de estudo e de lazer caracterizados por lógicas de fechamento necessárias à reprodução do grupo social. Lopes, aliás, já o havia demonstrado na sua cartografia de espaços culturais da cidade do Porto (Lopes, 2000).

Fallov *et al* (2013) sublinham como Savage *et al* (2010) observaram que para a classe média o bairro de residência se apresenta como fruto de uma escolha associada à preocupação de morar perto de “pessoas como eu”, enquanto para as classes trabalhadoras a pertença territorial constrói-se localmente no bairro onde foram irremediavelmente “colocados”. Os nossos entrevistados evidenciam, nos motivos apresentados para a localização da residência, diferentes graus de liberdade na forma como a apresentam como resultado de uma escolha ou como simples função de uma racionalidade económica ou necessidade de proximidade da família. Contudo, todos constroem a sua forma de pertença, os sentidos de lugar desenvolvem-se em relação com a sua biografia, com a história dos lugares e em comparação com outros lugares.

Apesar de serem frequentes as queixas sobre as condições de mobilidade locais, acontece surgir um discurso que traduz, de alguma forma, uma ideia de que “o centro é onde eu estiver”. As pessoas organizam o seu dia-a-dia já há bastante tempo no mesmo lugar, na maioria dos casos. Algumas cresceram a conhecer o espaço da AML e a conhecer-se a partir daí. Mesmo que não seja o centro da área metropolitana é o centro do seu mundo, e o mapa mental que organiza os territórios em redor, práticas e representações espaciais, assume-o como ponto de partida e regresso.

“Acho que [lugar de residência] até está num sítio como eu costumo dizer, parece que está no meio de tudo. E está, se formos a ver está. Se queres ir para a 25 de Abril neste sentido, se queres ir para a Vasco da Gama e por onde tu vieste, pelo Túnel do grilo. Deslocas-te muito bem para o aeroporto, tens logo ali a 2ª Circular, Calçada de Carriche que nos dá acesso para todo o lado, não há nada que enganar. Temos aqui ao fundo as curvas de Belas tens a CREL, podes apanhar a A5 para Cascais. Acho que estamos bem situados, por acaso está num sítio bom.” Carlos

Sublinhe-se ainda como no mapa mental dos entrevistados surgem zonas configuradas por linhas de comboio. As vias de comunicação e os grandes eixos de transportes públicos configuram simbolicamente áreas reconhecidas pelas pessoas como uma mancha geográfica à qual atribuem determinadas características físicas de paisagem e também dos residentes que aí vivem. Os atributos e a configuração espacial dessas zonas variam, nomeadamente com a experiência que o indivíduo tem dessas zonas, é muitas vezes influenciada pela idade, género ou posicionamento social do indivíduo e da família.

Os lugares e os percursos são caracterizados pelas pessoas que os frequentam e os vivem, conferindo imagens mais positivas ou negativas aos mesmos, atribuídas em função de experiências individuais e partilhadas. Surgiram algumas entrevistas referências xenófobas que associam determinados grupos a uma utilização do espaço menos segura ou limpa. Não era uma dimensão privilegiada nas entrevistas e quando começou a surgir continuou-se, propositadamente, a não perguntar directamente sobre tipos de utilizadores ou de pessoas. Por vezes questionava-se vagamente sobre se os entrevistados se sentiam bem e seguros nos lugares onde viviam. O António, o Fernando, a Beatriz e, sobretudo, o Saúl teceram considerações sobre a forma como os indivíduos de outras etnias usam o espaço. Enquanto os dois primeiros fizeram um comentário em surdina, o terceiro explanou largamente como no concelho onde reside “só se safam as minorias”, sublinhando que, no entanto, não era racista.

Estes quatro entrevistados viveram em lugares cujos residentes são predominantemente famílias com menos recursos económicos e em que a convivência com grupos étnicos não é feita sem algum conflito. Ainda assim, o Rui, que cresceu na margem Sul num bairro com muitos grupos de etnias diferentes, reavalia, em adulto, a sua experiência de outra forma. Reconheceu dificuldades, conflitos entre grupos de etnias diferentes e outros episódios de insegurança, com a polícia frequentemente à porta da escola. Contudo, conclui que gostou de conhecer outras culturas – recorda em particular a convivência com amigos muçulmanos – e que retirou aprendizagens importantes das dificuldades. A Marília recorda positivamente a altura em que trabalhava num bairro social da periferia de Lisboa com uma percentagem elevada de cabo-verdianos. A forma como descreve a convivência entre as pessoas e as manifestações culturais revela uma nostalgia semelhante à que vários outros entrevistados manifestaram pelo sítio onde eles próprios ou os pais cresceram e, neste caso, está efectivamente associada ao historial migratório da família paterna. A maior manifestação desta nostalgia encontramo-la na vontade da Sílvia, nascida em Angola, em regressar para a sua “terra”.

Os lugares surgem ainda nos discursos como conferindo características às pessoas, como Costa (1999) demonstrou no bairro de Alfama. Verificaram-se as comuns referências à forma de ser das pessoas de Lisboa versus do Norte do país ou mesmo comparando com

qualquer outro sítio menos urbano. A antipatia dos lisboetas acompanha uma sensação de pior acolhimento face à experiência noutros lugares, sobretudo no norte do país.

“...acho que as pessoas de Lisboa são um bocadinho diferentes. (...) não é todas, felizmente conheço grandes amigos que fiz aqui mesmo mas... por exemplo, em relação ao Porto, para quem trabalhou ao público, eu tenho muito mais problemas aqui do que lá. Aqui as pessoas têm muito a mania de, por exemplo, puxar pelos títulos, tipo “sabe com quem é que está a falar? Eu sou o Dr. Não-sei-quê”. As pessoas puxam muito pela importância do título de doutor ou título daquilo ou daqueloutro. E são mais arrogantes, são muito mais arrogantes. (...) No Porto não. Apesar de as pessoas serem mais asneirentas, são muito mais puras. Também é um bocadinho injusto dizer isto porque eu acho que em Lisboa também há pessoas fantásticas, entendas aquilo que eu quero dizer, não é? (...) Eu estou a falar em percentagens. Os ingleses também não são todos pontuais, não é? Acho que no geral, o Porto é uma terra mais “vila”. ” Rodrigo

Imagem contrária dão o António ou a Beatriz dos bairros lisboetas onde cresceram, cultivando uma nostalgia idêntica em contraste com o ambiente dos subúrbios onde agora moram. Neste caso trata-se claramente de uma nostalgia também de outros tempos, não só de outros lugares, mas forte nos entrevistados mais velhos, ainda que não exclusiva destes. O Henrique e o Carlos assistiram aos pequenos lugares onde cresceram suburbanizar-se em maior escala, com novos vizinhos a chegar, ao mesmo tempo que se despediam de alguns amigos que se deslocaram para outros lugares mais perto dos locais de trabalho. A Sílvia descreveu uma experiência de acolhimento adversa em relação às pessoas do Norte do país. Quando veio de Angola, foi vítima de preconceito enquanto “retornada” e viveu várias dificuldades na adaptação a um lugar que avaliou como mais pobre, frio e fechado do que estava habituada.

A relação com os lugares confere segurança e familiaridade, mobiliza afectos. Há lugares que ficam “nossos” mesmo depois de os deixarmos. Foram vários os entrevistados que referiram ainda fazer compras, ir ao barbeiro, ao banco ou ao mecânico nos bairros onde cresceram ou onde viveram mais tempo. Por outro lado, mesmo nalguns entrevistados que afirmavam já não estabelecer relação com o lugar que hoje habitam, descobre-se, com o desenvolvimento da conversa, que há quase sempre uma deslocação frequente a um café, à igreja, à mercearia...normalmente tipificada num ritmo, numa altura do dia ou da semana. Mesmo (sobretudo?) estes pequenos hábitos localizados no tempo e no espaço resultam em efeitos emergentes que “fazem lugar” e conferem segurança ontológica ao indivíduo, como sugeria Giddens (1989).

Os lugares e os modos de deslocação são mobilizados em discursos de ancoragem identitária que frequentemente assumem um carácter de distinção. A construção de sentidos

para os lugares que se viveram participa na narrativa biográfica. Os lugares assumem um papel importante na explicação de si, a par de outros elementos como a inscrição socioeconómica da família, o género ou a idade enquanto eixos identitários. Respondendo a uma das perguntas de partida, os percursos espaciais ao longo da vida são acompanhados de discursos de identidade territorial e de distinção social. As identidades colectivas projectam-se, materializam-se e reproduzem-se na dimensão espacial através de diferentes apropriações do espaço.

9.2. Historial de mobilidade do dia-a-dia

As práticas de mobilidade no presente quotidiano integram recursos, competências, hábitos e representações que foram sendo adquiridos ao longo dos anos. Tentámos conhecer as várias experiências de mobilidade anteriores e a avaliação que faziam das mesmas, procurando compreender de que forma contribuíram para os padrões actuais.

Apesar do grande diferencial de idades e contextos territoriais de origem, a grande maioria dos entrevistados deslocava-se a pé ou de transportes públicos enquanto estudava, não havendo o hábito dos pais se responsabilizarem pelas deslocações diárias dos mesmos. Contudo, o Miguel, o Rui, a Joana e o Carlos, da mesma faixa etária, assim que fizeram 18 anos tiraram a carta e passaram a conduzir no dia-a-dia. Mesmo em pequenos estavam habituados a andar de carro, era assim que os pais se deslocavam no quotidiano. O Rui e o Carlos deslocavam-se de moto antes de começarem a conduzir automóvel. Para o Carlos em particular tem sido raríssimo andar de transportes, com a excepção de uma época em que ficou com a carta apreendida. Os três primeiros conjugaram durante algum tempo estudo e trabalho e não moravam em lugares bem servidos de transportes públicos para pessoas com os seus horários, o que apresentaram como motivo para terem deixado de os usar assim que puderam.

A Joana nunca usou os transportes públicos durante muito tempo. Em criança estudou num colégio interno num bairro histórico de Lisboa do qual regressava aos fins-de-semana, pelo que recorreu ao autocarro apenas nos três anos do ensino secundário. Assim que entrou na faculdade e tirou a carta passou a usar o carro da mãe, que ia de boleia com o pai para a filha poder usar o carro para estudar e trabalhar. Contudo, mais tarde, já a morar na actual residência, chegou a fazer a experiência de ir para o trabalho de camioneta, quando trabalhava numa zona central do concelho de Lisboa (onde se pagava estacionamento).

Já a Catarina, a Patrícia, a Sílvia, o Fernando, a Sónia e o Saúl, embora tenham carta, continuam adeptos dos transportes públicos até ao presente. A Catarina e a Sílvia tiveram, no entanto, de recorrer ao carro no quotidiano em determinados momentos. A Sílvia passou

por uma experiência profissional que a forçou a usar o carro no dia-a-dia, quando ainda morava na margem norte do Tejo. Já a Catarina interrompeu o seu quotidiano uso de comboio e metro por estar num estado avançado de gravidez. Desde que sofreu uma queda na primeira gravidez ficou com algum receio e nos últimos meses aproveita a boleia do pai para se deslocar para o trabalho. Vai, portanto, temporariamente de carro, como passageira. Tanto a Sónia como a Catarina estavam habituadas a ver os pais a andar de carro, mas as mães andavam a pé ou de transportes públicos. No caso da Patrícia, os pais sempre trabalharam no mesmo sítio e deslocam-se no carro da família, com o pai a conduzir.

O Saúl durante mais de 20 anos ia em transportes públicos para a fábrica onde trabalhava, antes de ter a drogaria. Primeiro apanhava a camioneta até Benfica e depois um autocarro para a parte oriental de Lisboa. Também apanhou várias vezes o comboio para o centro da cidade para se abastecer no Martim Moniz ou então pedia a algum conhecido que o conduzisse – no seu carro – até à zona de hipermercados em Alfragide. O Saúl teve sempre carro. Como nunca gostou de o usar, recorria frequentemente a alguns vizinhos/ clientes. No anterior casamento a mulher tinha carta, mas a companheira actual não tem, pelo que o carro só é utilizado nas alturas em que, para abastecer a loja, vai às compras com um amigo.

O Fernando tinha uma experiência similar, era a ex-mulher quem conduzia, designadamente no trajecto de ambos para o trabalho. Foi a separação que o levou a usar os transportes públicos para ir para o trabalho. Na altura vivia mais próximo de Lisboa, mas como morava numa zona um pouco isolada e apanhava muito trânsito levava bastante mais tempo do que agora, que mora bem mais longe do local de trabalho.

Todos se lembram de períodos no passado em que foi particularmente difícil suportar os transportes públicos. Quando saiu do lugar onde cresceu, a Catarina continuou na mesma escola a terminar o 12º, chegando a demorar duas horas no percurso de camioneta. A Sónia teve um período em que trabalhava na periferia do concelho de Lisboa num lugar pouco acessível. Chegava a ter de mudar duas vezes de autocarro e andar a pé numa área industrial de difícil acesso para peões. A Patrícia recorda os tempos de faculdade como particularmente difíceis, dado que tinha de atravessar a cidade e mudar mais do que uma vez de autocarro. A zona da faculdade era servida por poucos autocarros e chegava a demorar três horas no percurso. O Saúl lembra que há 20 anos havia menos transportes onde mora e apanhava muito trânsito na segunda circular. Foi mais complicado quando trabalhava e estudava, uma vez que à noite, quando voltava das aulas, passava apenas um autocarro por hora. Finalmente, a Sílvia refere que ainda hoje não suporta Odivelas por causa da Calçada de Carriche. Os primeiros anos de vida na margem Sul também foram muito maus, quando não havia comboio.

A Sílvia, o Fernando e o Saúl têm várias histórias de desconforto com a utilização do carro associadas ao trânsito, à confusão ou ao estacionamento. Exceptuando o Henrique e o Carlos, que trabalham e vivem há muitos anos nos mesmos locais, muito próximos entre si, todos os que conduzem referem períodos em que a utilização do carro era muito difícil sobretudo devido ao trânsito, alguns sublinham que o faziam por falta de alternativa viável nos transportes públicos.

O Henrique e o Vítor usaram vários anos os transportes públicos já depois de terem a carta. O Vítor deslocou-se durante muitos anos para o concelho de Lisboa, primeiro para estudar e depois para trabalhar, usando sempre o comboio em combinação com outros meios, já dentro de Lisboa. A pior altura foi quando trabalhava num bairro antigo de Lisboa, longe da linha do metropolitano, e demorava quase hora e meia no trajecto. Estavam também ambos habituados a verem os pais a deslocar-se de transportes públicos. Os pais tinham carta de condução, mas não usavam o carro no dia-a-dia.

A Beatriz e a Ermelinda não têm carta de condução e a Marília estava, na altura da entrevista, a iniciar as aulas de condução. Nenhuma teve experiência de condução nas suas famílias, nem nas de origem, nem nas actuais. Enquanto esteve casada, a Marília andava de carro com alguma frequência porque o marido tinha carta e carro. Já a Beatriz, por ter morado pouco tempo com o pai da filha, e a Ermelinda, cujo marido também não tem carta de condução, sempre fizeram as suas vidas deslocando-se a pé ou de transportes públicos. A Ermelinda tem, contudo, conseguido aproveitar boleia das colegas nas duas últimas escolas em que trabalhou.

O Rodrigo andava de camioneta quando estudava e via os pais deslocarem-se de carro num concelho que tinha poucos transportes. Tem sempre andado a pé para o trabalho porque veio morar logo para perto do local de trabalho, mas no fim-de-semana sempre usa o carro. Já o António, que viu o pai comprar o primeiro carro da família quando ele já tinha 12 anos, sempre se habituou a ver os pais nos transportes públicos de Lisboa. Ao longo da sua vida profissional deslocou-se de transportes, mas também muitas vezes de boleia com colegas ou amigos. Passou muitos anos a andar de transportes públicos e a observar a evolução dos mesmos, nomeadamente do metropolitano de Lisboa. Houve uma altura em que, cansado do tempo que demorava no autocarro, passou a deslocar-se de carro. Essa opção durou pouco tempo porque os cortes no salário fizeram-no voltar aos transportes públicos.

Os pais do João não tinham carta de condução. O primeiro carro da família foi comprado para ele, que passou a utilizá-lo como principal meio de deslocação assim que o teve. O Diogo desloca-se igualmente de carro desde que começou a trabalhar, há mais de 30 anos. Na altura da escola muitas vezes apanhava boleia com um colega que ia de motorista para o colégio religioso onde estudavam. Contudo, já há bastante tempo que em

determinadas deslocações para o centro de Lisboa em parte do percurso usa transportes públicos. Lembra-se que o pai, médico, fazia a sua vida normal de transportes públicos, pois tinha deixado de conduzir devido a um problema de saúde. A mãe, depois dos filhos criados, voltou a estudar e também fez a sua actividade profissional em enfermagem recorrendo aos transportes públicos. No decurso da sua vida profissional o Diogo conjugou a docência universitária com actividade empresarial, contando com a mulher para dar mais apoio em casa e tendo alguma liberdade na definição de horários: escolhia as primeiras aulas do dia de modo a evitar o trânsito e procurava que as visitas às obras também fossem fora do horário mais complicado do trânsito. Nem sempre era possível e ficou-lhe bem marcado na lembrança a altura em que tinha de se deslocar todos os dias para a margem Sul e apanhava ou assistia ao trânsito da ponte 25 de Abril.

A Teresa ia para todo o lado a pé quando morava no Alentejo. Estudou em colégios que ficavam perto de casa, junto ao centro histórico, pelo que para se encontrar com as amigas e quando saía à noite ia e regressava andando. Aliás, o sossego e a facilidade de se deslocar a pé, porque tudo era próximo, são dos aspectos de que mais sente falta da cidade onde cresceu.

A exploração do historial de mobilidade foi um exercício de recordação e compreensão do passado, mas também de comparação com o presente. Vamos descobrindo as experiências anteriores que muito contribuem para compreender as actuais, que adiante examinaremos. A própria apresentação do passado é usada frequentemente pelos entrevistados para explicar as opções de mobilidade que constroem hoje o seu quotidiano. Cada entrevistado foi construindo a sua relação com vários lugares ao longo do tempo e também com os meios de transporte, compondo representações sobre a eficiência e o bem-estar que cada um deles proporciona. Estas representações vão-se construindo baseadas nas experiências acumuladas ao longo dos anos.

9.3. A organização espaço-temporal do quotidiano

Uma primeira aproximação à mobilidade diária dos indivíduos passa por conhecer os seus ritmos e como ocupam o tempo e o espaço no dia-a-dia. A mobilidade não se espalha em espaços e tempo segmentados, nem tão pouco se limita ao registo das frequências de deslocações. Nos estudos de mobilidade muitos são os que partem do trabalho de Lefebvre (2004) sobre a análise de ritmos para melhor compreender as práticas de mobilidade num contexto de modernidade em que a noção de compressão espaço-temporal de Harvey (1989) é central. Edensor (2010) salienta, a este respeito, uma referência anterior a Lefebvre, que é a do trabalho de Hagerstrand, também muito referido por Giddens (1989),

como aprofundámos no capítulo de revisão teórica. Partindo destes autores na forma como problematizam a concepção e operacionalização do tempo/espacó⁷³, dedicámo-nos sobretudo à compreensão de como cada indivíduo organiza os seus espaços-tempos do quotidiano e como experiencia essa organização. A abordagem qualitativa aos modos de organização das mobilidades do quotidiano vem aumentar o grau de compreensão das desigualdades estruturais identificadas no capítulo de análise estatística.

Na descrição de um dia útil normal chegamos a um mapa que ilustra as desigualdades sociais que acompanham os percursos de mobilidade quotidianos. Uma das expressões dessa desigualdade está no equilíbrio de tempo, e na autonomia na sua definição, para o trabalho, lazer, família... (fig. 9.1). Num extremo, o Diogo tem uma quase total capacidade de definir e gerir o seu horário e as suas deslocações. Trabalha no escritório em casa e, embora se desloque cerca de três vezes por semana para reuniões, goza de bastante autonomia na definição dos horários. Vimos como esteve habituado a essa liberdade ao longo da sua vida profissional, ainda que bastante mais ocupado anteriormente.

No outro extremo, a Beatriz passa muito pouco tempo em casa durante a semana, sendo que tem apenas um dia de folga. Ao trabalho de limpeza num estabelecimento de um centro comercial – quatro dias que incluem sempre o fim-de-semana – junta o trabalho em mais duas ou três casas relativamente próximas e sempre que pode substitui folgas de colegas. A localização dos trabalhos está aliás condicionada àquela zona de forma a ser possível conciliá-los sem acrescentar despesas de deslocação (o passe que usa chega). O centro comercial localiza-se perto de um nó que conjuga vários transportes, mas a Beatriz mora num lugar isolado e tem de apanhar um autocarro para o centro do concelho de residência e depois um outro que a traz ao local de trabalho. Para além disso, nos horários a que por vezes entra ou sai a frequência dos autocarros é mais reduzida, aumentando o tempo de espera. Num dia normal de trabalho pode estar 14 horas fora de casa.

O António, também empregado de limpeza, está numa situação complicada, ainda que menos exigente em termos de deslocações. Trabalha menos dias e horas por dia na semana – mas trabalha aos fins-de-semana – e demora menos tempo com o autocarro directo que apanha para o local de trabalho. Por vezes à quarta-feira vai a casa de uma pessoa para quem faz os trabalhos que forem necessários (de pendurar quadros a instalações eléctricas). Escolhe este dia da semana porque a filha está de folga e pode usar o carro dela e, uma vez que esta casa é próxima do bairro onde cresceu, aproveita para visitar a família.

⁷³ Para uma síntese de como a sociologia tem trabalhado as noções de espaço e tempo ver também Carmo (2006).

Estes três casos são os mais incomuns ao nível da definição dos horários de trabalho e das deslocações. Todos os outros podem contar com o horário diurno mais frequente, trabalhando durante a semana e descansando ao sábado e domingo. A dificuldade do percurso vai-se compondo, no discurso dos indivíduos, em relação com o tempo e o conforto da viagem, estando um e outro associados a um determinado meio e entre si.

Nos agregados com filhos dependentes na mobilidade, os percursos complexificam-se ancorando em pelo menos um ponto adicional entre o local de trabalho e a residência, normalmente a escola ou a casa dos pais ou sogros. Assim se acrescentam lugares e tempos de deslocação no início e fim do dia, porque não se trata apenas da ida para o trabalho. Existe primeiro uma outra deslocação igualmente vital para o funcionamento do agregado familiar.

O Vítor, a Catarina, a Joana, a Ermelinda e o Henrique são responsáveis por preparar e levar os filhos à escola ou, no caso da Catarina, à casa dos seus pais. Acresce o tempo necessário em casa para cuidar e preparar os filhos e depois a deslocação para o local onde passam o dia. À Catarina e ao Henrique cabe-lhes esta tarefa em exclusivo. No primeiro caso o marido é menos chamado a participar no cuidado do filho, de uma forma geral. No caso do Henrique o trabalho em turno nocturno da mulher fez com que tenha vindo a ser também o principal responsável pelo regular funcionamento das actividades do filho. A meio do dia o Henrique desloca-se a casa para almoçar, normalmente com a mãe. O Vítor é também quem mais está encarregue das deslocações do filho para a escola, porque foi recentemente pai e a mulher está em casa em recuperação. Anteriormente partilhavam a responsabilidade da mobilidade do filho, programada dia a dia consoante os horários da mulher, que é professora.

Nas famílias da Joana e da Ermelinda há alternância. No caso da Joana, dependendo do dia da semana, o pai ou a mãe levam o filho à escola de carro; quanto à filha da Ermelinda, consoante o horário, um acompanha a ida e outro o regresso a pé da escola. Estas duas mulheres são as principais ou quase exclusivas responsáveis pelas tarefas relacionadas com os filhos, sobretudo a Ermelinda, e têm sido a definição externa de horários de trabalho que apresentam como motivo pelo qual os seus maridos partilham a responsabilidade pela mobilidade dos filhos.

Também o Carlos tem filhos dependentes, mas a mulher tem estado desempregada por longas temporadas dispensando-o da maior parte dos cuidados. Os dois filhos da Teresa são mais crescidos, mas ainda são acompanhados nos seus percursos. Neste caso a sogra da Teresa vem sendo a âncora que ajuda a conciliar trabalho e família. Os filhos da Marília, de idade próxima dos da Teresa, autonomizaram-se mais cedo. Contudo, a avó da Marília vive na mesma casa, esperando-os quando regressam a casa e prestando auxílio em várias tarefas domésticas. A Marília, tal como a Beatriz, usa mais do que um transporte

público, o que acrescenta bastante tempo de viagem e alguma inquietação devido à frequente desarticulação entre os meios de transporte. Esta é aliás uma questão muito importante e amplamente referida pelos entrevistados utilizadores de autocarro: a imprevisibilidade da duração da espera e da deslocação, que aumenta consideravelmente quando se tem de apanhar mais do que um. A Marília, tal como a Beatriz ou a Patrícia, programam a hora de saída de casa com um intervalo de tolerância grande. As primeiras duas por trocarem de autocarro e a terceira para evitar os autocarros mais cheios.

A filha da Sílvia, apesar dos problemas crónicos de saúde que tem, faz a sua mobilidade autonomamente. Contudo, a mobilidade da mãe é condicionada pelo facto de, sobretudo no Inverno, quando escurece mais cedo, a filha não gostar de estar sozinha em casa ao fim do dia. Portanto, a Sílvia durante a semana vem directamente para casa com alguma pressa.

O Vítor e a Joana gastam menos tempo com deslocações (sobretudo o Vítor). Deslocam-se de carro e trabalham mais próximo do lugar de residência, entre concelhos vizinhos. Contudo, a configuração espacial das deslocações é mais complexa que a dos anteriores entrevistados pois inclui a deslocação para a escola dos filhos. No caso da Joana, três vezes por semana, o Vítor todos os dias, de momento. Ainda que a escola seja a pouco mais de cinco minutos de casa, nos três dias em que leva o filho, a Joana precisa de levantar-se 45 minutos mais cedo. Depois de deixar o filho, são cerca de 30 minutos para chegar ao trabalho num trajecto em que raramente apanha trânsito, fruto também do conhecimento de caminhos que evitam as vias mais congestionadas. No regresso, uma vez por semana há ainda que levar o filho à natação. O Vítor não tem como fazer grandes desvios, trata-se de um percurso curto e pouco concorrido que dura cerca de 10 minutos, depois de deixar o filho na creche.

Ainda menos tempo demora a Ermelinda, que aproveita a boleia de uma colega cujo percurso em direcção ao trabalho passa pelo bairro onde mora. Em cinco minutos chega à escola onde trabalha, mas antes desse percurso prepara o pequeno-almoço da filha e leva-a à escola a pé e volta para a casa para fazer o almoço para ela e para o marido, que vem almoçar a casa. Nas raras ocasiões em que a amiga não pode dar boleia recorre a uma camioneta directa e compra bilhete. A Ermelinda acaba por se deslocar muito frequentemente de carro. Ao sábado, quando ajuda o marido com a limpeza da loja, é que se desloca de camioneta ou a pé. As compras para a casa, pelas quais é responsável, consegue fazê-las todas junto a casa, a pé. Quando não está a trabalhar na escola a Ermelinda trabalha em casa nas tarefas domésticas, preparando diariamente a roupa do marido e da filha mais nova e os almoços de todos. Ao domingo a filha mais velha, que já mora com o namorado, vai almoçar a casa dos pais e leva-a normalmente ao centro comercial mais próximo para ver as montras.

Dois dos entrevistados cujas deslocações integram a margem Sul são dos mais penalizados ao nível dos tempos de deslocação, o que alinha com o diagnóstico da análise estatística (cap.3.3). O Rui e o Miguel, mesmo usando o carro, não conseguem escapar a percursos que costumam exceder uma hora de viagem. O trânsito é uma constante e é imprevisível quando pode piorar, o que registam com frequência devido a acidentes. Neste sentido, programam a saída de casa e o tempo de viagem de forma similar às utilizadoras de transportes públicos mais penalizadas em termos de tempo (Beatriz, Marília, Patrícia). Ainda que morem os dois nos arredores, fazem percursos que fogem ao clássico periferia-centro: um vem da margem Sul para o concelho de Lisboa e depois continua para o concelho de Sintra e o outro vem de Odivelas, atravessa o concelho de Lisboa e depois vai para a margem Sul. O Miguel tem de apanhar um canal de entrada em Lisboa muito concorrido e atravessar o trânsito de Lisboa até conseguir chegar à outra margem. O Rui apanha o trânsito da ponte e também atravessa o trânsito de Lisboa até conseguir apanhar o IC19. Não é só uma questão do tempo consumido, são viagens que implicam sempre trânsito. Para além disso ambos podem ter períodos de trabalho, com alguma frequência, em que a hora de saída é imprevisível. A isto acrescentam algumas actividades sociais no horário pós-laboral, como jogar futebol e tomar café com amigos.

Tanto um como o outro, considerando o percurso que fazem, demorariam muito mais se fossem de transportes públicos, tendo ambos cogitado essa alternativa. Como os seus percursos se desviam do clássico padrão periferia-centro, o serviço de transportes públicos é muito deficiente, implicando mudar duas ou mais vezes de transporte. Testemunham, portanto, a referida desadequação da rede de transportes públicos à diversidade e multiplicação das deslocações realizadas na AML nas últimas décadas, que está presente nas matrizes de origem-destino (anexo VII) sintetizada na análise estatística (cap. 3) e que é confrontada com a imobilidade das políticas de mobilidade da AML examinadas (parte III).

A Sílvia mora próximo de uma estação de comboio da linha Fertagus, está bem mais descansada no seu percurso e demora menos tempo. Segue de carro até ao comboio, no total normalmente o percurso toma-lhe cerca de 35 minutos. O regresso é mais demoroso, pois nem sempre sai à mesma hora e pode não coincidir com o horário do comboio.

A Sónia e o Fernando demoram o mesmo tempo, têm um perfil profissional idêntico e andam de autocarro. O tempo que demoram no trajecto casa-trabalho é constante, podendo sempre apanhar o autocarro que não falha e não vem cheio. Como não têm filhos o percurso é linear e directo. No caso do Fernando é mais variável ao longo da semana, porque aproveita dois dias para praticar actividade física e confraternizar com amigos. Já a Sónia durante a semana costuma regressar logo a casa, onde se ocupa com frequência das tarefas domésticas.

O Rodrigo e o Saúl são os que menos demoram a chegar ao trabalho. Vão a pé. O primeiro demora 10 minutos e o segundo 5 minutos, mas as condições de mobilidade não podiam ser mais distantes. O Rodrigo tem carta de condução e gosta de conduzir, usando o carro com frequência para ir às compras, passear e visitar amigos e família, mas evita as despesas e a confusão de o utilizar no dia-a-dia. Leva todos os dias marmita para o trabalho e aproveita a hora de almoço para fazer desporto. O horário varia alternadamente entre as 10-19 horas ou 11-20 horas, mas levanta-se sempre à mesma hora para tomar o pequeno-almoço com a namorada. Um fim-de-semana por mês vai a casa dos pais, na aldeia onde cresceu, e quase todos os fins-de-semana passeia com a namorada: sempre gostou de actividades ao ar livre e de desporto.

Já o Saúl nunca gostou de conduzir e ao longo dos anos vem piorando a sua condição física, que muito condiciona a mobilidade, mesmo a pedonal. A companheira também não conduz, o que faz com que a sua vida, tanto durante a semana como no fim-de-semana, esteja hoje bastante circunscrita a um raio curto de distância. O Saúl também vai a casa almoçar. Passa o dia inteiro na loja, 6 dias por semana, e não referiu actividades nos tempos livres que quisesse destacar, mas conhece e convive, na sua loja, com vários clientes/vizinhos de forma regular há muitos anos. Falta-lhe tempo livre e mobilidade para o aproveitar, segundo o próprio. Enquanto o Saúl passa o dia na loja, a sua companheira tem um dia mais agitado. Todos os dias de manhã levanta-se bem cedo porque visita a mãe, residente num bairro histórico de Lisboa, antes de ir trabalhar na Baixa, cuidando da sua alimentação e limpeza da casa. Volta a casa da mãe para almoçar com ela e ao fim do dia vem directa para casa, regressando, como foi, de comboio.

Alguns entrevistados têm dificuldade em identificar o horário de um dia comum pois pode ser bastante variável, designadamente quanto ao horário de saída (Rodrigo, Miguel Ribeiro, Beatriz). Outros mencionam a possibilidade de alteração de turno ou de responsabilidades familiares nas deslocações – António e Carlos (trabalho), Joana e Vítor (partilham a responsabilidade das deslocações dos filhos). Por outro lado, há quem esteja a passar por um período anormal na gestão do quotidiano: o Vítor foi pai pela segunda vez e neste momento encarrega-se sozinho das deslocações do filho mais velho e a Catarina, que estava no final da gravidez, tem vindo de boleia com o pai em vez de vir de comboio e metro. O possível mapa do quotidiano (fig.9.1) está sujeito a alterações com rotinas semanais de desporto, jantares de família e outras actividades.

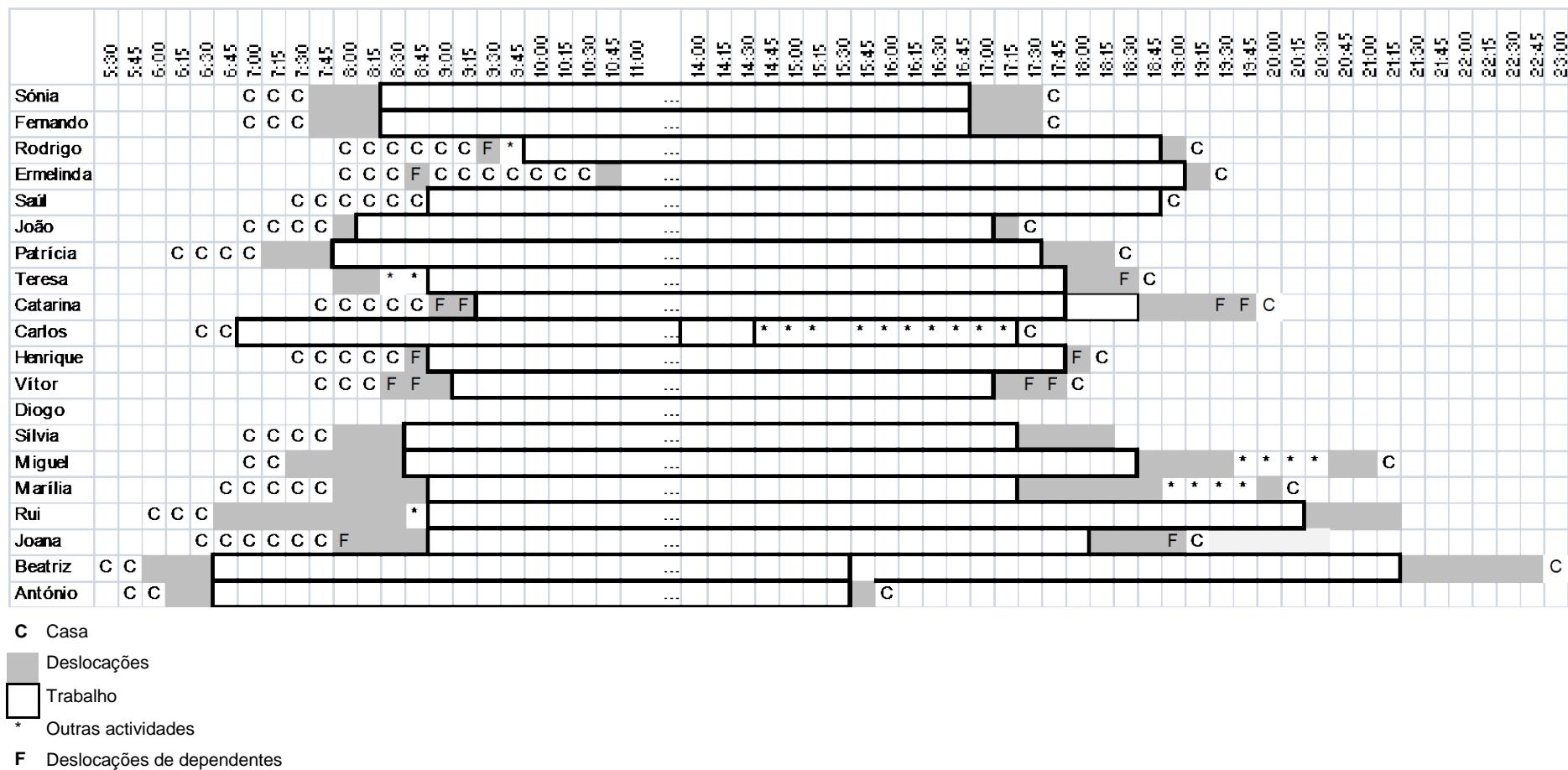
Ainda que haja alguma variedade nos ritmos do dia-dia dos nossos entrevistados, nem sempre é claro se a percepção de indefinição corresponde a um quotidiano tão variável. Na verdade, a maioria corresponde ao padrão dominante fazendo as deslocações às horas mais comuns. Fugir ao padrão é também sair do ritmo dominante para o qual se dirigem as políticas públicas. Nalguns casos, para quem pode, isso significa a dependência do carro

(como nos casos dos cônjuges do Henrique e da Sónia, trabalhadores nocturnos) e traduz-se num trajecto mais rápido e desimpedido. No caso do Diogo essa dependência é sobretudo uma possibilidade e condição da liberdade que foi construindo. Contudo, os dependentes dos transportes públicos que têm ritmos dessincronizados do padrão dominante, como a Beatriz e o António, vêm as condições de mobilidade mais dificultadas, que acumulam com outras dificuldades no dia-a-dia. Ainda que a maioria dos entrevistados possam corresponder ao que se apelida de “commuters” ou “navetteurs”, são muitas as formas de desenhar este padrão dominante. Os caminhos obrigatórios casa-trabalho são compostos por diferentes meios, espaços e tempos, velocidades e ritmos, experiências (Edensor, 2011).

Ficou claro como a diferenciação de género se começa a revelar em indicador de desigualdade, ilustrando o que foi identificado na análise estatística (cap. 3.5). Barroso (2013) confirma como Portugal é um dos países onde as disparidades de género são mais notórias quanto aos usos do tempo, sublinhando que continuam as tendências identificadas por Perista e Guerreiro (2001) e Perista (2002, 2010) (citadas em Barroso, 2013). A diferença no tempo afectado às tarefas domésticas e de cuidado com os filhos é consideravelmente superior em Portugal nas mulheres. Os homens portugueses dedicam mais tempo a actividades não domésticas, como o trabalho voluntário e o desporto, cultura ou lazer, bem como a actividades de educação e formação (Barroso, 2013).

Os nossos entrevistados alinharam neste padrão. Muitas mulheres descrevem o tempo antes de sair de casa ou depois de chegar a casa como um tempo com actividades domésticas de frequência diária. As excepções normalmente devem-se à presença de outra mulher que providencia apoio familiar: a Marília, que tem a ajuda da avó; a Teresa, que tem empregada doméstica e a ajuda da sogra; a Beatriz, que não tem tempo e tem a mãe que a ajuda; e a Patrícia, que vive com os pais. Quanto aos homens, apenas o Henrique e o Vítor referem o envolvimento nos cuidados com os filhos. O Rodrigo e o Vítor dizem dividir as tarefas domésticas, mas não integraram na descrição de um dia útil o tempo que dedicam a essas tarefas. Aprofundamos seguidamente a análise no domínio que mais determina a diferenciação de género: a gestão familiar das mobilidades.

Figura 9.1 – Mapa de um dia útil comum⁷⁴



⁷⁴ O Diogo num dia “normal” não tem deslocações obrigatórias pelo que não foi capaz de descrever um dia-tipo. Varia se tem ténis, se tem reuniões em Lisboa mas mais frequentemente fica em casa a trabalhar.

9.4. Família e mobilidade

A importância da família surge nas entrevistas de duas formas fundamentais: a família enquanto unidade de acoplamento que organiza os percursos individuais e a família alargada como recurso essencial no funcionamento do agregado familiar. A par do trabalho, a família organiza e determina as necessidades e condições de mobilidade. A gestão da vida familiar de muitos agregados depende forte e frequentemente do apoio de elementos externos, sobretudo quando há filhos pequenos e menos recursos económicos, mas não só. A importância da família é de tal forma significativa que começa logo por constituir um critério fundamental na localização da residência ou no motivo de migração, como atestam outros estudos sobre mobilidade residencial na AML (Fonseca, 1990; Pereira, 2012; Pereira *et al*, 2014).

A Catarina recorre diariamente à mãe ou à irmã, com quem deixa o filho pequeno. O marido é pouco chamado a participar na gestão das tarefas da casa e gestão familiar. A Marília pôde contar com a avó em casa quando os seus filhos passaram a ser autónomos nas deslocações. Mesmo quando passaram a ir sozinhos no trajecto curto para a escola e de regresso, estava a avó em casa para esperá-los e tratar das refeições. Já antes da separação, o pai das crianças não participava nas tarefas domésticas e no cuidado com os filhos, exceptuando nas deslocações para as compras.

O António, cuja mulher trabalha por turnos, sempre contou com a presença diária da sogra para assegurar as tarefas domésticas e as refeições da casa. O Diogo, além de sempre ter recorrido a empregada doméstica, tinha uma presença maior da mulher em casa quando as filhas eram mais pequenas. A Beatriz recorria pontualmente ao cunhado, que mora perto, para as deslocações da filha quando esta ainda não era autónoma. No caso do Carlos, o desemprego da companheira por longos períodos fez com que esta se encarregasse dos cuidados com o filho e a casa, para além do apoio da família dele que reside no piso térreo da casa onde mora.

A Teresa, além de recorrer a empregada doméstica, vive perto da sogra e da escola dos filhos. É com a avó que os filhos ficam até que os pais regressem a casa. A sogra, aliás, recuou no plano de ir usufruir da reforma no Algarve de forma a conseguir estar mais presente na vida dos netos. Os casos da Teresa e do Diogo ilustram como a importância do apoio familiar quando há crianças persiste mesmo nas situações com maior disponibilidade financeira.

O Henrique não se ampara muito na mãe porque o cuidado com a doença do pai já toma muito do seu tempo, para além de passarem temporadas no concelho de origem. Todos os dias depois da escola o filho vai para um centro de ocupação dos tempos livres,

sendo que alguém do centro se encarrega de o trazer da escola, até que o pai possa ir buscá-lo. O facto de não poder contar com maior apoio e de se responsabilizar pelo cuidado do filho, dado que a mulher trabalha em turno nocturno, tem constituído um desafio cujas dificuldades tem orgulho em ir conseguindo ultrapassar. Ainda assim, algumas refeições são providenciadas pela mãe.

A Joana sentiu falta do apoio familiar nos primeiros anos de vida do filho. Adoptando um modelo familiar mais tradicional, em que o marido é pouco participativo no cuidado com o filho e a casa, foram várias as vezes em que se arrependeu de ter escolhido um local de residência tão longe da família e quis voltar para mais perto. A mobilidade era uma preocupação fundamental devido à distância entre a escola do filho, mais próxima de casa, e o trabalho dela, no centro de Lisboa. Para ela foi isso que determinou o modo de transporte, considerando que era a principal ou única responsável pelo filho, por ir buscá-lo à escola no dia-a-dia e quando ficava doente, situação bastante frequente quando era mais pequeno.

A Sílvia tem vivido com a responsabilidade de cuidar de uma filha com sérios problemas de saúde dado que o trabalho do marido sempre implicou deslocações, não podendo contar com a sua ajuda em casa. Assim que pôde deixou o concelho de Lisboa onde residia desde os 17, morando portanto longe da mãe. Os efeitos sentem-se no pouco tempo disponível que sempre tem tido para si. Nos fins-de-semana, além de tratar da casa, prepara as refeições para a semana seguinte.

Acompanhar a mobilidade dos filhos, sendo condicionante da mobilidade do próprio, pode, contudo, ser um privilégio. Tanto a Beatriz como o António lamentam que ora os horários de trabalho ora a falta de recursos (ele lamenta a falta do carro) os impeça de acompanhar regularmente os filhos, seja para a escola, seja para outras actividades (desportivas, por exemplo). Nestas famílias, tal como na da Marília, a autonomia dos filhos fez-se bem cedo, devido aos constrangimentos dos pais, seja ao nível dos meios de transportes ou dos horários de trabalho. Aliás, a maioria dos entrevistados autonomizou-se cedo, no fim da escola primária ou poucos anos depois. Na verdade, alguns dos entrevistados mais velhos começaram a trabalhar pouco tempo depois. A concepção da criança enquanto dependente tem-se transformado, em particular em Portugal depois do 25 de Abril de 1974 (Almeida, 1998, 2009). Regista-se a diferença entre a infância dos entrevistados mais velhos e os mais novos: os mais velhos iam sozinhos mesmo para a escola primária e começaram mais cedo a mobilidade motivada pelo trabalho; os mais novos estudaram mais, mas também se autonomizaram na mobilidade relativamente cedo, devido à proximidade da escola. Contudo, quanto à mobilidade dos filhos dos entrevistados, a situação varia consoante o contexto. O prolongamento da dependência não é semelhante

em todas as famílias e alicerça-se numa gestão de recursos – económicos e familiares – que o possibilita.

Não se trata de uma questão apenas de recursos económicos: para o Diogo, de longe o nosso entrevistado com maior disponibilidade financeira, fez parte da educação das filhas aprenderem a ser autónomas em muitos aspectos, incluindo na mobilidade, muito por estímulo da mãe, reconhece ele. Facilitavam ocasionalmente a deslocação até ao transporte mais próximo, sobretudo quando mudaram para a moradia onde vivem hoje, mais isolada do que a casa anterior. Contudo, não equacionaram a hipótese de dar logo carro às filhas.

Nos entrevistados sem filhos a família não deixa de ser importante. A Sónia esforçou-se para que a mãe e o irmão fossem morar para perto. A mãe ajuda o irmão com o sobrinho e a Sónia, ponderando a possibilidade de ter filhos, sabe já que poderá contar com o apoio da mãe. Mesmo quando ainda não há planos para filhos, como acontece com a Patrícia ou com o João, o critério da proximidade da família, quando possível, é fundamental. O João, aliás, estava em vésperas de viajar para ir viver em Paris, em direcção à família (os irmãos), enquanto a Patrícia não se vê a morar longe da sua.

Já o Rodrigo, na impossibilidade de morar próximo da sua família, está em processo de mudança para próximo da família da namorada e mesmo a sua, ainda que distante, é um apoio importante. De cada vez que visita os pais, pelo menos uma vez por mês, vem com o carro carregado de produtos regionais que constituem, no seu entender, uma ajuda fundamental, pela poupança e pela qualidade da alimentação e de vida que proporcionam.

Nos casos do Rui e do Miguel, o seu estilo de vida altamente móvel aparentemente usufrui da não existência desse nível familiar de condicionamento. Porém, é suportado exactamente pelo facto de viverem com os pais, o que liberta recursos financeiros e tempo para actividades e respectivas deslocações. Nem sempre é assim e também aqui o género é importante: para a Patrícia viver com os pais liberta-a de algumas despesas, porém ela continua a respeitar horários e hábitos de vida em família que não são compatíveis com o estilo de vida mais móvel, livre e individualista dos dois entrevistados anteriores.

Com a excepção do Henrique e do Vítor, recai sobre as mulheres a responsabilidade de gerir a mobilidade dos dependentes e de assegurar grande parte (ou todas) as tarefas domésticas. Apenas a impossibilidade profissional e a inexistência de outros elementos familiares próximos fizeram com que a Ermelinda partilhasse o acompanhamento da filha com o marido. No caso das três mães divorciadas ou solteiras foram elas que ficaram com a guarda dos filhos e mesmo quando estavam casadas não contavam com grande participação dos maridos.

Enquanto o Henrique, como referimos acima, sente que ser o principal responsável pela criança é algo difícil e excepcional, nas mulheres que não contam com o apoio do parceiro regista-se uma certa naturalização da situação de serem elas as principais

responsáveis pelo cuidado com o filho e a casa (Joana, Ermelinda, Catarina). Esta percepção é distinta nas entrevistadas que já não estão com os pais dos filhos (Beatriz, Marília), que lhes atribuem alguma “inutilidade”, apresentando-os como tendo sido mais um dependente e não como outro adulto responsável pela gestão da vida familiar.

Nos casos de maior escassez de recursos financeiros, o apoio familiar é ainda mais importante: é o que faz a diferença entre o maior tempo disponível da Marília (para acabar o curso, para tirar a carta de condução, para estar com amigos...) e o contraste com a Sílvia, com quase nenhum tempo disponível para além do trabalho e dos cuidados familiares ou domésticos. No caso da Beatriz, a presença da mãe em casa não chega para compensar o longo horário de trabalho do qual sobra pouco tempo para descanso.

As expectativas são importantes para a percepção destas limitações. O potencial de mobilidade imaginado por Marília, mais jovem, foi sendo ampliado com os desejos de terminar a licenciatura, com o divórcio e com a vontade de ter carta e carro. As expectativas de mobilidade da Ermelinda têm sido estáveis e mais modestas comparativamente às da Marília ao longo dos anos, sendo mais facilmente correspondidas. No caso da Marília, mãe de filhos menores, o apoio familiar da avó foi fundamental para o investimento que foi realizando no aumento do seu potencial de mobilidade, neste caso tanto social como geográfica.

O apoio familiar é sempre importante e na quase totalidade dos casos traduz-se numa ajuda feminina (cônjuge, mãe/sogra, avó). Na maioria dos casos um dos progenitores abdica parcialmente da sua carreira profissional, reduzindo o tempo disponível para esta (na grande maioria dos casos são as mulheres), e/ou há alguém que se encarrega de muitas tarefas da casa e com as crianças. Este papel é determinante quando há filhos pequenos, mas excede claramente este momento do ciclo de vida. Em Portugal, a inexistência de estabelecimentos de ensino pré-escolar públicos e gratuitos, entre outras ausências e deficiências nas medidas de apoio à conciliação entre trabalho e família, têm contribuído para a manutenção de relações desiguais de género (Torres *et al*, 2005).

Reflectir sobre família e mobilidade evidencia o modo como os ritmos são ainda muitos distintos entre géneros, tal como indicado no resultado dos questionários (ver cap. 3.5). Evidências geralmente invisíveis nos dados estatísticos oficiais e nas políticas públicas (ver parte III), mas claríssimas nesta aproximação qualitativa à organização do quotidiano feminino e das experiências de mobilidade. A mobilidade é mais uma dimensão em que a conciliação trabalho-família é difícil sobretudo para as mulheres.

9.5. Recursos e competências para a mobilidade no agregado familiar

Os recursos e competências para a mobilidade inscrevem-se num conjunto mais alargado das condições de que os indivíduos e suas famílias dispõem, composto, como foi sendo demonstrado ao nível teórico e empírico, por desigualdades multidimensionais e cumulativas. Esses recursos podem não ter relação directa com a condição socioeconómica da pessoa e serem influenciados por outras questões (parte II): por exemplo, independentemente do estatuto socioeconómico, existe a tendência para as mulheres e os idosos serem os que menos acedem à carta de condução e ao carro.

A perspectiva aqui desenvolvida debruça-se não apenas sobre o ter ou não ter os recursos, mas também as competências desenvolvidas para a mobilidade de uma forma geral. Seguimos o trabalho de Kaufmann, Bergman e Joyé (2004) na conceptualização da mobilidade como capital. O conceito de motilidade conjuga o acesso a diferentes formas e graus de mobilidade, as competências para a concretização desse acesso e os modos de apropriação das práticas de mobilidade (idem).

As competências e os recursos são particularmente importantes para avaliar a flexibilidade e liberdade de escolha nas opções de mobilidade: uma pessoa que se sente capaz de ler e aceder aos lugares, que aprende rapidamente a fazê-lo, de várias formas será menos condicionado, podendo contrariar a falta de recursos e capacidades (económicos, físicos...) e gerindo as suas opções de forma que lhe seja mais favorável. A noção de motilidade é particularmente útil ao nível analítico – mais do que as práticas efectivas de mobilidade, referimo-nos ao potencial de mobilidade. Um maior potencial de mobilidade – ou elevados níveis de motilidade – pode fazer a diferença entre o que se constituem como condições, opções e escolhas de mobilidade. Não se trata apenas de uma transformação no vocabulário e na percepção da experiência da mobilidade. Estas variações alicerçam-se em desigualdades estruturais e incorporam distintos graus de liberdade com que os indivíduos constroem os seus quotidianos.

No entanto, aos recursos e às competências juntam-se as próprias vivências da mobilidade, que trataremos adiante. O modo variado como as pessoas se adaptam e se apropriam das suas oportunidades de mobilidade pode ser um efeito da disponibilidade de recursos e competências, mas também pode constituir, *per se*, uma competência passível de transformar as próprias condições de mobilidade, influenciando o bem-estar. A competência abordada deste modo refere-se à adaptabilidade e facilidade com que o indivíduo utiliza os meios de transporte. Com um leque variado de recursos encontramos diferentes formas de encarar a mobilidade, designadamente ao longo da vida, como observámos nos patrimónios de mobilidade de cada entrevistado.

Dos 20 entrevistados inquiridos, 16 têm carta e carro. Nas casas da Beatriz e da Ermelinda ninguém têm carta nem carro. A Patrícia tem carta, não tem carro, embora por vezes use o do pai, e a Marília já tem carro e está a tirar a carta. Nas casas do Vítor, do Diogo, do Henrique, do Carlos e da Joana há dois carros e os dois membros do casal conduzem quotidianamente. Na casa da Teresa é ela quem usufrui de carro da empresa (fica apenas responsável pelo pagamento das portagens), motivo pelo qual diz não saber quanto se gasta em casa com as deslocações no carro do marido, que é o escolhido para a mobilidade no fim-de-semana.

O Fernando tem carta e carro, mas só o usa aos fins-de-semana. A namorada não tem carta de condução e para poderem estar juntos vai buscá-la sexta-feira e leva-a a casa, na margem Sul, ao domingo. Também a Catarina, tendo carta e carro, opta por articular os modos de transporte, indo de carro deixar o filho em casa da mãe e estacionando-o depois na estação de comboio e seguindo a maioria do caminho de comboio. O marido anda com o carro da empresa, que lhe dá um apoio financeiro para o gasóleo. As despesas com os carros são baixas. Optaram por trocar de carro para uma carrinha familiar quando esperavam o primeiro filho.

O Diogo anda quase sempre de carro. Nas poucas ocasiões em que precisa de ir ao centro de Lisboa aproveita para tratar de assuntos da antiga casa dos pais e deixa lá o carro, onde não paga estacionamento, entrando no metro a poucos minutos de distância. Na sua perspectiva, evita custos e a dificuldade de estacionamento, sendo a escolha mais racional. Não conhece a rede de autocarros, mas está perfeitamente à vontade no metropolitano.

O Saúl hoje está, por razões de saúde, impedido de conduzir. É portador de uma doença degenerativa que lhe causa muitas dificuldades de locomoção. Contudo, nunca gostou de conduzir, reforçando que sofre de fobia de automóveis. Afirma ter tirado a carta num ímpeto pedagógico, para mostrar à ex-mulher que não era difícil, mas foram raras as vezes em que conduziu. Não foi, portanto, a sua doença que o fez desistir de usar o carro. Muito cedo fez uso dos transportes públicos e do serviço de condução de amigos, no seu carro, para fazer as suas deslocações, designadamente as de trabalho. Hoje tem uma mobilidade muito reduzida e já não é capaz, como dantes, de apanhar o comboio até ao Martim Moniz, como fazia por vezes à hora de almoço. Foram as dificuldades de mobilidade, agora também abrangendo a mobilidade pedonal, que motivaram que após o divórcio se tivesse mudado para a mesma rua da sua drogaria.

A Joana usa o carro no dia-a-dia e o marido, motorista, costuma deslocar-se no automóvel de trabalho. Já usou autocarro e metro durante um tempo. O marido sempre preferiu conduzir nas suas deslocações diárias, mesmo antes de o fazer profissionalmente. O Rodrigo gosta muito de conduzir e a namorada também. Apesar disso, nas deslocações

para o trabalho prefere ir a pé. Nos outros movimentos usa o carro, exceptuando se decidem jantar no centro de Lisboa, para onde preferem ir de metro ou de táxi, evitando problemas de estacionamento e a preocupação com o consumo de álcool. Não sente dificuldade em andar de transportes públicos, mas não gosta de andar de autocarro.

A Ermelinda não tem carta nem há carro lá em casa, mas todos os dias vai para o trabalho de boleia. O marido chegou a tentar tirar a carta, chumbou e nunca voltou a tentar, também pela dificuldade que encontra na confusão de Lisboa. Contudo, ofereceram a carta à filha e também contribuíram para a compra do carro. Quase todos os fins-de-semana a filha visita-os e dão um passeio de carro até ao centro comercial mais próximo. A Ermelinda diz mesmo não sentir a falta do carro, dado que os sítios onde precisa de ir são fáceis de aceder através dos transportes públicos. Não se importa de andar a pé nem de camioneta e afirma conseguir fazer tudo o que precisa deslocando-se desta forma. Teve alguma dificuldade em compreender alguma insistência das perguntas, porque não parece questionar ou reflectir muito a sua mobilidade, seja pela falta de tempo ou pelo domínio do marido nas decisões sobre o que faz no pouco tempo que resta do trabalho, fora e dentro de casa. Está, contudo, satisfeita com o passeio semanal que consegue fazer com a filha.

A Beatriz também não tem carta nem carro. Sempre fez a sua vida a andar a pé ou de transportes públicos. A filha tem um passe pago pela escola e a Beatriz compra um passe simples, o mais barato da empresa, que providencia transporte na sua área de residência e que permite chegar à zona onde trabalha. Anda depois 15 minutos a pé para não tirar um passe mais caro, que inclui o concelho de Lisboa.

A Marília está a tirar a carta e já tem carro. Sentiu necessidade de tirar a carta depois da separação e assim que teve tempo, após terminar a licenciatura, inscreveu-se. Enquanto foi casada, até há pouco tempo, as deslocações no tempo de não-trabalho eram feitas de automóvel, com o marido a conduzir.

O António tem carta, mas não usa o carro. Deixou de o usar quando teve o corte no salário e agora já nem nas folgas o usa porque está avariado. Faz recurso do carro da filha, quando ela não precisa, para ir fazer uns biscoitos. A mulher não sabe conduzir e o filho ainda é demasiado novo. Sempre se tem deslocado sobretudo de autocarro. O filho e a mulher conseguem tirar o passe combinado com desconto para famílias carenciadas, mas o António, como tira um passe simples, não consegue aceder a descontos, como acontece com a Beatriz. Demos conta desta falha no conjunto de centenas de títulos disponíveis na AML (ver cap. 8.2).

“É. E eu também tinha direito mas como a Vimeca não aderiu nem valia a pena ir buscar papeis para mim. (...) Estes são finos. E não fazem greve. Andava aí tudo cheio de greves e a Vimeca não faz greves” António

A maior parte dos entrevistados conhece e recorre a tecnologias de informação como apoio à mobilidade. O site mais conhecido é o *Google maps*, mas também outras plataformas em que acedemos à definição de percursos. No caso do *Google maps* pode escolher-se se o percurso se realizará de automóvel, transportes públicos ou a pé, mas poucos o fazem para procurar informação para os segundos. Muitos dos inquiridos usam transportes públicos apenas para a deslocação para o trabalho, um percurso que já conhecem bem, sendo que ao fim-de-semana recorrem ao carro, pelo que a irem a algum lugar que conhecem menos bem normalmente é de carro. A Patrícia, contudo, foi uma das que usava e conhecia o site *Transporlis*.

As tecnologias de informação são um recurso importante, implicando o desenvolvimento de competências para a sua utilização. O uso de tecnologias e o advento da mobilidade virtual, não constituindo um substituto para a presença e mobilidade físicas, alargam a motilidade dos actores (Kesselring, 2008). Podem ser usados para uma utilização mais eficiente dos meios de transportes (informação de melhores caminhos, de opções de transporte público, de trânsito), mas podem ainda ter um papel relevante na supressão da necessidade de deslocação. O Diogo conseguiu estabelecer escritório em casa devido à sua facilidade de deslocação e porque os recursos de acesso a informação e comunicação necessários à sua actividade podem ser estabelecidos em casa. A Joana num trabalho anterior levava muitas vezes tarefas para realizar em casa, o que lhe permitia ter um horário mais flexível, experiência que ela sublinhou ter sido muito positiva, em particular por ter permitido uma melhor articulação com as necessidades do filho pequeno, designadamente de mobilidade.

Por outro lado, o acesso já generalizado, na população mais jovem, à internet é também importante na mobilidade em tempo de não-trabalho. A Marília geriu a falta das deslocações de automóvel, desde a separação, recorrendo às compras *online*. Também a Catarina, apesar de ambos conduzirem e terem carro, recorre a este serviço para evitar deslocações com a criança pequena e como meio de poupar.

Como sugerimos acima, o próprio uso do meio trabalha as competências para a sua utilização no sentido em que alimenta a familiaridade com a linguagem dos espaços e dos equipamentos, mesmo que se experimentem percursos novos. Se o desenho influencia muito a legibilidade do espaço (Lynch, 1960), também dependerá das competências e da experiência das pessoas a capacidade de ler e movimentar-se no espaço. Quem deixou de conduzir poderá estranhar mais o trânsito ou a falta de sinalização, enquanto os que só usam carro poderão encontrar mais dificuldade em orientar-se e sentir-se confortáveis na viagem de transportes públicos. Os automobilistas tendem a preferir o metro, também pela melhor legibilidade dos espaços e percursos, mas esta não foi uma preferência assumida pelos que estão habituados a usar os autocarros. O “hábito” surgiu algumas vezes nas

entrevistas como algo que traz segurança ou mesmo conforto, mas que também pode contribuir para a permanência das práticas existentes e aversão à mudança.

“...também é uma questão de nós nos habituarmos. Dizia à minha mulher “pois, já estás habituada, já não sabes andar de transportes, não é?” mas realmente uma pessoa que está sempre a andar de transportes e depois começa a andar de carro, começa a tomar-lhe o gosto e depois não quer outra coisa.” Vítor

“Metia-me confusão vir a conduzir para Lisboa. É sempre o conduzir. Hoje já não me faz tanto. Agora já não. Isto é assim, tudo vai do hábito, uma pessoa começa a conduzir e depois já não me faz diferença nenhuma.” Fernando

Fotel (2006) refere-se à internalização das condições de mobilidade e à externalização dessas disposições em termos de competências de mobilidade, salientando que diferentes combinações de capital económico e social facilitam a experiência de mobilidade (citado em Fallov *et al.*, 2013). É neste sentido, e no seguimento das duas últimas citações, que consideramos que a apropriação da prática de mobilidade, integrando o acesso e as competências para usar esse acesso, pode ela própria constituir-se numa competência, no sentido em que poderá permitir ao indivíduo criar o seu próprio bem-estar na mobilidade. Veremos como se reflectem estas considerações nos discursos dos indivíduos.

CAPÍTULO 10 – DAS CONDIÇÕES ÀS APROPRIAÇÕES: MOTIVOS E EXPERIÊNCIAS DE MOBILIDADE

10.1. Meios de transporte e motivos nas “histórias estruturais”

Sendo estrutural neste trabalho a relação entre desigualdades e mobilidade, procurámos dar visibilidade às condições materiais que as fundamentam e também dar corpo e voz aos modos como essa desigualdade é vivida no quotidiano das pessoas. Não deixamos de reconhecer o papel de apropriação dos indivíduos dessas condições estruturais e de como a sua mobilidade quotidiana também transporta o modo como se posicionam enquanto parte da sociedade e dos territórios que os rodeiam.

Os motivos apresentados para a utilização de um transporte são compreendidos, por um lado, através das condições materiais desiguais existentes entre indivíduos e famílias – objecto empírico da análise estatística e também das entrevistas através da abordagem aos patrimónios de mobilidade e dos recursos e competências. Por outro lado, integram o que Freudental-Pederson (2009) chama de histórias estruturais, narrativas que dão sentido e atribuem uma racionalidade às opções de mobilidade cuja validade não depende da

materialidade ou “verdade” da mesma. O trabalho da autora pretende exactamente analisar apenas essas histórias, as suas condições de formação e legitimação. Reconhecendo que as mobilidades se constroem desigualmente consoante a idade, o género, a classe e outras variáveis, não deixou, no entanto, de tornar seu objecto empírico a forma como, num grupo sociodemográfico homogéneo, essas histórias estruturais se formam alicerçando as opções de mobilidade. O conceito resultou de 12 anos de investigação, como ensaio de resposta às ambivalências e contradições entre acção e atitude que preenchem a vida quotidiana no contexto da modernidade tardia (Freudendal-Pederson, 2009: 42).

Portanto, as condições de mobilidade na AML dizem respeito a uma materialidade objectiva de que já demos conta, nomeadamente a distância, o tempo, o conforto ou a facilidade de deslocações (as duas últimas mais sujeitas a avaliações subjectivas), entre outras características das deslocações. Podem, todavia, ser avaliadas de modo diferente pelos sujeitos e estas avaliações motivam e legitimam as suas próprias escolhas ou possibilidades de mobilidade. Recuperamos aspectos das dimensões exploradas, expondo como os entrevistados as conjugam – os espaços e os tempos do quotidiano, as condições profissionais e familiares que os estruturam, os recursos e as competências disponíveis – em discursos que organizam e suportam a forma como se movem.

Uma das histórias estruturais que Freudendal-Pederson (2009) decidiu abordar, devido à frequência com que surgia, é a de que ter filhos motiva a passagem para a utilização do automóvel no dia-a-dia. Surpreendentemente, este discurso era mais forte em quem ainda não tinha filhos e projectava essa opção no futuro. A autora explora ainda a história “o comboio chega sempre atrasado” e “o carro oferece algumas possibilidades que mais nenhum transporte oferece”. A última esteve bastante presente nos discursos dos nossos entrevistados, como veremos adiante. Relativamente à segunda, encontramos uma equivalente em relação ao autocarro, e mais do que estar atrasado o argumento é o de que não se consegue programar bem o tempo de viagem.

Também nos nossos entrevistados ouvimos a primeira argumentação – o uso do carro devido à existência de crianças na família, sobretudo por parte de pessoas cujo perfil socioeconómico se aproximava do grupo relativamente homogéneo de classe média / média-alta que Freudendal-Pederson (2009) entrevistou. A Joana ou o Vítor apresentaram como grande motivação para o uso do carro a existência de filhos pequenos. Pelo contrário, podemos lembrar a Sílvia, cuja filha sempre teve graves problemas de saúde, que nunca ponderou usar o carro como primeira opção, mesmo tendo carta e carro e afirmar que gosta de conduzir.

A apresentação de uma rationalidade explicativa das opções de mobilidade é um ponto fulcral nos discursos sobre as deslocações quotidianas. Critérios diferentes são enunciados consoante os meios de deslocação, os lugares de destino, a companhia (ou

não)... O meio de transporte é apresentado como uma necessidade, uma exigência, uma escolha, uma condição ou uma consequência “natural” de determinada situação.

“[O que te faz escolher o modo de transporte?] Acima de tudo onde vou estacionar, o que é que eu vou encontrar para estacionar. Quando vou jantar fora, poder beber ou não, porque também não é uma questão de vir bêbado para casa mas pelo menos não ter de estar preocupado com o apanhar alguma multa, não é? (...) Normalmente quando vais para a Baixa ou mais para a zona de Lisboa centro é um filme de terror estacionar e pesa imenso na decisão. Paga-se, o preço então também é essencial.” Rodrigo

“Temos só um carro. E depois por exemplo vir para Lisboa todos os dias, andar preocupada onde estacionar o carro porque – lá está – o facto de trabalhar no centro de Lisboa e tendo o metro – não há coisa melhor para a gente se deslocar – acho que não se justifica um carro. Lá está... só se for pelos horários que não dê mesmo para vir de transportes, como é o caso dele, mas no meu caso em que sempre trabalhei no centro de lisboa sempre com metro à porta do trabalho... nunca pensei em trazer carro.” Sónia

Realce-se que os utilizadores de automóvel demonstraram maior necessidade de contextualizar e justificar a sua opção, o que sugere que foi já incorporada a desejabilidade social de uma resposta distinta. Tendem, portanto, a explicar por que não lhes é possível usar os transportes públicos.

“Portanto o carro para mim é um meio necessário, não é, entre aspas, um luxo. Faz-me falta ter realmente um meio de deslocação, um carro.” Diogo

“Eu preciso de carro. Imagina que o meu carro dá o berro, eu tenho de comprar carro, eu preciso de carro para me deslocar para o trabalho.” Miguel

“Não ando [de transportes públicos] porque sou uma pessoa que estou muito dependente de ter ir para qualquer lado a qualquer minuto e isso num transporte público... Mesmo no meu trabalho podem me ligar “Rui, gostaria que viesse ter comigo aqui ao escritório...” Tenho de ter o meu carro.” Rui

Sobretudo os entrevistados que conduzem quotidianamente empenharam-se em apresentar cuidadosamente a necessidade do seu uso do automóvel, apontando, na maioria das vezes, falhas dos transportes públicos, necessidades familiares ou imperativos profissionais. Contudo, há uma tendência para se falar de comodismo na descrição do comportamento dos “outros”, alinhando no discurso da responsabilização individual para um problema que se reconhece como estrutural, quando é referido na primeira pessoa. Ainda assim, quando exploramos melhor a questão ultrapassa-se a ideia do comodismo e começam a surgir outros factores.

“[O que faz com que as pessoas escolham o modo de transporte?] O preço e a rapidez com que chegam ao local de trabalho. Mas também acredito que há muita gente que... imagina... eu não sei qual é a realidade de uma pessoa que vive em Odivelas e vem trabalhar aqui no centro, tem de apanhar vários transportes, não deve ser nada fácil. Isso ao fundo de uma vida, se fores contabilizar as horas que estás enfiado no trânsito e dentro do transporte público, a qualidade de vida é mínima, não gostava de viver numa situação dessas, acho que ia fazer uma grande diferença mesmo.” Rodrigo

“Olha, pelo menos o trajecto que eu faço muita gente vem de carro e principalmente quem tem filhos porque nota-se que quando há férias não há trânsito (...) e acho que há muita gente também comodista... se tem o carro à porta porque é que há-de vir de transportes, não é? Mas também às vezes por 10 ou 15 euros não compensa e a pessoa vem de carro e não está para se chatear de transportes mas outras, se calhar como eu, não estão para se chatear a estacionar e vêm de transportes.” Sónia

Os entrevistados que mais ultrapassam a lógica da responsabilização individual referem que o lugar onde se reside condiciona, sublinhando que um serviço de transportes públicos pobre empurra para o uso do automóvel, ou ainda que as empresas poderiam ter um papel socialmente mais responsável a este nível. Quando se refere a importância do lugar faz-se na medida em que este está associado a uma determinada oferta de acessibilidades. Ninguém reflectiu sobre a estrutura urbana que promove a automobilização, acompanhando a ausência deste debate também da opinião pública. Percebia-se que à medida que se iam equacionando os vários motivos, entrava-se por vezes em contradição e apesar da referência ao “comodismo dos portugueses” como motivo do uso do carro, registavam-se várias falhas nos transportes públicos.

Oscila-se na enunciação de aspectos agenciais e estruturais para explicar os comportamentos de mobilidade. Fala-se sobre o custo dos transportes, a insuficiência da cobertura geográfica ou horária do serviço, o custo do estacionamento, de alguma forma faz-se o reconhecimento da ineficiência da política de mobilidade.

*“Em termos de comodidade, eu acho que deve ser mais a **comodidade** porque em termos de **custo**, nós sabemos que eventualmente seja mais caro, se bem que no outro dia ouvi uma conversa em que estavam a falar do preço dos passes que eu achei gritante o valor que hoje em dia é cobrado por um passe e se as pessoas fizerem bem as contas e se comprarem uma viatura relativamente económica... Há aquelas pessoas que têm de comprar os passes combinados, que vivem efectivamente longe e têm de utilizar **vários meios de transporte**, como o metro, o comboio, enfim, entre outros e acaba por ficar muito dispendioso o valor do passe e eventualmente se tiver um carro económico acabaria por conseguir equilibrar ou juntando-se eventualmente com uma segunda*

pessoa, conseguia ter mais comodidade e fazer utilização de uma viatura particular”
Teresa, condutora

*“Os transportes às vezes **não têm condições**, quer dizer as frotas muito antigas percebes? o que é certo é que as pessoas não preservam aquilo que têm, não é? A maior parte da **culpa é das pessoas**. (...) E depois há **muito poucas camionetas**, acho que deveria de haver mais, percebes? As camionetas aparecem de 40 em 40 minutos, por aí, percebes? É uma **zona mais afastada**. Quanto mais as zonas são afastadas pior. Os únicos que cumprem e que existem, que eu acho, em mais quantidade são os da Carris. Vais a Lisboa é sempre, sempre constantemente a passarem autocarros. Aqui as camionetas não é a mesma coisa, percebes? Tens o comboio tudo bem mas também não te dá para ires para todas as zonas não é? Por exemplo, eu para aqui não posso vir de comboio. Camionetas, deveria de haver mais, é o que eu acho. Aos fins-de-semana e aos feriados é um disparate. Os **tempos de espera**, percebes? (...) O **preço** dos transportes também é caro, mas isso pronto. O combustível está como está portanto também não poderia ser de outra maneira. Basicamente é essa a minha opinião.” Marília, utilizadora de transportes públicos*

A própria noção de distância, afastamento ou mesmo de periferia constrói-se muitas vezes sobre a noção de acessibilidade. A Marília trabalha numa zona contígua ao concelho de Lisboa, bem próxima, portanto, do centro da AML e a poucos quilómetros da sua residência. É uma zona “afastada” porque trabalha num bairro social com poucos transportes públicos, localizado entre grandes vias rápidas, que aliás permitem que seja muito rápido chegar lá de carro. A distância pode ser medida de várias formas. Na gestão do quotidiano a distância-tempo é determinante e muito desigual entre o automóvel e os transportes públicos (cap.3.3).

A apresentação destes motivos só se comprehende inteiramente se contextualizada por tudo o que apresentámos dos entrevistados até agora: a idade, o percurso de vida, o contexto socioeconómico e familiar, o historial de mobilidade... Há espaço para a variabilidade dos discursos que acompanham as opções de mobilidade, sobretudo quando nos referimos a grupos homogéneos nas suas condições de recursos socio-económicos e se estes permitem maior hipótese de escolha, como aferiu Freudental-Pederson (2009). Não nos atrevemos a pretender dar voz directamente às vivências de mobilidade, mas sobretudo compreender como as apresentam, aceitando as contingências e as ambivalências das formas como todos interpretamos o que vivemos e como formulamos as nossas decisões. Exploraremos seguidamente a forma como os entrevistados apresentaram as suas experiências de mobilidade, que também motivam a escolha do meio de deslocação.

10.2. As experiências de mobilidade segundo os meios de deslocação

Independentemente dos factores e condicionantes que podem estar na base da opção do meio de transporte, há uma narrativa sobre o uso desse modo, sobre a utilidade, a função e o conforto do mesmo. Enquanto a Marília está desejosa de deixar o transporte público, tal como o António, que lhes causa stress e desconforto, o Rui e o Miguel apresentam o mesmo argumento de bem-estar para afirmar que preferiam poder usar os transportes públicos. O Fernando, a Sónia e a Sílvia também afirmam a sua preferência pelos transportes públicos - e são utilizadores - para fugir ao stress das filas de trânsito. Já o João, apesar de encontrar desconforto no trânsito e na malha urbana de Lisboa, optou pelo carro uma vez que o caminho da casa até ao trabalho é simples. A Sónia deixou de usar a camioneta porque não suportava a experiência da demora quando o filho adoecia e tinha de ir buscá-lo à escola, o que aconteceu com alguma frequência.

“Era, era. Porque era parada e sem saber quando é que ia poder sair dali! E eu a ter de ir buscar o miúdo até às sete horas, percebes? Era super stressante! (...) Eu só comecei a ir de carro para Lisboa quando o meu filho nasceu porque antes ia sempre de transportes porque eu tenho uma camioneta aqui que vai para o campo grande e depois tinha o metro e durante a gravidez e tudo fui de transportes mas depois, cá está, é este stress... Ligavam-me da escola “olha, o seu filho está com febre”, eu ainda ter de ir apanhar o metro e depois a camioneta, demorava uma hora e tal e eu disse “eh pá não, vou levar o carro e estou mais segura”. E aconteceu várias vezes ter de o vir buscar a meio da tarde.” Joana

“Nunca fui apologista de andar de carro em Lisboa porque não tenho paciência para o trânsito. Eu fui obrigada a andar de carro (...)Pá, foi muito mau mas porque era obrigada mas não ando de carro, nem pensar. (...) O pára e arranca complica-me o sistema nervoso. Não tenho paciência. (...) Não consigo estar no pára e arranca. Ainda hoje tenho montes de gente lá do banco que mora aqui, o banco tem muita gente da Margem Sul, que muitas vezes me dizem “anda que eu levo-te”. Nunca na vida! Andar a stressar? Nem que fosse 20 minutos. Eu saio do trabalho as 5 e meia, apanho o comboio das 5 e 48, às 6 e 5 estou dentro de casa. O comboio foi a melhor coisa!” Sílvia

“Sabes que ires de camioneta não é a mesma coisa do que ires sossegadinho no teu carro, mesmo que estejas numa fila vais ouvindo a tua música, estás sentadinho, não tem

nada a ver. Aliás, vou fazer os possíveis, não vou tornar a andar de transportes, penso eu." Marília.

Como observámos nos discursos, seja no seguimento de um determinado historial de mobilidade, seja apresentando o que se projecta virem a ser a opções futuras, as *histórias estruturais* diferem mesmo em pessoas com condições semelhantes. Há argumentos idênticos em pessoas com condições diferentes. As mobilidades são construídas numa multiplicidade de experiências, conjugando emoções e representações sobre os espaços e as pessoas que os ocupam (Letherby e Reynolds, 2009; Cresswell e Merriman, 2011). A experiência que é descrita ajuda a compor a história que explica a utilização de determinado meio de transporte e conjuga-se com a avaliação dos comportamentos dos outros.

*"Sim, tem a ver com certas opções, não é? a nível...se calhar o transporte público ficava-me mais barato, um bocadito mais **barato** do que o combustível do carro. No entanto a nível de **comodidade** é completamente diferente. Eu sei que aqui em Lisboa não chove muito mas no Inverno, por exemplo, ter de ir até à paragem do autocarro, que são mais ou menos 50 ou 60 metros talvez, **ter de esperar** lá pelo autocarro...se calhar cerca de 10, 15 minutos, depende dos dias...depois ao fim do dia a mesma coisa, voltar para casa, depois se tiver a chover uma pessoa molha-se sempre não é? Com o carro, saio de casa, entro para o carro aqui saio na garagem do banco. Ao nível de saúde é melhor. Depois sim, o que eu poupo na casa, essa diferença também me dá para eu poder utilizar o carro. Provavelmente, também pesa aí na decisão."* Vítor

Muitos dos entrevistados oscilam entre preferências por vezes aparentemente contraditórias. O conceito de "boa vida" ou a procura de legitimação de um estilo de vida nunca é, como Bourdieu argumenta (2000), uma questão determinada apenas por necessidades individuais objectivas, mas é definida em relação no mundo social, e assim cria proximidades e distâncias socio-espaciais (Manderscheid, 2009b). Os entrevistados legitimam as suas decisões recorrendo ora a descrições mais "objectivas" que definem a experiência do meio de transporte, ora a motivos pessoais que consubstanciam a racionalidade do uso desse meio, ou ainda a aspectos concretos desse uso, como o custo ou o tempo das deslocações.

Vítor considera o carro mais confortável ao mesmo tempo que sublinha que sente falta do tempo que tinha para si quando lia no comboio. A Teresa conduz para o trabalho por uma questão de conforto e porque não tem custos associados, mas se tiver de se deslocar ao centro de Lisboa já acha mais confortável e "prático" ir de metro.

Há uma percepção, ainda que pouco precisa, de que as condições de circulação em automóvel melhoraram nos últimos anos, sobretudo por alguma redução do trânsito através da construção de alternativas. Já em relação aos transportes públicos, se no longo prazo há

uma percepção de melhoria, no contexto recente são várias as razões de queixa. No bairro da Beatriz foi cortada uma das poucas linhas que lá passava, situação supostamente temporária que se tem mantido. Houve um abaixo-assinado entregue na empresa que não surtiu efeito. Também o António se queixa da supressão de camionetas, sobretudo nos horários nocturnos, motivo pelo qual vai buscar o filho à noite ao comboio ou ele teria de esperar até uma hora pela camioneta que o traz a casa. São os mais vulneráveis, no que diz respeito à situação socioeconómica, quem mais assinala a deterioração do serviço de transportes. Se os mais dependentes também são os mais atentos a estas questões, a análise de políticas (parte III) já havia sugerido que o contexto recente de desinvestimento público neste sector afecta sobretudo quem mais precisa, agravando as situações de desigualdade.

A Sónia e o Fernando, que circulam no mesmo tipo de camioneta que vem da região Oeste, não têm razões de queixa e julgam que é até mais confortável do que vir de carro, designadamente porque, circulando na faixa BUS, estão mais livres do trânsito. Esta foi uma melhoria assinalável, considerando as descrições que a Sílvia nos havia fornecido da calçada de Carriche no passado.

Estas avaliações não são formuladas a partir do nada, podem variar com a idade, rendimento, género ou escolaridade e com os patrimónios de mobilidade de cada sujeito. A experiência actual de mobilidade é avaliada, na maioria das vezes, de forma muito clara por comparação a anteriores. Tanto o Fernando como a Sónia, tendo ido morar para mais longe, encontraram melhores condições de mobilidade do que quando moravam mais próximo do local de trabalho. A menor frequência de passagem das camionetas é compensada pelo conforto e segurança da viagem e não incomoda particularmente devido ao padrão regular e pouco intenso das deslocações que ambos fazem no dia-a-dia. Ao mesmo tempo, esta comparação amplifica a legitimização da opção pela residência no território mais distante de suburbanização recente.

As condições de utilização dos modos de transporte mudam consoante o horário e os locais. Se por um lado se ouvem queixas sobre a menor frequência em determinados períodos do dia, por outro há as conhecidas consequências negativas da sobreutilização nos períodos de maior afluência de pessoas. Daí que a percepção do Diogo, ou do Rodrigo, da maior tranquilidade no uso do metropolitano seja contrariada pelas avaliações da Joana ou mesmo da Catarina, que são particularmente negativas por terem passado por momentos em que tinham de usar o metro em horas de ponta quando estavam grávidas, queixando-se de alguma falta de cortesia dos utilizadores.

A Patrícia tem de programar bem a hora de saída para não apanhar a camioneta que vem mais cheia, de tal modo que por vezes já não abrem a porta quando chega à sua paragem. A Beatriz e o António, pelos horários que fazem, conseguem sempre lugares

sentados e a viagem é relativamente confortável, mas sofrem com a falta de frequência dos autocarros, sendo as esperas o principal factor de desânimo juntamente com a dependência dos transportes públicos.

“É uma chatice (...) É bicha, é estar à espera que é uma coisa que me chateia muito estar à espera tanto tempo de uma camioneta. Muito poucas camionetas a passar, então durante o fim-de-semana é a pior coisa. É a pior coisa porque se a gente... Trabalho sempre aos fins-de-semana. Se a gente perder uma camioneta das 4 e 25, só tenho às 5 e 25, é muito chato, porque a gente passa horas ali na paragem sem... temos de estar ali à espera da camioneta. (...) Às vezes a gente apanha. Às vezes acontece também a camioneta chegar atrasada, é muito chato andar de camioneta. Quem está habituado a andar de camioneta, pronto, vai-se habituando mas mesmo assim é um bocadinho chato porque a gente pára ali tudo sempre à espera da camioneta, eu às vezes até me canso de estar no meu largo à espera tanto tempo da camioneta e venho a pé até à [sede de concelho]” Beatriz

Não podemos deixar de fazer a nota sobre a diferenciação nas representações dos meios de transporte. Algumas avaliações são relativamente consensuais. A maior parte dos entrevistados prefere o metro ao autocarro devido à fiabilidade do horário e, associado a isso, à inexistência de trânsito e até a alguma facilidade de utilização quanto à legibilidade do próprio modo (definição de percursos, nomes de paragens, etc.).

Faz-se igualmente referência à composição social dos utilizadores do metro, comparativamente ao autocarro ou ao comboio. Em relação ao comboio, enquanto o Vítor não tinha razões de queixa, a Marília, desde que foi assaltada na linha de Sintra, sempre que pode opta pela camioneta. O Rodrigo também afirma que desde que assistiu a um assalto a um amigo evita, neste caso, os autocarros. Também o Fernando comentou como foi desagradável quando tinha de andar de autocarro, numa periferia a nordeste do concelho de Lisboa, por causa de jovens que, segundo ele, não respeitavam algumas regras de convivência. Fez aqui uma referência pouco explícita à cor da pele desses jovens. Houve várias referências à “linha de Sintra”, à sua presença nas notícias. Mesmo quem nunca usou determinado meio tem uma representação sobre ele.

“Eu acho que possivelmente, se funcionasse bem, eu optaria pela linha do oeste. (...) Só não me “cheira” muito bem é o facto que aqui vai para Sintra porque o comboio daqui vai para Meleças e depois vem de Sintra para Lisboa, dá uma volta enorme. (...) É que faz-me um bocado de confusão e tenho algumas amigas que estavam no comboio quando houveram alguns assaltos e apanharam alguns sustos no zona. (...) Acho que a nossa segurança.. não é? Pelo menos enquanto podemos...” Sónia

Não deixa de ser revelador que a imagem do metropolitano seja mais positiva, muitas vezes fazendo-se referência aos metropolitanos de grandes cidades cosmopolitas, enquanto o autocarro já é associado a pessoas e cheiros indesejados.

“O autocarro acho uma confusão mas eu uso pouco também. As linhas acho que é mais complicado e não cumprem horários, é mais difícil de cumprir horário como é lógico por causa do trânsito... por isso é que eu acho que o metro é um meio de transporte fundamental numa cidade a partir de uma dada dimensão porque cumpre horários. Aliás o metro, em Londres por exemplo, nos últimos 10 anos houve 2 ou 3 greves se tanto porque o metro não pode parar. O metro pára e a cidade pára, não funciona.” Diogo

Os utilizadores de fim-de-semana dos transportes públicos são sobretudo os dependentes. Fora deste grupo observamos uma utilização mais alargada se as deslocações tiverem como destino o centro de Lisboa. A Teresa ou o João reafirmam que a malha urbana e o custo de estacionamento dificultam o uso do automóvel, sendo por vezes mais “prático” e “confortável” a deslocação de metro.

Há uma diferenciação social dos utilizadores dos meios, horários e locais de transporte. A Beatriz, empregada de limpeza, referiu que no seu grupo de amigos e familiares ninguém usa o carro no quotidiano, enquanto a Teresa, pelo contrário, diz ter poucos colegas que se deslocam de transportes públicos para o trabalho, que se localiza num centro de escritórios no concelho de Oeiras. A Ermelinda referiu como bem cedo ouve crioulo na paragem de autocarro em frente à sua casa, apontando que a essa hora são as mulheres que trabalham em limpeza que mais usam os autocarros, como a Beatriz, aliás. Apanhar o comboio na linha da Azambuja, a camioneta de Queluz ou o metro para a Baixa-Chiado e fazê-lo ao fim-de-semana, a um dia útil ou às seis da manhã, cinco da tarde ou nove da noite, mostram-nos populações diferentes.

“Não, são mais mulheres. Aquela hora é mais mulheres. É as pessoas que trabalham nas limpezas de manhã, as das 6 da manhã ou das 7 da manhã às 10 e meia da manhã, essas pessoas assim. Há umas que saem em Benfica, há outras que saem no Colégio Militar, há outras que saem na Amadora.” Beatriz

O contexto mais recente da crise também é referido como factor de crescente imobilidade e de diferenciação social dos transportes públicos. Se são sobretudo os empregados que utilizam o carro isso não significa que não haja bastantes, como demonstrámos nos dados do INE e do inquérito Localways (ver capítulo 3.5), que usam os transportes públicos. Alguns condutores parecem identificar menos trânsito devido à melhoria das vias de comunicação e à diminuição do número de carros na estrada.

“É assim, nota-se mais supostamente, nota-se mais desde a crise, há mais pessoas em casa, há mais desempregados, há mais pessoas em casa, as pessoas não se deslocam para lado nenhum, portanto há menos pessoas. E nota-se mais desde dai. Nós só transportamos velhos e crianças para ir para a escola, quase. Os nossos passageiros a maior parte deles são esses e depois tirando uma ou outra pessoa que, pronto, as pessoas que vão para o trabalho mas a grande percentagem é crianças e velhos.”

Henrique

Outro aspecto importante da experiência da viagem é o usufruto do tempo. Ler, conversar, contemplar a paisagem, ouvir música, trabalhar, estão entre várias actividades que contrariam a noção da viagem como uma “perda de tempo”, impõem ritmos de sociabilidade e fazem o que Sheller e Urry (2006) denominaram de *dwelling-in-motion* no sentido de nos sentirmos “em casa” nestes espaços, ou seja, construir pertença e familiaridade⁷⁵.

Quem anda de transportes públicos lê, ouve música, conversa, entre outras actividades. Para os automobilistas o rádio é uma companhia reconfortante e útil. Informa sobre o trânsito e pode estabelecer o tom da postura com que se deseja começar ou acabar o dia, construindo-se familiaridade e fidelidade com a estação ou o programa que se ouve.

“aproveitava o comboio para ler, para estudar algumas coisas, o metro não tanto... ouvir música também, aproveitava os transportes para isso, portanto, até gostava muito.”

Vítor

“Ouço a Comercial ou a Smooth fm porque também gosto muito de jazz. Por acaso é engraçado de manhã oiço sempre a radio Comercial para me rir e não sei quê, depois à tarde como venho mais cansada já ponho a Smooth que é mais relax.” Joana

“Antigamente ouvia muito a comercial. Agora a Comercial, a RFM, Cidade... Gosto muito da TSF e da Marginal. Marginal é a que ouço de manhã. Marginal e a Smooth, tem que ser, tem que ser uma coisa calma para contrariar o stress, tem de ser efectivamente. Agora o resto do dia ouço tudo e mais alguma coisa, não faz assim grande diferença. Mas é uma companhia diária.” Rui

“Tenho o rádio sempre ligado. Normalmente músicas, às vezes de manhã também notícias para uma pessoa também saber as coisas... Normalmente ouço a Smooth fm ou a Marginal. Procuro rádios que não tenham muitos anúncios e que tenham musicas mais calmas que eu gosto de ouvir.” Diogo

⁷⁵ Urry (2000) começou por desenvolver esta noção (*dwelling*) - partindo de Heidegger - na sua obra que muitos consideram inaugural do campo de estudo das mobilidades nas ciências sociais, o livro *Sociology beyond Societies*.

A Marília vê o seu tempo dividido em duas camionetas geralmente bem cheias. O percurso é uma fonte de algum *stress* não só pelo tempo que demora, mas também pelo receio de não conseguir articular bem a passagem entre os dois autocarros. Antes, quando não precisava de mudar de transporte, passava o tempo de viagem a ler e a ouvir música. O Vítor lembra-se que lia bastante no tempo em que usava os transportes públicos e hoje, em retrospectiva, considera que era um tempo que tinha para ele e que perdeu.

A Sónia, o Fernando, o António e a Beatriz encontram quase todos os dias as mesmas pessoas no autocarro. A Sónia e a Beatriz conversam com as pessoas, sendo que a segunda já formou um grupo com quem de vez em quando toma café quando chegam ao destino e algumas visitam-na em sua casa no dia de folga. Também a Sílvia já conhece algumas pessoas – algumas são colegas de trabalho – e conversa e aprecia a paisagem do rio. Contudo, nem para toda a gente a possibilidade de interacção é agradável ou desejável. Nos transportes públicos também há quem aproveite para descansar ou mesmo dormir (Sónia, Fernando) ou dedicar-se à costura (Catarina).

“Conversava. (...) e então quando havia sempre assim alguma situação em que a pessoa ou metia conversa comigo ou eu metia conversa com a pessoa, e pronto, era uma conversa amistosa e era daquelas conversas casuais que aconteciam naturalmente e que eram agradáveis, pelo menos para começar de manhã.” Catarina

“[Já conheces as pessoas que apanham a mesma camioneta?] Sem dúvida, somos sempre os mesmos (risos). Já conheço os motoristas, as pessoas àquelas horas são sempre as mesmas... já tenho algumas amigas do autocarro (risos).” Sónia

“[Dizias há pouco que lias...] Às vezes sim. E a ouvir música sempre. [Sim?] Que remédio tenho eu, senão (Risos)... Antes música do que aquelas conversinhas infelizes que às vezes as gente ouve. E o barulho, percebes? Ao menos com a música abstrais-te, pronto, o tempo passa melhor.” Marília

Os espaços da mobilidade – os meios, as paragens, as paisagens do percurso – são alvo de apropriação. A frequência e a regularidade com que se ocupam estes espaços aumentam a familiaridade com que os vivemos. O carro pode transformar-se num espaço “caseiro”, onde nos sentimos “em casa” (Featherstone, 2005). Urry (2004) e Sheller (2004), alinhando com o trabalho de vários outros autores, reconhecem no carro uma extensão do corpo do condutor, criando novas subjectividades, práticas sociais e disposições incorporadas.

A condução tem sido, aliás, um campo bastante estudado devido à generalização do uso do automóvel e respectivos efeitos, nomeadamente no aprofundamento de desigualdades (ver Featherstone *et al*, 2005). Associam-se ao carro, enquanto símbolo de

modernidade, uma série de representações carregadas de um ideário de liberdade e individualismo, símbolo de progressão tecnológica e marcador social. Bastará assistir à maior parte dos anúncios de publicidade a automóveis para compreender o que se julga serem os grandes atractivos da condução, também a este nível predominantemente masculina. Tanto a publicidade como o cinema são profícuos na difusão de imagens que associam o automóvel a velocidade e liberdade (Featherstone, 2005), onde o papel masculino tem sido dominante (Walsh, 2009).

Foram várias as referências nas entrevistas à liberdade que a deslocação de carro proporciona, com maior fluidez nas horas e locais a que se fazem as viagens e menor necessidade de programação, ainda que possa trazer algum cansaço e o stress de lidar com o trânsito. Os discursos apresentados iam muito no sentido da associação que Freudendal-Pederson (2009) faz, apresentando contradições idênticas às encontradas pela autora no contexto dinamarquês e que Oliveira (2011) também havia encontrado na classe média metropolitana de Lisboa. Nos discursos o carro surge como o meio que permite que as pessoas decidam e se movam consoante as suas próprias decisões, em autonomia e liberdade, podendo a própria condução ser fonte de prazer, dependendo das condições. O Diogo, por exemplo, consegue desviar-se das piores alturas do trânsito e então sempre preferiu usar a marginal em vez da auto-estrada, valorizando o usufruto da paisagem na deslocação. Todavia, não é esta a situação mais frequente entre os automobilistas que entrevistámos, que nos dizem que é também no carro onde se fica parado no meio do trânsito, sem alternativa.

O carro é importante sobretudo pela criação de possibilidades de mobilidade, sendo mais um motor de motilidade e não necessariamente de mobilidade. Nas palavras de Freudendal-Pederson (2009:45): “*The car, as the freedom and possibility creator, stands so strongly in our mental imagination that to many individuals it serves as the best “mental resort” in a pressured and busy everyday life*”. Esta imagem não é generalizada e continua mais presente nos entrevistados homens.

A condução é um campo de análise em que a diferenciação de género se revela particularmente. Saber conduzir é decisivo e objectivamente limitativo do uso do carro, mas será também nos discursos que se descobrem os motivos e as vivências subjacentes à relação tão forte que encontrámos na análise estatística (ver cap. 3.5) entre género, idade e o acesso à carta de condução. A Catarina usa apenas o carro na distância curta entre a casa dela e a dos pais, onde deixa o filho, e depois até ao comboio. O marido anda sempre de carro e quando estão os dois é sempre ele que conduz. A Joana também não conduz quando andam os dois de carro, não assume propriamente uma preferência, mas incorpora uma identidade de género mais tradicional quando se refere ao facto de gostar muito do trabalho de casa e do cuidado com o filho. Também a Teresa reconhece alguma dificuldade

de orientação e no estacionamento. Se umas vezes é a diferença de competências na condução que legitima a condução masculina, apresentando-se como uma solução prática, noutras manifesta-se o peso das representações mesmo em mulheres mais jovens e qualificadas.

“– *Gosto imenso [de conduzir] e não me vejo sem carta, nem pensar.*

– *Mas por exemplo, quando estão vocês os dois, tu e o teu marido, normalmente quem é que conduz?)*

– *Gosto que seja ele.*

– *Porquê?*

– *Não sei, é aquela coisa sei lá, de ser o homem a conduzir, é assim uma coisa, sei lá, talvez um bocadinho antiquada mas que eu acho tem aquele, tem lá aquele charme.”*

Catarina

Pode haver uma diferença de competências e recursos. Sabemos que é sobretudo o homem que tem carta e que tem carro (cap.3.5). Mesmo quando há dois carros e ambos têm carta de condução, por norma é o homem quem conduz e encontramos várias mulheres que, mesmo tendo carro e carta, optam pelos transportes públicos. Aliás, apenas no caso do Rodrigo parece acontecer uma divisão tendencialmente mais equilibrada entre quem conduz. Nos restantes entrevistados em que ambos têm a carta de condução, é sempre o homem que conduz, abrindo-se por vezes excepção, mas nem em todos os casos, em ocasiões em que se proporciona algum consumo de álcool.

Um dos argumentos que alimenta esta diferenciação é a da maior competência do homem para conduzir e estacionar, não se discutindo como se definem essas competências. A persistência destas representações e práticas pode até efectivamente criar um diferencial de competências, na medida em que a mulher acaba por conduzir menos do que o homem. Não será surpreendente que uma mulher que use regularmente os transportes públicos para se deslocar para o trabalho e não conduza no tempo de não trabalho acabe por tornar obsoleta a sua carta de condução e deixe de conduzir de todo ou se sinta menos competente nas raras ocasiões em que o faz.

Não será clara a diferença entre o conforto de ser conduzida e a dependência que se estabelece na perpetuação da condução como função masculina. As mulheres não tendem a questionar a sua falta de autonomia nesta matéria, tal como a maior parte não questionava (ou não o revelou) a quase exclusiva responsabilização pelos cuidados com os filhos, incluindo a mobilidade, compondo-se um quadro mais alargado de diferenciação de género nas experiências de mobilidade (ver Letherby e Reynolds, 2009; Uteng e Cresswell, 2008; Oliveira, 2014 e 2015). Sheller (2008) já havia destacado a importância das condicionantes

mentais e de atitude no quadro de competências e enquadramento cultural que dispõem à mobilidade.

Todavia, encontrámos três homens que assumiram alguma dificuldade em conduzir, ainda que todos tenham a carta. O Fernando nunca gostou muito de conduzir e durante o primeiro casamento foi sempre a mulher que conduziu. Não se sente muito capaz de conduzir e o trânsito e a dificuldade em estacionar causam-lhe confusão. Vai-se sentindo mais descontraído, mas continua a preferir não conduzir no dia-a-dia.

“É assim, as pessoas andam sempre a correr, e no trânsito também é a mesma coisa. Isso faz-me confusão, então se eu posso vir descansadinho, apanho ali o metro, fico descansado, já estou em casa. E já chega ao fim de semana posso conduzir ou então quando estou de férias. Mas também quando estou de férias não tenho pressa de ir para casa a conduzir.” Fernando

Também o João, embora use o carro todos os dias, não gosta de conduzir no centro de Lisboa, optando muitas vezes por deixar o carro perto de uma estação e seguindo o resto do caminho de metro. Lembra-se das vezes que se perdeu e da dificuldade nas ruas apertadas, sinuosas e nas subidas. Portanto são capazes de conduzir, embora não se sintam muito competentes ou tenham vontade de fazê-lo em determinados contextos. Por outro lado, estão perfeitamente capazes de se movimentar nos transportes públicos, sobretudo o Fernando, que o faz durante a semana. O Saúl, antes de a doença o incapacitar, estava já impedido de conduzir pelo medo. Autodiagnosticou-se com uma patologia incapacitante.

“Tenho amaxofobia, sabe o que é? É a fobia da condução e está provado porque a descrição que lá vem é exactamente aquilo que eu sinto. Não é medo, é minhocas, começo, antes de entrar no carro fico já cansado, ainda não fiz a viagem e já estou cansado. Depois começo a chatear-me, e isto tudo antes de entrar no carro! Uma vez lembro-me eu estava aqui em ... e estavam a apitar-me, eu ia entrar num cruzamento com medo, que havia dois sentidos, eu não desemburrava e os outros a apitar e eu disse-lhe “anda mas é para aqui que este cabrão está aqui não pára de buzinar” e ela passou. Quando saí disto parecia uma tábua (...) estava tenso.” Saúl

A condução pode ser, em si mesma, fonte de prazer, stress ou indiferença, entre tantas outras possibilidades que compõem as emoções centrais à experiência de conduzir (Sheller, 2004). A maior parte dos entrevistados que conduzem afirmam gostar de conduzir. Não se trata apenas de uma questão de recursos e competências, ainda que estes sejam importantes, mas também de “gosto” e identidade, de representações sobre o acto de conduzir e sobre o que ser condutor diz sobre quem conduz. Por outro lado, as

representações sobre determinado meio de transporte influenciam a percepção que cada um tem sobre as competências para a sua utilização. A dificuldade de utilização do carro, metro ou autocarro pode ter tanto de incapacidade como de influência das representações, baseadas ou não em experiências, que mobilizamos sobre os meios de transporte.

Não é, portanto, despicienda uma discussão sobre as próprias representações do que são competências para a condução, por exemplo. Referimos já as queixas sobre a dificuldade de conduzir e estacionar no concelho de Lisboa, mas também ouvimos reclamações que responsabilizam a incompetência dos outros condutores. Há aqui um conflito entre os vários ritmos dos que vivem na cidade.

“Como é que eu hei-de te explicar? Conduzir é facilímo, muitas vezes o problema não és tu, são os outros. Nota-se que em Lisboa há muitos “anhados” que acham que sabem conduzir (...) Pessoas sem capacidade para conduzir, há muito, muito por aí. (...) Pessoas que muitas vezes tiram a carta e pensam que, tirando a carta, podem conduzir e sabem fazer tudo e muitas delas não sabem fazer nada, teriam ainda de para umas aulas extras. (...) Como eu vejo todos os dias de manhã pessoas a andarem a 40 e a 50 quando está assim desafogado e andam ali a pastelar e há pessoas que têm de trabalhar” Miguel

Os ritmos diferenciados a que se vive a cidade e o modo com as políticas públicas os gerem não são uma questão secundária. Uma cidade que dá prioridade à mobilidade pública privilegia, por exemplo, as faixas BUS, que tanto a Sónia, a Joana e o Fernando elogiaram. O desenho urbano de espaços que valorizam a pedonalidade ou, pelo contrário, são pensados na velocidade dos automóveis, é muito diferente (Vale, 2015; Vale, Saraiva e Pereira, 2016). Este é aliás um campo em que urbanismo e mobilidade vêm sendo pontualmente articulados, designadamente na relação entre as dificuldades de mobilidade (relacionadas com o envelhecimento ou com outros condicionamentos), acessibilidade e direito ao espaço e no protagonismo da mobilidade ciclável e pedonal (ver parte III).

Por outro lado, a apropriação desse desenho integra sempre aspectos não previstos, efeitos não intencionais, não planeáveis. Os percursos de mobilidade conjugam experiências diferenciadas e constroem-se em lugares de contemplação, reflexão, independência e socialização (Jiron, 2010). As experiências aqui descritas manifestam essas apropriações, esperadas ou não, que passam a integrar os lugares, a compor a sua paisagem.

A produção das mobilidades é indissociável dos modos de ancoragem identitária aos lugares. Quase todos os entrevistados apresentaram os seus lugares mobilizando afectos. Para alguns estes são âncoras identitárias centrais na forma como se definem e se apresentam aos outros, como desenvolveram determinados gostos e preferências e como

avaliam os outros lugares onde viveram e as pessoas que os habitam. Contraria-se a premissa de Putnam (2000) de que maior mobilidade implica desenraizamento e perda de importância dos lugares, não só porque são várias as mobilidades, como Urry (2000, 2007) salientou, como múltiplos os modos de pertença territorial, com escalas e níveis diferenciados.

Fallov *et al* (2013) tipificaram “formas móveis de pertença” (tradução nossa) articulando mobilidade e identidade territorial na construção dos sentidos de lugar. Classificando segundo o ritmo, a escala de pertença, os recursos e as condições de mobilidade e os “modos de centramento” encontraram, nas suas 21 entrevistas, cinco tipos de mobilidade. As mobilidades são mais ou menos condicionadas e voluntárias, mais enraizadas no contexto local ou electivas, e estão matizadas em frequências e padrões diferenciados⁷⁶. Na secção seguinte ensaiamos uma tipologia com pontos de ligação – também considerando as formas de pertença – mas mais alargada na concepção da relação entre mobilidade e desigualdades sociais. Procurar-se-á uma integração dos aspectos mais materiais das práticas e possibilidades desiguais de mobilidade com a interpretação e apropriação que as pessoas constroem sobre estas.

10.3. Entre os recursos, as condições e as experiências – uma tipologia de mobilidade?

Sintetizando as mobilidades dos entrevistados, apresenta-se uma tipologia que reflecte a situação dos indivíduos entre os recursos e as condições de que dispõem, integrando a percepção que têm das mesmas (fig. 12.1). Os critérios da tipologia reflectem ora aspectos mais estruturais, ora agenciais, das possibilidades de mobilidade. Na verdade, na maioria dos casos é exactamente a conjugação dos dois que caracteriza a dimensão. Trata-se de um esquema fluído, em que a graduação pode não ser contínua e encontramos tipos que contêm maior diversidade do que outros. Esta tipologia resulta da realização e análise das entrevistas, mas é obviamente informada pelo trabalho analítico que fomos desenvolvendo nas outras abordagens empíricas e orientada pelo enquadramento teórico. Numa tipologia que se preocupa sobretudo com a vivência das desigualdades nas mobilidades, a atenção recai sobre não apenas as práticas efectivas, apenas uma das dimensões, mas sobre os

⁷⁶ É proposta uma tipologia de formas móveis de pertença cuja designação original é a seguinte: *Mobile rootedness; Mobile taken-for-grantedness; Mobile alienated; Less mobile elective belonging; Lessmobile rootedness*.

aspectos que influenciam e caracterizam o potencial de mobilidade de cada indivíduo, incluindo a percepção que constroem sobre a sua própria mobilidade.

Para parametrizar os tipos de mobilidade referimo-nos às dimensões que privilegiámos ao longo de todo o trabalho e que estão relacionadas entre si. O *grau de autonomia* diz respeito à capacidade de decidir e gerir individualmente as deslocações. A *capacidade de gestão de recursos e despesas* refere-se não apenas à disponibilidade económica/financeira do agregado, mas também à capacidade de gestão, incluindo aspectos como ter carro, conseguir apanhar boleia ou as despesas com a mobilidade no agregado. Já nas *competências* para a mobilidade consideramos a capacidade e a experiência de utilização dos meios de transporte, privado e públicos: da condução à capacidade de leitura do espaço, incluindo de procura de informação na utilização dos vários meios. A referência a *constrangimentos contextuais* inclui condicionamentos de ordem variada, que inscrevem o indivíduo num determinando contexto que pode limitar a mobilidade: a situação familiar, em particular a existência de dependentes na família; a situação profissional, com as limitações de horário e de localização face ao local de residência; e a situação residencial, condicionante pela localização, bens e serviços próximos ou acessíveis, designadamente de transportes públicos.

Obviamente que as condições avaliadas anteriormente influenciam a existência destes constrangimentos e em conjunto também condicionam o grau de autonomia de mobilidade. Também associado a estes parâmetros, mas relativamente independentes destes, sobretudo quando nos afastamentos das situações extremas, estão as práticas e as percepções de mobilidade. Nas *práticas* avalia-se a frequência e a intensidade das deslocações dos indivíduos e nas *percepções* damos conta do discurso dominante na entrevista da avaliação da facilidade ou dificuldade com que fazem as suas deslocações, de que forma é uma experiência mais ou menos positiva. No seguimento de Freudental-Pederson (2009), também consideramos que a verificação da “verdade” desta percepção não é necessariamente relevante. A história contada tem validade intrínseca e interessa compreender como relata a experiência da mobilidade dos indivíduos e das famílias.

Figura 10.1 – As mobilidades face às motilidades – uma tipologia entre os recursos, as condições e as experiências

	Independente	Intensa	Moderada livre	Moderada condicionada	Muito condicionada
Autonomia	Muito elevada	Elevada	Elevada	Média	Reducida a muito reduzida
Competências e capacidade de gestão de recursos	Elevadas	Elevadas	Médias a elevadas	Médias a elevadas	Reducidas a muito reduzidas
Constrangimentos contextuais (familiar; territorial; profissional)	Muito reduzidos	Médios	Reducidos	Médios a elevados	Muito elevados
Percepção	Fácil	Diffícil	Fácil	Diffícil a fácil	Diffícil a muito difícil
Prática de mobilidade	Moderada	Intensa	Moderada	Moderada	Elevada a muito reduzida

As situações extremas são as mais fáceis de compreender e ilustrar. A *mobilidade independente* do Diogo é diferente da do Rodrigo, mas em ambas a autonomia nas deslocações e a percepção da facilidade e liberdade com que se deslocam é determinante. Usufruir de uma maior independência e liberdade na mobilidade não significa necessariamente ser muito móvel mas antes ter maior capacidade de se mover e de decidir sobre como fazê-lo. No caso do Diogo, existe quase um privilégio da imobilidade – ou privilégio da fixação, nas palavras de Mandersheid (2009^a) – e no caso do Rodrigo a opção por andar a pé. A liberdade na mobilidade decorre portanto do potencial de mobilidade e das limitações associadas. O Diogo tem liberdade quase total sem constrangimentos de recursos, familiares ou de trabalho. Pertence ao grupo privilegiado de indivíduos que, na geometria de poder da compressão espaco-temporal, não só se movimentam e comunicam, como estão numa posição de controlo, de poder e influência, liderando os fluxos que desenvolvem este sistema de compressão (Massey, 1994).

Já o Rodrigo não está tão bem posicionado na geometria de poder, mas usufrui de muita autonomia na forma como elabora a sua apropriação dos recursos. Não tem constrangimentos familiares e tem carro, vai para o trabalho a pé por opção. Apresenta-se como praticante de uma mobilidade que o liberta tanto dos constrangimentos do carro (estacionamento, trânsito, custos) como dos transportes públicos (horários, trânsito, custos), usando o carro para as deslocações no tempo de não trabalho (compras, fim-de-semana...).

A *mobilidade intensa* é definida pelas práticas dos indivíduos nos tempos de trabalho e também de não trabalho aliada a uma percepção que reforça a forma como se vivem as práticas. Nestes casos, do Rui e do Miguel, a mobilidade é bastante livre nos tempos de não trabalho, devido a alguma disponibilidade financeira e poucos ou nenhum constrangimento familiares mas é também uma mobilidade de trabalho intensa forçada. Os indivíduos

precisam de usar o automóvel pela localização do local de trabalho face à residência e também, no caso do Rui, por motivos profissionais. Ambos perdem bastante tempo em deslocações e movem-se em vários locais, fazendo sempre uso do automóvel. É possível que a procura de maior liberdade tenha o resultado não intencional de menor liberdade (Freudendal-Pederson, 2009). O carro permite-lhes aceder a trabalhos inacessíveis por transportes públicos, mas essa liberdade dita a dependência do carro, o que nestes casos significa fazer diariamente um percurso complicado e que consome muito tempo.

Este estilo de vida altamente móvel, dependente do carro, alicerça-se no facto de ambos viverem com os pais, o que os dispensa de algumas despesas libertando recursos financeiros para o tempo de lazer. Nos casos destes dois homens também os liberta de constrangimentos familiares que condicionem a mobilidade. Ambos contam em casa com grande liberdade em termos de horários e tarefas domésticas. A percepção de mobilidade intensa (ou, melhor, da possibilidade de) é importante para estes indivíduos e, paradoxalmente, são os mais dependentes do carro de forma a manter este estilo de vida. Têm paralelo com o que Fallov *et al* (2013) descreveu como *aesthetic mobility*, que entendemos enquanto modalidade de construção de identidade territorial em que é mais importante a possibilidade de mobilidade e, através desta, de ligação a vários sítios do que a ancoragem a um lugar de residência: nas palavras dos autores, o *reaching out* é mais importante do que o *homemaking* (p.478).

O tipo de *mobilidade moderada livre* diz respeito, como o nome indica, tanto à intensidade das práticas de mobilidade, que é mediana, como ao grau de autonomia com que é praticado, com um nível elevado de liberdade. Estes sujeitos estão menos condicionados nas suas deslocações, apresentando uma situação positiva no que se refere à disponibilidade de recursos económicos, competências para a mobilidade ou constrangimentos familiares. Ainda que a situação residencial possa não ser a mais fácil em relação à localização do trabalho – seja ao nível de proximidade física ou de facilidade de deslocação, em transportes públicos ou privados – as deslocações são realizadas com tranquilidade e não são assinaladas como motivo de desconforto. Fazem poucas deslocações e os seus percursos são simples: no dia-a-dia o percurso casa-trabalho é o perfil dominante e os tempos livres são pouco móveis ou assim se revela a sua percepção. Esta relativa imobilidade é apresentada como consequência de uma opção por um estilo de vida com qualidade, descanso e mais calmo.

A Patrícia, o Fernando e a Sónia moram relativamente longe do local onde trabalham, deslocando-se diariamente de autocarro públicos ainda que todos tenham carta (e o Fernando também tem carro), mas é um trajecto unimodal cujos horários são constantes, com elevada fiabilidade. Mais ainda, não têm constrangimentos familiares e as deslocações são percepcionadas de forma tranquila no conjunto de actividades quotidianas. O Carlos e o

João residem próximo do local de trabalho e deslocam-se de carro, sem problemas de estacionamento (demorando 5 e 15 minutos no percurso respectivamente). São raras as deslocações que fazem durante a semana, para além das idas para o trabalho. No caso do Carlos o constrangimento familiar é mais elevado devido ao filho pequeno, mas a companheira é a principal responsável pelo cuidado com o filho e a casa. O Fernando é provavelmente o mais móvel deste grupo, uma vez que durante a semana ainda se desloca para fazer desporto e confraternizar e no fim-de-semana tem a incumbência de ir buscar e levar a namorada. Contudo, tem em comum com os restantes elementos do grupo uma aversão à vida agitada que muitas vezes é associada a um estilo de vida móvel, como o do grupo anterior.

A *mobilidade moderada* relaciona a escolha de um lugar sossegado para viver, onde imobilidade significa tranquilidade e qualidade de vida, com a necessidade de mobilidade mais distante para o local de trabalho. Mobilidade e imobilidade estão intimamente ligadas, como vários autores têm demonstrado, em particular em contextos menos urbanizados (Carmo, 2007; Bell e Osti, 2010; Carmo e Santos, 2011; Hedberg e Carmo, 2012)

No grupo anterior, *mobilidade intensa*, apesar dos constrangimentos decorrentes de um percurso casa-trabalho difícil, o Miguel e o Rui ao mesmo tempo que são forçados a usar o carro para trabalhar também dependem dele para suportar a liberdade e a frequência de deslocações que pretendem na sua vida social. Todavia, o Fernando, por exemplo, não depende do automóvel para ter um estilo de vida quase igualmente móvel. Na *mobilidade moderada livre* as deslocações casa-trabalho são mais fáceis e domina a percepção de que a qualidade do tempo de não trabalho também depende de alguma imobilidade, mesmo nos que têm menos constrangimentos na mobilidade.

Sem ter acompanhado efectivamente os entrevistados não é certo que num grupo haja mais mobilidade do que outro, sobretudo no que a deslocações de lazer diz respeito. Contudo, a percepção ou a imagem que os entrevistados transmitem do que é, para eles, o estilo de vida mais interessante – mais ou menos móvel – é importante de aferir, influenciando as escolhas que fazem no dia-a-dia nas suas práticas de mobilidade, nomeadamente de meio de deslocação. O almejar a um estilo de vida potencialmente muito móvel foi também encontrado por Fallov *et al* (2013) no que denominam de *aesthetic mobility* e na ligação que Freudental-Pederson (2009) desenvolve entre o potencial de mobilidade e liberdade na procura da “boa vida” que estrutura grande parte das representações de mobilidade. Corresponde a um ideário patente, entre outros, na modernidade líquida de Bauman (2000), onde domina quem se move e age depressa, quem tem poder e autonomia individuais de decisão sobre a sua mobilidade.

Por outro lado, nem sempre é seguro deslindar a diferença entre opção e condição mesmo em situações aparentemente idênticas. Se para o Rui e o Miguel o facto de viverem

com os pais lhes permite maior mobilidade de movimentos, não é certo que assim seja para a Patrícia, cujo modelo familiar é mais conservador. Para a Patrícia, ainda que não tenha filhos, os horários das refeições, da chegada a casa e os rituais familiares, incluindo os religiosos, são centrais e estruturantes do tempo de não trabalho. Não são, contudo, apresentados como condicionalismos impostos exteriormente.

A *mobilidade moderada condicionada* está associada aos pais de filhos pequenos ou de alguma forma dependentes. O condicionamento é influenciado pelo nível de dependência dos filhos e pela disponibilidade de recursos económicos. Quanto menor o nível de dependência dos filhos, maior a disponibilidade de recursos e apoio familiar, maior será o grau de liberdade deste grupo. Contudo, é claramente um grupo mais condicionado que o anterior ainda que as práticas de mobilidade possam ser de igual ou até maior intensidade. Uma vez mais, a forma como a mobilidade e as possibilidades de mobilidade são vividas contribuem fortemente para a definição desta tipologia, do modo como compreendemos a experiência das mobilidades, designadamente na sua relação com as desigualdades.

Um primeiro critério que compõe a diminuição das possibilidades de mobilidade é o grau de autonomia relativamente reduzido que descreve este grupo. Não é apenas a existência de filhos pequenos, mas o facto de serem os principais responsáveis por estes. Integra, contudo, situações muito diferentes. A Teresa já tem um quotidiano mais descansado devido à idade dos filhos, ao apoio da sogra e à proximidade das localizações da sua residência, da escola dos filhos e da casa da sogra. A disponibilidade financeira permite que os filhos estejam num colégio particular próximo de casa, com um horário mais alargado do que as escolas públicas. Estão também inscritos em actividades extracurriculares, o que complica um pouco as deslocações. Contudo a presença da sogra, sobretudo depois da reforma, tem sido basilar.

Na organização dos espaços e tempos dos dias do Henrique, do Vítor, da Catarina e da Joana, os cuidados com os filhos pequenos são centrais. As deslocações para a escola ou o local onde passam o dia são tão necessárias quanto as deslocações para o trabalho. Tal como as deslocações semanais, nalguns casos, para actividades extracurriculares. O fim-de-semana é apresentado como um tempo para estar e cuidar da casa e tentar ter tempo de qualidade com os filhos, em família.

A Marília já tem os filhos com uma idade mais autónoma, conta com a ajuda da avó e vive um momento em que o conjunto da sua vida caminha no sentido de uma maior liberdade. Entusiasmada com a nova fase pós-divórcio, terminou há pouco a licenciatura e está a acabar de tirar a carta de condução. Percebe-se como a presença do marido era já há algum tempo um peso. Ainda assim o presente ainda é bastante condicionado pelo percurso, moroso e difícil, em dois autocarros, entre casa e trabalho. O desgaste do

quotidiano e o convívio com os filhos motivam a procura de tranquilidade ao fim-de-semana, essencialmente caseiro.

A Sílvia continua a organizar a sua vida em função da filha, devido ao nível de incapacidade que a sua doença acarreta. A filha está a estagiar e faz os seus percursos autonomamente, mas ainda exige uma grande presença e acompanhamento. A situação económica da família está melhor do que em anos anteriores, em que se viu obrigada a recorrer à ajuda de instituições religiosas, mas a doença da filha continua a implicar vários custos com serviços de saúde e o apoio financeiro do Estado tem sido reduzido. Para conseguir acompanhar a filha e fazer face às despesas, e apesar do auxílio do filho, a Sílvia tem o seu quotidiano muito programado e pouco tempo livre. As tarefas domésticas ocupam grande parte do tempo de não trabalho, uma vez que incluem o planeamento das refeições de toda a semana (almoço e jantar).

Contudo, se na prática as suas possibilidades de mobilidade estão bastante condicionadas ou pelo menos desenhadas de forma muito rígida (o que a poderia localizar no grupo seguinte, o mais condicionado), valoriza os seus momentos, dos quais não abdica, de convívio com amigos, de deslocação de transportes públicos e de passeio. Apresenta um modo de estar em que a liberdade e a autonomia são valores fundamentais. Sempre prezou a sua independência, uma noção muito presente na compreensão do seu percurso migratório, na gestão dos seus tempos e espaços e nos modos como se desloca.

A filha da Ermelinda já não precisa de grandes cuidados, ainda que os pais ainda a acompanhem à escola, mas a vida doméstica e familiar acaba por ser um grande consumidor de tempo. Tudo está planeado para antes ou depois do trabalho haver tempo para pensar o jantar e preparar o almoço do marido, fazer as compras, limpar o que for necessário e ver da roupa de todos. Em casa da Ermelinda não há carro mas ela não se vê limitada na sua mobilidade: as expectativas que tem sobre a mobilidade e o eventual uso do tempo de não trabalho parecem ser correspondidas.

Finalmente, a *mobilidade muito condicionada* corresponde a condições particularmente difíceis devido, em dois casos, sobretudo à falta de recursos económicos e, noutra, a um nível de debilidade física muito condicionante. O António no tempo de não trabalho deixa-se ficar pelo bairro para evitar despesas e aproveita a folga da filha para usar o carro para poder ir fazer uns biscates. O carro está avariado e não tem condições de o consertar de momento, a situação profissional em que se encontra é muito precária. A Beatriz está numa situação particularmente difícil, desdobrando-se em vários trabalhos para conseguir fazer face às despesas. A escassez de recursos financeiros é agravada pela falta de apoio familiar, ainda que a mãe consiga ajudar um pouco, com a reduzida reforma que recebe. Ao que se junta uma localização residencial que em muito desfavorece o acesso ao trabalho e a outros bens e serviços, resultando num posicionamento socioterritorial bastante

marginalizado. Vive a sobreposição de desvantagens, personificando o carácter cumulativo, sistémico e interactivo das desigualdades.

O Saúl tem uma situação económica mais folgada, ainda que não muito, mas a sua fragilidade física faz com que o seu dia-a-dia seja vivido sobretudo nos poucos metros que distam a sua casa da loja de que é proprietário. O facto da companheira actual não ter carta também contribui para a imobilidade, sobretudo nos tempos livres. Durante a semana a mobilidade da companheira é muito determinada, para além do trabalho, pelo acompanhamento que presta à mãe. O cuidado com idosos tenderá a ser um factor cada vez mais importante nas opções de mobilidade, para além do cuidado com filhos pequenos. É, aliás, um domínio, como demonstrámos no capítulo de análise de políticas (parte III), com crescente atenção nos documentos de políticas públicas sobre mobilidade.

As condições de mobilidade mudam ao longo da vida – com a clara importância da idade e da responsabilidade por filhos pequenos – e podem tornar-se mais transitórias num contexto em que a mobilidade profissional é maior. Mais ainda, os períodos de desemprego também alteram drasticamente a mobilidade, a menor necessidade de deslocação e a provável redução de rendimento faz-se corresponder a uma maior mobilidade pedonal, como acontece com a população mais idosa (ver cap. 3.5). Por outro lado, outras condicionantes podem afectar periodicamente a mobilidade: no caso da Catarina o facto de estar grávida alterou os hábitos do modo de deslocação, no caso do Carlos foi ter ficado sem carta que modificou, durante uns meses, as suas deslocações.

Na comparação entre a *mobilidade livre* e a *mobilidade muito condicionada* são claras as desigualdades socio-espaciais da mobilidade. Por muito que haja algum espaço para o indivíduo interpretar e se apropriar das condições estruturais, a desigualdade, de várias ordens e cumulativas, entre estes indivíduos e famílias determina as mobilidades vividas. A marginalidade socio-espacial do último grupo, em particular da Beatriz e do António, reduz-lhes drasticamente o potencial de mobilidade, a começar pela escolha dos lugares para trabalhar. As condições socioeconómicas do Diogo libertam-no das condições territoriais ao mesmo tempo que lhe dão poder de escolha para se posicionar no território como lhe for mais conveniente: o seu potencial de mobilidade aumenta exponencialmente.

Entre os outros tipos há mais espaço para a diversidade e encontram-se vários modos de gerir e interpretar a mobilidade. A mobilidade pode ser um recurso ou um fardo (Fotel, 2006 citado por Freudental-Pederson, 2010). O jogo entre a necessidade de mobilidade e de imobilidade rege as diferentes decisões seja de locais de residência e de trabalho, seja de meios de deslocação. Todavia, observámos que há distintas formas de apropriação de situações idênticas – ter filhos ou não, morar longe do trabalho ou da família, sair de casa dos pais – que são apresentadas em consequência de anteriores experiências de

mobilidade. Em todos encontramos discursos sobre os lugares que ajudam as pessoas a identificarem-se e a posicionarem-se no (seu) mundo.

10.4. Notas finais em retratos multicolores

Nesta parte final da dissertação, procurou-se primeiramente explorar da importância dos recursos e competências de mobilidade e das experiências passadas (ou património de mobilidade). Na descrição das características fundamentais dos tipos de mobilidade, consoante as práticas e respectivas condições, construiu-se uma ponte de ligação com os modos como as pessoas interpretam essa materialidade. Na interpretação das práticas de mobilidade, as opções de mobilidade fazem-se acompanhar de narrativas que dão coerência às escolhas das pessoas.

São estes retratos que fazem a Área Metropolitana da Lisboa, que produzem território. Cada indivíduo no seu ritmo, a sincronização e dessincronização caracterizam os lugares. A análise dos ritmos pode ajudar a explorar a noção de que os lugares estão sempre em processo de devir, transbordando propriedades emergentes (Edensor, 2010). Aliás, é muitas vezes a configuração dessas propriedades emergentes que nos ajuda a qualificar um território e lhe confere identidade, designadamente um carácter mais urbano, rural, suburbano... A distinção entre as imagens de *dormitório suburbano*, em contraste com a *cidade onde tudo acontece*, por sua vez em oposição à *tranquilidade e silêncio do campo*, tem tanto de paisagem física como dos ritmos que a animam.

Uma tipologia é sempre uma simplificação da realidade e ainda que nos ajude a lê-la esconde um aspecto fundamental que procurámos aprofundar nas entrevistas: o da contingência e da diversidade das práticas de mobilidade que encontrámos, da forma como se constroem e interpretam escolhas, opções ou condições ao longo da vida. As representações sobre os lugares e os comportamentos das pessoas são tantas vezes muito mais fluidas e interdependentes do que os antagonismos que vingam nas visões dominantes, sejam elas urbano vs. rural ou vs. suburbano; Lisboa vs. outros concelhos; mobilidade vs. imobilidade... Os lugares são processos com identidades múltiplas, construídos por constelações particulares de relações sociais (Massey, 1994).

A construção de um sentido de lugar em mobilidade é modelada pelo meio e tipo de viagem (Edensor, 2010), pelas condições em que é esta realizada. Vai sendo construído em relação com as várias representações dos outros modos, designadamente na forma como os entrevistados vão definindo, sempre comparativamente, o que “é” andar de carro ou de transporte público e porque o fazem.

Apesar do reconhecimento da multiplicidade de aspectos que compõem a história e as opções de mobilidade das pessoas, a comparação com estudos empíricos de outros

contextos geográficos, em que os mesmos discursos surgem, frisa a importância da componente qualitativa no estudo das mobilidades. O “carro dá liberdade”, os “transportes públicos são caros e funcionam mal”, “quem tem crianças precisa de carro”, mas também “ficamos presos” no trânsito, “lemos e conversamos nos transportes públicos” – são histórias invocadas pelos diferentes entrevistados. Com ambivalências e contradições, as histórias apresentadas são também influenciadas pela presença da investigadora. Tal foi flagrante na forma como foi quase sempre subentendido que o comportamento socialmente desejável é o da utilização dos transportes públicos, a cultura da mobilidade sustentável emergia das representações de muitos dos entrevistados. Também Freudental-Pederson (2009:50) encontrou nos seus entrevistados esta noção dos problemas que a automobilidade acarreta, que confere mais necessidade de histórias estruturais. A autora identifica uma relação próxima entre a forma como os meios de transporte são apresentados na imprensa, publicidade e pelos decisores políticos e a expressão que assumem nas histórias estruturais das pessoas (2009:90).

As desigualdades que acompanham os percursos de mobilidade são agora entendidas de forma mais aprofundada nos retratos comprehensivos dos quotidianos. O contraste entre o Diogo e a Beatriz é exemplificativo de como a mobilidade é uma dimensão de análise importante na compreensão das desigualdades sociais. Há um grande contraste entre os recursos de espaço e tempo entre um e outra, sobretudo na liberdade e autonomia na sua gestão.

Ao mesmo tempo que as desigualdades nas práticas são notórias, é muitas vezes mais ao nível do potencial de mobilidade, da motilidade das pessoas, que se consegue aferir as condições de mobilidade. A intensidade de mobilidade não corresponde necessariamente a maior liberdade ou vantagem social. Reconhece-se a liberdade de estar imóvel. Mobilidade e imobilidade, dependendo da motilidade do indivíduo, podem traduzir um privilégio ou um condicionamento.

Não deixa, contudo, de haver margem para, na apropriação destas estruturas, se organizar o sentido dos lugares vividos, e as mobilidades, como opções ou escolhas pessoais, expressas, por exemplo, nos discursos “eu seria incapaz de viver noutro lugar/ usar outro meio de transporte” ou “eu preciso mesmo deste meio de transporte”. A escala de observação é determinante. Neste tipo de análise intensiva assinala-se uma riqueza na diversidade das mobilidades vividas que as metodologias extensivas são incapazes de apreender. Essa variedade manifesta-se em modos de produção de mobilidade que integram processos de ancoragem identitária territorial e discursos de distinção social.

CONCLUSÃO

As mobilidades metropolitanas de Lisboa são diversas, mais do que o comumente apresentado nos estudos e planos. Reproduzem desigualdades que se relacionam com outros domínios mais amplos, como sejam a estruturação do território, as desigualdades de género ou o emprego e a conciliação trabalho-família. Na observação concreta dos padrões de mobilidade, duas dimensões surgem indissociáveis: território e sociedade.

Na parte II da dissertação, a análise extensiva dos dados estatísticos disponíveis demonstrou uma multiplicidade de padrões de mobilidade quotidiana produzidos na justaposição de dinâmicas territoriais e sociais. A diversidade não esconde, contudo, a prevalência de estruturas desiguais, com a acumulação de vantagens ou, pelo contrário, de factores de periferização face ao tecido social e urbano, conforme exposto na tipologia socioterritorial de mobilidade (cap. 4). A mobilidade desempenha um papel importante na intensificação de diversos tipos de vantagens ou desvantagens, reflectindo o sentido sistémico que Bihl e Pfefferkon (2008) atribuem às desigualdades sociais.

Confirma a análise extensiva (parte II) que a consolidação urbana continua a permitir um maior uso dos transportes públicos pela maior oferta de mobilidade pública, de emprego e serviços, reduzindo as necessidades de deslocação. Todavia, a consolidação urbana mais central é frequentemente correlativa da maior qualificação da população, que potencia o uso do automóvel. Por outro lado, a concentração de população idosa nos centros urbanos, tal como em alguns espaços rurais, potencia a maior frequência da pedonalidade. Simultaneamente, as últimas décadas de urbanização configuraram-se de modo altamente dependente do uso do automóvel, na dispersão por territórios metropolitanos mais periféricos.

Interagindo com estas dinâmicas globais, ter filhos ou outras pessoas dependentes, ter limitações físicas da mobilidade ou ser mulher podem condicionar igualmente os padrões de mobilidade. Estas circunstâncias cruzam-se com as desigualdades de rendimento ou as territoriais na configuração de possibilidades de mobilidade mais limitadas. Tal como Ascher (2010) avisava, os novos instrumentos de transportes e comunicação abrem possibilidades para a localização da residência e outros consumos, mas estas são diferenciadas social e territorialmente.

Enquanto a amplitude dessas possibilidades se alarga, pode aumentar igualmente o nível das desigualdades. Kaufmann, Bergmann e Joyé (2004) evidenciaram como o potencial de mobilidade, mais do que as práticas *per se*, é determinante para a compreensão dos comportamentos e das condições de mobilidade, designadamente do ponto de vista das desigualdades. Fizeram-no apresentando uma das noções mais profícias no estudo das mobilidades do ponto de vista das ciências sociais: a de motilidade.

Conceber a motilidade como um conceito operativo, decomposto a partir das dimensões sugeridas inicialmente por aqueles autores, pode revelar-se igualmente útil para a formulação de políticas públicas. Desde logo através do esclarecimento de quais são as funções e as prioridades das políticas públicas no que diz respeito à mobilidade. Na parte III, a leitura crítica das políticas identificou que os documentos mais atentos às questões de justiça social e espacial formulam os problemas equacionando as possibilidades de mobilidade oferecidas aos grupos mais vulneráveis e não apenas a reprodução de padrões de mobilidade já estabelecidos.

A conjugação de território e sociedade na análise material das dinâmicas de mobilidade não invalida a análise específica das desigualdades em que um ou outra predominem, como acontece com a necessidade de dar maior visibilidade às desigualdades de género ou a fenómenos de segregação territorial, por exemplo. A desmontagem e individualização das várias tendências, no seu carácter predominantemente social ou territorial, aprofundam o conhecimento das formas como interagem na construção dos percursos das pessoas.

O estudo das dinâmicas sociais e territoriais e dos modos como se justapõem ou se contrariam, desenhado a várias escalas, é tanto mais importante quanto estimula o progresso do estudo das mobilidades numa perspectiva multidimensional. Ao fazê-lo, espera-se que promova uma maior atenção da parte das ciências sociais aos vasos comunicantes entre as questões espaciais e as desigualdades sociais, dois campos de estudo ainda pouco dialogantes.

Não menos importante, a análise segmentada das dinâmicas contribui igualmente para a identificação diferenciada de campos de acção para as políticas públicas. O exame das políticas públicas de ordenamento do território e de mobilidade, presente na parte III da dissertação, sublinhou a necessidade da demarcação de domínios de intervenção prioritários, de uma intervenção territorial de articulação de políticas sectoriais e do esclarecimento dos processos de concretização dos princípios normativos que orientam as políticas. Este esclarecimento é indissociável do reconhecimento da normatividade das políticas de incidência territorial e do respectivo papel na reprodução das desigualdades abordadas na análise estatística prévia (parte II).

A explicitação dos modos de concretização dos objectivos das políticas e o reconhecimento da normatividade das mesmas são particularmente relevantes num contexto em que estão disponíveis vários documentos orientadores para uma mobilidade ambientalmente mais sustentável e social e espacialmente mais justa. O aprofundamento do estudo das mobilidades, tanto ao nível académico como na formulação de políticas públicas, não é, contudo, irreversível. Pelo contrário, recentemente foram sendo lançados sinais contraditórios no que diz respeito ao reconhecimento do papel das políticas de mobilidade e

de ordenamento do território no combate às desigualdades. À financeirização das perspectivas dominantes, designadamente nos mais recentes documentos de política europeia e nacional, associa-se novamente o protagonismo dos problemas do sector dos transportes e menos das necessidades das pessoas e do funcionamento global dos territórios.

Continua, portanto, a faltar sobretudo consequência e visibilidade das questões que aqueles documentos sugeriam ao nível da prioridade de maior justiça social e espacial. Subscrevemos as palavras de Almeida (2013: 23) quando sublinha que “a identificação de mecanismos produtores de igualdade e desigualdade constitui um instrumento analítico essencial para o entendimento global das dinâmicas sociais, para a avaliação dos efeitos de políticas públicas e para a informação reflexiva dos cidadãos”.

Basta lembrar algumas das tendências gerais da análise estatística (parte II) e das políticas de mobilidade e de ordenamento do território (parte III) na Área Metropolitana de Lisboa para observar, como Kesselring (2008), que os indivíduos se movem em espaços e ambientes muito estruturados, sendo na maioria das vezes difícil distinguir entre as decisões de mobilidade, movimentos autónomos dos indivíduos e impactos estruturais de constrangimentos societais e profissionais. As pessoas não residem casualmente em determinado lugar, nem trabalham, consomem ou passeiam em lugares completamente aleatórios. Essas funções estão em determinados espaços como resultado de lógicas de localização, cujo planeamento (ou falta de) é protagonizado por agentes muito específicos do mercado imobiliário, do sector dos transportes e da regulação destes mercados, como as câmaras municipais ou o Estado central. Os agentes públicos, locais e nacionais, agem duplamente, ora como promotores, ora enquanto reguladores.

Nunes (2011) realçou o papel da facilidade de crédito bancário – promovida por uma política activa do Estado central – e das lógicas de localização dos grandes agentes privados de urbanização – aprovadas e licenciadas pelas câmaras municipais. Como resultado desenvolveu-se um modelo de suburbanização que colocou muita pressão nos transportes públicos e acentuou um processo de expansão metropolitana dependente do uso do automóvel. Simultaneamente, a integração na União Europeia contribuiu para um investimento inédito na melhoria das vias de comunicação.

As forças destes agentes encontraram uma correspondência na melhoria das condições de vida de grande parte da população. Alguns núcleos familiares autonomizaram-se, quebrando o anterior modelo de três gerações a residir no mesmo alojamento. A procura de uma habitação nova e própria coincidiu também com uma maior democratização no acesso ao automóvel. O percurso geo(bio)gráfico dos indivíduos que entrevistámos e das respectivas famílias ilustrou bem estas tendências (explorada na parte IV).

A análise extensiva dos dados estatísticos (parte II), em articulação com a leitura crítica das políticas (parte III), alertou decisivamente para a necessidade de trabalhar sobre as possibilidades de mobilidade que se apresentam às pessoas. Já os seus significados e a tradução quotidiana das desigualdades são particularmente visíveis na abordagem qualitativa das entrevistas (parte IV). A análise intensiva das práticas, condições e estratégias de mobilidade confirma que as desigualdades se constroem sobretudo no potencial de mobilidade, ou motilidade. Na descrição do dia-a-dia e da experiência de mobilidade, os entrevistados revelaram como decidem as práticas face às opções disponíveis, traduzindo uma graduação de poder de escolha muito diferenciada. Face a esse poder de escolha, pode a mesma prática reflectir um condicionamento ou um privilégio, o que alinha com o património teórico que argumenta a multidimensionalidade e o carácter sistémico e cumulativo das desigualdades (parte I).

A capacidade de decisão de mobilidade das pessoas está fundada no seu posicionamento geográfico e socioeconómico, que muito influencia os recursos e as competências disponíveis. Confirmou-se, na revelação da vida quotidiana, como a idade ou a (in)actividade do indivíduo, o rendimento, o género, a disponibilidade e a qualidade da oferta de transportes públicos interagem na produção dos comportamentos de mobilidade.

Os residentes no concelho de Lisboa e limítrofes usufruem de melhores condições de mobilidade pública. Nos territórios mais afastados, as próprias lógicas de localização dos grupos sociais com mais rendimento traduzem a procura de exclusividade e isolamento, o que implica um acesso mais dificultado por transporte público. Pelo contrário, os indivíduos e famílias com menor disponibilidade financeira localizam-se nas franjas do concelho de Lisboa, em lugares próximos do mercado de trabalho através de transporte público e com preços das casas inferiores. Assim havia sugerido o cruzamento da leitura das tipologias socioterritoriais, ao qual se acrescentou a compreensão do percurso migratório de algumas famílias, incluindo residentes actualmente suburbanos originários de zonas centrais do concelho de Lisboa.

Várias das famílias dos entrevistados saíram do concelho de Lisboa à medida que foi possível a melhoria de condições de habitação, autonomizando-se da geração mais velha da família. Contudo, algumas pessoas com menor disponibilidade de rendimento e falta de recursos próprios de mobilidade sempre se empregaram relativamente perto de casa ou de um eixo de mobilidade pública. Nos entrevistados mais novos, encontra-se outro tipo de mobilidade, uma ilustração de estilos de vida associados não só à idade e ao género mas também a uma suburbanização da residência e do trabalho – com a extensão da distância entre estes dois – desligada do sistema de transportes públicos.

A diferenciação de género na mobilidade, indissociável da importância da família na gestão da mobilidade, ilustra exemplarmente como as mobilidades se inserem em

desigualdades mais complexas, combinando aspectos agenciais e estruturais. No conjunto da população empregada, as mulheres portuguesas com filhos pequenos parecem um grupo particularmente condicionado no espaço e no tempo da gestão do quotidiano, estando mais dependentes da ajuda familiar ou de outro tipo. Para esta desigualdade muito contribui a fragilidade da acção do Estado na formulação de políticas de promoção efectiva de igualdade de género no que diz respeito ao apoio à maternidade e paternidade, ensino pré-escolar, emprego e conciliação trabalho-família. A esta lista soma-se o desinvestimento recente nos transportes públicos (parte III).

O género mantém-se invisível nos estudos e planos de mobilidade (parte III) mas é determinante, começando pelo menor acesso à carta de condução e envolvendo interpretações variáveis do que são competências, necessidades e condicionantes na utilização do automóvel, como observado nas análises extensiva e intensiva dos comportamentos de mobilidade (partes II e IV). Ao mesmo tempo que é notória a preponderância das mulheres no cuidado familiar e na gestão da mobilidade de dependentes, a liderança masculina na condução (e a dependência feminina a esta associada) não parece ser questionada e surge relacionada a noções pouco claras sobre as competências necessárias para o uso do carro. Pelo contrário, não se encontra discurso idêntico sobre o que poderiam ser competências para o uso de transportes públicos, ainda que pareça ser abrangente a consciência de que se trata de um comportamento socialmente desejável.

Procurámos empreender uma análise que vai no sentido da sugestão de Mandersheid (2009b:22): uma perspectiva sobre a interacção entre os espaços relacionais e respectivos posicionamentos sociais, as espacialidades dos recursos e os meios, e os modos de apropriação destes. De uma tipologia das estruturas socio-espaciais a uma possível tipologia das vivências, traduzindo nesta última, em complementaridade, as apropriações das estruturas. Tal como aquela autora observa, uma perspectiva deste tipo – que incide na multidimensionalidade e na interacção, conjugando a análise de aspectos mais estruturais e também das apropriações – não produz retratos simples mas surge como necessária considerando a complexidade do mundo socio-espacial.

A compreensão das experiências de mobilidade e da relação afectiva com os lugares complexifica as perspectivas funcionalistas dominantes no estudo dos transportes. As pessoas ligam-se aos lugares e os lugares são também recursos de diferenciação social, promovendo deslocações por motivos distintos. Os lugares de residência e de trabalho, de consumo e de lazer, da escola dos filhos, entre outros, estão inscritos em lógicas de localização socio-espacial, mas não se esgotam nestas estratégias. São ainda incorporados de memórias afectivas e dinâmicas identitárias.

Registaram-se discursos de diferenciação relativamente aos lugares de residência, mesmo quando o poder de escolha é mais reduzido. Por outro lado, surgiram recordações e motivos para as opções actuais de deslocação que se associam à descrição de lugares familiares, em que a confiança e o sentido de pertença são importantes. São vários os indivíduos que ainda fazem compras, vão ao mecânico ou cortam o cabelo no mesmo lugar há muitos anos, mesmo que o percurso de vida os tenha desviado desses lugares. A confiança também se enraíza numa dimensão territorial. No fundo, observa-se a este nível a territorialização das relações sociais no sentido primordial de vivência dos espaços como “nossos”, numa dinâmica dupla de pertença e posse.

Há lugares específicos apresentados como propriedade: o “meu” bairro, a “minha” cidade, a “minha” aldeia, a “terra” ... Constroem-se perímetros de acção, ainda que possam ser de espaços não contíguos, em que vivemos – dormimos, passeamos, conversamos, estudamos, trabalhamos... – e ao fazê-lo produz-se internamente a ideia de que estes espaços “nos pertencem”. Descreveram-se ainda lugares que mesmo quando deixam de ser o lugar de residência (ou mesmo de trabalho ou de lazer) continuam fazendo parte das pessoas porque transportam o que neles foi vivido e conferem identidade. O território, a várias escalas, pode representar uma dimensão importante que ajuda a organizar o conhecimento do próprio, dos “outros” que encontra, e o seu posicionamento nos vários grupos em que se move.

Para além dos lugares, também as escolhas de mobilidade são influenciadas por experiências passadas e representações dos meios de comunicação e das pessoas da rede social mais próxima, frequentemente contextualizadas em determinados grupos sociais. Tal foi visível no contraste entre a Beatriz, empregada doméstica e residente numa zona de habitação social na periferia do concelho de Lisboa, que não se lembra de amigos ou vizinhos que usem o carro todos os dias, e a Teresa, quadro superior numa empresa e residente numa zona qualificada central, cujos colegas de trabalho se deslocam de carro em grande maioria. Ou ainda dos ecos vários e contraditórios sobre a imagem pública da “linha de Sintra”. Na análise dos estudos de mobilidade (parte III) dos concelhos com mais recursos da AML (Lisboa, Cascais, Oeiras) tende a reconhecer-se esta associação entre o maior rendimento e o uso do carro, incluindo a componente simbólica desta relação. O estudo/plano de Oeiras, por exemplo, assinala como obstáculo a indissociabilidade entre estatuto socio-económico e uso do automóvel quando aborda a mobilidade gerada pelos parques de escritórios.

Na construção narrativa dos motivos de utilização de um determinado modo de transporte confirmaram-se as tendências mais gerais da análise estatística (parte II). Todavia, são acrescentadas inúmeras leituras, frequentemente contraditórias, sobre as noções de conforto e custo, ou até de distância espacial e temporal. Ainda que claramente

contextualizadas pelos recursos socioeconómicos individuais e familiares, estas narrativas incluem formas diversas de compreensão dos constrangimentos na gestão dos espaços e tempos do quotidiano e de definição de estratégias de gestão dos mesmos.

A crescente percepção da complexidade do fenómeno da mobilidade vem acrescentando camadas analíticas à investigação e ao planeamento sobre a matéria. Assiste-se, aliás, a uma mudança de vocabulário que traduz uma maior abrangência, passando-se do estudo e planeamento de *transportes* para o protagonismo da *mobilidade*, ou mesmo das *mobilidades e acessibilidades*. Alargando o alvo e a perspectiva dos estudos, espera-se alcançar igualmente o processo de planeamento dos transportes, da mobilidade, do território. A mobilidade não se esgota na descrição dos movimentos pendulares, como é representada em grande parte dos estudos e planos municipais. Envolve dinâmicas estruturais a montante e apropriações, esperadas e não esperadas, que fundamentam os percursos dos indivíduos e organizam a sua vida quotidiana.

Os retratos multicolores das entrevistas (parte IV), em diálogo com a análise extensiva (parte II), vêm reforçar as hipóteses formuladas com base nas premissas teóricas de partida (parte I). As condições de mobilidade traduzem posições bem distintas nas geometrias de poder (Massey, 1994), reproduzindo e sendo produzidas por desigualdades estruturais. Porém os indivíduos apropriam-se das oportunidades ao seu dispor e assim produzem território, espaço investido de sentido que, através desse sentido, contribui para a construção identitária e a segurança ontológica dos indivíduos. Entre os recursos, as condições e as experiências de mobilidade, como procurámos explorar na tipologia final, estas apropriações acontecem a diferentes escalas territoriais e temporais, não sem conflito, e certamente em multiplicidade de imagens e níveis de pertença.

De cada uma das componentes analíticas do projecto emergiram potenciais linhas de investigação. Da análise extensiva, designadamente dos questionários do projecto *Localways*, foram lançadas muitas pistas para o exame mais pormenorizado do cruzamento entre género (e família), rendimento e território que merecem maior atenção. Desde já foi produzido um manancial de informação que, no que diz respeito à diferenciação de género ou mesmo à mobilidade das populações idosa ou desempregada, continua invisível.

Por outro lado, da análise das políticas emergiram importantes questões sobre o papel dos agentes concretos – designadamente no que diz respeito à relação entre academia, municípios, Estado e empresas de consultadoria – na produção de pensamento sobre a mobilidade e no bloqueio da sua concretização. Sugeriram-se algumas interpretações sobre as condições sociais de funcionamento das políticas – no sentido que lhe atribuiu Ferrão (2011) – e procurou-se desocultar o carácter normativo dos documentos. Seria desejável a continuação deste estudo com a clara identificação dos protagonistas e medidas, em momentos específicos, provavelmente recorrendo à realização de entrevistas.

Dos discursos dos indivíduos resulta sempre muito mais informação do que se consegue analisar. A dimensão do género e da família foi ganhando importância, mais do que inicialmente previsto, não só pelas inquietações da investigação – focada nas desigualdades – mas como resultado do que os objectos empíricos foram revelando. É aliás uma dimensão que carece de maior aprofundamento em todas as partes, em particular considerando a falta de estudos sobre o género nestas áreas temáticas e a sua importância na formulação de políticas públicas.

A triangulação metodológica merecerá maior desenvolvimento em áreas em que o cruzamento dos instrumentos metodológicos é crítico. Procurou-se, na articulação entre as partes II e III, demonstrar como os lugares são produzidos em condicionamentos estruturais socio-económicos e simultaneamente tributários de uma economia política cujos agentes raramente são bem identificados. Esta é uma abordagem que carece de desenvolvimento, não só pela sua importância para o ordenamento do território em geral, mas também considerando que a mobilidade decorre em lugares muito estruturados, pelo que é necessário saber das lógicas a montante que promovem os padrões de mobilidade actuais. Por outro lado, tem sido pouco comum a compreensão, do ponto de vista sociológico e em articulação com aspectos estruturais, do papel da componente identitária (e até afectiva) da relação das pessoas com os lugares.

Ao longo de todo o trabalho, foi basilar a relação entre os indivíduos ou grupos sociais e os lugares na produção dos percursos de mobilidade. Espera-se sobretudo que esta dissertação alimente a imaginação sociológica sobre o território e outras perspectivas multidimensionais sobre a mobilidade, contribuindo para uma melhor identificação dos grandes bloqueios a uma mobilidade mais justa na Área Metropolitana de Lisboa.

BIBLIOGRAFIA

- AAAA (2009), *Manual de Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável*, Câmaras Municipais do Barreiro, Moita e Loures. www.cm-loures.pt/doc/projectos/MARE/Manual.pdf [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- Adey, Peter; David Bissell; Kevin Hannam; Peter Merriman e Mimi Sheller (eds.) (2014), *The Routledge Handbook of Mobilities*, Oxon, Routledge.
- Agnew, John (2005), "Space: Place". Em Paul Cloke and Ron Johnston, *Spaces of geographical thought*, Londres, Sage Publications.
- Almeida, Ana Nunes (1998), "Novos modelos de ser e de estar na sociedade de hoje: os contextos da infância", *Intervenção Social*, 17/18, 11-19.
- Almeida, Ana Nunes (2009), *Para uma Sociologia da Infância - Jogos de Olhares, Pistas para a Investigação*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais.
- Almeida, Carlos C. (1975), "Movimentos migratórios, espaços socioculturais e processos de aculturação", *Análise Social*, 42-43 (11), pp. 203-212.
- Almeida, João Ferreira de (2013), *Desigualdades e Perspectivas dos Cidadãos. Portugal e a Europa*, Lisboa, Editora Mundos Sociais.
- Almeida, João Ferreira de, António Firmino da Costa e Fernando Diogo Machado (1988), "Famílias, estudantes e universidade: painéis de observação sociográfica", *Sociologia, Problemas e Práticas*, 4, 11-44.
- APA (2010), *Manual de Boas Práticas para uma Mobilidade Sustentável*, Agência Portuguesa do Ambiente. <http://sniamb.apambiente.pt/mobilidade/> [acedido a 20 de Setembro de 2012]
- Archer, Margaret (1995), "Realism and morphogenesis" em Margaret Archer, *Realist Social Theory. The Morphogenetic Approach*, Cambridge, Cambridge University Press 135-161.
- Ascher, François (2010), *Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos*, Lisboa, Livros Horizonte.
- Atkinson, Paul (2005), "Qualitative research – Unity and Diversity", *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research*, 6(3), Art. 26, <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0114-fqs0503261>.
- Banco Mundial (2003), *Cidades em movimento: estratégia de transporte urbano do Banco Mundial em* http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/Resources/portuguese_cities_on_the_move.pdf, [acedido a 1 de Junho de 2011].
- Barca, Fabrizio (2009a), *Towards a territorial social agenda for the European Union*. http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/policy/future/pdf/10_barca_final_formatted.pdf [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- Barca, Fabrizio (2009b), *An Agenda for a Reformed Cohesion Policy. A place-based approach to meeting European Union challenges and expectations*. http://www.eu-territorial-agenda.eu/Related%20Documents/report_barca_v0605.pdf [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- Bardin, Laurence (2009 [1977]), *Análise de Conteúdo*, Lisboa, Edições 70.
- Barros, Afonso (1990), "A Sociologia Rural e a problemática do espaço", *Sociologia, Problemas e Práticas*, nº 8, pp.43-53.

- Barroso, Margarida (2013), *Qualidade de vida profissional em contextos organizacionais no Norte e Sul da Europa*, Dissertação de Doutoramento em Sociologia, ISCTE-IUL. Em <http://hdl.handle.net/10071/7444>
- Bauman, Zygmunt (2000), *Liquid Modernity*, Cambridge, Polity Press.
- Beck, Ulrich (1992), *Risk Society: Towards a New Modernity*, Sage Publications.
- Becker, Howard (1996), "The epistemology of qualitative research", em Richard Jesson e outros (eds.), *Ethnography and human development: context and meaning in social inquiry*, Chicago, University of Chicago, pp.53-71.
- Bell, Martin e Gary Ward (2000), "Comparing Temporary Mobility with Permanent Migration", *Tourism Geographies* 2 (1), 97-107.
- Bell, Michael e Giorgio Osti (org.) (2010), "Special Issue on Mobilities and Ruralities", *Sociologia Ruralis*, vol. 50, issue 3.
- Benko, Georges (1999), *A Ciência Regional*, Oeiras, Celta Editora.
- Bergmann et al (2008), *The Ethics of Mobilities. Rethinking Place, Exclusion, Freedom and Environment*, Ashgate E-book.
- Bihr A. et Pfefferkorn R. (2008), *Le système des inégalités*, La Découverte.
- Borja, Jordi (2010), "A democracia em busca da cidade futura", em Ana Sugranyes e Charlotte Mathivet (eds.), *Cidades para todos: Propostas e experiências pelo direito à cidade*, Santiago do Chile, HABITAT International Coalition (HIC).
- Borja, Jordi e Manuel Castells (1997), *Local and global : the management of cities in the information age*, Londres, Earthscan.
- Bourdieu, Pierre (2010), *A Distinção. Uma Crítica Social da Faculdade do Juízo*, Lisboa, Edições 70.
- Brenner, Neil; Peter Marcuse and Margit Mayer (org.) (2009), "Cities for People, not for Profit. Introduction", *City*, vol.13, nº 2-3, 176-184.
- Bromberg, Ava, Gregory Morrow e Deirdre Pfeiffer (2007), "Editorial Note: Why Spatial Justice?", *Critical Planning Summer 2007*, 1-4
- Brown, Allison and Annali Kristiansen (2009), *Urban Policies and the Right to the City. Rights, responsibilities and citizenship*, UN-HABITAT,
- Bryman, Alan (2008), *Social Research Methods*, Oxford, Oxford University Press.
- Buscher, Monika and John Urry (2009), "Mobile Methods and the Empirical", *European Journal of Social Theory*, 12, 99-116.
- Buscher, Monika; John Urry and Katian Witchger (eds.)(2011), *Mobile Methods*, Oxon, Routledge.
- Camarero, Luis; Oliva, Jesús (2008), "The social face of urban mobility in Spain", *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 32, 344-362.
- Cantante, Frederico (2012), "Medidas e métodos de medição das desigualdades de rendimento", *CIES e-Working Paper*, Nº 134/2012, Lisboa, CIES-IUL, 17 p.
- Cardoso, Ricardo e Isabel Breda-Vázquez (2007), "Social Justice as a guide to Planning Theory and Practice: Analysing the Portuguese Planning System", *International Journal of Urban and Regional*, 31.2, 384–400.
- Carmo, Renato (2014), *Sociologia dos Territórios. Teorias, Estruturas e Deambulações*, Lisboa, Editora Mundos Sociais.
- Carmo, Renato e Margarida Carvalho (2013), "Multiple disparities: earning inequalities in Lisbon", *Landscape and Geodiversity, Studies of integrated geography*, 1/2013, pp. 36-46.

- Carmo, Renato Miguel (2006), *Contributos para uma sociologia do Espaço-Tempo*, Oeiras, Celta Editora.
- Carmo, Renato Miguel (2007), *De Aldeia a Subúrbio. Trinta Anos de uma Comunidade Alentejana*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais.
- Carmo, Renato Miguel e Simões, José Alberto (orgs.) (2009), *A Produção das Mobilidades. Redes, Espacialidades e Trajetos*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 41-55.
- Carmo, Renato Miguel e Sofia Santos (2011), “Mobilidade espacial e confiança”, em Renato Miguel do Carmo (org.), *Entre as Cidades e a Serra. Mobilidades, capital social e associativismo no interior algarvio*, Lisboa, Mundos Sociais, 45-70.
- Cass, Noel; Shove, Elizabeth; Urry, John (2005) “Social exclusion, mobility and access”, *The Sociological Review* 2005, 539-555.
- Castells, Manuel (1977), *The Urban Question. A Marxist Approach*, Londres, Edward Arnold.
- Castells, Manuel (1984), *Problemas de investigação em Sociologia Urbana*, Lisboa, Editorial Presença.
- Castells, Manuel [1996] (2002), *A Sociedade em Rede. Vol I. A Era da Informação: Economia, Sociedade e Cultura*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- CCDRLVT (2010), *Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa – Diagnóstico Sistema de Transportes*. <http://consulta-protaml.inescporto.pt/plano-regional/relatorio-do-plano/relatorios-sectoriais-de-caracterizacao-e-diagnostico> [acedido a 10 de Janeiro de 2012].
- CCDRLVT (2010), *Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa – Diagnóstico Sistema Urbano, Habitação e Equipamentos*. <http://consulta-protaml.inescporto.pt/plano-regional/relatorio-do-plano/relatorios-sectoriais-de-caracterizacao-e-diagnostico> [acedido a 10 de Janeiro de 2012].
- CE (2007), *Livro Verde - Por uma nova cultura de mobilidade urbana*, Comissão Europeia. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007DC0551:PT:HTML:NOT> [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- CE (2008), *Livro Verde sobre a Coesão Territorial Europeia - Tirar Partido da Diversidade Territorial*. http://www.dgordu.pt/ue/LivroVerdeTC_pt.pdf [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- CE (2011), *Livro Branco - Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos*, Comissão Europeia. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:PT:PDF> [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- CE (2001), *Livro Branco - A Política Europeia de Transportes no Horizonte 2010: a Hora das Opções*, Comissão Europeia. http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_texte_complet_pt.pdf [acedido a 20 de Setembro de 2012].
- Church, A., M. Frost e K. Sullivan (2000), “Transport and Social Exclusion in London”, *Transport Policy* 7, 195-205.
- Cised Território (2004), *Plano de Acessibilidades para o Concelho de Sesimbra. Relatório Final*. http://home.fa.utl.pt/~cfig/Arg_Mar-Sea_Arch-NCEAU/Sesimbra/Ssb_Acessibilidades/Relatorio.pdf [acedido em 15 de Maio de 2014].
- CM Sesimbra (2006), *Revisão do PDM do Município de Sesimbra*, Câmara Municipal de Sesimbra. http://www.sesimbra.pt/pdm/docs/pdf/relatorio_fundamentacao.pdf [acedido em 20 de Setembro de 2012].

- CM Sesimbra (2013), *Revisão do Plano de Acessibilidades do Concelho de Sesimbra*. Câmara Municipal de Sesimbra. <http://www.cm-sesimbra.pt/site/files/PlanoAcessibilidades.pdf> [acedido em 15 de Maio de 2014].
- CM Sintra (1998), *Plano Director Municipal. Relatório*. Câmara Municipal de Sintra. http://www.antonio-fonseca.com/Unidades%20Curriculares/2-Ano/Trabalhos%20de%20Campo%20I/5%20Apontamentos/Relat%f3rio_PDM%20Sintra_noPW.pdf [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- CM Sintra (2011), *Relatório fundamentado de avaliação da execução do Plano Director Municipal de Sintra*, Câmara Municipal de Sintra. http://revisaopdm.cm-sintra.pt/files/Avaliacao_Execucao_PDM_Sintra.pdf [acedido em 15 de Maio de 2014].
- CMA (2007), *Relatório de Estado de Ordenamento do Território*, Câmara Municipal da Amadora. <http://www.cm-amadora.pt/files/2/documentos/20080923154804281527.pdf> [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- CMA (2008), *Relatório de Avaliação da Execução do Plano Director Municipal e de Identificação dos Principais Factores de Evolução do Município*, Câmara Municipal de Almada. http://www.m-almada.pt/xportal/xmain?xpid=cmav2&xpgid=genericPage&genericContentPage_qry=BOUI=6395729&actualmenu=18122243 [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- CMC (2010), Caracterização Urbana, Câmara Municipal de Cascais. <http://www.cm-cascais.pt/anexo/revisao-do-pdm-relatorios> [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- CMC (2010), Estudo de Trânsito de Âmbito Concelhio para Cascais, Câmara Municipal de Cascais. <http://www.cm-cascais.pt/anexo/revisao-do-pdm-relatorios> [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- CML (2005), *Lisboa: o desafio da mobilidade*, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa. <http://cidadanialxmob.tripod.com/mobilidade.pdf> [acedido a 10 de Janeiro de 2012].
- CML (2006), *Revisão do Plano Director Municipal. Programa Base*, Câmara Municipal de Loures. <http://www.cm-loures.pt/MiniPDM/Main.htm> [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- CML (2008), *Revisão do Plano Director Municipal. Adenda ao Capítulo VI Rede Viária e Transportes – Programa Base/ 2º fase*, Câmara Municipal de Loures. <http://www.cm-loures.pt/MiniPDM/Main.htm> [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- CML (2012), *Regulamento do Plano Director Municipal, Câmara Municipal de Lisboa*. http://pdm.cm-lisboa.pt/vig_reg.html [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- CMM (2007), *Plano Director Municipal (Revisão). Relatório*, Câmara Municipal da Moita. <http://www.cm-moita.pt/NR/rdonlyres/0D96C262-F934-46C4-8B44-838D8FE5BCA9/48698/Relat%C3%B3rio1.pdf> [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- CMM (2008), *Mafra – Uma Visão Estratégica para o concelho*, Câmara Municipal de Mafra. <http://www.cm-mafra.pt/planeamento/pdf/Planos/VisaoEstrategicaMaio2008.pdf> [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- CMM (2008), *Mafra: Plano Estratégico de Mobilidade*, Câmara Municipal de Mafra. http://www.cm-mafra.pt/planeamento/planos_mobilidade.asp [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- CMM (2008), *Relatório fundamentado de avaliação da execução do Plano Director Municipal de Montijo. Transportes e Acessibilidades*, Câmara Municipal de Montijo http://www.mun-montijo.pt/NR/rdonlyres/98C635E7-420B-42BE-AFA8-AA17B0B8B462/9161/RFAE_PDMM_parte2.pdf [acedido em 20 de Setembro de 2012].

- CMO (2003), *Relatório de Estado de Ordenamento do Território*, Câmara Municipal de Odivelas. <http://www.cm-odivelas.pt/Extras/PDM/B2.htm> [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- CMO (2008), *Estudo de Mobilidade e Acessibilidades do Concelho de Oeiras - Relatório de Síntese*, Câmara Municipal de Oeiras. <http://www.cm-oeiras.pt/noticias/Paginas/MelhorMobilidade,MelhorOeiras33.aspx> [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- CMO (2008), *Oeiras XXI + Agenda da Sustentabilidade para Oeiras 2008 – 2013*, Câmara Municipal de Oeiras. <http://www.cm-oeiras.pt/amunicipal/OeirasInova/PlanMuniOrdTer/PlanDirMunRevisao/Documents/RelatrioFinalOXXI+.pdf> [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- CMO (2009), *Plano Director Municipal de Odivelas. Volume 4.3 – Caracterização Do Território – Enquadramento Regional, Estruturação Urbana e Sistemas Infraestruturais. XII – Mobilidade e Transportes*, Odivelas. <http://www.cm-odivelas.pt/Extras/PDM/B2.htm> [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- CMO (2009), *Plano Director Municipal de Odivelas. Volume 4.3 – Caracterização Do Território – Enquadramento Regional, Estruturação Urbana e Sistemas Infraestruturais. XI – Estrutura Urbana*, Câmara Municipal de Odivelas. <http://www.cm-odivelas.pt/Extras/PDM/B2.htm> [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- CMP (2003), *Relatório de Estado de Ordenamento do Território*, Câmara Municipal de Palmela. <http://www.cm-palmela.pt/NR/rdonlyres/16684F2A-9E89-4B95-BE1C-6BFA045B7640/0/Relat%C3%B3rioEstadodoOrdenamentodoTerrit%C3%B3rio.pdf> [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- CMVFX (2004), *1ª Revisão do Plano Director Municipal de Vila Franca de Xira. Análise e Diagnóstico. Caderno VIII – Rede Viária e Acessibilidades*. Câmara Municipal de Vila Franca de Xira. http://www.cm-vfxira.pt/PageGen.aspx?WMCM_Paginald=66632#.UFs7jLKPXwo [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- CMVFX (2009), *1ª Revisão do Plano Director Municipal de Vila Franca de Xira. Análise e Diagnóstico. Relatório. Volume II*. Câmara Municipal de Vila Franca de Xira. http://www.cm-vfxira.pt/PageGen.aspx?WMCM_Paginald=66632#.UFs7jLKPXwo [acedido em 20 de Setembro de 2012].
- CMVFX (2010), Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade. Versão Final do Estudo. <http://www.cm-vfxira.pt/files/3/documentos/20110323160831970478.pdf> [acedido a 15 de maio de 2014]
- Cordeiro, Graça Índias (1997), *Um Lugar na Cidade. Quotidiano, Memória e Representação no Bairro da Bica*, Publicações Dom Quixote, Lisboa.
- Costa, António Firmino (1999), *Sociedade de Bairro: Dinâmicas Sociais da Identidade Cultural*, Oeiras Celta Editora.
- Costa, António Firmino (2001 [1986]), “A pesquisa de terreno em Sociologia”, em Augusto Santos Silva e José Madureira Pinto, *Metodologia das Ciências Sociais*, Porto, Edições Afrontamento, pp. 131-152.
- Costa, António Firmino (2012a), *Desigualdades Sociais Contemporâneas*, Lisboa, Mundos Sociais.
- Costa, António Firmino (2012b), “Desigualdades Globais”, *Sociologia, Problemas e Práticas*, nº 68, pp. 9-32.
- Costa, Eduarda Marques da e Nuno Marques da Costa (2003), "Acessibilidades e configuração de bacias de emprego no território nacional", *Actas X Encontro da APDR - Demografia e*

Desenvolvimento Regional, Associação Portuguesa de Desenvolvimento Regional, 26-28 de Junho de 2003, Évora, Universidade de Évora.

Costa, Nuno Marques da (2007). *Mobilidade e Transporte em Áreas Urbanas. O caso da Área Metropolitana de Lisboa*, Dissertação de Doutoramento em Geografia Humana, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

Cresswell, Tim (2006), *On the Move. Mobility in the Modern Western World*, Nova Iorque, Routledge.

Cresswell, Tim and Peter Merriman (eds.) (2011), *Geographies of mobilities: practices, spaces, subjects*, Farnham, Ashgate.

Dear, Michael (ed.) (2002), *From Chicago to L.A.: Making Sense of Urban Theory*, Sage Publication, London.

DGOTDU (2007a), *Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território. Relatório*, Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, Lisboa.

<http://www.territorioportugal.pt/pnpt/> [acedido a 10 de Janeiro de 2012].

DGOTDU (2007b), *Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território. Programa de Acção*, Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, Lisboa.

<http://www.territorioportugal.pt/pnpt/> [acedido a 10 de Janeiro de 2012].

DGTODU (2011), *Acessibilidade, Mobilidade e Logística Urbana*, Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, Lisboa. <http://www.dgdotdu.pt/detail.aspx?channelID=D1021651-9D09-42BD-A5E2-E31A40AB0F3D&contentId=AF82B2F3-48C8-4B02-A63B-DB6BD44C16DF>

DGTT (2000), *Mobilidade e Transportes na AML*, Direcção-Geral dos Transportes Terrestres, Delegação de Lisboa, Lisboa.

<http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Observatorio/Relatorios/MobilidadeAML/Documents/Mobilidad e%20na%20AML.pdf> [acedido a 10 de Janeiro de 2012].

DHV (2013), *Elaboração do Plano de Mobilidade e Transportes Intermunicipal d Área de Influência da TTT (Margem Sul). Volume 1 - Relatório*, Câmaras Municipais do Barreiro, Moita, Palmela, Seixal e Sesimbra. <https://sites.google.com/a/dhv.pt/pmti/home/conteudos> [acedido a 22 de Abril de 2015]

Dorling, Daniel (2011), *Why Inequality Persists*, Bristol, The Policy Press.

Edensor, Tim (2010), “Introduction: Thinking about Rhythm and Space”, in *Geographies of Rhythm: Nature, Place, Mobilities and Body*, Farnham, Ashgate.

Edensor, Tim (2011), “Commuter: Mobility, Rhythm and Commuting”. In Tim Cresswell and Peter Merriman (eds.) (2011), *Geographies of mobilities: practices, spaces, subjects*, Farnham, Ashgate.

Estanque, Elísio e José Manuel Mendes (1997), *Classes e desigualdades sociais em Portugal: Um Estudo Comparativo*, Edições Afrontamento, Porto.

Esteves, Alina (2004), *Imigração e Cidades: Geografias de Metrópoles Multi- Étnicas – Lisboa e Washington D.C.*, mimeografado, Tese de doutoramento em Geografia Humana, Universidade de Lisboa.

Fainstein, Susan (2009), “Spatial Justice and Planning”, *Spatial Justice n° 01*. Em http://www.jssj.org/archives/01/media/dossier_focus_v05.pdf [acedido a 29 de Setembro de 2011]

Fallov, Mia Arp, Anja Jorgensen e Lisbeth Knudsen (2013), *Mobile forms of belonging, Mobilities*, 8-4, 467-486.

Featherston, Mike, Nigel Thrift and John Urry (eds.) (2005), *Automobilities*, London, Sage Publications.

Featherstone, Mike (2005), “Introduction”. In Mike Featherstone, Nigel Thrift and John Urry, *Automobilities*, London, Sage Publications.

- Ferrão, João (1991), "Terciarização e território: emergência de novas configurações espaciais?", *Análise Social*, XXBI (114), 829-845.
- Ferrão, João (2002), "Portugal, três geografias em recombinação. Espacialidades, mapas cognitivos e identidades territoriais", *Lusotopie* 2002/2, 151-158.
- Ferrão, João (2003), "Intervir na Cidade: Complexidade, Visão e Rumo" em Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral, *Políticas Urbanas: Tendências, Estratégias e Oportunidades*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 218-225.
- Ferrão, João (2010), "Ordenamento do Território: Vinte e cinco anos de aprendizagem", *Europa: Novas Fronteiras* nº 26/27, Revista do Centro de Informação Europeia Jacques Delors, 77-84.
- Ferrão, João (2011), *O Ordenamento do Território como Política Pública*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- Ferreira, Vitor Matias (1983), "A Lisboa do Império e o Portugal dos Pequeninos: Estrutura Fundiária e Política Urbana de Lisboa, Anos de 1930-40", *Análise Social*, vol. XIX (77-78-79), 693-735.
- Ferreira, Vítor Matias (1992), "Problematização e pedagogia do território. Quatro percursos para uma problematização do território", *Sociologia, Problemas e Práticas*, nº 12, pp. 109-121.
- Fonseca, Lucinda (2008), «Imigração, diversidade e novas paisagens étnicas e culturais. » in Mário Lages e A. Matos (coord.) – *Portugal, percursos de interculturalidade*, vol.II, Lisboa, Alto Comissariado para a Imigração e o Diálogo Intercultural.
- Fonseca, Maria Lucinda (1990), *População e Território. Do País à Área Metropolitana*, Lisboa, Memórias do Centro de Estudos Geográficos.
- Fortuna, Carlos (org.) (2001), *Cidade, Cultura e Globalização. Ensaios de Sociologia*, Oeiras, Celta Editora.
- Fraser, Nancy (2008), *Scales of Justice. Reimagining Political Space in a Globalizing World*, Cambridge, Polity Press.
- Freudendal-Pederson, Malene (2009), *Mobility in Daily Life. Between Freedom and Unfreedom*, Farnham, Ashgate.
- Friedland, Roger e Deirdre Boden (ed.) (1994), *NowHere: Space, Time and Modernity*, California, University of California Press.
- Garrett, Mark e Brian Taylor (1999), "Reconsidering Social Equity in Public Transit", *Berkeley Planning Journal*, 13, 6-27.
- Gaspar, Jorge (1999), "Economic Restructuring and New Urban Form", *Finisterra* XXXIV, 67-68, pp. 131-152.
- Gaspar, Jorge (2002), "Developing Cohesive Cities: a perspective from the ground" em Fonseca, Lucinda et al, *Immigration and Place in Mediterranean Metropolises*, Lisboa, FLAD, 67-82.
- Gaspar, Jorge (2003), "Inserção da área metropolitana de Lisboa no País, na Península Ibérica e na Europa", em José Tenedório (coord.), *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*, Área Metropolitana de Lisboa.
- Giddens, Anthony (1989), *A Constituição da Sociedade*, São Paulo, Martins Fontes.
- Gieryn, Thomas (2000). "A space for place in sociology", *Annual Reviews of Sociology* 26, 463-496.
- Guerra, Isabel (1987), *A Territorialização das Relações Sociais: Elementos para a Análise da Vida Social Local*, ISCTE, Lisboa.
- Guerra, Isabel (2006), *Pesquisa Qualitativa e Análise de Conteúdo*, Estoril, Princípia.

- Hägerstrand, Torsten (1992), "Classics in human geography revisited: Hägerstrand, T. 1967: Innovation diffusion as a spatial process. Translation and postscript by Allan Pred", *Progress in Human Geography*, October, 16, 541-544.
- Hall, Peter (2002), *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*, Oxford, Blackwell.
- Harvey, David (1973), *Social Justice and the City*, Oxford, Blackwell.
- Harvey, David (1989), *The condition of Post-Modernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Oxford, Blackwell.
- Harvey, David (2012), *Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution*, Verso, London.
- Hay, Alan (1995), "Concepts of Equity, Fairness and Justice in Geographical Studies", *Transactions of the Institute of British Geographers*, New Series, 20, 4, 500-508.
- Hedberg, Charlotta and Renato Miguel do Carmo (eds.) (2012), *Translocal Ruralism. Mobility and Connectivity in European Rural Spaces*, London, Springer.
- Hine, Julian e Margaret Grieco (2003), "Scatters and clusters in time and space: implications for delivering integrated and inclusive transport", *Transport Policy* 10, 200-306.
- IMTT (2011), *Guia Para a Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes*, Lisboa, Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres.
- <http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/EstudosProjectosCurso/PacotedaMobilidade/Paginas/QuadrodeReferenciaparaPlanosdeMobilidadeAcessibilidadeeTransportes.aspx>. [acedido a 20 de Setembro de 2012]
- INE (2001). *Tipologia socioeconómica da Área Metropolitana de Lisboa – 1991*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística.
- INE (2003), *Movimentos pendulares e organização do território metropolitano: área metropolitana de Lisboa e área metropolitana do Porto: 1991/2001*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística.
- INE (2014), *Tipologia socioeconómica das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto – 2011*, Instituto Nacional de Estatística, Lisboa.
- Jacobs, Jane (1961), *The Life and Death of Great American Cities*, New York, Random House.
- Jessop, Bob, Neil Brenner e Martin Jones (2008), "Theorizing socio-spatial relations", *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 26, 389-401.
- Jiron, Paola (2010), "Repetition and Difference: Rhythms and Mobile Place-making in Santiago de Chile". In Edensor, Tim (ed.), *Geographies of Rhythm: Nature, Place, Mobilities and Body*, Farnham, Ashgate.
- Jouffe, Yves (2010), "Contra o direito à cidade acessível. Perversidade de uma reivindicação consensual", em Ana Sugranyes e Charlotte Mathivet (eds.), *Cidades para todos: Propostas e experiências pelo direito à cidade*, Santiago do Chile, HABITAT International Coalition (HIC).
- Julião, Rui (2003), Mobilidade e Acessibilidade Metropolitanas, em José Tenedório (coord.), *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*, Área Metropolitana de Lisboa.
- Kaufmann, Vincent; Bergman, Manfred; Joye, Dominique (2004), "Motility: Mobility as Capital", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 28.4, December 2004, 745-756.
- Kesselring, Sven (2008), "The Mobile Risk Society", in Weert Canzler, Vincent Kaufmann and Sven Kesselring (eds.), *Tracing Mobilities: Towards a Cosmopolitan Perspective*, Aldershot, Ashgate.
- Krippendorf, Klaus (1980), *Content Analysis. An Introduction to Its Methodology*, Sage Publication.
- Lahire, Bernard (2002), *Portraits Sociologiques*, Paris, Nathan.

- Lalanda, Piedade(1998), Sobre a Metodologia Qualitativa na Pesquisa Sociológica, *Análise Social*, vol. XXXIII (148), 871-883.
- Lamas, José (2000), *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciéncia e Tecnologia.
- Lanzendorf, M. (2003), "Mobility biographies. A new perspective for understanding travel behavior", Conference paper *Moving through nets: The physical and social dimension of travel*, 10th International Conference on Travel Behaviour Research, Lucerne.
- http://www.ivt.ethz.ch/news/archive/20030810_IATBR/lanzendorf.pdf
- Lefebvre, Henri (1968). *Le droit à la ville*, Paris, Éditions Anthropos.
- Lefebvre, Henri (1974), *La Production de l'Espace*, Paris, Éditions Anthropos.
- Lefebvre, Henri (2004), *Rythmanalysis. Space, Time and Everyday Life*, London, Continuum.
- Letherby, Gayle e Gillian Reynolds (eds.) (2009), *Gendered Journeys, Mobile Emotions*, Farnham, Ashgate.
- Lobao, Linda M., Gregory Hooks and Ann R. Tickamyer (eds.) (2007), *The sociology of spatial inequality*, New York, State University of New York Press.
- Lopes, João Teixeira (2000), *A Cidade e a Cultura. Um Estudo sobre Práticas Culturais Urbanas*, Porto, Edições Afrontamento/ Câmara Municipal do Porto.
- Louçã, Francisco, João Teixeira Lopes e Jorge Costa (2014), *Os Burgueses: Quem são, Como vivem, Como mandam*, Lisboa, Bertrand.
- Lynch, Kevin (1960), *The Image of the City*, Cambridge, M.I.T Press.
- Machado, Fernando Luís (2009), "Meio século de investigação sociológica em Portugal – uma interpretação empiricamente ilustrada", *Sociologia*, vol. 19, Porto, Departamento de Sociologia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, pp. 283-343.
- Malheiros, Jorge Macaísta (2001), *Arquipélagos Migratórios: Transnacionalismo e Imigração, mimeografado*, Tese de doutoramento em Geografia Humana, Universidade de Lisboa.
- Manderscheid, Katharina (2009a), "Unequal Mobilities", em Ohnmacht, Timo; Hanja Maksim; Manfred Bergman (eds.) (2009), *Mobilities and inequality*, Ashgate.
- Manderscheid, Katharina (2009b), "Integrating Space and Mobilities into the Analysis of Social Inequality", *Distinktion: Scandinavian Journal of Social Theory*, 10: 1, 7-27
- Marques, António (2003), "Enquadramento Histórico", em José Tenedório (coord.), *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*, Área Metropolitana de Lisboa.
- Marques, Margarida (coord.) (2015), *Lisboa Multicultural*, Edições Fim de Século, Lisboa.
- Marques, Teresa Sá (2004), *Portugal na Transição do Século: Retratos e Dinâmicas Territoriais*, Porto, Edições Afrontamento.
- Martens, Karel (2006), "Basing Transport Planning on Principles of Social Justice", *Berkeley Planning Journal*, vol. 19, 1-17.
- Massey, Doreen (1994), "A Global Sense of Place", in *Space, Place and Gender*, Polity Press, Cambridge, 146-156.
- Mayring, Philipp (2000). "Qualitative Content Analysis", *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research*, 1(2), Art. 20, <http://nbnresolving.de/urn:nbn:de:0114-fqs0002204> [acedido a 10 de Janeiro de 2012].
- Milanovic, Branko (2012), *Ter ou Não Ter. Uma Breve História*, Lisboa, Bertrand.

- Mitchell, Don (2003), *The Right to the City. Social Justice and the Fight for Public Space*, New York, The Guilford Press
- Montulet, Bertrand (2005), "Au-delà de la mobilité: des formes de mobilités", *Cahiers Internationaux de Sociologie*, Vol. CXVIII, 137-159.
- Nico, Magda Lalanda (2011), *Transição biográfica inacabada: transições para a vida adulta em Portugal e na Europa na perspectiva do curso de vida*, Dissertação de Doutoramento, ISCTE-IUL, Lisboa. <http://hdl.handle.net/10071/8365> [acedido a 10 de Julho de 2015]
- Nunes, João Pedro (2011), *Florestas de Cimento Armado. Os Grandes Conjuntos Residenciais e a Constituição da Metrópole de Lisboa (1955-2005)*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e Tecnologia.
- OECD (2011), *Divided We Stand: Why Inequality Keeps Rising*, OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264119536-en> [acedido a 10 de Julho de 2015]
- Ohnmacht, Timo; Hanja Maksim; Manfred Bergman (eds.) (2009), *Mobilities and inequality*, Ashgate.
- Oliveira, Catarina (2011), *Mobilidades e classes médias em contexto metropolitano*, Dissertação de Doutoramento em Sociologia, Lisboa, ISCTE-IUL
- Oliveira, Catarina (2014), "Still driven - Mobility patterns and gender roles in Portugal", CIES e-Working Paper, Nº 185/2014, CIES-IUL, Lisboa. http://cies.iscte.pt/np4/?newsId=453&fileName=CIES_WP185_Sales.pdf
- Oliveira, Catarina (2015), "(Auto)Mobililities and Social Identities in Portugal", *Sociologia, Problemas e Práticas*, n.º 77, pp.137 -151.
- Padeiro, Miguel (2012), "Conciliar os transportes e o ordenamento urbano: avanços recentes e aplicabilidade em áreas metropolitanas portuguesas", *Cidades, Comunidades e Territórios*, 25, 1-20.
- Padeiro, Miguel (2014), "The influence of transport infrastructures on land-use conversion decisions within municipal plans", *The Journal of Transport and Land Use*, vol.7 nº 1, 79-93.
- Padeiro, Miguel e Nuno Marques da Costa (2013), "L'Aire Metropolitaine de Lisbonne à la croisée des chemins", *Le Globe – Revue Genevoise de Géographie*, tome 153, 7-22.
- Pereira, Margarida e Fernando Nunes da Silva (2008), "Modelos de Ordenamento em confronto na área metropolitana de Lisboa: cidade alargada ou recentragem metropolitana?", *Cadernos metrópole* 20, 107-123.
- Pereira, Sandra Marques (2012), *Casa e Mudança Social. Uma leitura das transformações da sociedade portuguesa a partir da casa*, Casal de Cambra, Caleidoscópio.
- Pereira, Sandra Marques, Arnaud Bringé and Ana Cristina Ferreira (2014), "Residential trajectories in Lisbon Metropolitan Area: an exploratory approach", *Cidades, Comunidades e Territórios*, nº 28, pp.1-17
- Perista, Heloísa (2002), "Género e trabalho não pago: os tempos das mulheres e os tempos dos homens", *Análise Social*, vol. XXXVII (163), 2002, 447-474
- Piketty, Thomas (2014), *O Capital no Século XXI*, Lisboa, Temas&Debates.
- Pinheiro, Magda (2012), *Biografia de Lisboa*, Lisboa, Esfera dos Livros.
- Pinto, José Madureira (2004), "Formação, tendências recentes e perspectivas de desenvolvimento da sociologia em Portugal", *Sociologia, Problemas e Práticas*, nº 46, pp. 11-31.
- Pinto, José Madureira e João Queirós (orgs.) (2010), *Ir e Voltar: Sociologia de uma Colectividade Local do Noroeste Português (1977-207)*, Porto, Afrontamento.

- Pires, Rui Pena, (1988). "A teoria da estruturação de Anthony Giddens. Apresentação e bibliografia". *Sociologia: Problemas e Práticas*, 1-nº 4, 231-236.
- Portas, Nuno, Álvaro Domingues e João Cabral (2003), *Políticas Urbanas – Tendências, Estratégias e Oportunidades*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- Portas, Nuno, Álvaro Domingues e João Cabral (2011) *Políticas Urbanas II – Transformações, Regulação e Projectos*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- Preston, John (2009), "Epilogue: Transport policy and social exclusion—Some reflections", *Transport Policy* 16 (2009), 140–142
- Putnam, Robert (2000), *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community*, New York, Simon and Schuster.
- Queirós, Margarida e Costa, Nuno Marques da (2012), "Knowledge on Gender Dimensions of Transportation in Portugal", *Dialogue and Universalism*, vol. 3, nº 1/2012, 47-69.
- Raposo, Rita (2008), "Condomínios fechados em Lisboa: paradigma e paisagem", *Análise Social*, vol. XLIII (1.º), 109-131.
- Rémy, Jean; Voyé, Liliane (1994), *Cidade: rumo a uma nova definição?*, Porto, Afrontamento.
- Rodrigues, Elisabete (2013), *Dar corpo ao género: uma análise sociológica das masculinidades*, Dissertação de Doutoramento em Sociologia, Lisboa, ISCTE-IUL. <https://hdl.handle/10071/7633>
- Rodrigues, Walter (2010), *Cidade em Transição. Nobilitação Urbana. Estilos de Vida e Reurbanização em Lisboa*, Oeiras, Celta.
- Roldão, Cristina (2009), "Classes Sociais e Estratificação Social: Algumas Notas sobre o Desenvolvimento da Publicação Científica Portuguesa num Domínio Específico da Sociologia", CIES e-Working Paper, nº 68/2009, CIES-IUL, Lisboa. http://www.cies.iscte.pt/destaques/documents/CIES-WP68_Roldao.pdf
- Salgueiro, Teresa Barata (2001). *Lisboa, Periferia e Centralidades*, Oeiras, Celta.
- Santos, Norberto (2001), *A Sociedade de Consumo e os Espaços Vividos pelas Famílias. A Dualidades dos Espaços, a Turbulência dos Percursos e a Identidade Social*, Coimbra, Edições Colibri.
- Santos, Sofia (2007), *Pela Cidade, ao Encontro do “Outro”. A Diversidade Etno-Cultural em Lisboa*, Dissertação de mestrado em Geografia Humana e Planeamento Regional e Local, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, polic.
- Santos, Sofia (2012), *Participação em planeamento territorial e o caso do orçamento participativo. Leituras a partir de um concelho interior algarvio*, CIES e-Working Paper N.º 128/2012. http://www.cies.iscte.pt/np4/?newsId=453&fileName=CIES_WP128_Santos.pdf
- Sassen, Saskia (1991), *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton, Princeton University Press.
- Saunders, Peter (1993), *Social Theory and the Urban Question*, Londres, Routledge.
- Savage, Mike e Alan Warde ([1993]2002), *Sociologia Urbana, Capitalismo e Modernidade*, Celta, Oeiras.
- Sheller, M. and Urry, J. (2006), 'The new mobilities paradigm', *Environment and Planning A: Environment and Planning* 38: 207-226.
- Sheller, Mimi (2004), "Automotive Emotions. Feeling the car". In Mike Featherstone, Nigel Thrift and John Urry (eds.) (2005), *Automobilities*, London, Sage Publications, 221-241.
- Sheller, Mimi (2008), "Mobility, Freedom and Public Space", em Sigurd Bergmann e Tore Sager (eds.), *The Ethics of Mobility. Rethinking Place, Exclusion, Freedom and Environment*, Ashgate, Aldershot.

- Sheller, Mimi and John Urry (2000), "The City and the Car", *International Journal of Urban and Regional Research* 24, 737-57.
- Sheller, Mimi and John Urry (2006), "The new mobilities paradigm", *Environment and Planning A*, 38, 207-226.
- Silvano, Filomena (2001), *Antropologia do Espaço*, Oeiras, Celta.
- Simmel, Georg (1997 [1903]), "A metrópole e a vida do espírito", em Carlos Fortuna (org.), *Cidade, Cultura e Globalização*, Oeiras, Celta.
- Simões, José (2007), "Ordenamento municipal e desenvolvimento local: uma reflexão", *Inforgeo*, Julho 2007, pp. 39-48.
- Soja, Edward (1989), *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*, Londres, Verso Press.
- Soja, Edward (2000), *Postmetropolis. Critical Studies of Cities and Regions*, Los Angeles, Blackwell.
- Soja, Edward (2010), *Seeking Spatial Justice*, Minneapolis, University of Minnesota Press.
- Sugranyes, Ana e Charlotte Mathivet (eds.) (2010), *Cidades para todos: Propostas e experiências pelo direito à cidade*, HABITAT International Coalition (HIC), Santiago do Chile.
- Teixeira, Alex e Fernando Becker (2001), "Novas possibilidades da pesquisa qualitativa via sistemas CAQDAS", *Sociologias*, 3 (5), 94-113.
- Teles, Paula (2005), *Os Territórios (Sociais) da Mobilidade. Um Desafio para a Área Metropolitana do Porto*, Aveiro, Lugar do Plano.
- Tenedório, José (2003), "Uso do Solo: uma imagem do território metropolitano", em José Tenedório (coord.), *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*, Área Metropolitana de Lisboa.
- Therborn, Goran (2013), *The Killing Fields of Inequality*, Cambridge, Polity Press.
- Tonkiss, Fran (2005), *Space, the City and Social Theory. Social Relations and Urban Forms*, Cambridge, Polity Press.
- Torres, Anália (coord.), Francisco Silva, Teresa Monteiro e Miguel Cabrita (2005), *Homens e Mulheres entre Família e Trabalho*, Lisboa, Comissão para a Igualdade no Trabalho e no Emprego, Edições DGEEP.
- Urry, John (2000), *Sociology beyond societies. Mobilities for the twenty-first century*, Londres, Routledge.
- Urry, John (2002), "Mobility and Proximity", *Sociology* 36(2), 255–274.
- Urry, John (2004), The "System" of Automobility. In Mike Featherstone, Nigel Thrift and John Urry (eds.) (2005), *Automobilities*, London, Sage Publications, 25-40.
- Urry, John (2007), *Mobilities*, Cambridge, Polity Press.
- Uteng, Tanu and Tim Cresswell (eds.) (2008), *Gendered Mobilities*, Aldershot, Ashgate.
- Vala, Jorge (1999), "A Análise de Conteúdo", em Augusto Santos Silva e José Madureira Pinto (orgs.), *Metodologia das Ciências Sociais*, Porto, Edições Afrontamento.
- Vale, David, Miguel Saraiva e Mauro Pereira (2016), "Active Accessibility: A review of operational measures of walking and cycling accessibility", *The Journal of Transport and Land Use*, scheduled for vol. 9, nº 1, 1-27.
- Vale, David (2015), "Transit-oriented development, integration of land use and transport, and pedestrian accessibility: Combining node-place model with pedestrian shed ratio to evaluate and classify station areas in Lisbon." *Journal of Transport Geography*, 45, 70-80.

- Viegas, José Manuel (2003), "Estratégias Urbanísticas e Governabilidade", em Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral, *Políticas Urbanas: Tendências, Estratégias e Oportunidades*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 260-273.
- Viegas, José Manuel (2004), "Desafios da Mobilidade Urbana em Lisboa: As Respostas Possíveis para uma Cidade Competitiva e Sustentável", *Sociedade e Território- Revista de Estudos Urbanos e Regionais*, 37 e 38, 90-95.
- Vieira, António Lopes (1982), *Os Transportes Públicos de Lisboa entre 1830 e 1910*, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda.
- Wacquant, Louis, Tom Slater e Virgílio Borges Pereira (2014), "Estigmatización Territorial en Acción", *Revista Invi* nº82, vol. 29, 219-240
- Walsh, Margaret (2009), "Gender and Travel: Mobilizing New Perspectives on the Past". In Gayle Letherby e Gillian Reynolds (eds.), *Gendered Journeys, Mobile Emotions*, Farnham, Ashgate.
- Wilkinson, Richard e Kate Pickett (2009), *The Spirit Level. Why More Equal Societies Almost Always Do it Better*, London, Penguin.
- Wirth, Louis (1997 [1938]), "O Urbanismo como modo de vida", em Carlos Fortuna (org.), *Cidade, Cultura e Globalização*, Oeiras, Celta.
- Zelinsky, Wilbur (1971), "The Hypothesis of the Mobility Transition", *Geographical Review*, vol. 61, nº 2, 219-249.
- Zukin, Sharon (1991), *Landscapes of power. From Detroit to Disney World*, Berkeley, University of California Press.

ANEXOS

ANEXO I– Resultados da Análise em Componentes Principais (Output produzido pelo SPSS)- Dimensões de diferenciação socioterritorial da AML, 2001

Teste KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.	,815
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square 5511,477
df	253
Sig.	,000

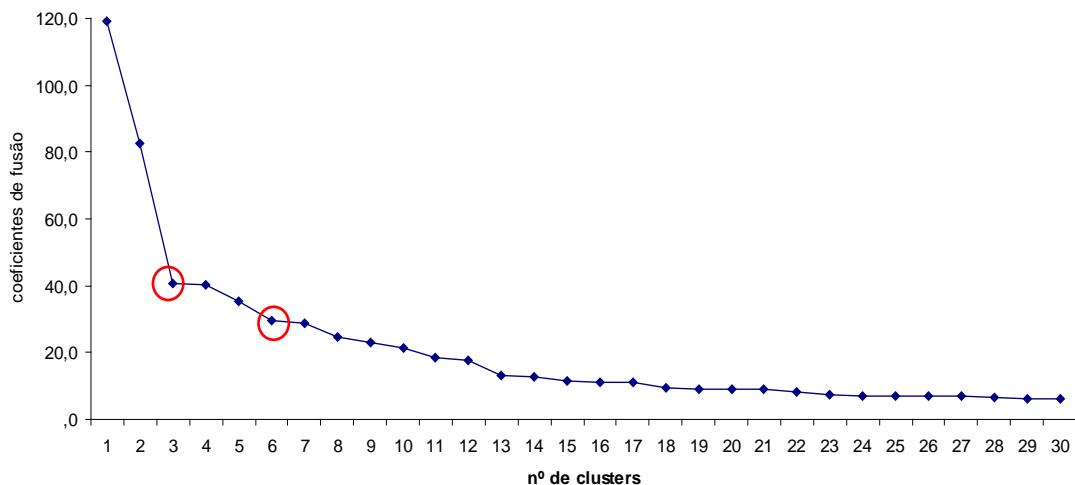
Variáveis	Comunalidades extraídas
População residente em 2001	0,561
Pop. que 5 anos antes residia noutro concelho	0,785
Densidade populacional	0,850
Índice de envelhecimento	0,877
Densidade de alojamentos	0,872
Famílias com uma pessoa	0,916
Famílias com filhos	0,838
Taxa de abandono escolar	0,469
Taxa de analfabetismo	0,841
Pop. com ensino superior	0,862
População com profissões socialmente valorizadas	0,888
População com profissões socialmente menos valorizadas	0,929
População empregada	0,709
População empregada no sector terciário	0,825
População de nacionalidade estrangeira	0,754
Edifícios não exclusivamente residenciais	0,579
População residente em aloj. fam. não clássicos	0,782
Encargos mensais médios com habitação própria	0,799
Valor médio das rendas	0,505
Idade média dos edifícios	0,811
Alojamentos sem pelo menos uma IE básica	0,746
Taxa de variação da população 1991-2001	0,806
Taxa de variação de alojamentos 1991-2001	0,692

Total Variance Explained

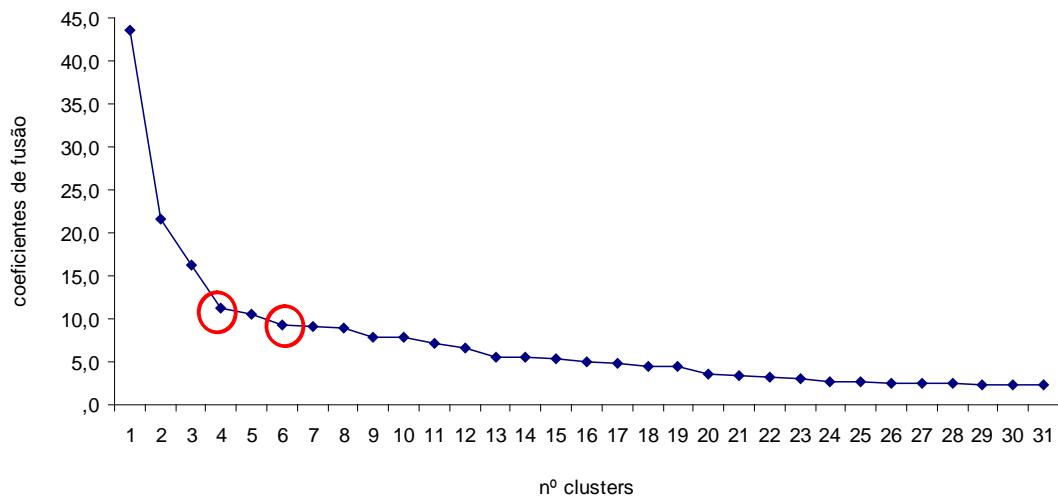
Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	7,432	32,313	32,313	7,432	32,313	32,313	4,870	21,173	21,173
2	5,479	23,823	56,136	5,479	23,823	56,136	4,043	17,579	38,752
3	1,982	8,619	64,755	1,982	8,619	64,755	3,656	15,896	54,648
4	1,747	7,594	72,349	1,747	7,594	72,349	3,647	15,856	70,504
5	1,054	4,583	76,932	1,054	4,583	76,932	1,478	6,428	76,932
6	,952	4,139	81,071						
7	,794	3,453	84,524						
8	,667	2,900	87,424						
9	,517	2,247	89,671						
10	,421	1,832	91,502						
11	,349	1,518	93,021						
12	,319	1,385	94,406						
13	,294	1,279	95,686						
14	,217	,946	96,631						
15	,181	,787	97,419						
16	,166	,722	98,141						
17	,127	,554	98,695						
18	,109	,476	99,171						
19	,071	,308	99,479						
20	,068	,295	99,774						
21	,031	,135	99,909						
22	,013	,056	99,965						
23	,008	,035	100,000						

ANEXO II – Comparação do nº de clusters sugerido por diferentes métodos de agrupamento - tipologia socioterritorial 2001

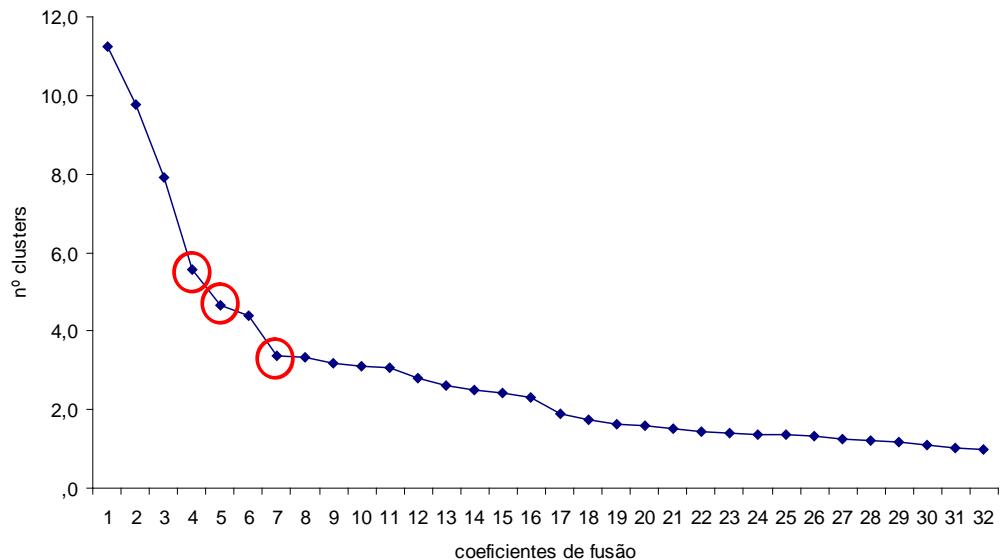
Coeficientes de fusão segundo o método do vizinho mais afastado (complete linkage)



Coeficientes de fusão segundo o método dos centroides



Coeficientes de fusão segundo o método vizinho mais próximo (single linkage)



ANEXO III – Definição dos clusters (k-means) tipologia socioterritorial 2001

Centróides finais dos clusters

Dimensões	Clusters				
	urbano antigo consolidado	sub/urbano das famílias	urbano antigo qualificado	suburbano recente ou rural	sub/urbano marginalizado
Qualificação	-,97630	,06924	1,07573	-,66240	-,19307
Consolidação	2,64665	,11353	,41224	-,84107	-,39601
Envelhecimento e precariedade	1,11488	-1,01579	,83482	,43675	,19883
Renovação	,08571	,04134	-,47945	,26919	,05811
Marginalização	-,35501	,06404	,05979	-,45473	4,27542

Constituição dos clusters

- 1 urbano antigo consolidado
- 2 sub/urbano das famílias
- 3 urbano antigo qualificado
- 4 suburbano recente ou rural
- 5 sub/urbano marginalizado

freguesia	concelho	cluster
Anjos	Lisboa	1
Castelo	Lisboa	1
Encarnação	Lisboa	1
Graça	Lisboa	1
Sacramento	Lisboa	1
Santa Catarina	Lisboa	1
São Cristóvão e São Lourenço	Lisboa	1
São Miguel	Lisboa	1
São Nicolau	Lisboa	1
São Vicente de Fora	Lisboa	1
Socorro	Lisboa	1
Caparica	Almada	2
Cova da Piedade	Almada	2
Pragal	Almada	2
Sobreda	Almada	2
Laranjeiro	Almada	2
Feijó	Almada	2
Alfragide	Amadora	2
Brandoa	Amadora	2
Buraca	Amadora	2
Damaia	Amadora	2
Falagueira	Amadora	2
Mina	Amadora	2
Reboleira	Amadora	2
Venteira	Amadora	2
São Brás	Amadora	2
Lavrário	Barreiro	2
Santo André	Barreiro	2
Verderena	Barreiro	2
Alto do Seixalinho	Barreiro	2
Santo António da Charneca	Barreiro	2
Alcabideche	Cascais	2

freguesia	concelho	cluster
Carcavelos	Cascais	2
Cascais	Cascais	2
São Domingos de Rana	Cascais	2
Ameixoeira	Lisboa	2
Benfica	Lisboa	2
Carnide	Lisboa	2
Marvila	Lisboa	2
Santa Maria dos Olivais	Lisboa	2
Apelação	Loures	2
Camarate	Loures	2
Frielas	Loures	2
Loures	Loures	2
Sacavém	Loures	2
Santa Iria de Azoia	Loures	2
São João da Talha	Loures	2
São Julião do Tojal	Loures	2
Unhos	Loures	2
Portela	Loures	2
Bobadela	Loures	2
Santo António dos Cavaleiros	Loures	2
Baixa da Banheira	Moita	2
Moita	Moita	2
Vale da Amoreira	Moita	2
Montijo	Montijo	2
Caneças	Odivelas	2
Famões	Odivelas	2
Odivelas (Lumiar e Carnide)	Odivelas	2
Olival Basto	Odivelas	2
Pontinha	Odivelas	2
Póvoa de Santo Adrião	Odivelas	2
Ramada	Odivelas	2
Barcarena	Oeiras	2
Carnaxide	Oeiras	2

freguesia	concelho	cluster
Oeiras e São Julião da Barra	Oeiras	2
Paço de Arcos	Oeiras	2
Linda-a-Velha	Oeiras	2
Porto Salvo	Oeiras	2
Queijas	Oeiras	2
Aldeia de Paio Pires	Seixal	2
Amora	Seixal	2
Arrentela	Seixal	2
Corroios	Seixal	2
Setúbal (São Sebastião)	Setúbal	2
Agualva-Cacém	Sintra	2
Algueirão-Mem Martins	Sintra	2
Belas	Sintra	2
Queluz	Sintra	2
Rio de Mouro	Sintra	2
Sintra (Santa Maria e São Miguel)	Sintra	2
Casal de Cambra	Sintra	2
Massamá	Sintra	2
Monte Abraão	Sintra	2
Alhandra	Vila Franca de Xira	2
Alverca do Ribatejo	Vila Franca de Xira	2
Póvoa de Santa Iria	Vila Franca de Xira	2
Vialonga	Vila Franca de Xira	2
Vila Franca de Xira	Vila Franca de Xira	2
Forte da Casa	Vila Franca de Xira	2
Almada	Almada	3
Cacilhas	Almada	3
Barreiro	Barreiro	3
Estoril	Cascais	3
Parede	Cascais	3
Ajuda	Lisboa	3
Alcântara	Lisboa	3
Alto do Pina	Lisboa	3
Alvalade	Lisboa	3
Beato	Lisboa	3
Campo Grande	Lisboa	3
Campolide	Lisboa	3
Coração de Jesus	Lisboa	3
Lapa	Lisboa	3
Lumiar	Lisboa	3
Madalena	Lisboa	3
Mártires	Lisboa	3
Mercês	Lisboa	3
Nossa Senhora de Fátima	Lisboa	3
Pena	Lisboa	3
Penha de França	Lisboa	3
Prazeres	Lisboa	3
Santa Engrácia	Lisboa	3
Santa Isabel	Lisboa	3
Santa Justa	Lisboa	3
Santa Maria de Belém	Lisboa	3
Santiago	Lisboa	3
Santo Condestável	Lisboa	3
Santo Estêvão	Lisboa	3
Santos-o-Velho	Lisboa	3
São Domingos de Benfica	Lisboa	3
São Francisco Xavier	Lisboa	3

freguesia	concelho	cluster
São João	Lisboa	3
São João de Brito	Lisboa	3
São João de Deus	Lisboa	3
São Jorge de Arroios	Lisboa	3
São José	Lisboa	3
São Mamede	Lisboa	3
São Paulo	Lisboa	3
São Sebastião da Pedreira	Lisboa	3
Sé	Lisboa	3
Moscavide	Loures	3
Algés	Oeiras	3
Cruz Quebrada-Dafundo	Oeiras	3
Setúbal (Santa Maria da Graça)	Setúbal	3
Setúbal (São Julião)	Setúbal	3
Alcochete	Alcochete	4
Samouco	Alcochete	4
São Francisco	Alcochete	4
Charneca de Caparica	Almada	4
Palhais	Barreiro	4
Coina	Barreiro	4
Bucelas	Loures	4
Fanhões	Loures	4
Lousa	Loures	4
Santo Antão do Tojal	Loures	4
Azueira	Mafra	4
Carvoeira	Mafra	4
Cheleiros	Mafra	4
Encarnação	Mafra	4
Enxara do Bispo	Mafra	4
Ericeira	Mafra	4
Gradil	Mafra	4
Igreja Nova	Mafra	4
Mafra	Mafra	4
Malveira	Mafra	4
Milharado	Mafra	4
Santo Estêvão das Galés	Mafra	4
Santo Isidoro	Mafra	4
Sobral da Abelheira	Mafra	4
Vila Franca do Rosário	Mafra	4
Venda do Pinheiro	Mafra	4
São Miguel de Alcainça	Mafra	4
Alhos Vedros	Moita	4
Gaio-Rosário	Moita	4
Sarilhos Pequenos	Moita	4
Canha	Montijo	4
Santo Isidro de Pegões	Montijo	4
Sarilhos Grandes	Montijo	4
Alto-Estanqueiro-Jardia	Montijo	4
Pegões	Montijo	4
Atalaia	Montijo	4
Afonsoeiro	Montijo	4
Marateca	Palmela	4
Palmela	Palmela	4
Pinhal Novo	Palmela	4
Quinta do Anjo	Palmela	4
Poceirão	Palmela	4
Seixal	Seixal	4

freguesia	concelho	cluster
Fernão Ferro	Seixal	4
Sesimbra (Castelo)	Sesimbra	4
Sesimbra (Santiago)	Sesimbra	4
Quinta do Conde	Sesimbra	4
Setúbal (Nossa Senhora da Anunciada)	Setúbal	4
São Lourenço	Setúbal	4
São Simão	Setúbal	4
Gâmbia-Pontes-Alto da Guerra	Setúbal	4
Sado	Setúbal	4
Almargem do Bispo	Sintra	4
Colares	Sintra	4
Montelavar	Sintra	4
São João das Lampas	Sintra	4
Sintra (São Martinho)	Sintra	4

freguesia	concelho	cluster
Sintra (São Pedro de Penaferim)	Sintra	4
Terrugem	Sintra	4
Pêro Pinheiro	Sintra	4
Cachoeiras	Vila Franca de Xira	4
Calhandriz	Vila Franca de Xira	4
Castanheira do Ribatejo	Vila Franca de Xira	4
São João dos Montes	Vila Franca de Xira	4
Sobralinho	Vila Franca de Xira	4
Costa da Caparica	Almada	5
Trafaria	Almada	5
Alfornelos	Amadora	5
Venda Nova	Amadora	5
Charneca	Lisboa	5
Prior Velho	Loures	5

**ANEXO IV – Resultados da Análise em Componentes Principais (Output produzido pelo SPSS)-
Dimensões de diferenciação socioterritorial da AML, 2011**

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.	,807
Bartlett's Test of Sphericity	4942,453
df	171
Sig.	,000

Communalities

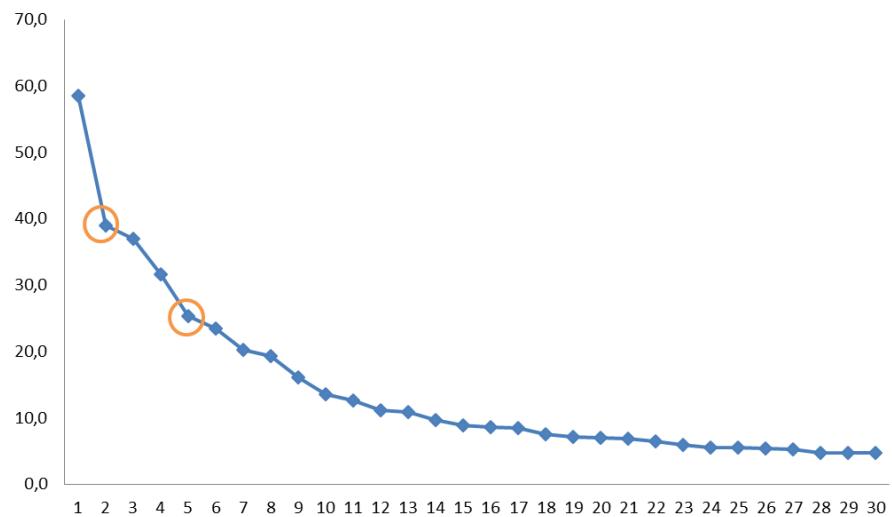
	Initial	Extraction
População residente (nº)	1,000	,614
Índice de envelhecimento da população	1,000	,814
População que 5 anos antes residia noutro concelho (%)	1,000	,699
Densidade populacional (nº/km2)	1,000	,774
População empregada (%)	1,000	,728
População empregada no sector terciário (%)	1,000	,817
População com ensino superior completo (%)	1,000	,930
Densidade de alojamentos (nº/km2)	1,000	,820
Alojamentos sem pelo menos uma IE básica (%)	1,000	,728
Edifícios não exclusivamente residenciais (%)	1,000	,612
Encargos médios dos proprietários com os alojamentos (euros)	1,000	,765
Renda média dos alojamentos (euros)	1,000	,651
Proporção de famílias clássicas unipessoais (%)	1,000	,926
Proporção de núcleos familiares de casais com filhos (%)	1,000	,833
População com nacionalidade estrangeira (%)	1,000	,741
Taxa de analfabetismo (%)	1,000	,777
Idade média dos edifícios (anos)	1,000	,817
Pop. com profissões socialmente mais valorizadas (%)	1,000	,947
Pop. com profissões socialmente menos valorizadas (%)	1,000	,918

Total Variance Explained

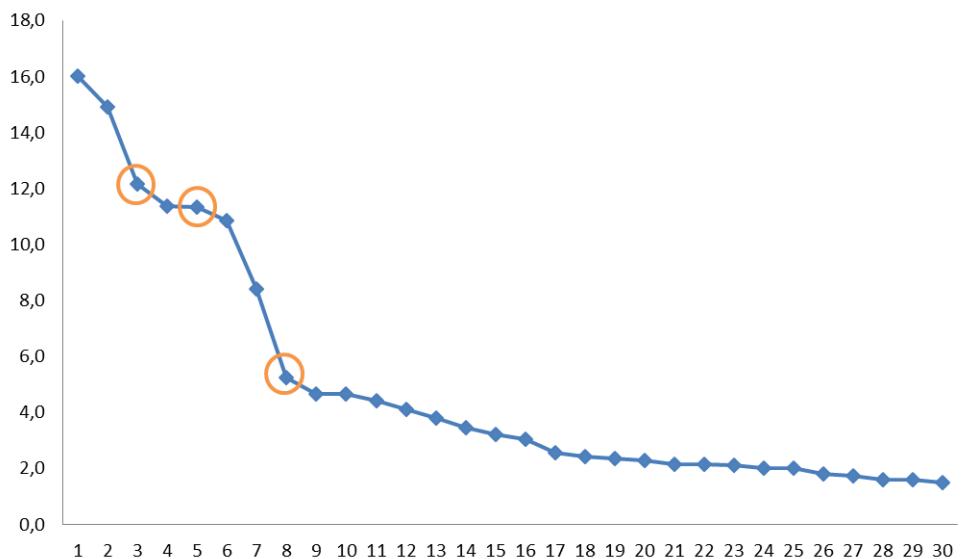
Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	7,065	37,186	37,186	7,065	37,186	37,186	6,043	31,803	31,803
2	4,052	21,327	58,514	4,052	21,327	58,514	3,555	18,713	50,516
3	2,078	10,934	69,448	2,078	10,934	69,448	2,923	15,384	65,900
4	1,715	9,028	78,476	1,715	9,028	78,476	2,389	12,576	78,476
5	,684	3,601	82,077						
6	,615	3,238	85,315						
7	,600	3,158	88,473						
8	,483	2,544	91,016						
9	,446	2,345	93,361						
10	,362	1,904	95,265						
11	,249	1,310	96,576						
12	,173	,910	97,486						
13	,155	,816	98,302						
14	,114	,600	98,902						
15	,092	,485	99,387						
16	,062	,326	99,714						
17	,035	,183	99,897						
18	,013	,068	99,965						
19	,007	,035	100,000						

ANEXO V – Comparação do nº de clusters sugerido por diferentes métodos de agrupamento - tipologia socioterritorial 2011

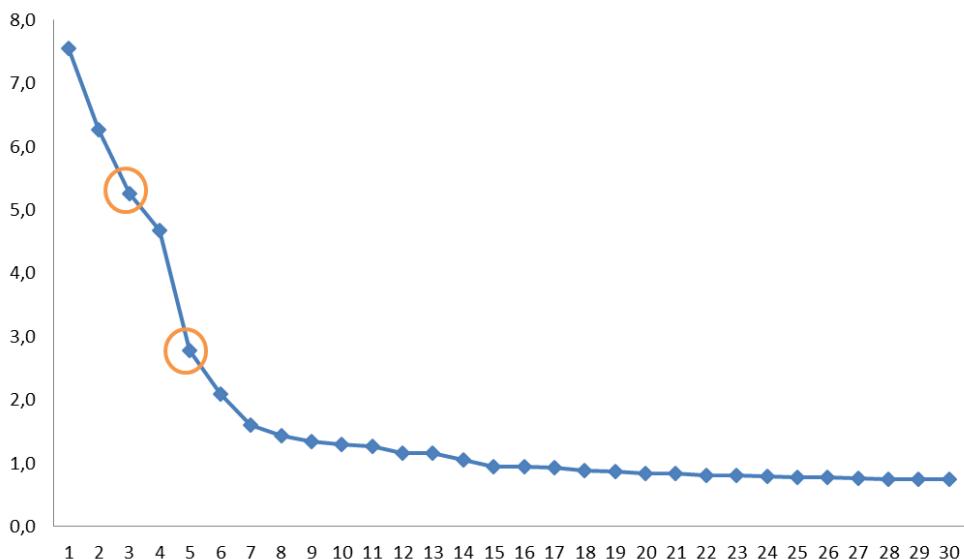
Coeficientes de fusão segundo o método do vizinho mais afastado (complete linkage)



Coeficientes de fusão segundo o método dos centroides



Coeficientes de fusão segundo o método vizinho mais próximo (single linkage)



ANEXO VI – Definição dos clusters (k-means) tipologia socioterritorial 2001

Centróides finais dos clusters

Dimensões	Urbano qualificado	Urbano antigo em renovação	Sub/urbano massificado	Urbano antigo qualificado	Rural, suburbano recente ou desqualificado
Envelhecimento e consolidação urbana	,36763	2,99344	-,33761	1,54174	-,87889
Qualificação	,54656	-1,94976	-,53216	,86901	-,01137
Desqualificação e despovoamento	-,43275	1,19148	-,66305	,59117	1,20607
Renovação	-,87264	1,22208	,36992	,81333	-,12513

clusters

- 1 urbano antigo e em renovação
- 2 sub/urbano massificado
- 3 urbano qualificado
- 4 rural, suburbano recente e desqualificado

freguesia	concelho	cluster
Anjos	Lisboa	1
Coração de Jesus	Lisboa	1
Encarnação	Lisboa	1
Graça	Lisboa	1
Madalena	Lisboa	1
Mártires	Lisboa	1
Mercês	Lisboa	1
Pena	Lisboa	1
Penha de França	Lisboa	1
Sacramento	Lisboa	1
Santa Catarina	Lisboa	1
Santa Engrácia	Lisboa	1
Santa Justa	Lisboa	1
Santiago	Lisboa	1
Santo Estêvão	Lisboa	1
Santos-o-Velho	Lisboa	1
São Cristóvão e São Lourenço	Lisboa	1
São Jorge de Arroios	Lisboa	1
São José	Lisboa	1
São Miguel	Lisboa	1
São Nicolau	Lisboa	1
São Paulo	Lisboa	1
São Vicente de Fora	Lisboa	1
Sé	Lisboa	1
Socorro	Lisboa	1
Moscavide	Loures	1
Caparica	Almada	2
Costa da Caparica	Almada	2
Feijó	Almada	2
Laranjeiro	Almada	2
Sobreda	Almada	2
Alforneiros	Amadora	2
Brandoa	Amadora	2
Buraca	Amadora	2
Damaia	Amadora	2
Falagueira	Amadora	2
Mina	Amadora	2
Reboleira	Amadora	2
São Brás	Amadora	2
Venda Nova	Amadora	2
Venteira	Amadora	2
Alto do Seixalinho	Barreiro	2
Lavrado	Barreiro	2
Santo André	Barreiro	2

freguesia	concelho	cluster
Santo António da Charneca	Barreiro	2
Verderena	Barreiro	2
Alcabideche	Cascais	2
São Domingos de Rana	Cascais	2
Ameixoeira	Lisboa	2
Charneca	Lisboa	2
Marvila	Lisboa	2
Apelação	Loures	2
Bobadela	Loures	2
Camarate	Loures	2
Frielas	Loures	2
Loures	Loures	2
Prior Velho	Loures	2
Sacavém	Loures	2
Santa Iria de Azoia	Loures	2
Santo António dos Cavaleiros	Loures	2
São João da Talha	Loures	2
Unhos	Loures	2
Maia	Maia	2
Alhos Vedros	Moita	2
Baixa da Banheira	Moita	2
Moita	Moita	2
Vale da Amoreira	Moita	2
Montijo	Montijo	2
Caneças	Odivelas	2
Famões	Odivelas	2
Odivelas	Odivelas	2
Olival Basto	Odivelas	2
Pontinha	Odivelas	2
Póvoa de Santo Adrião	Odivelas	2
Ramada	Odivelas	2
Barcarena	Oeiras	2
Porto Salvo	Oeiras	2
Pinhal Novo	Palmela	2
Aldeia de Paio Pires	Seixal	2
Amora	Seixal	2
Arrentela	Seixal	2
Corroios	Seixal	2
Quinta do Conde	Sesimbra	2
Setúbal (N. Sra da Anunciada)	Setúbal	2
Setúbal (Santa Maria da Graça)	Setúbal	2
Setúbal (São Sebastião)	Setúbal	2
Augalva	Sintra	2
Algueirão-Mem Martins	Sintra	2

freguesia	concelho	cluster
Belas	Sintra	2
Cacém	Sintra	2
Casal de Cambra	Sintra	2
Massamá	Sintra	2
Mira-Sintra	Sintra	2
Monte Abraão	Sintra	2
Queluz	Sintra	2
Rio de Mouro	Sintra	2
São Marcos	Sintra	2
Alhandra	V Franca de Xira	2
Alverca do Ribatejo	V Franca de Xira	2
Castanheira do Ribatejo	V Franca de Xira	2
Forte da Casa	V Franca de Xira	2
Póvoa de Santa Iria	V Franca de Xira	2
Vialonga	V Franca de Xira	2
Vila Franca de Xira	V Franca de Xira	2
Almada	Almada	3
Cacilhas	Almada	3
Charneca de Caparica	Almada	3
Cova da Piedade	Almada	3
Pragal	Almada	3
Alfragide	Amadora	3
Barreiro	Barreiro	3
Palhais	Barreiro	3
Carcavelos	Cascais	3
Cascais	Cascais	3
Estoril	Cascais	3
Parede	Cascais	3
Ajuda	Lisboa	3
Alcântara	Lisboa	3
Alto do Pina	Lisboa	3
Alvalade	Lisboa	3
Beato	Lisboa	3
Benfica	Lisboa	3
Campo Grande	Lisboa	3
Campolide	Lisboa	3
Carnide	Lisboa	3
Castelo	Lisboa	3
Lapa	Lisboa	3
Lumiar	Lisboa	3
Nossa Senhora de Fátima	Lisboa	3
Prazeres	Lisboa	3
Santa Isabel	Lisboa	3
Santa Maria de Belém	Lisboa	3
Santa Maria dos Olivais	Lisboa	3
Santo Condestável	Lisboa	3
São Domingos de Benfica	Lisboa	3
São Francisco Xavier	Lisboa	3
São João	Lisboa	3
São João de Brito	Lisboa	3
São João de Deus	Lisboa	3
São Mamede	Lisboa	3
São Sebastião da Pedreira	Lisboa	3
Portela	Loures	3
Algés	Oeiras	3
Carnaxide	Oeiras	3
Caxias	Oeiras	3
Cruz Quebrada-Dafundo	Oeiras	3
Linda-a-Velha	Oeiras	3
Oeiras e São Julião da Barra	Oeiras	3
Paço de Arcos	Oeiras	3
Queijas	Oeiras	3
Setúbal (São Julião)	Setúbal	3
Sintra (Santa Maria e São Miguel)	Sintra	3
Alcochete	Alcochete	4

freguesia	concelho	cluster
Samouco	Alcochete	4
São Francisco	Alcochete	4
Trafaria	Almada	4
Coina	Barreiro	4
Bucelas	Loures	4
Fanhões	Loures	4
Lousa	Loures	4
Santo Antão do Tojal	Loures	4
São Julião do Tojal	Loures	4
Azueira	Mafra	4
Carvoeira	Mafra	4
Cheleiros	Mafra	4
Encarnação	Mafra	4
Enxara do Bispo	Mafra	4
Ericeira	Mafra	4
Gradil	Mafra	4
Igreja Nova	Mafra	4
Malveira	Mafra	4
Milharado	Mafra	4
Santo Estêvão das Galés	Mafra	4
Santo Isidoro	Mafra	4
São Miguel de Alcainça	Mafra	4
Sobral da Abelheira	Mafra	4
Venda do Pinheiro	Mafra	4
Vila Franca do Rosário	Mafra	4
Gaio-Rosário	Moita	4
Sarilhos Pequenos	Moita	4
Afonsoeiro	Montijo	4
Alto-Estanqueiro-Jardia	Montijo	4
Atalaia	Montijo	4
Canha	Montijo	4
Pegões	Montijo	4
Santo Isidro de Pegões	Montijo	4
Sarilhos Grandes	Montijo	4
Marateca	Palmela	4
Palmela	Palmela	4
Poceirão	Palmela	4
Quinta do Anjo	Palmela	4
Fernão Ferro	Seixal	4
Seixal	Seixal	4
Sesimbra (Castelo)	Sesimbra	4
Sesimbra (Santiago)	Sesimbra	4
Gâmbia-Pontes-Alto da Guerra	Setúbal	4
Sado	Setúbal	4
São Lourenço	Setúbal	4
São Simão	Setúbal	4
Almargem do Bispo	Sintra	4
Colares	Sintra	4
Montelavar	Sintra	4
Pêro Pinheiro	Sintra	4
São João das Lampas	Sintra	4
Sintra (São Martinho)	Sintra	4
Sintra (São Pedro de Penaferrim)	Sintra	4
Terrugem	Sintra	4
Cachoeiras	V Franca de Xira	4
Calhandriz	V Franca de Xira	4
São João dos Montes	V Franca de Xira	4
Sobralinho	V Franca de Xira	4

Anexo VII a) Matriz origem – destino 2011 I : População empregada e estudante, proporção relativa ao concelho de destino

	Total	Cascais	Lisboa	Loures	Mafra	Oeiras	Sintra	VFXira	Amadora	Odivelas	Alcochete	Almada	Barreiro	Moita	Montijo	Palmela	Seixal	Sesimbra	Setúbal
Cascais	131108	80579	26221	714	140	11745	5282	223	1406	222	46	688	73	16	81	88	98	20	215
	7,3	76,8	3,7	0,7	0,4	10,3	3,1	0,3	1,8	0,4	0,5	0,8	0,2	0,1	0,3	0,2	0,2	0,1	0,3
Lisboa	323788	2734	276266	6261	375	10868	4156	1537	5046	2134	175	2856	306	99	274	398	572	107	821
	18,0	2,6	39,4	6,3	1,0	9,5	2,4	2,4	6,4	3,9	1,7	3,2	0,9	0,4	1,0	1,1	0,9	0,5	1,2
Loures	128605	617	44772	65977	833	2541	1519	2517	1513	3150	122	678	85	42	140	156	162	34	242
	7,1	0,6	6,4	66,1	2,2	2,2	0,9	3,9	1,9	5,8	1,2	0,8	0,2	0,2	0,5	0,4	0,3	0,2	0,3
Mafra	51472	527	7890	2338	31649	1015	3325	225	521	633	18	177	18	10	57	29	24	9	50
	2,9	0,5	1,1	2,3	82,9	0,9	1,9	0,3	0,7	1,2	0,2	0,2	0,1	0,0	0,2	0,1	0,0	0,0	0,1
Oeiras	109867	5426	35862	1028	143	55359	4017	327	3045	346	34	942	73	16	84	128	170	34	231
	6,1	5,2	5,1	1,0	0,4	48,4	2,3	0,5	3,9	0,6	0,3	1,1	0,2	0,1	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3
Sintra	250492	9838	59026	3036	1073	14243	140382	794	11362	2817	121	1235	104	42	221	198	246	36	378
	13,9	9,4	8,4	3,0	2,8	12,4	81,5	1,2	14,5	5,2	1,2	1,4	0,3	0,2	0,8	0,5	0,4	0,2	0,5
Vila Franca de Xira	92188	318	23561	7445	237	1369	808	50158	666	625	99	390	49	25	114	157	75	7	200
	5,1	0,3	3,4	7,5	0,6	1,2	0,5	77,8	0,8	1,1	1,0	0,4	0,1	0,1	0,4	0,4	0,1	0,0	0,3
Amadora	105559	1164	38837	1629	179	5277	4689	393	48075	1534	43	771	84	20	75	119	165	29	200
	5,9	1,1	5,5	1,6	0,5	4,6	2,7	0,6	61,2	2,8	0,4	0,9	0,2	0,1	0,3	0,3	0,3	0,1	0,3
Odivelas	92476	622	35020	4632	268	2287	2026	491	2491	41424	49	537	75	26	87	119	109	11	158
	5,1	0,6	5,0	4,6	0,7	2,0	1,2	0,8	3,2	76,0	0,5	0,6	0,2	0,1	0,3	0,3	0,2	0,1	0,2
Alcochete	11595	29	2386	152	14	167	81	45	72	35	5911	96	127	97	1412	283	43	7	200
	0,6	0,0	0,3	0,2	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	58,0	0,1	0,4	0,4	5,4	0,7	0,1	0,0	0,3
Almada	102699	487	27520	831	63	2106	758	169	831	231	78	60609	365	115	181	683	4117	222	1116
	5,7	0,5	3,9	0,8	0,2	1,8	0,4	0,3	1,1	0,4	0,8	67,6	1,1	0,5	0,7	1,8	6,8	1,1	1,6
Barreiro	44306	138	10733	294	21	638	225	136	250	74	161	798	23888	1711	422	1602	838	197	1161
	2,5	0,1	1,5	0,3	0,1	0,6	0,1	0,2	0,3	0,1	1,6	0,9	70,2	7,4	1,6	4,2	1,4	0,9	1,7
Moita	38742	85	6727	248	20	352	172	100	140	65	368	662	4882	18743	1136	2026	619	109	1209
	2,2	0,1	1,0	0,2	0,1	0,3	0,1	0,2	0,2	0,1	3,6	0,7	14,3	81,0	4,3	5,4	1,0	0,5	1,7
Montijo	31868	73	5703	364	29	407	169	113	195	81	1798	329	374	465	18711	980	179	39	645
	1,8	0,1	0,8	0,4	0,1	0,4	0,1	0,2	0,2	0,1	17,7	0,4	1,1	2,0	71,2	2,6	0,3	0,2	0,9
Palmela	38580	80	4333	182	23	296	141	92	161	40	414	663	919	791	1212	22679	533	229	4617
	2,1	0,1	0,6	0,2	0,1	0,3	0,1	0,1	0,2	0,1	4,1	0,7	2,7	3,4	4,6	60,0	0,9	1,1	6,6
Seixal	98894	364	24659	703	53	1529	761	187	693	200	134	12341	799	215	319	1429	49603	953	1598
	5,5	0,3	3,5	0,7	0,1	1,3	0,4	0,3	0,9	0,4	1,3	13,8	2,3	0,9	1,2	3,8	81,5	4,6	2,3
Sesimbra	31389	97	5228	180	13	382	212	52	170	51	54	1425	656	154	141	909	1943	17803	1162
	1,7	0,1	0,7	0,2	0,0	0,3	0,1	0,1	0,2	0,1	0,5	1,6	1,9	0,7	0,5	2,4	3,2	85,6	1,7
Setúbal	72684	81	6045	184	25	427	215	75	161	41	168	1037	741	341	459	4994	894	754	53511
	4,0	0,1	0,9	0,2	0,1	0,4	0,1	0,1	0,2	0,1	1,6	1,2	2,2	1,5	1,7	13,2	1,5	3,6	76,5
total AML	1756312	103259	640789	96198	35158	111008	168938	57634	76798	53703	9793	86234	33618	22928	25126	36977	60390	20600	67714
entradas - concelhos AML	645538	22680	364523	30221	3509	55649	28556	7476	28723	12279	3882	25625	9730	4185	6415	14298	10787	2797	14203
entradas - fora AML	94977	1721	61224	3618	3035	3455	3269	6810	1709	822	393	3456	426	213	1157	806	465	192	2206
	5,3	1,6	8,7	3,6	7,9	3,0	1,9	10,6	2,2	1,5	3,9	3,9	1,3	0,9	4,4	2,1	0,8	0,9	3,2

Anexo VII b) Matriz origem-destino 2011 II

População empregada e estudante, proporção relativa ao concelho de origem

	Cascais	Lisboa	Loures	Mafra	Oeiras	Sintra	VF Xira	Amadora	Odivelas	Alcochete	Almada	Barreiro	Moita	Montijo	Palmela	Seixal	Sesimb.	Setúbal	saídas		
																			total	na AML	fora
Cascais	80579	26221	714	140	11745	5282	223	1406	222	46	688	73	16	81	88	98	20	215	127857	47278	3251
	61,5	20,0	0,5	0,1	9,0	4,0	0,2	1,1	0,2	0,0	0,5	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,2	97,5	36,1	2,5
Lisboa	2734	276266	6261	375	10868	4156	1537	5046	2134	175	2856	306	99	274	398	572	107	821	314985	38719	8803
	0,8	85,3	1,9	0,1	3,4	1,3	0,5	1,6	0,7	0,1	0,9	0,1	0,0	0,1	0,1	0,2	0,0	0,3	97,3	12,0	2,7
Loures	617	44772	65977	833	2541	1519	2517	1513	3150	122	678	85	42	140	156	162	34	242	125100	59123	3505
	0,5	34,8	51,3	0,6	2,0	1,2	2,0	1,2	2,4	0,1	0,5	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,2	97,3	46,0	2,7
Mafra	527	7890	2338	31649	1015	3325	225	521	633	18	177	18	10	57	29	24	9	50	48515	16866	2957
	1,0	15,3	4,5	61,5	2,0	6,5	0,4	1,0	1,2	0,0	0,3	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1	94,3	32,8	5,7
Oeiras	5426	35862	1028	143	55359	4017	327	3045	346	34	942	73	16	84	128	170	34	231	107265	51906	2602
	4,9	32,6	0,9	0,1	50,4	3,7	0,3	2,8	0,3	0,0	0,9	0,1	0,0	0,1	0,1	0,2	0,0	0,2	97,6	47,2	2,4
Sintra	9838	59026	3036	1073	14243	140382	794	11362	2817	121	1235	104	42	221	198	246	36	378	245152	104770	5340
	3,9	23,6	1,2	0,4	5,7	56,0	0,3	4,5	1,1	0,0	0,5	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,2	97,9	41,8	2,1
V. F. de Xira	318	23561	7445	237	1369	808	50158	666	625	99	390	49	25	114	157	75	7	200	86303	36145	5885
	0,3	25,6	8,1	0,3	1,5	0,9	54,4	0,7	0,7	0,1	0,4	0,1	0,0	0,1	0,2	0,1	0,0	0,2	93,6	39,2	6,4
Amadora	1164	38837	1629	179	5277	4689	393	48075	1534	43	771	84	20	75	119	165	29	200	103283	55208	2276
	1,1	36,8	1,5	0,2	5,0	4,4	0,4	45,5	1,5	0,0	0,7	0,1	0,0	0,1	0,1	0,2	0,0	0,2	97,8	52,3	2,2
Odivelas	622	35020	4632	268	2287	2026	491	2491	41424	49	537	75	26	87	119	109	11	158	90432	49008	2044
	0,7	37,9	5,0	0,3	2,5	2,2	0,5	2,7	44,8	0,1	0,6	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,2	97,8	53,0	2,2
Alcochete	29	2386	152	14	167	81	45	72	35	5911	96	127	97	1412	283	43	7	200	11157	5246	438
	0,3	20,6	1,3	0,1	1,4	0,7	0,4	0,6	0,3	51,0	0,8	1,1	0,8	12,2	2,4	0,4	0,1	1,7	96,2	45,2	3,8
Almada	487	27520	831	63	2106	758	169	831	231	78	60609	365	115	181	683	4117	222	1116	100482	39873	2217
	0,5	26,8	0,8	0,1	2,1	0,7	0,2	0,8	0,2	0,1	59,0	0,4	0,1	0,2	0,7	4,0	0,2	1,1	97,8	38,8	2,2
Barreiro	138	10733	294	21	638	225	136	250	74	161	798	23888	1711	422	1602	838	197	1161	43287	19399	1019
	0,3	24,2	0,7	0,0	1,4	0,5	0,3	0,6	0,2	0,4	1,8	53,9	3,9	1,0	3,6	1,9	0,4	2,6	97,7	43,8	2,3
Moita	85	6727	248	20	352	172	100	140	65	368	662	4882	18743	1136	2026	619	109	1209	37663	18920	1079
	0,2	17,4	0,6	0,1	0,9	0,4	0,3	0,4	0,2	0,9	1,7	12,6	48,4	2,9	5,2	1,6	0,3	3,1	97,2	48,8	2,8
Montijo	73	5703	364	29	407	169	113	195	81	1798	329	374	465	18711	980	179	39	645	30654	11943	1214
	0,2	17,9	1,1	0,1	1,3	0,5	0,4	0,6	0,3	5,6	1,0	1,2	1,5	58,7	3,1	0,6	0,1	2,0	96,2	37,5	3,8
Palmela	80	4333	182	23	296	141	92	161	40	414	663	919	791	1212	22679	533	229	4617	37405	14726	1175
	0,2	11,2	0,5	0,1	0,8	0,4	0,2	0,4	0,1	1,1	1,7	2,4	2,1	3,1	58,8	1,4	0,6	12,0	97,0	38,2	3,0
Seixal	364	24659	703	53	1529	761	187	693	200	134	12341	799	215	319	1429	49603	953	1598	96540	46937	2354
	0,4	24,9	0,7	0,1	1,5	0,8	0,2	0,7	0,2	0,1	12,5	0,8	0,2	0,3	1,4	50,2	1,0	1,6	97,6	47,5	2,4
Sesimbra	97	5228	180	13	382	212	52	170	51	54	1425	656	154	141	909	1943	17803	1162	30632	12829	757
	0,3	16,7	0,6	0,0	1,2	0,7	0,2	0,5	0,2	0,2	4,5	2,1	0,5	0,4	2,9	6,2	56,7	3,7	97,6	40,9	2,4
Setúbal	81	6045	184	25	427	215	75	161	41	168	1037	741	341	459	4994	894	754	53511	70153	16642	2531
	0,1	8,3	0,3	0,0	0,6	0,3	0,1	0,2	0,1	0,2	1,4	1,0	0,5	0,6	6,9	1,2	1,0	73,6	96,5	22,9	3,5
total AML	103259	640789	96198	35158	111008	168938	57634	76798	53703	9793	86234	33618	22928	25126	36977	60390	20600	67714	1706865	645538	49447

Anexo VIII - Matriz origem-destino 2011 III: 1º e 2º modos mais utilizados (interacções que representam mais de 0,5% do total de deslocações)

	Cascais	Lisboa	Loures	Mafra	Oeiras	Sintra	VFX	Amadora	Odivelas	Alcochete	Almada	Barreiro	Moita	Montijo	Palmela	Seixal	Sesimbra	Setúbal
Cascais	1º carro	carro	carro		carro	carro		carro										
	2º a pé	comboio																
Lisboa	1º carro	carro	carro		carro	carro		carro	carro									
	2º	autocarro																
Loures	1º	carro	carro	carro	carro	carro	carro	carro	carro	carro								
	2º	autocarro	a pé															
Mafra	1º carro	carro	carro	carro	carro	carro		carro		carro								
	2º	autocarro		a pé														
Oeiras	1º carro	carro	carro			carro	carro		carro									
	2º comboio	comboio				a pé												
Sintra	1º carro	comboio	carro				carro	carro										
	2º autocarro	carro					a pé											
VFX	1º	carro	carro		carro	carro	carro	carro										
	2º	comboio	autocarro				a pé											
Amadora	1º carro	carro*	carro		carro	carro		carro	carro									
	2º	autocarro																
Odivelas	1º carro	carro*	carro		carro	carro		carro	carro									
	2º	metro	autocarro															
Alcochete	1º carro	carro	carro		carro	carro		carro		carro	carro	carro	carro	carro				carro
	2º	autocarro								a pé								
Almada	1º carro	carro	carro		carro	carro		carro		carro							carro	carro
	2º	autocarro								a pé							autocarro	
Barreiro	1º	barco			carro						carro	carro	carro	carro	carro			carro
	2º	carro									a pé							
Moita	1º	barco			carro						carro	carro	carro	carro	carro			carro
	2º	autocarro																comboio
Montijo	1º carro	carro	carro		carro	carro		carro		carro	carro	carro	carro	carro				carro
	2º	barco																
Palmela	1º	carro*			carro						carro	carro	carro	carro	carro			carro
	2º	comboio																autocarro
Seixal	1º	comboio			carro	carro					carro	carro	carro		carro	carro	carro	carro
	2º	carro														a pé		
Sesimbra	1º	carro	carro		carro	carro					carro	carro	carro		carro	carro	carro	carro
	2º	comboio															a pé	autocarro
Setúbal	1º	carro									carro	carro		carro	carro	carro	carro	carro
	2º	comboio															a pe	

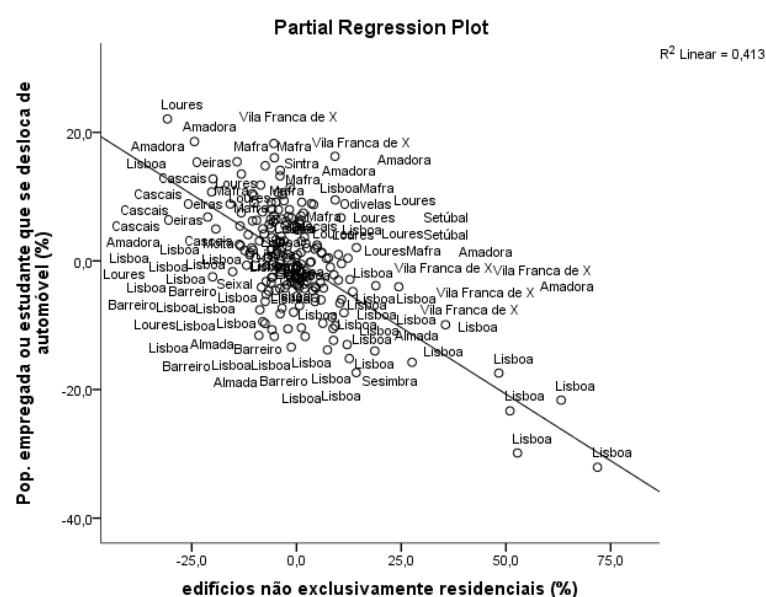
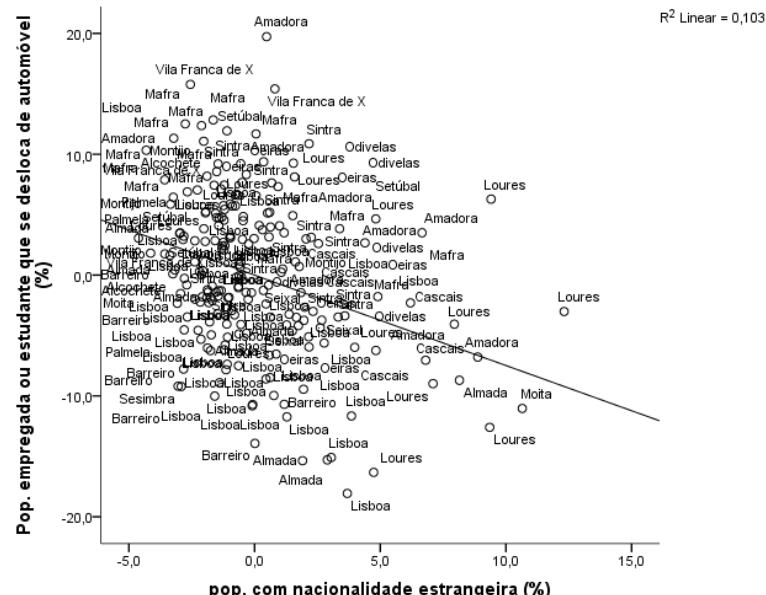
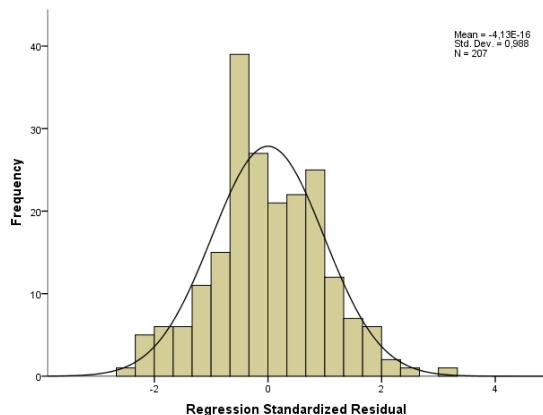
* se considerados em conjunto, os transportes colectivos são mais utilizados do que o automóvel

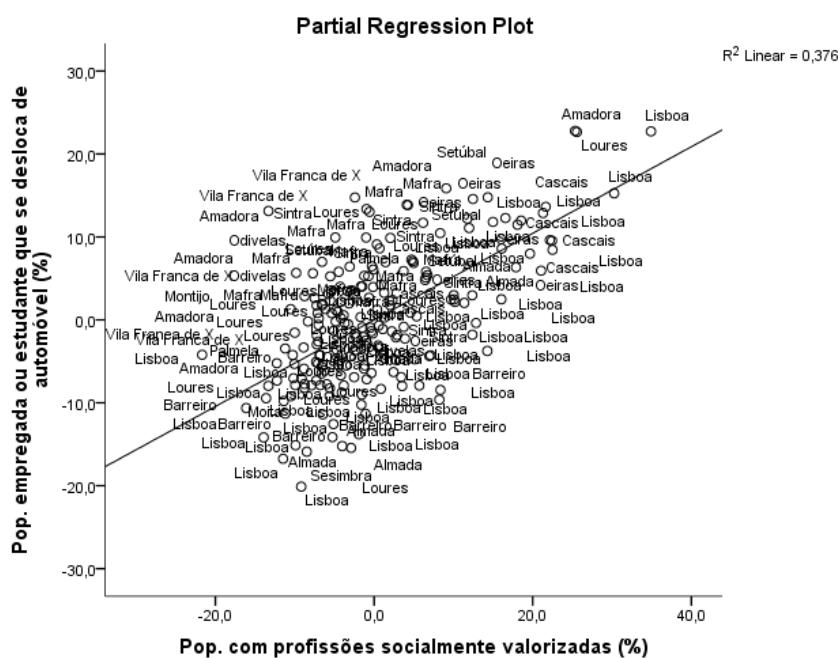
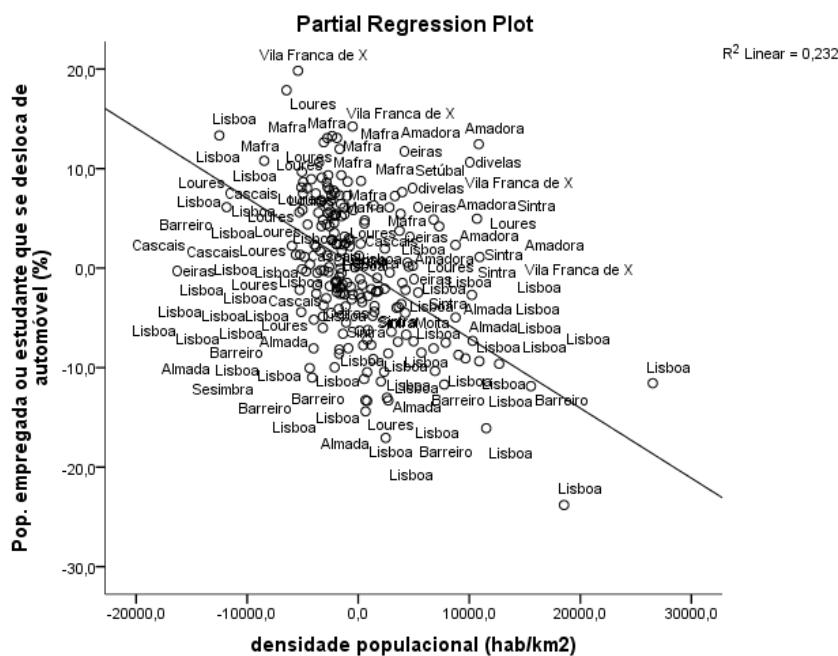
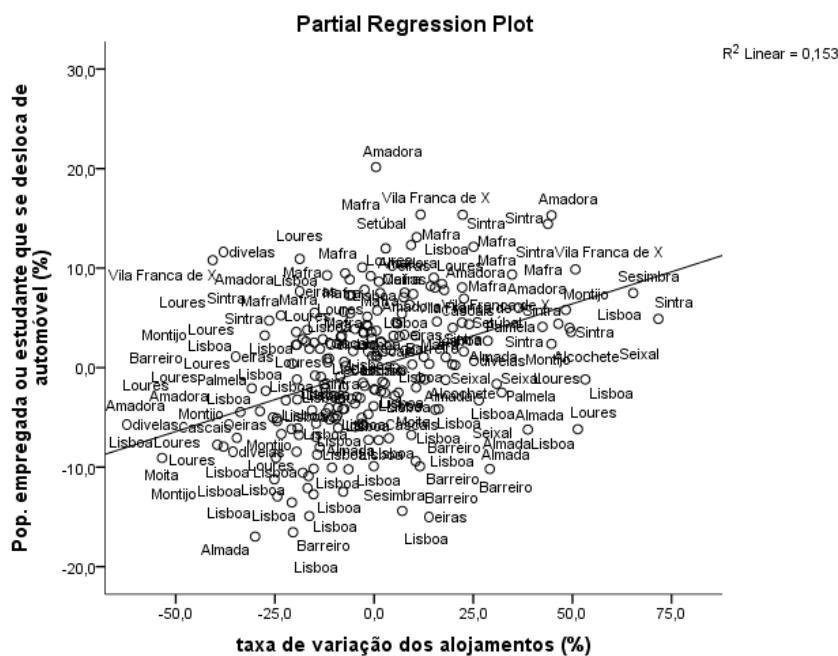
Anexo IX- Matriz origem-destino 2011 IV: 1º e 2º classes de duração das deslocações mais frequentes (interacções que representam mais de 0,5% do total de deslocações)

	Cascais	Lisboa	Loures	Mafra	Oeiras	Sintra	VFX	Amadora	Odivelas	Alcochete	Almada	Barreiro	Moita	Montijo	Palmela	Seixal	Sesimbra	Setúbal
Cascais	1º até 15	31 a 60			16 a 30	16 a 30		31 a 60										
	2º 16 a 30	61 a 90			até 15	até 15												
Lisboa	1º	até 15	16 a 30		16 a 30	16 a 30		16 a 30				16 a 30						
	2º	16 a 30	até 15		31 a 60	31 a 60						até 15						
Loures	1º	31 a 60	até 15		31 a 60	31 a 60	16 a 30	16 a 30										
	2º	16 a 30	16 a 30		16 a 30		até 15	31 a 60										
Mafra	1º	31 a 60	31 a 60	16 a 30	até 15	31 a 60	16 a 30	31 a 60										
	2º	61 a 90	31 a 60	16 a 30			31 a 60											
Oeiras	1º	16 a 30	31 a 60	31 a 60		até 15	16 a 30	16 a 30										
	2º	até 15	16 a 30			16 a 30	até 15											
Sintra	1º	16 a 30	31 a 60	31 a 60		16 a 30	até 15	16 a 30	16 a 30									
	2º	31 a 60	16 a 30	16 a 30		31 a 60	16 a 30	31 a 60										
VFX	1º		31 a 60	16 a 30		31 a 60	31 a 60	até 15										
	2º		16 a 30	até 15				16 a 30										
Amadora	1º	16 a 30	31 a 60	16 a 30		16 a 30	16 a 30		até 15	16 a 30								
	2º		16 a 30	31 a 60		até 15	31 a 60		16 a 30	até 15								
Odivelas	1º		31 a 60	16 a 30		16 a 30	16 a 30		16 a 30	até 15								
	2º		16 a 30	até 15		31 a 60	31 a 60		31 a 60	16 a 30								
Alcochete	1º		31 a 60	16 a 30		31 a 60	31 a 60		31 a 60		até 15	31 a 60	16 a 30	16 a 30	até 15	16 a 30		31 a 60
	2º		16 a 30	31 a 60						16 a 30		16 a 30	31 a 60					
Almada	1º		31 a 60			31 a 60		31 a 60			até 15					16 a 30		31 a 60
	2º		61 a 90			61 a 90					16 a 30					até 15		
Barreiro	1º		61 a 90			61 a 90					31 a 60	até 15	até 15	16 a 30	16 a 30	16 a 30		61 a 90
	2º		31 a 60			31 a 60						16 a 30	16 a 30	até 15				31 a 60
Moita	1º		61 a 90						16 a 30	31 a 60	16 a 30	até 15	16 a 30	16 a 30	16 a 30			31 a 60
	2º		31 a 60								até 15	16 a 30	até 15	até 15	31 a 60			16 a 30
Montijo	1º		31 a 60	16 a 30		31 a 60					até 15	61 a 90	31 a 60	16 a 30	até 15	16 a 30		31 a 60
	2º		61 a 90								16 a 30		até 15	16 a 30	31 a 60			16 a 30
Palmela	1º		31 a 60						16 a 30	31 a 60	16 a 30	16 a 30	16 a 30	até 15	16 a 30			16 a 30
	2º		61 a 90								31 a 60	até 15	até 15	16 a 30	31 a 60			até 15
Seixal	1º		31 a 60			31 a 60					16 a 30	16 a 30			16 a 30	até 15		31 a 60
	2º		61 a 90			61 a 90						até 15				16 a 30		
Sesimbra	1º		31 a 60			31 a 60					31 a 60	16 a 30			até 15	16 a 30	até 15	até 15
	2º		61 a 90								16 a 30	até 15			16 a 30	até 15	16 a 30	16 a 30
Setúbal	1º		31 a 60								31 a 60	16 a 30				16 a 30	até 15	até 15
	2º		61 a 90												31 a 60		16 a 30	

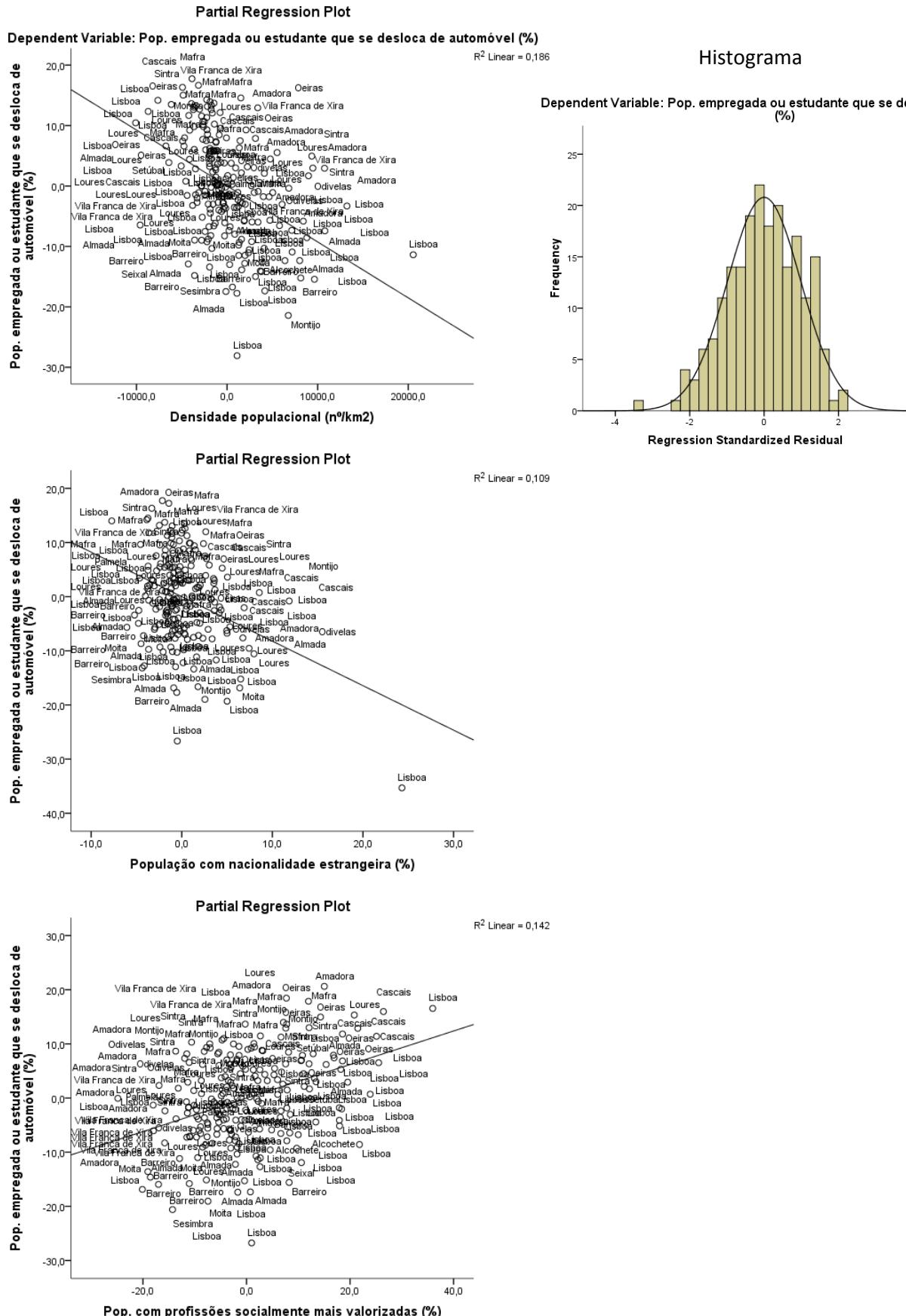
Anexo X - Regressão linear múltipla, verificação dos pressupostos - 2001

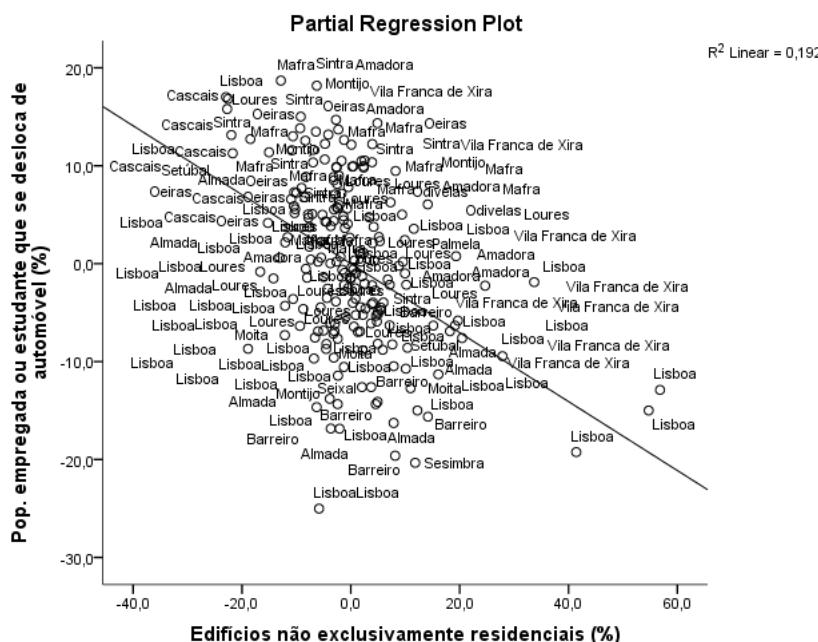
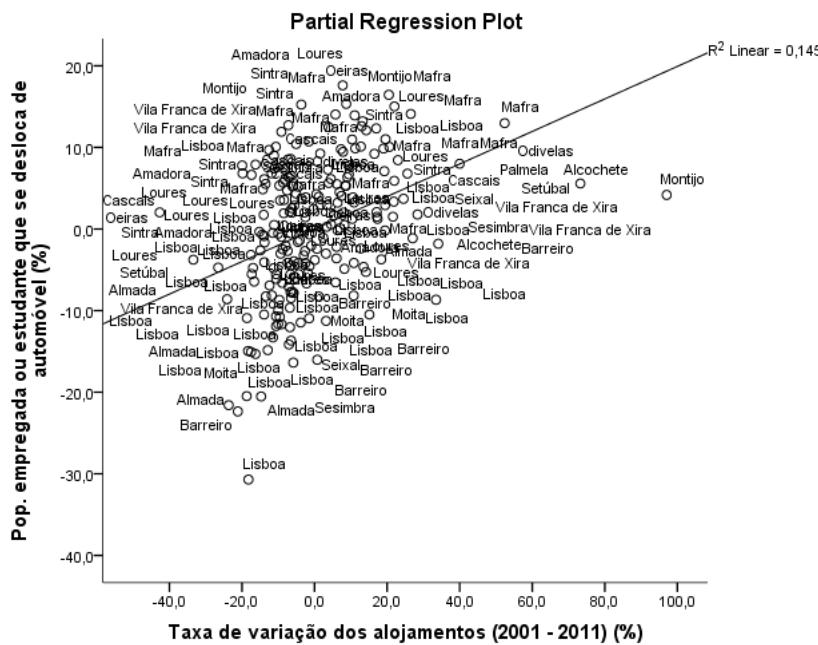
Histograma





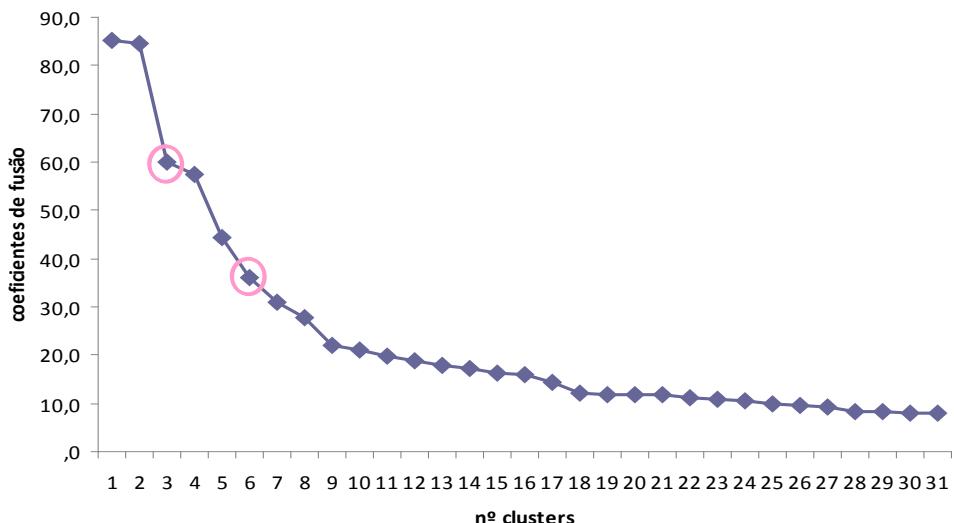
Anexo XI - Regressão linear múltipla, verificação dos pressupostos - 2011



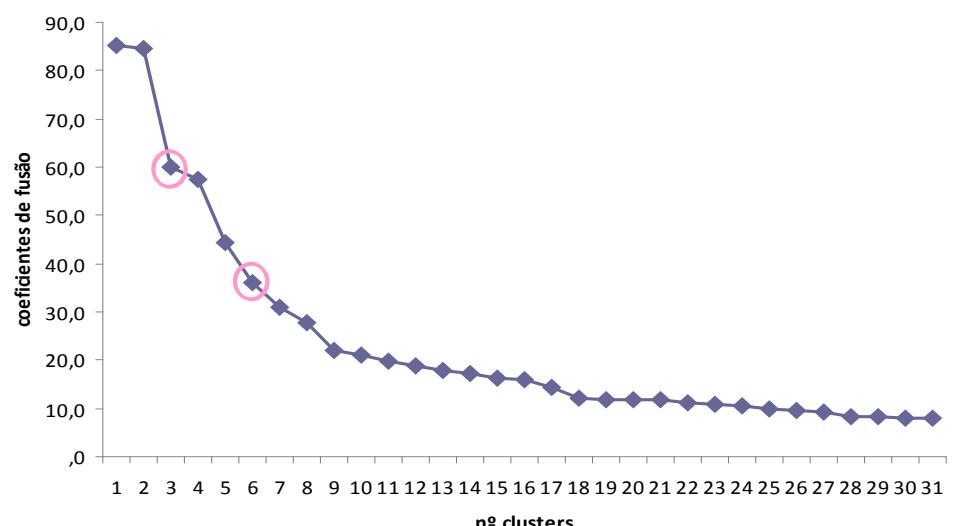


ANEXO XII – Comparação do nº de clusters da tipologia de mobilidade sugerido por diferentes métodos de agrupamento (mobilidade) 2001

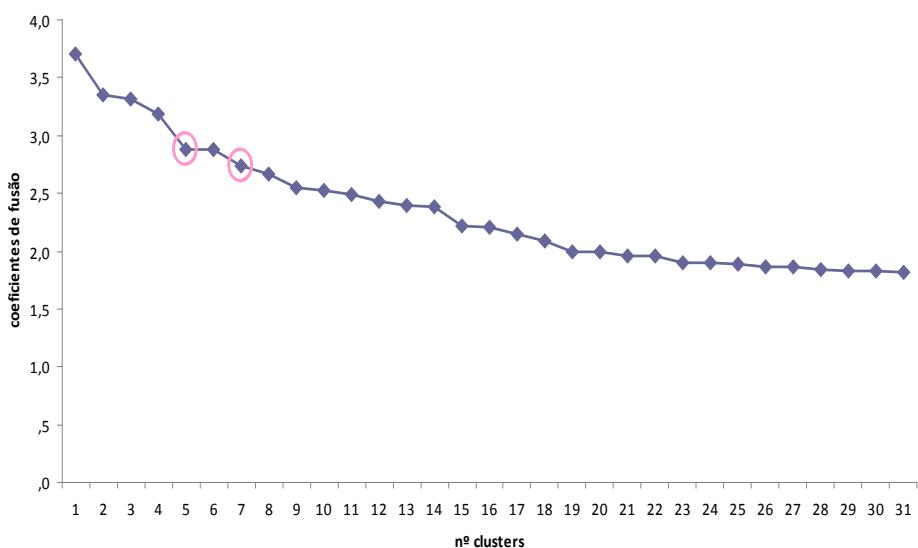
Coeficientes de fusão segundo o método vizinho mais afastado (complete linkage)



Coeficientes de fusão segundo o método dos centroides



Coeficientes de fusão segundo o método vizinho mais próximo (single linkage)



ANEXO XIII – Definição dos clusters mobilidade (k-means) 2001

Centróides finais dos clusters

variáveis	Cluster		
	mobilidade pública/ inter-concelhia	mobilidade rápida particular	mobilidade pública de proximidade / rápida
Zscore: Duração mov pendulares: pop. que demora mais de 60 min. (%)	,70200	-,30288	-,89165
Zscore: Duração mov pendulares: pop. que demora ate 30 min. (%)	-,93102	,63690	,74571
Zscore: Duração mov pendulares: pop. que demora 31-60 min. (%)	,80298	-,64457	-,46624
Zscore: Pop. que se desloca a pé (%)	-,41530	-,20415	1,23941
Zscore: Pop. que se desloca de autocarro (%)	,47597	-,53487	,00739
Zscore: Pop. que trabalha/ estuda noutror concelho (%)	,76907	-,13414	-1,34395
Zscore: Pop. que utiliza comboio, metro ou autocarro (%)	,55192	-,98842	,69237
Zscore: Pop. que utiliza automóvel (%)	-,20431	,85892	-1,17193
Zscore: Pop. que utiliza metro ou eléctrico (%)	-,35459	-,48252	1,63063
Zscore: Pop. que utiliza comboio (%)	,50876	-,33295	-,43552

Estatística descritiva dos clusters de mobilidade

Variáveis	freg. com mobilidade pública inter-concelhia				freg. com mobilidade rápida particular				freg. com mobilidade pública de proximidade/ rápida			
	max	min	média	Desvio padrão	max	min	média	Desvio padrão	max	min	média	Desvio padrão
Pop. que demora mais de 60 min. (%)	29,4	5,1	12,8	5,6	15,1	2,2	7,3	3,1	9,1	1,4	4,2	1,5
pop. que demora ate 30 min. (%)	65,2	43,1	55,9	4,8	78,6	57,2	68,3	4,9	78,0	61,1	69,1	4,6
pop. que demora 31-60 min. (%)	38,2	12,1	26,4	5,7	25,9	8,7	16,8	4,0	26,1	6,6	17,9	4,4
Pop. que se desloca a pé (%)	34,3	10,0	18,5	4,4	36,5	7,8	19,9	5,9	43,7	14,5	29,8	6,0
Pop.desloca de autocarro (%)	54,6	3,8	26,1	11,1	32,8	5,5	16,5	5,2	36,6	11,4	21,7	7,1
Pop. que trabalha/ estuda noutror concelho (%)	73,1	11,2	52,8	13,7	72,5	13,4	35,0	13,3	16,8	7,6	11,2	1,9
Pop. que utiliza comboio, metro ou autocarro (%)	57,1	23,7	36,2	7,1	33,2	6,3	20,1	6,1	47,8	23,1	37,7	6,9
Pop. que utiliza automóvel (%)	57,8	23,4	40,9	7,4	72,7	40,3	53,3	6,8	46,4	12,2	29,7	9,4
Pop. utiliza metro ou eléctrico (%)	10,9	0,0	1,3	1,9	11,3	0,0	0,5	2,0	26,4	0,0	13,7	6,8
Pop. que utiliza comboio (%)	31,8	0,0	8,8	8,7	18,9	0,0	3,0	4,0	4,3	0,7	2,3	1,1

Constituição dos clusters

- 1 Mobilidade interconcelhia lenta
- 2 Mobilidade particular
- 3 Mobilidade intraconcelhia rápida

Freguesia	Concelho	Cluster
Almada	Almada	1
Caparica	Almada	1
Costa da Caparica	Almada	1
Cova da Piedade	Almada	1
Trafaria	Almada	1
Cacilhas	Almada	1
Pragal	Almada	1
Sobreda	Almada	1
Charneca de Caparica	Almada	1
Laranjeiro	Almada	1
Feijó	Almada	1
Brandoa	Amadora	1
Buraca	Amadora	1
Damaia	Amadora	1
Falagueira	Amadora	1
Mina	Amadora	1
Reboleira	Amadora	1
Venteira	Amadora	1
Alfornelos	Amadora	1
São Brás	Amadora	1
Venda Nova	Amadora	1
Barreiro	Barreiro	1
Lavrário	Barreiro	1
Santo André	Barreiro	1
Verderena	Barreiro	1
Alto do Seixalinho	Barreiro	1
Santo António da Charneca	Barreiro	1
Coina	Barreiro	1
Carcavelos	Cascais	1
Estoril	Cascais	1
Parede	Cascais	1
Ajuda	Lisboa	1
Ameixoeira	Lisboa	1
Benfica	Lisboa	1
Charneca	Lisboa	1
Marvila	Lisboa	1
Santa Engrácia	Lisboa	1
Santa Maria dos Olivais	Lisboa	1
Apelação	Loures	1
Camarate	Loures	1
Fanhões	Loures	1
Frielas	Loures	1
Moscavide	Loures	1
Sacavém	Loures	1
Santa Iria de Azoia	Loures	1
Santo Antão do Tojal	Loures	1
São João da Talha	Loures	1
São Julião do Tojal	Loures	1
Unhos	Loures	1
Bobadela	Loures	1

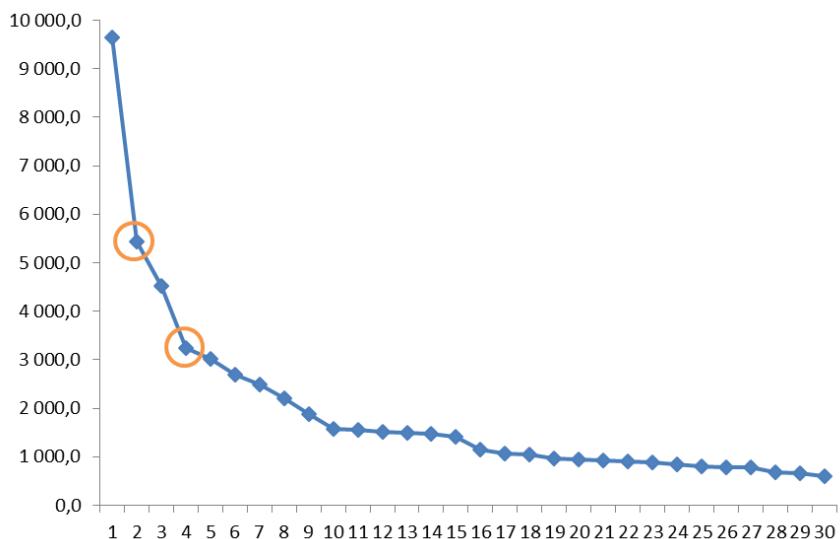
Freguesia	Concelho	Cluster
Prior Velho	Loures	1
Santo António dos Cavaleiros	Loures	1
Alhos Vedros	Moita	1
Baixa da Banheira	Moita	1
Sarilhos Pequenos	Moita	1
Vale da Amoreira	Moita	1
Caneças	Odivelas	1
Famões	Odivelas	1
Odivelas (Lumiar e Carnide)	Odivelas	1
Olival Basto	Odivelas	1
Pontinha	Odivelas	1
Póvoa de Santo Adrião	Odivelas	1
Ramada	Odivelas	1
Barcarena	Oeiras	1
Oeiras e São Julião da Barra	Oeiras	1
Paço de Arcos	Oeiras	1
Algés	Oeiras	1
Cruz Quebrada-Dafundo	Oeiras	1
Porto Salvo	Oeiras	1
Queijas	Oeiras	1
Aldeia de Paio Pires	Seixal	1
Amora	Seixal	1
Arrentela	Seixal	1
Seixal	Seixal	1
Corroios	Seixal	1
Fernão Ferro	Seixal	1
Agualva-Cacém	Sintra	1
Algueirão-Mem Martins	Sintra	1
Belas	Sintra	1
Queluz	Sintra	1
Rio de Mouro	Sintra	1
Casal de Cambra	Sintra	1
Massamá	Sintra	1
Monte Abraão	Sintra	1
Póvoa de Santa Iria	Vila Franca de Xira	1
Vialonga	Vila Franca de Xira	1
Forte da Casa	Vila Franca de Xira	1
Alcochete	Alcochete	2
Samouco	Alcochete	2
São Francisco	Alcochete	2
Alfragide	Amadora	2
Palhais	Barreiro	2
Alcabideche	Cascais	2
Cascais	Cascais	2
São Domingos de Rana	Cascais	2
Lumiar	Lisboa	2
Santa Maria de Belém	Lisboa	2
São Domingos de Benfica	Lisboa	2
São Francisco Xavier	Lisboa	2
São João de Brito	Lisboa	2
Bucelas	Loures	2
Loures	Loures	2
Lousa	Loures	2
Portela	Loures	2
Azueira	Mafra	2
Carvoeira	Mafra	2
Cheleiros	Mafra	2

Freguesia	Concelho	Cluster
Encarnação	Mafra	2
Enxara do Bispo	Mafra	2
Ericeira	Mafra	2
Gradil	Mafra	2
Igreja Nova	Mafra	2
Mafra	Mafra	2
Malveira	Mafra	2
Milharado	Mafra	2
Santo Estêvão das Galés	Mafra	2
Santo Isidoro	Mafra	2
Sobral da Abelheira	Mafra	2
Vila Franca do Rosário	Mafra	2
Venda do Pinheiro	Mafra	2
São Miguel de Alcainça	Mafra	2
Moita	Moita	2
Gaio-Rosário	Moita	2
Canha	Montijo	2
Montijo	Montijo	2
Santo Isidro de Pegões	Montijo	2
Sarilhos Grandes	Montijo	2
Alto-Estanqueiro-Jardia	Montijo	2
Pegões	Montijo	2
Atalaia	Montijo	2
Afonsoeiro	Montijo	2
Carnaxide	Oeiras	2
Linda-a-Velha	Oeiras	2
Marateca	Palmela	2
Palmela	Palmela	2
Pinhal Novo	Palmela	2
Quinta do Anjo	Palmela	2
Poceirão	Palmela	2
Sesimbra (Castelo)	Sesimbra	2
Quinta do Conde	Sesimbra	2
Setúbal (Nossa Senhora da Anunciada)	Setúbal	2
Setúbal (Santa Maria da Graça)	Setúbal	2
Setúbal (São Julião)	Setúbal	2
São Lourenço	Setúbal	2
Setúbal (São Sebastião)	Setúbal	2
São Simão	Setúbal	2
Gâmbia-Pontes-Alto da Guerra	Setúbal	2
Sado	Setúbal	2
Almargem do Bispo	Sintra	2
Colares	Sintra	2
Montelavar	Sintra	2
Sintra (Santa Maria e São Miguel)	Sintra	2
São João das Lampas	Sintra	2
Sintra (São Martinho)	Sintra	2
Sintra (São Pedro de Penaferrim)	Sintra	2
Terrugem	Sintra	2
Pêro Pinheiro	Sintra	2
Alhandra	Vila Franca de Xira	2
Alverca do Ribatejo	Vila Franca de Xira	2
Cachoeiras	Vila Franca de Xira	2
Calhandriz	Vila Franca de Xira	2
Castanheira do Ribatejo	Vila Franca de Xira	2
São João dos Montes	Vila Franca de Xira	2
Vila Franca de Xira	Vila Franca de Xira	2

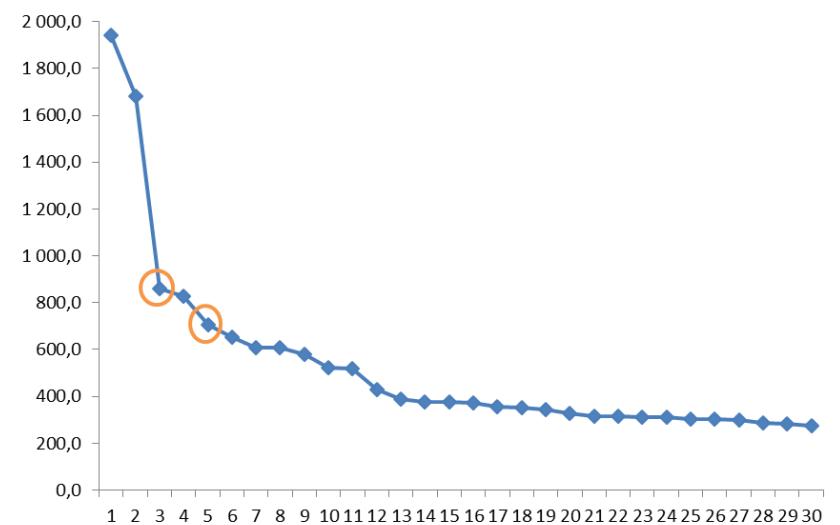
Freguesia	Concelho	Cluster
Sobralinho	Vila Franca de Xira	2
Alcântara	Lisboa	3
Alto do Pina	Lisboa	3
Alvalade	Lisboa	3
Anjos	Lisboa	3
Beato	Lisboa	3
Campo Grande	Lisboa	3
Campolide	Lisboa	3
Carnide	Lisboa	3
Castelo	Lisboa	3
Coração de Jesus	Lisboa	3
Encarnação	Lisboa	3
Graça	Lisboa	3
Lapa	Lisboa	3
Madalena	Lisboa	3
Mártires	Lisboa	3
Mercês	Lisboa	3
Nossa Senhora de Fátima	Lisboa	3
Pena	Lisboa	3
Penha de França	Lisboa	3
Prazeres	Lisboa	3
Sacramento	Lisboa	3
Santa Catarina	Lisboa	3
Santa Isabel	Lisboa	3
Santa Justa	Lisboa	3
Santiago	Lisboa	3
Santo Condestável	Lisboa	3
Santo Estêvão	Lisboa	3
Santos-o-Velho	Lisboa	3
São Cristóvão e São Lourenço	Lisboa	3
São João	Lisboa	3
São João de Deus	Lisboa	3
São Jorge de Arroios	Lisboa	3
São José	Lisboa	3
São Mamede	Lisboa	3
São Miguel	Lisboa	3
São Nicolau	Lisboa	3
São Paulo	Lisboa	3
São Sebastião da Pedreira	Lisboa	3
São Vicente de Fora	Lisboa	3
Sé	Lisboa	3
Socorro	Lisboa	3
Sesimbra (Santiago)	Sesimbra	3

ANEXO XIV – Comparação do nº de clusters da tipologia de mobilidade sugerido por diferentes métodos de agrupamento 2011

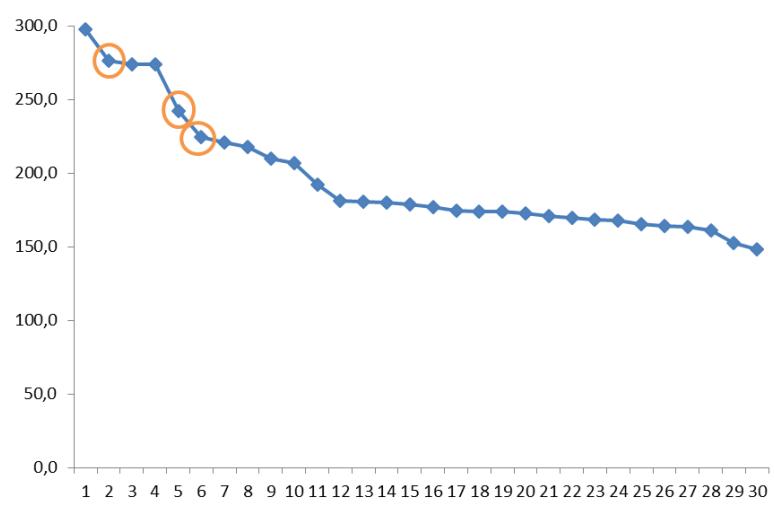
Coeficientes de fusão segundo o método vizinho mais afastado (complete linkage)



Coeficientes de fusão segundo o método dos centroides



Coeficientes de fusão segundo o método vizinho mais próximo (single linkage)



ANEXO XV – Definição dos clusters mobilidade (k-means) 2011

Centrodes finais dos clusters				Cluster			
variáveis				mobilidade interconcelhia lenta		mobilidade particular	mobilidade intraconcelhia e rápida
Zscore: População que trabalha ou estuda noutro concelho (%)					,75898	,15364	-1,40108
Zscore: Pop. empregada ou estudante que se desloca a pé (%)					,02241	-,65783	,96492
Zscore: Pop. empregada ou estudante que se desloca de automóvel (%)					-,30578	,93957	-,95700
Zscore: Pop. empregada ou estudante que se desloca de metro (%)					-,14742	-,64618	1,20851
Zscore: Pop. empregada ou estudante que se desloca de comboio (%)					,64822	-,33143	-,49374
Zscore: Pop. que utiliza comboio, metro ou autocarro (%)					,42294	-,93470	,76934
Zscore: Pop. empregada ou estudante que se desloca em 30 min. ou menos (%)					-,93855	,29861	,99026
Zscore: Pop. empregada ou estudante que se desloca em 31 a 60 min. (%)					,78332	-,33241	-,70009
Zscore: Pop. empregada ou estudante que se desloca de autocarro (%)					,14597	-,33561	,28528
Zscore: Pop. empregada ou estudante que se desloca em mais de 60 min. (%)					,68633	-,10270	-,89987

variáveis	mobilidade interconcelhia pública				mobilidade particular				mobilidade intraconcelhia pública			
	max	min	média	desvio-padrão	max	min	média	desvio-padrão	max	min	média	desvio-padrão
População que trabalha ou estuda fora (%)	66,3	13,4	47,8	8,3	65,1	15,7	37,8	11,6	20,9	5,3	12,1	2,8
Pop. empregada ou estudante que se desloca a pé (%)	32,5	5,9	16,3	5,1	22,5	4,2	11,3	4,6	49,0	7,8	23,3	8,1
Pop. empregada ou estudante que se desloca de automóvel (%)	69,6	30,2	48,7	9,4	78,0	51,3	66,2	6,5	59,7	12,9	39,5	11,4
Pop. empregada ou estudante que se desloca de metro (%)	29,5	,1	3,7	5,5	2,8	,0	,3	,5	27,1	,0	13,0	6,6
Pop. empregada ou estudante que se desloca de comboio (%)	26,1	,2	9,2	7,8	13,8	,0	3,2	3,5	8,3	,6	2,2	1,3
Pop. empregada ou estudante que se desloca de comboio, autocarro ou metro (%)	44,2	16,5	30,1	7,2	28,4	6,7	17,2	4,7	49,0	16,4	33,4	7,5
Pop. empregada ou estudante que se desloca em 30 min. ou menos (%)	75,5	57,6	66,2	3,7	84,2	65,9	75,0	4,5	91,2	68,8	79,9	5,3
Pop. empregada ou estudante que se desloca em 31 a 60 min. (%)	32,6	12,8	24,9	3,7	27,0	11,5	19,1	4,0	30,0	7,5	17,2	4,7
Pop. empregada ou estudante que se desloca de autocarro (%)	41,6	2,8	17,2	8,8	27,2	6,7	13,7	4,4	35,8	7,1	18,2	7,4
Pop. empregada ou estudante que se desloca em mais de 60 min. (%)	22,8	3,2	8,9	4,2	13,3	2,1	6,0	2,1	8,4	1,1	3,0	1,5

- 1 Mobilidade interconcelhia lenta
- 2 Mobilidade particular
- 3 Mobilidade intraconcelhia rápida

freguesia	concelho	cluster
Almada	Almada	1
Cacilhas	Almada	1
Caparica	Almada	1
Charneca de Caparica	Almada	1
Costa da Caparica	Almada	1
Cova da Piedade	Almada	1
Feijó	Almada	1
Laranjeiro	Almada	1
Pragal	Almada	1
Sobreda	Almada	1
Trafaria	Almada	1
Alfornelos	Amadora	1
Brandoa	Amadora	1
Buraca	Amadora	1
Damaia	Amadora	1
Falagueira	Amadora	1
Mina	Amadora	1
Reboleira	Amadora	1
São Brás	Amadora	1
Venda Nova	Amadora	1
Venteira	Amadora	1
Alto do Seixalinho	Barreiro	1
Barreiro	Barreiro	1
Lavrado	Barreiro	1
Santo André	Barreiro	1
Santo António da Charneca	Barreiro	1
Verderena	Barreiro	1
Carcavelos	Cascais	1
Estoril	Cascais	1
Parede	Cascais	1
Charneca	Lisboa	1
Apelação	Loures	1
Bobadela	Loures	1
Camarate	Loures	1
Frielas	Loures	1
Moscavide	Loures	1
Prior Velho	Loures	1
Sacavém	Loures	1
Santa Iria de Azoia	Loures	1
Santo António dos Cavaleiros	Loures	1
São João da Talha	Loures	1
São Julião do Tojal	Loures	1
Unhos	Loures	1
Alhos Vedros	Moita	1
Baixa da Banheira	Moita	1
Vale da Amoreira	Moita	1
Caneças	Odivelas	1
Famões	Odivelas	1
Odivelas (Lumiar e Carnide)	Odivelas	1
Olival Basto	Odivelas	1
Pontinha	Odivelas	1

freguesia	concelho	cluster
Póvoa de Santo Adrião	Odivelas	1
Ramada	Odivelas	1
Paço de Arcos	Oeiras	1
Oeiras e São Julião da Barra	Oeiras	1
Paço de Arcos	Oeiras	1
Aldeia de Paio Pires	Seixal	1
Amora	Seixal	1
Arrentela	Seixal	1
Corroios	Seixal	1
Fernão Ferro	Seixal	1
Seixal	Seixal	1
Quinta do Conde	Sesimbra	1
Agualva-Cacém	Sintra	1
Algueirão-Mem Martins	Sintra	1
Belas	Sintra	1
Agualva-Cacém_II	Sintra	1
Casal de Cambra	Sintra	1
Massamá	Sintra	1
Agualva-Cacém_II	Sintra	1
Monte Abraão	Sintra	1
Queluz	Sintra	1
Rio de Mouro	Sintra	1
Agualva-Cacém_II	Sintra	1
Alhandra	V Franca de Xira	1
Alverca do Ribatejo	V Franca de Xira	1
Forte da Casa	V Franca de Xira	1
Póvoa de Santa Iria	V Franca de Xira	1
Vialonga	V Franca de Xira	1
Vila Franca de Xira	V Franca de Xira	1
Alcochete	Alcochete	2
Samouco	Alcochete	2
São Francisco	Alcochete	2
Alfragide	Amadora	2
Coina	Barreiro	2
Palhais	Barreiro	2
Alcabideche	Cascais	2
Cascais	Cascais	2
São Domingos de Rana	Cascais	2
Santa Maria de Belém	Lisboa	2
São Francisco Xavier	Lisboa	2
Bucelas	Loures	2
Fanhões	Loures	2
Loures	Loures	2
Lousa	Loures	2
Portela	Loures	2
Santo Antão do Tojal	Loures	2
Azueira	Mafra	2
Carvoeira	Mafra	2
Cheleiros	Mafra	2
Encarnação	Mafra	2
Enxara do Bispo	Mafra	2
Ericeira	Mafra	2
Gradil	Mafra	2
Igreja Nova	Mafra	2
Mafra	Mafra	2

freguesia	concelho	cluster
Malveira	Mafra	2
Milharado	Mafra	2
Santo Estêvão das Galés	Mafra	2
Santo Isidoro	Mafra	2
São Miguel de Alcainça	Mafra	2
Sobral da Abelheira	Mafra	2
Venda do Pinheiro	Mafra	2
Vila Franca do Rosário	Mafra	2
Gaio-Rosário	Moita	2
Moita	Moita	2
Sarilhos Pequenos	Moita	2
Afonsoeiro	Montijo	2
Alto-Estanqueiro-Jardia	Montijo	2
Atalaia	Montijo	2
Canha	Montijo	2
Montijo	Montijo	2
Pegões	Montijo	2
Santo Isidro de Pegões	Montijo	2
Sarilhos Grandes	Montijo	2
Algés	Oeiras	2
Barcarena	Oeiras	2
Carnaxide	Oeiras	2
Cruz Quebrada-Dafundo	Oeiras	2
Linda-a-Velha	Oeiras	2
Porto Salvo	Oeiras	2
Queijas	Oeiras	2
Marateca	Palmela	2
Palmela	Palmela	2
Pinhal Novo	Palmela	2
Poceirão	Palmela	2
Quinta do Anjo	Palmela	2
Sesimbra (Castelo)	Sesimbra	2
Gâmbia-Pontes-Alto da Guerra	Setúbal	2
Sado	Setúbal	2
São Lourenço	Setúbal	2
São Simão	Setúbal	2
Setúbal (N Sra da Anunciada)	Setúbal	2
Setúbal (São Julião)	Setúbal	2
Setúbal (São Sebastião)	Setúbal	2
Almargem do Bispo	Sintra	2
Colares	Sintra	2
Montelavar	Sintra	2
Pêro Pinheiro	Sintra	2
São João das Lampas	Sintra	2
Sintra (Santa Maria e São Miguel)	Sintra	2
Sintra (São Martinho)	Sintra	2
Sintra (São Pedro de Penaferrim)	Sintra	2
Terrugem	Sintra	2
Cachoeiras	V Franca de Xira	2
Calhandriz	V Franca de Xira	2
Castanheira do Ribatejo	V Franca de Xira	2
São João dos Montes	V Franca de Xira	2
Sobralinho	V Franca de Xira	2
Ajudá	Lisboa	3

freguesia	concelho	cluster
Alcântara	Lisboa	3
Alto do Pina	Lisboa	3
Alvalade	Lisboa	3
Ameixoeira	Lisboa	3
Anjos	Lisboa	3
Beato	Lisboa	3
Benfica	Lisboa	3
Campo Grande	Lisboa	3
Campolide	Lisboa	3
Carnide	Lisboa	3
Castelo	Lisboa	3
Coração de Jesus	Lisboa	3
Encarnação	Lisboa	3
Graça	Lisboa	3
Lapa	Lisboa	3
Lumiar	Lisboa	3
Madalena	Lisboa	3
Mártires	Lisboa	3
Marvila	Lisboa	3
Mercês	Lisboa	3
Nossa Senhora de Fátima	Lisboa	3
Pena	Lisboa	3
Penha de França	Lisboa	3
Prazeres	Lisboa	3
Sacramento	Lisboa	3
Santa Catarina	Lisboa	3
Santa Engrácia	Lisboa	3
Santa Isabel	Lisboa	3
Santa Justa	Lisboa	3
Santa Maria dos Olivais	Lisboa	3
Santiago	Lisboa	3
Santo Condestável	Lisboa	3
Santo Estêvão	Lisboa	3
Santos-o-Velho	Lisboa	3
São Cristóvão e São Lourenço	Lisboa	3
São Domingos de Benfica	Lisboa	3
São João	Lisboa	3
São João de Brito	Lisboa	3
São João de Deus	Lisboa	3
São Jorge de Arroios	Lisboa	3
São José	Lisboa	3
São Mamede	Lisboa	3
São Miguel	Lisboa	3
São Nicolau	Lisboa	3
São Paulo	Lisboa	3
São Sebastião da Pedreira	Lisboa	3
São Vicente de Fora	Lisboa	3
Sé	Lisboa	3
Socorro	Lisboa	3
Sesimbra (Santiago)	Sesimbra	3
Setúbal (Santa Maria da Graça)	Setúbal	3

Anexo XVI a) Movimentos intraconcelhios da população empregada

Modo de transporte	Grupos
TI acima da média (46%)	<ul style="list-style-type: none"> - Homens com ensino superior completo, incompleto ou a frequentar com idades entre os 45 e 64 anos - Homens com ensino superior completo, incompleto ou a frequentar com idades entre os 25 e 44 anos - Mulheres com ensino superior completo, incompleto ou a frequentar com idades entre os 25 e 44 anos - Homens com escolaridade obrigatória sem frequência de ensino superior com idades entre os 25 e 64 anos - Homens com escolaridade obrigatória sem frequência de ensino superior com idades entre os 45 e 64 anos - Mulheres com ensino superior completo, incompleto ou a frequentar com idades entre os 45 e 64 anos - Homens sem escolaridade obrigatória com idades entre os 25 e 64 anos
TI e TC (26%) acima da média	<ul style="list-style-type: none"> - Homens com ensino superior completo, incompleto ou a frequentar com idades entre os 15 e 24 anos - Homens com escolaridade obrigatória sem frequência de ensino superior com idades entre os 15 e 24 anos
TC acima da média	<ul style="list-style-type: none"> - Mulheres com escolaridade obrigatória sem frequência de ensino superior com idades entre os 25 e 44 anos - Homens sem escolaridade obrigatória com idades entre os 15 e 24 anos - Mulheres com ensino superior completo, incompleto ou a frequentar com idades entre os 15 e 24 anos - Mulheres com escolaridade obrigatória sem frequência de ensino superior com idades entre os 15 e 24 anos
TC e a pé (26%) acima da média	<ul style="list-style-type: none"> - Mulheres com escolaridade obrigatória sem frequência de ensino superior completo com idades entre os 45 e 64 anos - Mulheres sem escolaridade obrigatória com idades entre os 25 e 44 anos - Mulheres sem escolaridade obrigatória com idades entre os 15 e 24 anos - Mulheres sem escolaridade obrigatória com idades entre os 45 e 64 anos - Mulheres com escolaridade obrigatória sem frequência de ensino superior com 65 ou mais anos
A pé acima da média	<ul style="list-style-type: none"> - Mulheres sem escolaridade obrigatória com 65 ou mais anos - Homens sem escolaridade obrigatória com 65 ou mais anos - Mulheres com ensino superior completo, incompleto ou a frequentar com 65 ou mais anos - Homens com escolaridade obrigatória sem frequência de ensino superior com 65 ou mais anos
TI e a pé acima de média	<ul style="list-style-type: none"> - Homens com ensino superior completo, incompleto ou a frequentar com 65 ou mais anos - Homens sem escolaridade obrigatória com idades entre os 45 e 64 anos

Anexo XVI b) Movimentos interconcelhios da população empregada

Modo de transporte	Grupos
TI acima da média (53%)	<ul style="list-style-type: none"> - Homens com ensino superior completo, incompleto ou a frequentar com idades entre os 45 e 64 anos - Homens com ensino superior completo, incompleto ou a frequentar com idades entre os 25 e 44 anos - Homens com ensino superior completo, incompleto ou a frequentar com 65 ou mais anos - Mulheres com ensino superior completo, incompleto ou a frequentar com 65 ou mais anos - Mulheres com ensino superior completo, incompleto ou a frequentar com idades entre os 25 e 44 anos - Mulheres com ensino superior completo, incompleto ou a frequentar com idades entre os 45 e 64 anos

	os 45 e 64 anos - Homens com escolaridade obrigatória sem frequência de ensino superior completo com 65 ou mais anos - Homens com ensino superior completo, incompleto ou a frequentar com idades entre os 15 e 24 anos
TC acima da média (43%)	- Homens sem escolaridade obrigatória com 65 ou mais anos - Homens sem escolaridade obrigatória com idades entre os 15 e 24 anos - Mulheres com escolaridade obrigatória sem frequência de ensino superior com 65 ou mais anos - Mulheres sem escolaridade obrigatória com idades entre os 25 e 44 anos - Mulheres sem escolaridade obrigatória com 65 ou mais anos - Mulheres sem escolaridade obrigatória com idades entre os 15 e 24 anos
TC e outros meios (3%) acima da média	- Mulheres sem escolaridade obrigatória com idades entre os 45 e 64 anos - Mulheres com escolaridade obrigatória sem frequência de ensino superior com idades entre os 15 e 24 anos - Mulheres com escolaridade obrigatória sem frequência de ensino superior com idades entre os 45 e 64 anos - Mulheres com ensino superior completo, incompleto ou a frequentar com idades entre os 15 e 24 anos - Mulheres com escolaridade obrigatória sem frequência de ensino superior com idades entre os 25 e 44 anos - Homens sem escolaridade obrigatória com idades entre os 45 e 64 anos
TI e outros meios acima da média	- Homens sem escolaridade obrigatória com idades entre os 25 e 64 anos - Homens com escolaridade obrigatória sem frequência de ensino superior com idades entre os 15 e 24 anos - Homens com escolaridade obrigatória sem frequência de ensino superior com idades entre os 25 e 64 anos - Homens com escolaridade obrigatória sem frequência de ensino superior com idades entre os 45 e 64 anos

Anexo XVII

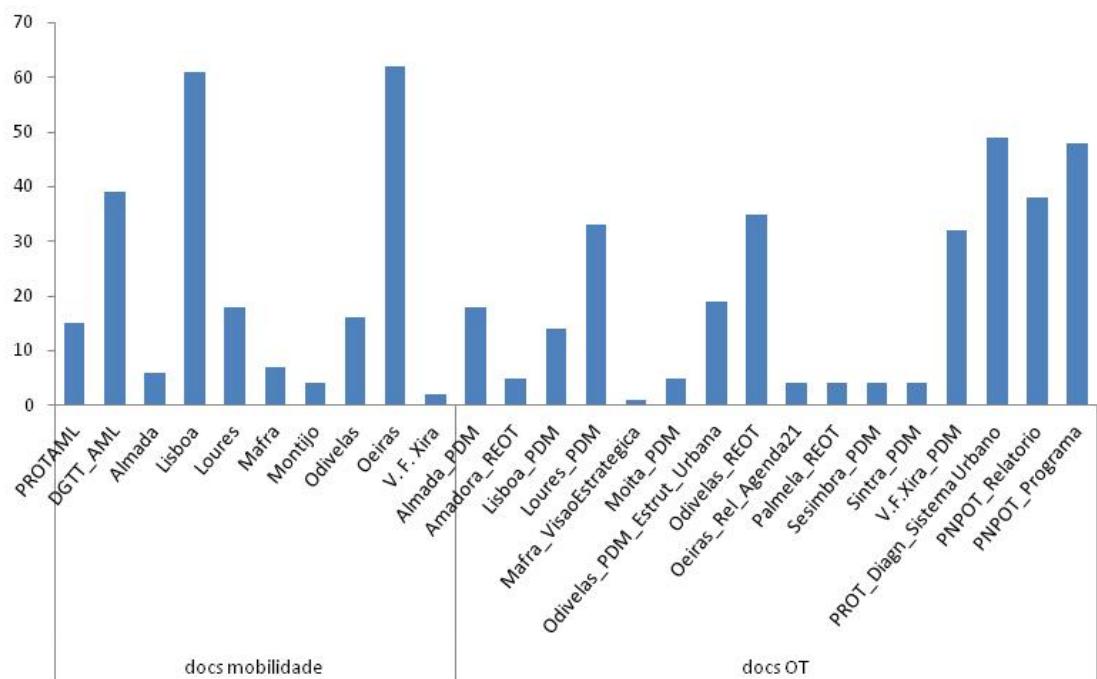
Avaliação dos transportes públicos

		Rural, suburbano recente ou desqualificado	Suburbano massificado	Urbano antigo e em renovação	Urbano qualificado
Cobertura territorial	Negativa	35,3	17,5	7,0	15,3
	Razoável	26,1	28,7	17,5	29,5
	Positiva	34,3	45,4	47,4	42,7
	Muito positiva	4,3	8,5	28,1	12,6
Frequência	Negativa	45,7	23,7	16,1	23,6
	Razoável	25,3	32,1	23,2	31,0
	Positiva	25,0	38,4	42,9	35,6
	Muito positiva	4,0	5,8	17,9	9,9
Horário	Negativa	43,4	26,1	17,9	24,7
	Razoável	27,6	29,9	26,8	29,7
	Positiva	24,5	38,5	35,7	36,3
	Muito positiva	4,6	5,5	19,6	9,3
Velocidade/ tempo	Negativa	26,3	15,6	14,8	13,0
	Razoável	34,8	34,5	27,8	33,0
	Positiva	33,3	43,2	42,6	41,0
	Muito positiva	5,5	6,7	14,8	13,0
Articulação com outros meios	Negativa	34,5	15,4	9,3	12,8
	Razoável	26,8	29,4	20,4	25,9
	Positiva	33,2	44,3	42,6	45,2
	Muito positiva	5,5	10,9	27,8	16,1
Preço	Negativa	63,0	52,7	57,4	47,7
	Razoável	22,3	32,9	22,2	28,8
	Positiva	12,6	12,7	18,5	20,7
	Muito positiva	2,1	1,6	1,9	2,8
Conforto	Negativa	35,0	19,3	14,5	16,7
	Razoável	32,2	40,4	38,2	37,0
	Positiva	29,7	35,2	38,2	36,8
	Muito positiva	3,1	5,2	9,1	9,5

Fonte: Localways, 2014

Anexo XVIII

Frequência dos temas em codificação (N.º de registos) em cada documento.



Fonte: elaboração própria

Anexo XIX

Guião de entrevista - Dimensões e informações a explorar

Mobilidade ao longo da vida e Hábitos de mobilidade - práticas e representações

- Locais de residência: onde e quando, motivos de localização
 - Retrato sociográfico do próprio e família
 - Representações sobre os lugares
 - Conhecimento e proximidade com os lugares de residência e de trabalho
 - Dinâmicas identitárias
 - Modos anteriores de deslocação: recursos e motivos - Para a escola, nos passeios com os pais, para outros empregos
-

Práticas quotidianas de mobilidade casa-trabalho e gestão semanal das mobilidades

- Modos, tempos, motivos
 - A experiência da deslocação
 - Espaço-tempo do dia-a-dia e na semana
 - A mobilidade do cônjuge e dependentes (filhos, idosos...)
 - Autonomia/ tarefas familiares de deslocação dos dependentes, modos e motivos de deslocação
-

Práticas de mobilidade no tempo de não-trabalho

- Frequência e modos de deslocação
 - Motivos do lugar
 - Motivos da deslocação:
 - Compras
 - Saúde
 - Lazer – desporto, cinema, lazer nocturno, teatro, etc
 - Visitas familiares
 - Amigos
-

Recursos, competências e custos de mobilidade

- Competências
 - Informação sobre meios de mobilidade
 - custos
-

Representações sobre a mobilidade, sistemas de transportes

- Opiniões e representações sobre mobilidade, lugares, hábitos de mobilidade de pessoas próximas
-

Sociografia

- Idade
 - Sexo
 - Composição do agregado familiar
 - Escolaridade
 - Situação Profissional
 - Profissão dos pais
 - Naturalidade do próprio e dos pais,
 - Local de residência actual,
 - Local de trabalho actual
 - Tipo de alojamento
-