

CIES e-Working Paper N.º 179/2014

**Mobilidade geográfica e desigualdades sociais: lugares e caminhos de
investigação sociológica sobre território**

Sofia Santos

Sofia Santos é licenciada em Geografia, Planeamento e Gestão do Território e mestre em Geografia Humana e Planeamento Regional e Local (FLUL), sendo atualmente doutoranda em Sociologia no ISCTE-IUL. Bolseira de doutoramento pela FCT tem como instituição de acolhimento o CIES-IUL. Tem participado em projetos, de diferentes unidades de investigação, sobre políticas públicas de ordenamento do território, diversidade cultural e sobre mobilidade geográfica, sustentabilidade e desenvolvimento regional e local.

Resumo

O working paper apresenta uma reflexão teórica preliminar sobre a mobilidade quotidiana das pessoas enquanto resultado de dinâmicas em que espaço 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, o significado do território enquanto construção social e seus efeitos nos modos como as pessoas se deslocam na cidade. Este exercício analítico implica ainda interpelar o território enquanto estrutura (organização do território) e enquanto processo também associado a políticas públicas (ordenamento do território). A expressão e a reprodução de desigualdades sociais nas deslocações urbanas da população são indissociáveis desta estrutura e das forças e agentes privados e públicos que a constituem.

Palavras-chave: mobilidade geográfica, território, desigualdades sociais.

Abstract

This working paper presents a preliminary theoretical essay on people's daily mobility as a result of mechanisms in which space and society interrelate. Drawing on the sociological theoretical patrimony, but also from other social sciences, we discuss the role of space in the reproduction of social inequalities, the meaning of space as a social construction and the effects in people's daily mobility in the city. Such exercise requires an approach to territory as structure (the organization of the territory) and as a process linked to public policy (spatial planning). The expression and reproduction of social inequalities in urban daily mobility are inseparable from this structure and from the forces and agents, public and private, which shape it.

Keywords: mobility, territory, social inequalities.

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

Na forma como a teoria social, e 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 interação social no espaço urbano da cidade de Chicago. Tem-lhe sido atribuída a origem de uma escola de ecologia humana, pelo modo 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 referido.

A maioria dos autores associados a esta escola incorporaram o espaço através de tentativas de esquematização de organização ou evolução do espaço urbano (modelos de Burgess, Hoyt, Harris e Ullman, entre outros), de dissertações sobre cultura urbana (Simmel, Wirth), ou de leituras etnográficas da cidade de Chicago, em particular de espaços marginais onde residia população desfavorecida. 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 mais importante desta escola foi a conceção da sociologia enquanto disciplina de análise de formas de interação na cidade contemporânea e o papel do sociólogo como promotor de relações cooperativas. Por outro lado, e numa perspectiva mais alargada, 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) 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 desespacializar a sociologia urbana. Nem todos seguiram este caminho e nomes como Henri Lefebvre, David Harvey, Sharon Zukin, Saskia Sassen, Doreen Massey, ou mesmo Giddens e Foucault, 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 espacialidade 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 ator 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 de exclusão, através da 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 salientar a sociologia urbana, refletindo o próprio percurso da sociologia na maior atenção dada às cidades. Giddens e Goffman são referências centrais pelo trabalho sobre as noções de espaço pessoal, zonamento e regionalização (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 interação 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 ação 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 ação. Partindo do trabalho do geógrafo Hägerstrand ([1969] 1992), Giddens expõe o tempo-espaço também como 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 inerentemente limitados de tempo e espaço a fim de superar as restrições que defrontam” - restrições de capacidade e restrições de acoplamento (as que condicionam atividades que implicam interação com os outros) (Giddens, 1989:91-92).

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. Contudo, Soja (2010) considera 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 caráter indissociável da dualidade estrutura-ação de Giddens: a ação presente dos indivíduos gera efeitos estruturais no futuro, independentemente da ação dos indivíduos nesse futuro. A pré-existência da estrutura evidencia o caráter de causalidade da estrutura 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 e imediatamente da atividade humana, estando sujeito a apropriações e reinterpretções 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 transformaria em sociologia do consumo. Afirma que o espaço é só mais uma variável e que, 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 deve insistir numa teoria social do espaço que procura fazer da localização o fator chave de análise. Apoiando-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 necessidade, de ser integrado como dimensão de análise também na reflexão teórica, tal como acontecerá 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 interação presencial que constituem a formação de redes e a ação coletiva; 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 atuais de mobilidade que transformam os contextos espaço-temporais de referência cognitiva e de ação 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-espaço” 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 perspetiva crítica e realista de Sayer, a análise de Massey (2005) do espaço como “emergência” e a produção social do espaço de Lefebvre (1974) (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 - o espaço público enquanto base material associa-se à 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. 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 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 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 refletir 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 aspetos 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. Acrescenta que as várias perspetivas 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/ação. O diálogo e a confrontação entre as várias perspetivas 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 (Tonkiss, 2005:149).

Para Soja (2010) tem persistido uma assimetria entre a explicação social e espacial, com prejuízo da 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 perspetivas deterministas que já contaminaram a geografia no passado. Argumenta a imbricação do espaço na teoria social numa perspetiva que assuma a dialética socioespacial: a espacialidade modela as relações sociais tal como os processos sociais configuram e dão significado às geografias humanas: *“the spatiality of whatever subject you are looking at is viewed as shaping social relations and societal development just as much as social processes configure and give meaning to the human geographies or spatialities in which we live”* (Soja, 2010:4).

Recorremos, portanto, a perspetivas muito diversas. 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.

Partimos da 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.). Reconhecemos, no entanto, a 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 e para a produção espacial da sociedade.

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

1.2. Desigualdades sociais 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 tão bem desenvolveram (Costa, 2012a). 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) recorre a contributos 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 empírica sobre desigualdades globais em que as disparidades de rendimento em vários países são analisadas (Milanovic, Atkinson e Piketty, Wilkinson e Pickett, OCDE). A obra de Wilkinson e Pickett (2009), *The Spirit Level. Why More Equal Societies*, tornou-se uma referência na associação das desigualdades de rendimento a outros domínios, como a esperança de vida e outras condições de saúde (obesidade, toxicod dependência, saúde mental), outros indicadores de vulnerabilidade social, como a gravidez na adolescência, taxa de homicídio e encarceramento, ou ainda à mobilidade social e índices de confiança da população. Os países com menores índices de desigualdade demonstravam situações sociais mais favoráveis.

Therborn avança também quatro tipos de mecanismos de desigualdade que Costa (2012b) 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) 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. Muito se tem 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. Costa (2012a) destaca ainda, no âmbito das desigualdades existenciais, a relação entre espaços locais, estigmatização identitária e marginalidade avançada, comparando os fenómenos dos *banlieues* franceses com os guetos negros norte-americanos.

Bihl e Pfefferkorn (2008), em *Le Système des Inégalités*, sublinham o carácter sistémico das desigualdades sociais segundo diversas perspetivas: as desigualdades apresentam dinâmicas de interação, 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. A dimensão territorial estará presente dependendo da situação ou fenómeno em análise.

Têm sido muitos os estudos que empiricamente têm dado conta do aumento 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 (Dinamarca vs. Bulgária) é muitas vezes superior às diferenças de rendimento entre estados dos EUA. Também a OCDE (OECD, 2011) chama a atenção para a dimensão territorial 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.

A escala e o contexto de análise – designadamente a territorial - assumem, portanto, um papel central 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 perspetiva multiescalar 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

crecente 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 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 supranacional: à divisão mais tradicional Norte/Sul; à globalização da injustiça/injustiça da globalização; ao subdesenvolvimento e às teorias da dependência.

Soja explora assim a gênese 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 e identifica interseções com o tema dos direitos humanos, sobretudo quando está em discussão o tema da justiça global. 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 (1974), mais abstrato, 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. 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 ação social e política, também adotado por organizações internacionais como a ONU (UNHABITAT, 2010).

Para a noção de justiça espacial, Soja (2010) também evoca a noção de justiça social de John Rawls, acrescentando-lhe o reconhecimento da diferença cultural a que apela Marion Young. Foucault e Giddens compõem a base de referências teóricas, pelo papel estruturador que reconhecem ao espaço na construção da realidade social. O primeiro sobretudo por observar no espaço dinâmicas de opressão mas também oportunidades emancipatórias e o segundo pela sua conceção indissociável de espaço-tempo.

Nos anos 70, autores próximos da teoria marxista concretizaram a discussão sobre o sistema capitalista e a reprodução de desigualdades sociais na produção do espaço (Harvey, 1973; Lefebvre, 1974; Castells, 1977). 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, socioespacial, territorial... Diferentes terminologias dizem respeito à reprodução (também) espacial de desigualdades sociais, particularizando nalguns trabalhos preocupações ecológicas, questões de género, de idade, nacionalidade, etnia ou classe social. Sublinha-se assim o papel das políticas urbanas no combate às desigualdades sociais e na promoção de uma acessibilidade igualitária ao espaço urbano. 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 a abordagem deliberativa defende que o papel dos planeadores é ouvir, agir como mediadores, aceitando a pluralidade de leituras, de conhecimento e de expressões, 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. 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) veem 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.*”

O modelo de cidade justa de Fainstein (2009) integra princípios da abordagem comunicativa no que concerne 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 objetivo 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 creem 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) referem 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 projeto de planeamento (Cardoso-Vázquez, 2007).

² NIMBYism reporta à expressão *Not In My Back Yard* e é usada como referência para as formas de participação em processos de elaboração de políticas públicas motivadas essencialmente por motivos pessoais ou motivos de uma coletividade particular. Começou por se reportar a movimentos de vizinhos cuja participação em processos de discussão pública se definia sobretudo pela defesa de interesses próprios e não tanto o interesse público – por exemplo nas avaliações de impacto ambiental em que surgia uma forte oposição à localização de determinado empreendimento na proximidade das suas casas.

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 (2007) 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 foi um dos autores que iniciou nos anos 70 uma abordagem teórica à produção de desigualdades sociais em espaço urbano, empreendendo 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 aspetos, a análise imbricada entre dinâmicas sociais e dinâmicas espaciais na produção de desigualdades. Harvey tem acompanhado a evolução dos sistemas capitalistas e a sua relação com a produção do espaço até à atualidade, sempre chamando a atenção para a dimensão política da intervenção na cidade (Harvey, 2012).

Soja (2010) coloca em diálogo Harvey e 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. O diálogo com Lefebvre 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 de Harvey por considerar que as dinâmicas espaciais – em particular, o contexto urbano – têm capacidade geradora de desigualdades sociais não sendo apenas modeladas por estas, enquanto Harvey evita atribuir poder causal ao espaço, embora ambos confirmem primazia que dá à análise da cidade.

À tradição marxista dos estudos urbanos dos anos 70 acrescenta-se a abordagem atual 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) concluem que muitas vezes o planeamento não só combate como perpetua e acentua as desigualdades existentes, ao separar equidade de eficiência enquanto objetivos do planeamento e falhando na observação das relações de poder.

Therborn (2006) refere quatro mecanismos de “igualdade” (cit. por Costa, 2012) que julgamos poderem constituir diferentes estratégias orientadoras do planeamento que têm como princípio a justiça espacial. São eles: a “convergência”, que reporta a mudanças sistémicas, igualização de oportunidades, políticas compensatórias e ações 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 (Costa, 2012b:11 e 12). 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 (cit. por Costa, 2012b).

Em 2011, a OCDE publicou *Divided We Stand. Why Inequality Persists*, onde sublinha o efeito das políticas públicas na reprodução de desigualdades sociais. Alterações nas políticas públicas em áreas como a fiscalidade, serviços públicos ou transferências sociais e de mercado de trabalho parecem ter contribuído para o aumento das desigualdades de rendimento nas últimas décadas, fator que surge como mais importante do que outros, como a globalização, a inovação tecnológica ou as alterações demográficas.

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 procedimental, 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 que podem apresentar-se contraditórios na conceção e prática das políticas, assim exigindo uma clara explicitação dos valores, meios e resultados esperados e posterior avaliação das mesmas. Entre a ação 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 território mais justos.

2. Perspetivas sobre a mobilidade geográfica

O tema da mobilidade espacial está presente nas ciências sociais em perspetivas urbano-funcionalistas e desenvolvido com um enfoque temático, nomeadamente no estudo das migrações internacionais ou do turismo, campos relativamente autónomos. Encontra-se retratado em estudos sobre território em engenharia, geografia humana, demografia, sociologia, história, economia ou antropologia. Está mais presente na área multidisciplinar dos estudos urbanos, designadamente através da relação entre mobilidade geográfica e desenvolvimento das áreas metropolitanas. O estudo sociológico da produção das mobilidades, apesar de reunir contribuições importantes (Urry, 2000; Cresswell, 2006, 2011; Carmo e Simões, 2009), carece de um maior desenvolvimento, ao nível internacional e na investigação portuguesa, de uma perspetiva 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, 2011).

Urry tem sido dos autores que mais tem promovido a importância do estudo da mobilidade, defendendo que esta assume atualmente uma grande centralidade na análise social que terá de ser tida em conta na própria 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 complexly link people in patterns of obligations, desire and commitment, increasingly over geographical distances of great length.” (Urry, 2002:256)

Alguns autores, como Beck (2007), Urry e Sheller (2006) ou Kaufmann et al (2004), defendem que o estudo das mobilidades configura um novo paradigma nas ciências sociais, que desenvolve instrumentos metodológicos específicos (Ohnmacht et al, 2009). Urry (2002) considera que a geografia tem, ainda assim, prestado maior atenção ao estudo da mobilidade mas de forma pouco preocupada quanto às bases sociais das deslocações.

A mobilidade geográfica refere-se tradicionalmente a deslocações no espaço, a movimentos de uma origem a um destino através de uma trajetória 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, de acesso às infraestruturas e da definição social das obrigações familiares, conjugando aspetos 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 detrimento da estudo das interações entre atores, estruturas e contextos e o facto de muitos estudos se limitarem às deslocações atuais 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 operandis 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, importa também explorar a perspectiva dos indivíduos na construção dos percursos geográficos e na forma como os representam. Persistem 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 atualidade condições para um aumento da circulação a variadíssimos níveis. A reestruturação económica dos anos 1970 e o advento da era da globalização traduziram-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. O estudo da relação entre desigualdades sociais e as condições de mobilidade da população parte do reconhecimento de que a capacidade do indivíduo se movimentar e movimentar outros indivíduos, bens ou informação constitui uma força de estratificação (Manderscheid, 2009; Asher, 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 privadas e desiguais (Camarero e Oliva, 2008:345).

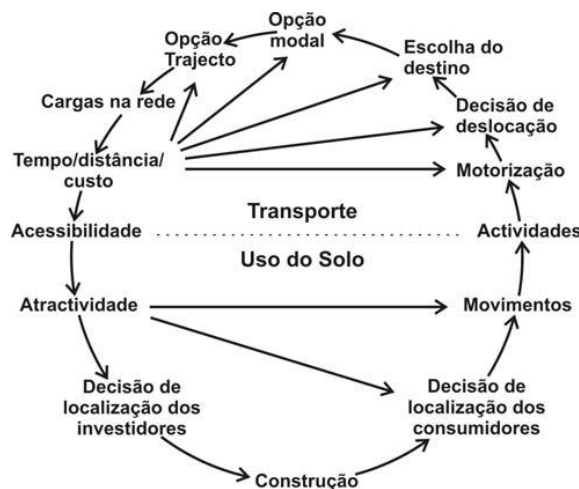
2.1. Mobilidade e ordenamento do território

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, e que têm repercussões ambientais de grande dimensão.

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 descreve também a evolução dos modelos descritivos e analíticos da organização do espaço da área da economia, geografia e sociologia urbana, descrevendo a forma como os transportes contribuíam para a organização e as relações estabelecidas.

Numa perspetiva 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 atividades económicas. Harris e Ullman (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 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 atividades/funções e esta distribuição gera deslocamentos; por outro lado, a

infraestruturação e o sistema de transportes geram oportunidades de interação, medidas como acessibilidade; esta acessibilidade diferenciada, por sua vez, contribui para as decisões de localização dos agentes das diversas atividades e, portanto, para a alteração dos usos do solo.³



Fonte: WEGENER, 1995 em Costa, 2007: 86

Contrariando as visões mais funcionalistas, Bell e Ward (2000) realçam o papel de Zelinsky (1971) ou Massey (1990) 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 espaço-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 interação organizacional, de imagens, sons, símbolos... – definem a forma e os processos espaciais, concretizando com o desenvolvimento de megacidades como pontos-chave e centros de poder de uma nova forma e processo espacial que é 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).

Refletir 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 e Urry (2008:26) conferem 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)”.

³ Ver Costa, 2007: 71-86

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 objetivos políticos permite filtrar ou catalisar o que decorre do sistema económico dominante (Costa, 2007: 7)

Discute-se a procura de modelos de mobilidade mais sustentáveis no que se refere sobretudo a preocupações ambientais, com projetos e redes de cidades internacionais e nacionais (ex. Projeto Mobilidade Sustentável) e a questões mais alargadas sobre as consequências, por exemplo, de formas urbanas menos saudáveis (ex. o debate em torno da cidade dispersa). É em torno da generalização dos conceitos de cidade compacta e de cidade dispersa que a discussão ganha relevo no final da década de 80, quando se começam a estabelecer relações entre o consumo energético e a morfologia. Costa (2007: 88) sublinha que 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.

Uma das disciplinas que mais se tem ocupado do planeamento de transportes - aliás, do território em geral - é a engenharia. Nos modelos de cenarização de procura de transporte os fatores que caracterizam e distinguem os alojamentos são a 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 socioeconómicos 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).

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. 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 estacionamento, 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 planear corretamente a localização de equipamentos e serviços – ao nível da habitação, atividades económicas, espaços comerciais e de lazer, saúdes, educação... - e de orientar a urbanização de acordo com princípios de mobilidade e acessibilidade dos espaços. São várias as abordagens em diferentes cidades (ver Teles, 2005:91-83): numas o princípio de aplicação foi a promoção de usos mistos do solo (Toulouse), noutras foi a otimização da localização de empresas consoante a sua dimensão e tipo de atividade (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 (PPG13).

Este tipo de experiências vai-se conhecendo dada a transmissão de conhecimento da investigação e práticas de formulação de políticas públicas de várias áreas através das diversas redes e organizações em que os territórios se inscrevem. Organizações internacionais como o Banco Mundial, a ONU, a OCDE ou a Comissão Europeia, que vêm produzindo documentos com diagnósticos e recomendações nas mais diversas áreas. Ferrão (2011) refere 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 – democracia deliberativa, planeamento colaborativo, negociações multilaterais; a cultura administrativo-organizacional e a missão dos serviços públicos – um novo entendimento de serviço público; e a cultura de ordenamento do território e o papel dos cidadãos – 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 infraestruturas e serviços de transporte. Se vezes há em que acompanham o crescimento de determinadas áreas, respondendo às exigências da população e das atividades económicas, noutras criam pólos novos ou recuperam antigas centralidades com a melhoria das acessibilidades. Por outro lado, a inexistência de acessibilidades é por vezes o motivo para a localização de determinados equipamentos cujo objetivo é restringir o acesso ou garantir exclusividade, como sejam alguns equipamento de lazer ou turísticos ou condomínios privados. Estas questões envolvem ordenamento do território, planeamento de transportes e acessibilidades e dinâmicas sociais e económicas que podem tornar os espaços mais ou menos fechados e acessíveis e as pessoas que os ocupam, mais ou menos móveis.

A diversificação e multiplicação dos tempos e lugares das deslocações urbanas desafiam a conceção fordista dos sistemas de transportes públicos, planeados sobretudo para a pendularidade casa-trabalho (Viegas, 2003; Costa, 2007; Asher, 2010). O desenvolvimento dos meios e sistemas de transporte é acompanhado das tendências de fragmentação social e enclausuramento espacial (Asher, 2010: 73). Segundo Asher (2010:69), “a individualização da vida urbana provoca também uma crise na conceção 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 fatores de desigualdade.

Asher (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 reflete-se designadamente 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 atividades” (Asher, 2010:39). Nesta escolha, defende o autor, entram lógicas reflexivas que dependem dos meios das pessoas ou organizações para se deslocarem ou comunicarem, sendo que estas novas lógicas podem gerar novas formas de segregação.

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, 2007; 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 sua relação com a produção ou reprodução de desigualdades socio-espaciais. Também alguns trabalhos da sociologia portuguesa referem de forma mais ou menos central esta relação (Costa, 1999; Carmo, 2007; Pinto e Queirós, 2010; Carmo e Santos, 2011). Ainda assim, o domínio social continua a ser 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 (Kaufmann et al, 2007; Ohnmacht et al, 2009; Manderscheid, 2009).

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 coletivas 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”.

Giddens (1989) confere centralidade à noção de espaço-tempo na teoria da estruturação, como anteriormente referimos, partindo exatamente do trabalho de Hägerstrand (1970) sobre o carácter rotinizado da espaço-temporalidade 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/inação 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 atividades 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 do território na interação 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, eles próprios migrantes de outras partes do país, e a relação do “seu” bairro com a restante cidade. A mobilidade, quotidiana e ao longo da vida, ganha significados através da construção discursiva e ligações a ganhos simbólicos que se relacionam e interagem com a produção material das paisagens (Manderscheid, 2009; Cresswell, 2006).

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 à possibilidade de mobilidade); e apropriação, que se refere à forma como os agentes interpretam e atuam (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 conceções 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 (Asher, 2010; Hine e Grieco, 2003), a questão das competências e recursos da população assume ainda maior importância.

Contudo, 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, lugares, pessoas... Hine e Grieco (2003) realçam dois tipos de acessibilidade, direta e indireta, sendo que a primeira é a empreendida pelo próprio e a segunda é o acesso aos bens/serviços através de vizinhos ou outras redes sociais. Baixos níveis de acessibilidade direta individual podem ser compensados por acessibilidade indireta, providenciadas por estruturas de capital social. Contudo, a exclusão social é intensificada quando a baixos níveis de acessibilidade direta 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, 2009). 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 e proporcional 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, 2009). 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, têm de ser acessíveis por também disso depender o seu carácter público.

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*, com um número especial editado sobre transportes e exclusão social (2009), são disso ilustrativas.

A acessibilidade diferenciada que os sistemas de transportes conferem aos espaços conjuga-se com os recursos diferenciados da população que também proporcionam apropriações desiguais dos sistemas de transporte existentes. É nesta linha que se tem estabelecido uma ponte direta 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 ou não 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 (cit. 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 direcionam 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 deficiência - e realça a diversidade não só de motivos e destinos das deslocações metropolitanas como das variáveis sociográficas que influenciam as mesmas. De uma forma geral, Sheller (2008) refere que há várias forças que constroem 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 atividades: a organização espaço-temporal do agregado familiar e a interação com familiares e amigos (gestão de orçamentos de tempo-espaço); o sistema de transportes, com os respetivos custos, abrangência e padrões de serviço da rede, condições de segurança pessoal e espaço público; e a organização espaço-temporal das atividades a que as pessoas precisam de aceder.

Manderscheid (2009:32) salienta que alguns dos estudos focados em 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 elo entre estruturas socio-espaciais e práticas individuais e coletivas. 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, 2009: 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 (2001), 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. Assim sendo, 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 umbilical entre mobilidade e ordenamento do território. Ordenamento do território, desigualdades sociais e mobilidade geográfica são aqui observadas em interdependência.

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 atividade da britânica *Social Exclusion Unit*, referenciada pela generalidade dos autores que trabalha o tema dos transportes e exclusão social, acompanhada também pelo aumento

da bibliografia produzida pelo que os autores chamam de “*policy-oriented think tanks*”, referindo aqui o trabalho de Oppenheim (1998) e de Atkinson e Hills, (1998).

No Reino Unido, 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 respetivos 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 fatores. Falham assim no reconhecimento da heterogeneidade destes grupos em termos materiais ou de padrões de atividades e da multidimensionalidade das razões por que estes grupos estão em desvantagem, fatores 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-ação 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 que os transportes públicos fornecem. Decorrente destes estudos, tipificam sete situações de exclusão social que os autores (Church et al, 2000: 199) consideram: (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-espço, 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 perceções 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, como 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. Julga-se a procura um princípio justo a partir do qual se distribuem novos equipamentos e infraestruturas, consequentemente ignorando os fatores estruturais que moldam esses padrões de procura. Chama a atenção para a necessidade de ter cuidado com a noção de procura de viagens, porque convencionalmente se assume 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.

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, o autor também contesta que a maior velocidade de viagem seja usada para reduzir efetivamente o tempo de viagem, antes tendo como efeito aumentar as distâncias percorridas no mesmo tempo (Martens, 2006).

Assim sendo, propõe uma abordagem assumidamente normativa com base não na procura mas nas necessidades - o que levanta alguns desafios, como a definição de atividades e necessidades (saúde, educação, trabalho e contactos sociais), de padrões de acessibilidade (em termos de tempo, custo, oportunidades) - mas também a consideração da procura, que continua 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-espácio-temporal da exclusão social; em segundo lugar, a existência de várias possibilidades de resposta em termos de políticas disponíveis⁴; por último, observam-se diferentes significados e relevâncias desta ligação (transportes- 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.

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

⁴ 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).

(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 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 abarcar 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, diz 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 autoestradas relativamente ao efetuado 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 serviço. 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). 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 socioeconómicos já relativamente favorecidos, os denominados condutores não-pobres. Acrescenta que 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). Também Garrett e Taylor (1999) deram conta das desigualdades do contexto americano: por um lado, dado 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.

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, copresença 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-Iruñea através da aplicação de questionário 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 mobilidade⁵.

Camarero e Oliva salientam situações particularmente gravosas 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).

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.

3. Considerações finais

A preocupação com questões de equidade no acesso ao espaço requer obviamente a análise e intervenção articulados a vários níveis (como emprego e formação, ordenamento do território...) 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 socioespaciais 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 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 objetivo 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. Caberá a estudos de carácter mais empírico identificar, em contextos concretos, os grupos populacionais e os territórios que estão mais vulneráveis a desigualdades na mobilidade quotidiana; e, por outro lado, analisar, designadamente no processo de elaboração de políticas públicas, os mecanismos que têm contribuído para a reprodução das desigualdades.

Referências bibliográficas

- Agnew, John (2005), "Space: Place". Em Paul Cloke and Ron Johnston, *Spaces of geographical thought*, Sage Publications, Londres.
- Archer, Margaret (1995), "Realism and morphogenesis" em Margaret Archer, *Realist Social Theory. The Morphogenetic Approach*, Cambridge University Press, Cambridge, 135-161.
- Asher, François (2010), *Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos*, Livros Horizonte, Lisboa.
- 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].
- Bell, Martin e Gary Ward (2000), "Comparing Temporary Mobility with Permanent Migration", *Tourism Geographies* 2 (1), 97-107.
- 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 e Manuel Castells (1997), *Local and global : the management of cities in the information age*, Earthscan, Londres.
- Bromberg, Ava, Gregory Morrow e Deirdre Pfeiffer (2007), "Editorial Note: Why Spatial Justice?", *Critical Planning Summer 2007*, 1-4
- 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 Miguel (2006), *Contributos para uma sociologia do Espaço-Tempo*, Celta Editora, Oeiras.
- Carmo, Renato Miguel (2007), *De Aldeia a Subúrbio. Trinta Anos de uma Comunidade Alentejana*, Imprensa de Ciências Sociais, Lisboa.
- Carmo, Renato Miguel e Simões, José Alberto (orgs.) (2009), *A Produção das Mobilidades. Redes, Espacialidades e Trajectos*, Imprensa de Ciências Sociais, Lisboa, 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*, Mundos Sociais, Lisboa, 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*, Edward Arnold, Londres.
- Castells, Manuel [1996] (2002), *A Sociedade em Rede. Vol I. A Era da Informação: Economia, Sociedade e Cultura*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.
- Church, A., M. Frost e K. Sullivan (2000), "Transport and Social Exclusion in London", *Transport Policy* 7, 195-205.
- Costa, António Firmino (1999), *Sociedade de Bairro: Dinâmicas Sociais da Identidade Cultural*, Celta Editora, Oeiras.
- Costa, António Firmino (2012a), *Desigualdades Sociais Contemporâneas*, Mundos Sociais, Lisboa.
- 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, Universidade de Évora, Évora.
- Costa, Nuno (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*, Routledge, Nova Iorque.
- Cresswell, Tim and Peter Merriman (eds.) (2011), *Geographies of mobilities: practices, spaces, subjects*, Ashgate.
- Fainstein, Susan (2009), "Spatial Justice and Planning", *Spatial Justice* n° 01. Em http://www.jssj.org/archives/01/media/dossier_focus_vo5.pdf [acedido a 29 de Setembro de 2011]
- 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 (2011), *O Ordenamento do Território como Política Pública*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.
- Friedland, Roger e Deirdre Boden (ed.) (1994), *NowHere: Space, Time and Modernity*, University of California Press, California.
- Garrett, Mark e Brian Taylor (1999), "Reconsidering Social Equity in Public Transit", *Berkeley Planning Journal*, 13, 6-27.
- Gaspar, Jorge (2002), "Developing Cohesive Cities: a perspective from the ground" em Fonseca, Lucinda e outros, *Immigration and Place in Mediterranean Metropolises*, FLAD, Lisboa, 67-82.
- Giddens, Anthony (1989), *A Constituição da Sociedade*, Martins Fontes, São Paulo.
- Gieryn, Thomas (2000). "A space for place in sociology", *Annual Reviews of Sociology* 26, 463-496.
- 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.
- Harvey, David (1973), *Social Justice and the City*, Blackwell, Oxford.
- 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.
- 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.
- Jessop, Bob, Neil Brenner e Martin Jones (2008), "Theorizing sociospatial relations", *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 26, 389-401.
- 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.
- Lefebvre, Henri (1968). *Le droit à la ville*, Éditions Anthropos, Paris.
- Lefebvre, Henri (1974), *La Production de l'Espace*, Anthropos, Paris.
- Lobao, Linda M., Gregory Hooks and Ann R. Tickamyer (eds.) (2007), *The sociology of spatial inequality*, State University of New York Press, New York.
- Manderscheid, Katharina (2009), "Unequal Mobilities", em Ohnmacht, Timo; Hanja Maksim; Manfred Bergman (eds.) (2009), *Mobilities and inequality*, Ashgate.

- Martens, Karel (2006), “Basing Transport Planning on Principles of Social Justice”, *Berkeley Planning Journal*, vol. 19, 1-17.
- Milanovic, Branko (2012), *Ter ou Não Ter. Uma Breve História*, Bertrand, Lisboa.
- Mitchell, Don (2003), *The Right to the City. Social Justice and the Fight for Public Space*, The Guilford Press, New York
- OECD (2011), *Divided We Stand: Why Inequality Keeps Rising*, OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264119536-en>
- Ohnmacht, Timo; Hanja Maksim; Manfred Bergman (eds.) (2009), *Mobilities and inequality*, Ashgate.
- Pinto, José Madureira e João Queirós (orgs.) (2010), *Ir e Voltar: Sociologia de uma Colectividade Local do Noroeste Português (1977-207)*, Afrontamento, Porto.
- Pires, Rui Pena, (1988). “A teoria da estruturação de Anthony Giddens. Apresentação e bibliografia”. *Sociologia: Problemas e Práticas*, 1-nº 4, 231-236.
- Preston, John (2009), “Epilogue: Transport policy and social exclusion—Some reflections”, *Transport Policy* 16 (2009), 140–142
- Rémy, Jean; Voyé, Liliane (1994), *Cidade: rumo a uma nova definição?*, Afrontamento, Porto.
- 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.
- Saunders, Peter (1993), *Social Theory and the Urban Question*, Routledge, Londres.
- Savage, Mike e Alan Warde ([1993]2002), *Sociologia Urbana, Capitalismo e Modernidade*, Celta, Oeiras.
- 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; John Urry (2006), “The new mobilities paradigm”, *Environment and Planning A*, 38, 207-226.
- Soja, Edward W. (1989), *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*, Verso Press, Londres.
- Soja, Edward W. (2010), *Seeking Spatial Justice*, University of Minnesota Press, Minneapolis.
- Teles, Paula (2005), *Os Territórios (Sociais) da Mobilidade. Um Desafio para a Área Metropolitana do Porto*, Lugar do Plano, Aveiro.
- Tonkiss, Fran (2005), *Space, the City and Social Theory. Social Relations and Urban Forms*, Polity Press, Cambridge.
- Urry, John (2000), *Sociology beyond societies. Mobilities for the twenty-first century*, Routledge, Londres.
- Urry, John (2002), “Mobility and Proximity”, *Sociology* 36(2), 255–274
- Viegas, José Manuel (2003), “Estratégias Urbanísticas e Governabilidade”, em Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral, *Políticas Urbanas: Tendências, Estratégias e Oportunidades*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 260-273.
- Wilkinson, Richard e Kate Pickett (2009), *The Spirit Level. Why More Equal Societies Almost Always Do it Better*, Penguin, London.
- Zelinsky, Wilbur (1971), “The Hypothesis of the Mobility Transition”, *Geographical Review*, vol. 61, nº 2, 219-249.
- UNHABITAT (2010), *The Right to the City: Bridging the Urban Divide*, ONU, 5º Fórum Urbano Mundial, Rio de Janeiro.