

As Pessoas e os Seus Lugares
Mobilidades na Lisboa Metropolitana

Sofia Santos

AS PESSOAS E OS SEUS LUGARES

MOBILIDADES NA LISBOA METROPOLITANA



LISBOA, 2019

© Sofia Santos, 2019

Sofia Santos

As Pessoas e os Seus Lugares. Mobilidades na Lisboa Metropolitana

Primeira edição: julho de 2019

Tiragem: 200 exemplares

ISBN: 978-989-8536-69-3

Depósito legal:

Composição em caracteres Palatino, corpo 10

Conceção gráfica e composição: Lina Cardoso

Capa: Lina Cardoso

Imagem da capa:

Revisão de texto: Ana Valentim

Impressão e acabamentos: Realbase

Este livro foi objeto de avaliação científica

Reservados todos os direitos para a língua portuguesa,
de acordo com a legislação em vigor, por Editora Mundos Sociais

Editora Mundos Sociais, CIES, ISCTE-IUL, Av. das Forças Armadas, 1649-026 Lisboa

Tel.: (+351) 217 903 238

Fax: (+351) 217 940 074

E-mail: editora.cies@iscte.pt

Site: <http://mundossociais.com>

Índice

Índice de figuras e quadros	vii
Introdução	1
Parte I Mobilidade geográfica: lugares e caminhos de investigação	
1 Um itinerário possível para a investigação sobre mobilidade geográfica	7
Território e dinâmicas sociais — uma perspetiva socioespacial.....	7
Desigualdades e justiça espacial	12
Perspetivas sobre a mobilidade geográfica	21
Mobilidade e ordenamento do território.....	23
Mobilidade geográfica e desigualdades sociais	30
Parte II Diversidade socioterritorial e práticas de mobilidade na AML	
Enquadramento e objetivos	45
2 A diversidade socioterritorial da AML	49
A diversidade sociodemográfica da AML (2001 e 2011).....	49
Diferenciação e desigualdade socioespaciais na AML.....	63
3 A mobilidade da população na AML	71
Geografias dos movimentos pendulares no território metropolitano....	71
Forças centrífugas e centrípetas no território metropolitano: polarização, atração e repulsão	73
A teia dos movimentos pendulares: sentido e intensidade das deslocações	78
Duração e meios de transporte.....	81
Diferenciação social da mobilidade.....	89

4	Mobilidades e a diversidade socioterritorial da AML	101
	Uma tipologia de territórios geradores de mobilidade.....	104
	Mobilidade e desigualdades sociais na AML — uma leitura multidimensional	111
	Propondo uma síntese socioterritorial das mobilidades quotidianas — notas conclusivas.....	118
Parte III O caminho faz-se conversando. Os lugares e a mobilidade nos discursos das pessoas		
5	Entrevistar metropolitanos sobre a mobilidade em Lisboa	125
	O guião e a situação de entrevista	128
	Os entrevistados	130
6	Património e práticas de mobilidade	135
	Lugares meus: contexto familiar e percursos geo(bio)gráficos na construção de sentidos de lugar	135
	Historial de mobilidade do dia a dia	143
	A organização espaciotemporal do quotidiano.....	146
	Família e mobilidade.....	152
	Recursos e competências para a mobilidade no agregado familiar	155
7	Das condições às apropriações	161
	Motivos e experiências de mobilidade	
	Meios de transporte e motivos nas “histórias estruturais”	161
	As experiências de mobilidade segundo os meios de deslocação.....	165
	Entre os recursos, as condições e as experiências — uma tipologia de mobilidade?.....	175
	Notas finais em retratos multicolores	182
	Conclusão	185
	Anexos	193
	Referências bibliográficas	201

Índice de figuras e quadros

Figuras

1.1	Ciclo retroativo do sistema de transportes — usos do solo	25
2.1	Tipologia socioterritorial da AML, 2001.....	52
2.2	Taxas de variação da população 1991-2001 e 2001-2011 (%).....	52
2.3	Densidade populacional, 2011	54
2.4	Proporção de população que 5 anos antes não residia no concelho, 2011 ..	54
2.5	Taxa de crescimento efetivo anual 1992-2012	55
2.6	Definição dos grupos de freguesias a partir das dimensões de diferenciação socioterritorial da AML, — 2011	58
2.7	Tipologia socioterritorial da AML, 2011.....	58
2.8	Alojamentos sem pelo menos uma infraestrutura básica e proporção de grupos profissionais menos valorizados, segundo a tipologia socioterritorial, 2011.....	63
2.9	População com ensino superior completo (%), 2011 (valores das freguesias agregados por concelho)	64
2.10	Proporção de profissionais do topo da CNP, 2011.....	66
2.11	Taxa de desemprego (%), 2001 e 2011	66
2.12	Beneficiários do RSI (n.º por mil habitantes), 2008-2012, por concelho .	67
3.1	Taxa de variação da população total e da população empregada 2001-2011 (%).....	74
3.2	Taxas de repulsão e atração da população empregada na AML, 2011...	77
3.3	Variáveis de mobilidade, 1991-2001-2011, Portugal e AML.....	82
3.4	Número de condutores por freguesia, 2011.....	84
3.5	População empregada ou estudante que utiliza transportes públicos nos movimentos pendulares (%), 2011	85
3.6	Duração média dos movimentos pendulares (minutos) da população empregada ou estudante residente no concelho, 2001 e 2011	86
3.7	População que demora mais de 60 minutos no movimento pendular (%), 2001	87

3.8	Duração média dos movimentos pendulares, total e por tipo de transporte, 2011.....	89
3.9	Meio principal de deslocação, 2014.....	90
3.10	Motivos de escolha do meio de deslocação, 2014.....	91
3.11	Gastos médios mensais em transportes por agregado familiar (euros), 2014.....	92
3.12	Movimentos interconcelhos da população empregada ou estudante, 2001.....	93
3.13	Movimentos intraconcelhos da população empregada ou estudante, 2001.....	94
3.14	Diferenciação social dos meios de deslocação da população empregada e estudante, 2014.....	96
3.15	Relação entre entradas e saídas dos concelhos, 2011.....	97
3.16	Carta de condução segundo idade e sexo, 2014.....	98
3.17	Distância percorrida no primeiro movimento da população empregada, 2014.....	98
4.1	Avaliação dos transportes públicos segundo o território de residência, 2014.....	103
4.2	Cruzamento da utilização dos transportes públicos com a maior duração dos movimentos pendulares, freguesias segundo a tipologia socioterritorial, 2011.....	103
4.3	Avaliação do local de residência relativamente às acessibilidades, segundo o tipo de território, 2014.....	104
4.4	Configuração territorial da tipologia de mobilidade, 2001.....	106
4.5	Configuração territorial da tipologia de mobilidade, 2011.....	109
4.6	Tipologia socioterritorial de mobilidade, 2001.....	116
4.7	Tipologia socioterritorial de mobilidade, 2011.....	117
5.1	Proposta de lista de <i>mobile methods</i> , publicada no fórum Mobile Lives.....	126
6.1	Mapa de um dia útil comum.....	152
7.1	As mobilidades face às motilidades – uma tipologia entre os recursos, as condições e as experiências.....	176

Quadros

2.1	Dimensões de diferenciação socioterritorial na AML em 2001.....	51
2.2	Variáveis sociodemográficas 2001 e 2011, concelhos da AML.....	53
2.3	Dimensões de diferenciação socioterritorial na AML em 2011.....	56
2.4	Freguesias (n.º) na tipologia de 2001 e 2011.....	60
2.5	Caracterização dos grupos de freguesias em 2011.....	61
2.6	População empregada segundo os grupos profissionais (%), 2001 e 2011, concelhos da AML.....	65
3.1	Movimentos pendulares na AML, 1991, 2001 e 2011.....	72

3.2	Proporção da população que sai e que entra nos concelhos da região de Lisboa em relação ao total de população residente (%)	76
3.3	Duração das deslocações e utilização do automóvel, 1991, 2001 e 2011	84
3.4	Evolução no uso de transportes em 2011 e 2014 (%)	90
3.5	Tempo total das deslocações diárias por situação profissional, 2014.....	92
4.1	População empregada ou estudante segundo meio de deslocação (%), 2014	102
4.2	Grupos de freguesias segundo o tipo de mobilidade que produzem, 2001	105
4.3	Tipologia de mobilidade, médias das variáveis, 2011	108
4.4	Tipologia de mobilidade 2011 (n.º de freguesias) segundo a tipologia de 2001.....	110
4.5	Caracterização da tipologia de mobilidade, 2001 e 2011 (média das freguesias).....	110
4.6	Comportamento da tipologia territorial de mobilidade face às dimensões de diferenciação socioterritorial na AML (médias dos <i>scores</i> fatoriais), 2001	112
4.7	Comportamento da tipologia territorial de mobilidade face às dimensões de diferenciação socioterritorial na AML (médias dos <i>scores</i> fatoriais), 2011	112
4.8	Cruzamento entre a tipologia territorial de mobilidade e a tipologia socioterritorial da AML, 2001.....	113
4.9	Cruzamento entre a tipologia territorial de mobilidade e a tipologia socioterritorial da AML, 2011.....	113
4.10	População residente que estuda e trabalha segundo a tipologia socioterritorial de mobilidade, 2001 e 2011.....	116
5.1	Breve caracterização dos entrevistados	132

... 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 ladainha do costume, e no cais João que já o abraça e que força um roçar 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*

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 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.¹

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, planear e gerir os movimentos quotidianos da população no território. Para além de conhecer a origem e o destino das deslocações do quotidiano e de saber se as pessoas usam mais o carro ou os transportes, será necessário compreender como se foram construindo estes padrões, quais são as oportunidades e acessibilidades disponíveis e como se tomam decisões de mobilidade enquadradas numa estrutura espacial e social.

No seguimento destas preocupações, procurou-se neste trabalho uma melhor compreensão das relações entre mobilidade geográfica quotidiana, desigualdades sociais e discursos sobre os lugares na Área Metropolitana de Lisboa (AML).

1 Este livro resulta de um projecto de doutoramento apoiado pela Fundação para a Ciência e Tecnologia (referência SFRH/BD/71997/2010), orientado por Renato Carmo e João Ferrão. Foi desenvolvido ao longo de quatro anos no ISCTE-IUL, no Centro de Investigação e Estudos de Sociologia (CIES-IUL).

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.

Considerou-se a estrutura urbana enquanto fornecedora de possibilidades e constrangimentos para a mobilidade dos indivíduos e das famílias e enquanto fator 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, assim contribuindo para a produção social do espaço. Sublinha-se a dimensão estratégica e identitária dos discursos sobre os lugares, entendidos enquanto recursos de diferenciação social. Entre a ação 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 socioespacial (Harvey, 1973; Lefebvre, 1974; Asher, 2010; Soja, 2010).

O objetivo principal que guiou os exercícios analíticos aqui apresentados diz respeito à análise das práticas e representações socioespaciais 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 mobilizadas no posicionamento social dos indivíduos, motivando os percursos espaciais.

Como hipótese de partida, considera-se que as mobilidades refletem 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 ator na dimensão política da mobilidade. Trata-se de uma perspetiva híbrida em que a motilidade (Kaufmann, Bergman e Joyé, 2004) é uma noção central e que se

concentra nas relações complexas entre atores e estruturas. A escolha e a estratégia de desenvolvimento dos instrumentos metodológicos foram realizadas em estreita articulação com as perguntas e os objetivos que fomos clarificando, também eles objeto de aperfeiçoamento.

A distinção entre metodologias extensivas e intensivas diz respeito a objetivos 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 objetivos e objetos distintos (Atkinson, 2005). Optou-se por uma perspetiva de cruzamento metodológico, num diálogo consciente das limitações e potencialidades de cada instrumento face aos objetivos do estudo.

No primeiro capítulo, damos conta das bases teóricas de uma perspetiva multidimensional sobre a produção da mobilidade quotidiana que a considera um elemento estrutural da vida social dos indivíduos e da construção e reprodução dos lugares.

Seguidamente, abordamos os dados estatísticos sobre mobilidade, em articulação com variáveis sociodemográficas da população e de caracterização dos territórios. Recorrendo a dados dos Censos, elaborou-se uma tipologia da Área Metropolitana de Lisboa (AML) e identificam-se as relações mais fortes na diferenciação socioespacial da mobilidade geográfica. Através da participação no projeto Localways, financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia (PTDC/ATP-EUR/5023/2012) e coordenado por Renato Carmo, foi ainda possível participar na 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.

A abordagem qualitativa-intensiva é desenvolvida com recurso a entrevistas semidiretivas. Assumindo que a mobilidade dos indivíduos é gerada por diversos motivos e se configura em lugares e ritmos variados, reconhece-se, no entanto, que a mobilidade casa-trabalho é estruturante. As entrevistas foram aplicadas a população trabalhadora residente na AML. Na análise das entrevistas explora-se o potencial das narrativas de mobilidade na forma como expõem as várias ligações entre aspetos estruturais e agenciais e entre práticas e representações.

Por último, expõem-se as notas conclusivas, procurando integrar as várias partes. A partir da identificação de alguns pontos críticos sugerem-se igualmente caminhos de investigação.

Não podemos deixar de sublinhar o papel da observação do terreno. Uma postura de observação informada pelos princípios da pesquisa de terreno (Costa, 2001) é 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 estruturante a observação dos modos de ocupação do território, das cores, texturas, cheiros e sons (e silêncios) dos lugares e dos modos como as pessoas os vivem.

