

CIES e-Working Paper N.º 195/2014

**Desigualdades socioterritoriais e mobilidade geográfica:  
um retrato da Área Metropolitana de Lisboa**

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**<sup>1</sup>

O artigo debruça-se sobre a heterogeneidade socioterritorial da Área Metropolitana de Lisboa e a sua relação com a produção de diversos tipos de mobilidade. Utilizando os dados dos Censos 2011, começamos por propor uma leitura sobre a diversidade sociodemográfica da AML, identificando dimensões de diferenciação e definindo, a partir destas, uma tipologia de freguesias. Particularizamos ainda alguns aspetos que caracterizam a desigualdade socioterritorial metropolitana. Seguidamente descrevemos os padrões de mobilidade da população empregada ou estudante, recorrendo à construção de uma tipologia de freguesias. Finalmente cruzamos as duas tipologias de freguesias – a socioterritorial e a de mobilidade – observando como, na AML, espaço e sociedade interagem na produção das mobilidades. Os padrões diferenciados de mobilidade da AML representam simultaneamente resultado e fator de reprodução de desigualdades no acesso ao espaço metropolitano.

**Palavras-chave:** mobilidade geográfica; desigualdades sociais; Área Metropolitana de Lisboa

### **Abstract**

The working paper focuses on the sociospatial heterogeneity of Lisbon Metropolitan Area (LMA) and its association with different types of mobility. Using data from the 2011 Census, we start by identifying general sociodemographic differentiating dimensions which we use to define groups of parishes (through multivariate analysis). Some aspects of sociospatial inequality are taken into further examine. We then describe mobility patterns also identifying groups of parishes. Finally we cross-reference the two typologies – sociospatial and mobility – exploring how, in the LMA, space and society interact producing mobilities. The different mobility patterns represent simultaneously an effect and a factor of inequality reproduction in access to metropolitan space.

**Keywords:** geographical mobility; social inequality; Lisbon metropolitan area

---

<sup>1</sup> O presente artigo desenvolveu-se no âmbito do projeto individual de doutoramento financiado pela FCT (referência SFRH/BD/71997/2010) e em articulação com o projeto FCT “LOCALWAYS. Trajetos de sustentabilidade local: mobilidade espacial, capital social e desigualdade” (referência PTDC/ATP-EUR/5023/2012).

## Introdução

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

À diferenciação territorial sobrepõem-se as desigualdades sociais, contribuindo ambas para dinâmicas socioterritoriais que constroem os padrões de mobilidade metropolitana. Os territórios, através dos recursos materiais também de condições de segurança e bem-estar, podem proporcionar relações mais livres e flexíveis ou, pelo contrário, fechadas e condicionantes, com as pessoas que os vivem, habitam, que neles circulam (Santos, 2014). Por outro lado, determinados grupos populacionais estão mais ou menos sujeitos, pelos seus recursos e/ou competências, ao condicionamento da estrutura do espaço (idem). Procura-se colmatar a referida fraca presença do espaço e da mobilidade nos estudos sobre desigualdades sociais (Kaufmann et al, 2004; Ohnmacht et al, 2009; Manderscheid, 2009) tal como acontece no que diz respeito à consideração das desigualdades sociais nos estudos e planos sobre território e mobilidade (Martens, 2006; Preston, 2009).

O artigo desenvolve uma abordagem essencialmente empírica e descritiva guiada pelo enquadramento teórico estabelecido anteriormente (Santos, 2014) e por outros estudos sobre a AML (Salgueiro, 2001; INE, 2001, 2003, 2004<sup>2</sup>), recorrendo a variáveis sociodemográficas e de mobilidade do recenseamento de 2011. Interessava-nos conhecer as práticas de mobilidade da população sendo que nos deparamos com uma primeira dificuldade: no recenseamento inquire-se apenas a mobilidade da

---

<sup>2</sup> Mais recentemente, após termos concluído a nossa análise, o INE publicou a tipologia socioeconómica da AML 2011 (INE, 2014), chegando a resultados concordantes com os aqui descritos, ainda que a escala de análise e a abordagem à mobilidade sejam distintas.

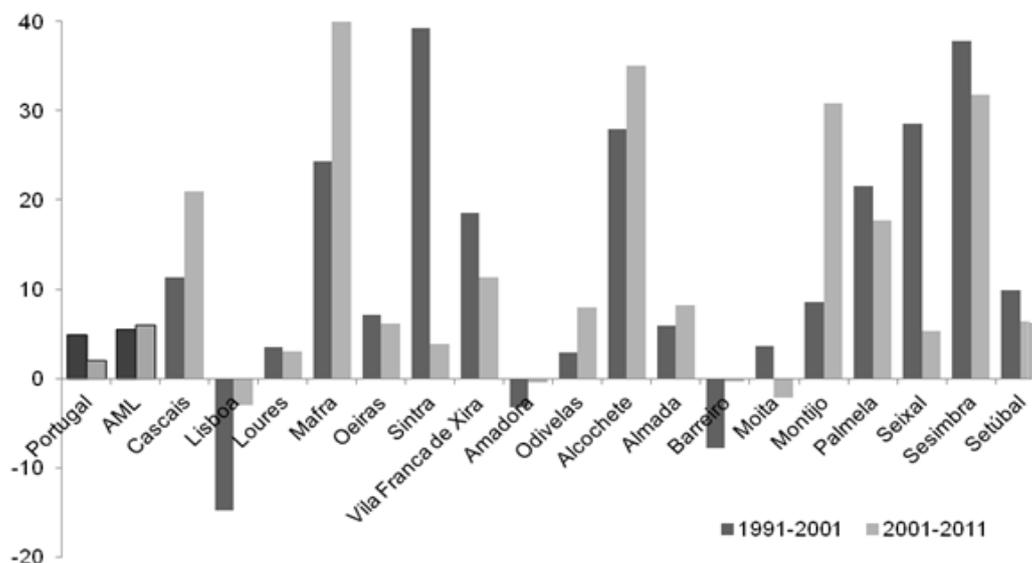
população empregada ou estudante. Analisamos, portanto, a procura de transportes através da mobilidade dos passageiros. Ainda que reflitam evidentemente as tendências da oferta, não exploramos aqui a evolução da dimensão e tipos de oferta de forma independente destes dados sobre a procura. A escassez e dificuldade de acesso aos dados da oferta de transportes na AML é também, de alguma forma, função da ineficácia ou inexistência da gestão de transportes a este nível. Algumas empresas (metro e carris) disponibilizam indicadores de actividades nos seus sites mas a grande maioria não o faz.

Identificam-se dimensões de diferenciação entre as freguesias da AML definindo-se, a partir destas, uma tipologia. São descritos os padrões de mobilidade da população empregada ou estudante, recorrendo à construção de uma tipologia de freguesias. Finalmente, cruzamos as duas tipologias de freguesias – a socioterritorial e a de mobilidade – observando como, na AML, espaço e sociedade interagem na produção das mobilidades.

### **A diversidade socioterritorial da AML**

A evolução da AML na última década construiu-se num dinamismo demográfico diferenciado entre concelhos (fig.1). Confirmam-se tendências anteriores mas também se reconfiguram centralidades e periferias. Lisboa parece finalmente diminuir o grau de perda de população da década anterior, tal como o Barreiro e a Amadora. Ao mesmo tempo, Sintra e Seixal diminuem bastante o seu nível de crescimento, tal como Palmela, Sesimbra ou Vila Franca de Xira, ainda que em menor grau. Mafra, Alcochete e Montijo, concelhos de urbanização mais recente, aumentam a dinâmica de crescimento. O concelho da Moita é o único que, tendo crescido na década de 1991 para 2001, vê agora a população decrescer em 2011.

**Figura 1 - Taxas de variação da população nos concelhos da AML, 1991-2001 e 2001-2011 (%)**



Fonte: INE, 1991, 2001 e 2011

Os dados sociodemográficos de 2011, em comparação com 2001 (quadro 1), descrevem uma aproximação do comportamento de concelhos limítrofes a Lisboa. Amadora e Odivelas apresentam valores semelhantes na densidade de povoamento, envelhecimento e ainda um ligeiro aumento da atratividade do concelho para população empregada ou estudante. Oeiras acentua o perfil de maior qualificação da população, tal como Cascais, e é já um pólo atrativo para população que trabalha ou estuda. Na Península de Setúbal, os dois pólos de emprego, Setúbal e Palmela, parecem perder alguma da atratividade da década anterior, ao contrário de Alcochete ou Montijo, cuja urbanização recente não perdeu fulgor. O mesmo não aconteceu com Sesimbra, que na década anterior apresentava uma dinâmica semelhante mas que, na evolução para 2011, não conseguiu constituir maior atratividade ao nível do emprego e abrandou o crescimento da população. Sobre esta diversidade, Lisboa continua a distinguir-se como o centro que recebe todos os dias trabalhadores e estudantes numa quantidade equivalente a 80% da população residente.

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

observados nos concelhos anteriores. A Península de Setúbal apresenta, de uma forma geral, os registos menos favoráveis em ambos os indicadores.

**Quadro 1 - Variáveis sociodemográficas 2001 e 2011, concelhos da AML**

Unidade territorial	População residente (N.º)		Densidade populacional (N.º/ km²)		Índice de envelhecimento (N.º)		Taxa de analfabetismo (%)		Pop. com ensino superior completo (%)		Pop. que entra na território para estudar ou trabalhar (% pop. resid.)	
	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011
Portugal	10356117	10562178	112	115	102,2	128,6	9,0	5,2	8,6	14,8	-	-
AML	2661850	2821876	898	940	103,4	118,3	5,7	3,2	13,5	20,8	3,3	5,3
Cascais	170683	206479	1756	2119	99,8	113,3	4,6	2,5	19,0	27,1	12,8	11,8
Lisboa	564657	547733	6673	6447	203,3	187,3	6,0	3,2	21,0	32,8	79,5	77,7
Loures	199059	205054	1178	1211	77,40	111	5,9	3,6	9,9	16,2	15	16,5
Mafra	54358	76685	186	263	96,8	79,6	8,4	3,6	7,4	17,0	9,7	8,5
Oeiras	162128	172120	3536	3751	106,4	125	3,8	2,2	22,7	32,5	26,3	34,3
Sintra	363749	377835	1139	1184	56,5	78,4	4,2	2,5	10,5	14,6	8	8,4
V. F. de Xira	122908	136886	380	430	66,9	79,2	5,4	3,1	8,1	14,6	11,4	10,4
Amadora	175872	175136	7390	7363	93,8	127,3	5,5	3,7	10,8	15,9	15,3	17,4
Odivelas	133847	144549	5027	5484	81	107,9	5,1	2,9	9,0	16,8	7,3	9,1
Alcochete	13010	17569	98	137	94,5	76,7	10,1	3,9	8,2	21,1	14	24,3
Almada	160825	174030	2290	2479	118,8	140,7	6,1	3,3	11,6	18,1	18	16,7
Barreiro	79012	78764	2468	2164	122,5	152,3	5,8	3,6	8,2	13,5	12,5	12,9
Moita	67449	66029	1235	984	77,3	109	7,9	4,3	5,3	12,2	5,2	6,7
Montijo	39168	51222	115	147	115,5	101,7	11,4	5,3	6,9	15,7	16,5	14,8
Palmela	53353	62831	115	135	93,9	103,4	10,8	5,8	7,2	14,4	25,4	24,0
Seixal	150271	158269	1570	1657	60,2	95,7	4,8	2,9	8,8	14,5	6,8	7,1
Sesimbra	37567	49500	192	253	88,5	90,8	7,8	3,7	6,8	13,4	7,3	6,0
Setúbal	113934	121185	589	526	95,1	113	7,6	4,3	10,2	16,0	15,9	13,5

Fonte: INE, 2001 e 2011

Os últimos anos alteram drasticamente as tendências de qualificação e renovação da última década. Não sendo ainda possível recorrer a dados recentes desagregados geograficamente, já se observa uma preocupante depressão demográfica no país e na região (fig. 6). A década de crescimento dos anos 90 precede um decréscimo que, sobretudo na AML, começa a ser contrariado a partir de 2004/2005. Esta tendência de recuperação é abruptamente interrompida a partir de 2010.

**Figura 6 - Taxa de crescimento efetivo anual 1992-2012**



Fonte: INE, 2014

O concelho de Lisboa é particularmente penalizado. Apesar dos saldos naturais positivos, registam-se saldos migratórios negativos muito acentuados desde 2010: menos cerca de 10000 pessoas de 2010 para 2012, a que se acrescenta uma perda de quase 12000 de 2011 para 2012 (INE, 2014). Nesta redução estão representados não só o fenómeno da emigração mas também o abrandamento da entrada de população (nacional ou internacional).

Contudo, o concelho nem sempre é a escala de análise mais adequada. Interessava-nos sobretudo compreender as dimensões latentes à própria diversidade socioterritorial da AML e para tal recorreremos a análise multivariada tendo como unidade de análise a freguesia. Seleccionamos variáveis que descrevessem características sociodemográficas da população, padrões de povoamento e condições de habitabilidade (quadro 2). A partir das variáveis realizámos uma análise em componentes principais (ACP)<sup>3</sup>. Retirámos quatro dimensões que, em conjunto, explicam 78,5% da variância. O quadro 2 apresenta a relação entre as variáveis e as dimensões resultantes.

A primeira dimensão, *envelhecimento e consolidação urbana*, explica cerca de 37% da variância. Associa o envelhecimento da população e dos edifícios à presença de famílias unipessoais e menos casais com filhos; expressa-se ainda na densidade da população e de construção, na diversidade funcional, na presença de população de

<sup>3</sup> A ACP foi realizada com rotação de Varimax e verificação da adequabilidade dos dados através da estatística de Keiser-Meyer-Olkin (KMO=0,807)

nacionalidade estrangeira e na terciarização e alguma qualificação da população empregada. A *qualificação*, segunda dimensão com maior poder de explicação (21,3%), corresponde à qualificação da população, em particular da população empregada, mas também do edificado, presente nos custos superiores da habitação. As duas primeiras dimensões explicam quase 59% da variância total, sendo que as duas restantes apresentam menor poder sobre a variância.

A terceira dimensão explica cerca de 11% da variância e caracteriza o *despovoamento e desqualificação*, dado que associa valores reduzidos de população residente à presença de analfabetismo e das profissões menos valorizadas, para além da menor terciarização da população empregada.

Por último, com 9% de explicação da variância, a *renovação* caracteriza-se pela associação entre a presença de população que cinco anos antes não vivia no concelho, de população empregada e de nacionalidade estrangeira e rendas mais dispendiosas, provavelmente por serem mais recentes.

**Quadro 2 – Dimensões de diferenciação socioterritorial na AML em 2011**

Variáveis	Dimensões			
	Envelhecimento e consolidação urbana	Qualificação	Despovoamento e desqualificação	Renovação
Famílias unipessoais (%)	,912	,282	,113	,046
Densidade de alojamentos (nº/km2)	,893	-,030	-,128	,077
Núcleos familiares de casais com filhos (%)	-,834	-,143	-,242	,241
Densidade populacional (nº/km2)	,825	-,091	-,283	,073
Idade média dos edifícios (anos)	,818	,189	,333	-,026
Índice de envelhecimento da população	,759	,195	,269	-,357
População empregada no setor terciário (%)	,648	,333	-,510	,161
Edifícios não exclusivamente residenciais (%)	,632	,251	-,051	,383
Pop.com nacionalidade estrangeira (%)	,553	-,455	,034	,476
Pop. com profissões do topo da CNP (%) <sup>4</sup>	-,489	-,662	,454	-,187
Pop. com profissões da base da CNP (%) <sup>5</sup>	,375	,873	-,177	,111
População com ensino superior completo (%)	,340	,832	-,304	,173
Encargos médios dos proprietários com os alojamentos (euros)	-,141	,771	,325	,211
Alojamentos sem pelo menos uma IE básica (%)	,154	-,165	,821	-,050
População residente (nº)	-,141	-,133	-,759	-,038
Taxa de analfabetismo (%)	-,160	-,408	,721	-,256
Renda média dos alojamentos (euros)	-,005	,480	-,289	,580
População que 5 anos antes residia noutra concelho (%)	,148	,102	,050	,815
População empregada (%)	-,246	,228	-,129	,773
Variância explicada (%)	37,19	21,33	10,93	9,03

Procedemos seguidamente a uma análise de clusters com o objectivo de identificar grupos de freguesias com comportamentos distintos consoante as dimensões de diferenciação socioterritorial. Retivemos a sugestão, pela análise hierárquica, de quatro grupos, que se confirmaram com a leitura dos grupos resultantes da análise k-means (fig. 2 e 3).

No centro da AML, o *urbano antigo* caracteriza-se pelo envelhecimento e pela consolidação urbana mas também pela *renovação*, ainda que desqualificado. Nestas

<sup>4</sup> Este indicador, que o INE denomina de *população com profissões socialmente valorizadas*, mede a proporção de população empregada que está inscrita nos grupos 1 e 2 da Classificação Nacional de Profissões que correspondem aos representantes do poder legislativo e de órgãos executivos, dirigentes, diretores e gestores executivos (grupo 1) e aos especialistas das atividades intelectuais e científicas (grupo 2). Ver <http://smi.ine.pt/Categoria>

<sup>5</sup> Este indicador era calculado pelo INE - *população com profissões socialmente desvalorizadas* - e mede a proporção de população empregada nos grupos 6, 7, 8 e 9 da Classificação Nacional de Profissões: Agricultores e trabalhadores qualificados da agricultura, da pesca e da floresta, Trabalhadores qualificados da indústria, construção e artífices, Operadores de instalações e máquinas e trabalhadores da montagem e Trabalhadores não qualificados. Enquanto o indicador das profissões socialmente valorizadas continuou a ser utilizado pelo INE, este deixou de ser calculado mas continuamos a usa-lo, apesar da sua denominação discutível, por verificarmos ser diferenciador no comportamento da área metropolitana.

freguesias reside apenas 4% da população da AML, que correspondem ao centro histórico de Lisboa, integrando ainda a freguesia de Moscavide (Loures). Notamos um duplo movimento aparentemente contraditório. Se por um lado algum urbano antigo agravou a sua dinâmica de envelhecimento e perda de população (antigas freguesias da Pena, Sé, Santiago ou Sto. Estevão), por outro lado observa-se um crescimento ou manutenção da população noutras freguesias. Nalgumas freguesias o crescimento da população de 2001 para 2011 é bastante elevado, como em Santa Justa, Socorro ou Encarnação (taxas de variação superiores a 15%), sendo que as primeiras duas recuperam de taxas negativas muito elevadas na anterior década (inferiores a -35%).

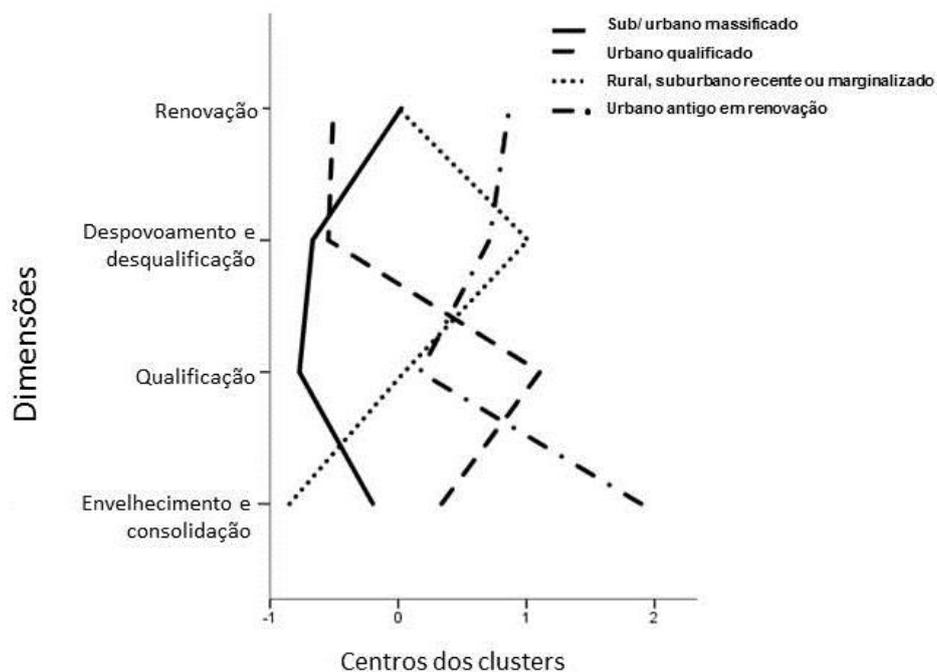
Rodeando o centro de Lisboa, seguindo a faixa litoral Cascais-Oeiras, e pontuando alguns concelhos da margem sul do Tejo (Almada, Barreiro, Setúbal), situa-se o *urbano qualificado*. Composto por 48 freguesias urbanas, associa-se à qualificação e em sentido contrário ao despovoamento e desqualificação.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

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

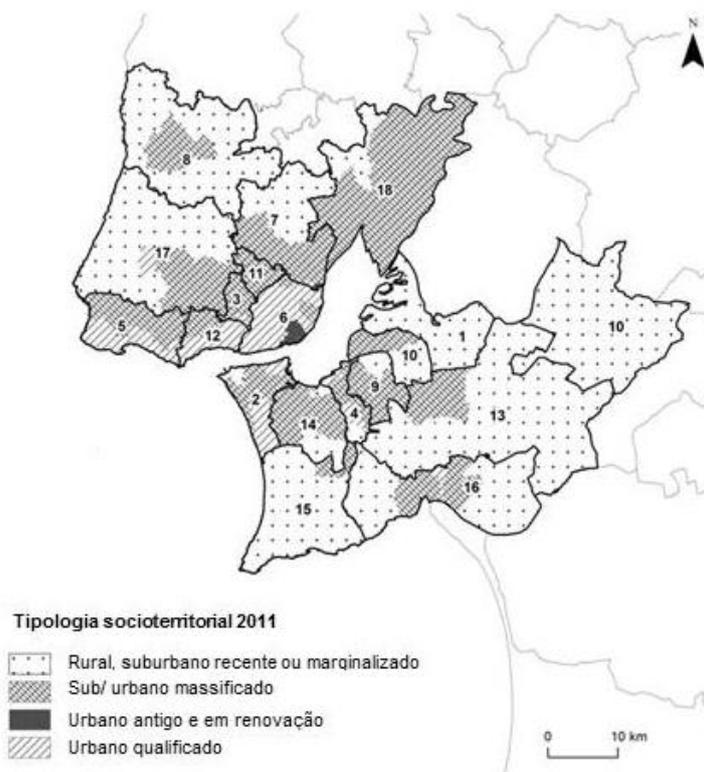
Por último, apresenta-se um tipo de território definido pelo povoamento mais escasso e pela desqualificação da população e das habitações. Contudo, apresenta uma relação negativa com o envelhecimento e consolidação urbanos e um comportamento mais neutro com a renovação, sugerindo alguma dinâmica. Inclui freguesias *rurais*, tanto as mais periféricas como sedes de concelho, freguesias dos concelhos que têm conhecido um maior crescimento populacional (Montijo, Mafra, Sesimbra) e ainda um pequeno grupo *suburbano* que se distingue pela desqualificação mas também pela

menor dimensão populacional. O grupo reúne 59 freguesias onde reside apenas 11% da população da AML.

**Figura 2 – Definição dos grupos de freguesias a partir das dimensões de diferenciação socioterritorial da AML - 2011**



**Figura 3 – Tipologia socioterritorial da AML, 2011**



1- Alcochete; 2- Almada; 3- Amadora; 4- Barreiro; 5- Cascais; 6- Lisboa; 7- Loures; 8- Mafra; 9- Moita; 10- Montijo; 11- Odivelas; 12- Oeiras; 13- Palmela; 14- Seixal; 15- Sesimbra; 16- Setúbal; 17- Sintra; 18- Vila Franca de Xira

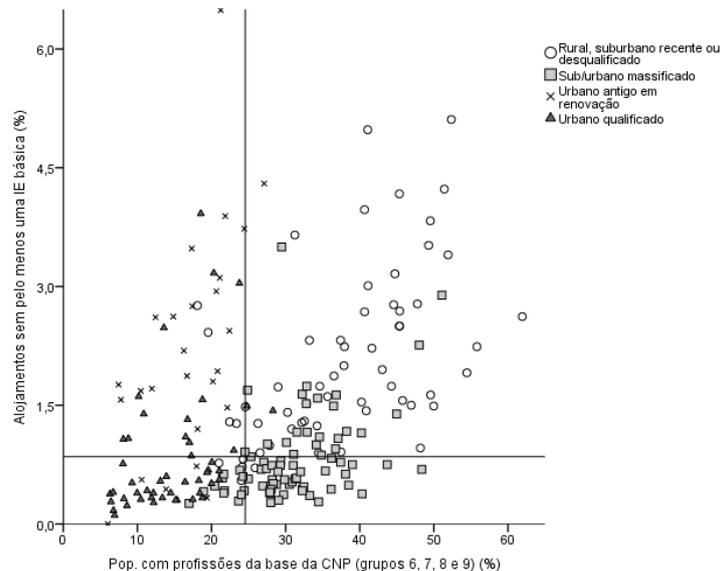
Os processos de expansão metropolitana, qualificação urbana e suburbanização do rural dos anos 90 foram já descritos (INE, 2003). A renovação do centro é recente. A qualificação e a renovação são, porém, ameaçadas pela falta de dinâmica demográfica, com o envelhecimento generalizado. O contexto recente virá reforçar estes riscos. Aliás, subsiste um grande diferencial nos níveis de qualificação, tanto da população como do espaço urbano, na AML, como observamos de seguida.

### **Desigualdade socioespacial na Área Metropolitana de Lisboa**

Os grupos de freguesias que encontramos sugerem a acumulação de recursos sociais e territoriais que favorecem ou desfavorecem a população de determinados lugares. As tipologias do INE (1999, 2003) e de Salgueiro (2001), que consideramos referências, apontavam já para a justaposição entre dinâmicas sociais e espaciais: tendências de localização de determinados grupos profissionais ou socioeconómicos estão a par de dinâmicas espaciais de consolidação, densificação e centralidade urbanas diferenciadas. Os grupos de freguesias a que chegámos traduzem igualmente a acumulação de recursos sociais e territoriais.

Em situações extremas o *urbano qualificado* e o *suburbano desqualificado* ou o *rural* demonstram essa acumulação de vantagens ou desvantagens (fig. 4): des/qualificação da população empregada (e/ou menor terciarização) e das condições de habitabilidade. No *urbano antigo em renovação* continua a registar-se o peso de uma ocupação antiga com piores condições do edificado mas as profissões menos qualificadas ou fora do setor terciário estão menos presente. O *suburbano massificado*, de maior dimensão, é também o mais diverso e apresenta uma relativa qualificação do edificado. Aqui reside população que comprou casa ou acedeu a melhor condição habitacional que não conseguiria fazer-lo em zonas mais centrais pela menor disponibilidade de recursos (maior presença de profissionais menos qualificados). Contudo, estão também neste grupo freguesias com características mais próximas ora do *urbano qualificado*, ora do perfil *suburbano desqualificado*.

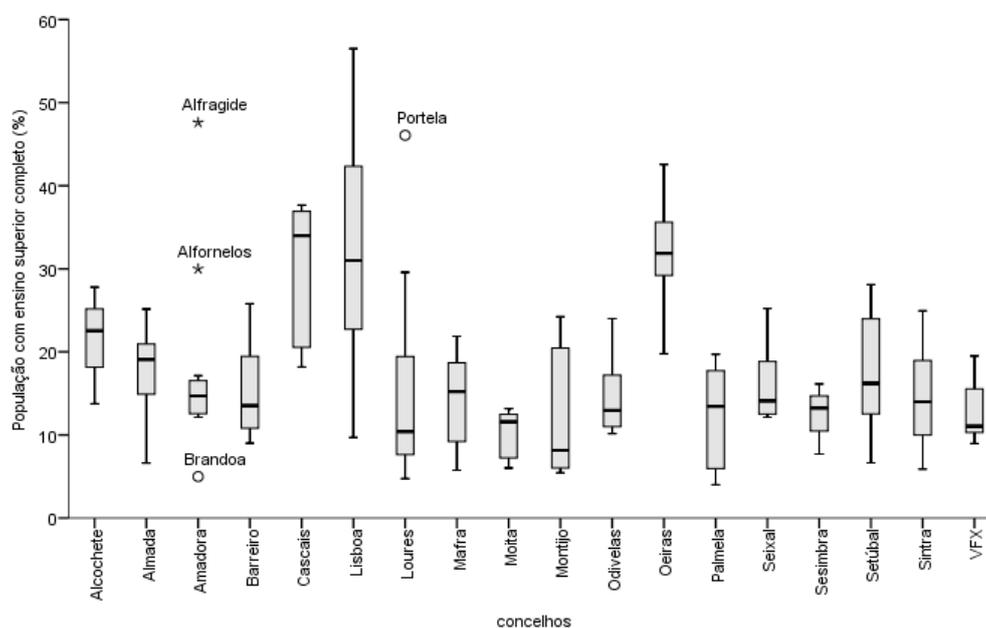
**Figura 4 – Alojamentos sem pelo menos uma infraestrutura e proporção de profissionais da base da CNP segundo a tipologia socioterritorial, 2011**



Os valores médios dos concelhos escondem desigualdades internas. A proporção de população com ensino superior completo ilustra bem estas desigualdades (fig. 5). Lisboa é o concelho com a população mais qualificada do país mas apresenta igualmente uma situação interna muito desigual. Relativamente a este concelho, Carmo e Carvalho (2013) verificaram igualmente que as remunerações dos trabalhadores por conta de outrem, de 2009, não obstante serem superiores ao resto do país, também são mais desiguais.

Oeiras tem uma população qualificada com menor dispersão dos valores, enquanto a Amadora apresenta valores extremos tanto ao nível superior como inferior. Já os concelhos da Moita e de Sesimbra apresentam os valores mais reduzidos e com menor dispersão. A menor qualificação da população observa-se tanto em território mais rural como mais urbanizado, associado ao envelhecimento e à persistência de bolsas de pobreza urbana na AML.

**Figura 5 – População com ensino superior completo (%) 2011, valores das freguesias representados por concelho (diagrama de caixa)**



Fonte: INE, 2011

A observação de determinados grupos profissionais e respectiva evolução sugerem alterações qualitativas importantes na última década (quadro 3). Lisboa, Cascais e Oeiras confirmam o perfil de centralidade e qualificação com o crescimento dos profissionais mais qualificados e a redução do peso dos menos qualificados, em particular Oeiras. Já a Península de Setúbal confirma a sua desvantagem, designadamente no concelho da Moita: as mais elevadas percentagens de profissionais não qualificados ou dos serviços pessoais coincidem com o peso reduzido dos mais qualificados. Contudo, na margem sul do Tejo há dinâmica de qualificação. Alcochete apresenta a maior percentagem de quadros superiores ou de especialistas da Península de Setúbal em 2011, superando Almada ou Setúbal. Também no Montijo e em Mafra, já na Grande Lisboa, se verifica o aumento do peso dos profissionais mais qualificados, sendo particularmente interessante que estes três concelhos mantenham pesos elevados da população agrícola ou até industrial, sublinhando o carácter dual de territórios rurais/ de suburbano recente qualificado.

**Quadro 3 – População empregada segundo os grupos profissionais (%),2011, concelhos da AML**

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

Lisboa é uma cidade-região fragmentada, onde, por oposição ao domínio de grupos socialmente homogéneos, que ocupam manchas contíguas bem identificáveis de nível macro, se observam combinações mais complexas com vizinhanças polarizadas ou enclaves de escala micro (Salgueiro, 2001:186). A história da cidade e da região é a de um centro onde elites e grupos mais desfavorecidos ocupam espaços próximos, ainda que segmentados. Salaria como a suburbanização dos estratos socioeconómicos com mais recursos nunca foi vivida na Europa como nos Estados Unidos e como, em Portugal, os grandes movimentos demográficos no pós- 25 de Abril foram acompanhados por uma grande desorganização na ocupação do território, com o surgimento, em grande dimensão, de habitação clandestina e da construção de bairros sociais na periferia das cidades (Salgueiro, 2001).

Identificámos tendências que se repercutirão na mobilidade dos indivíduos e famílias. Se o policentrismo parece continuar, Lisboa mantém uma centralidade impar e continua a existir um contingente importante de freguesias de povoamento disperso que integram a bacia de emprego da AML. Estes fatores influenciam, por exemplo, o meio ou a duração dos movimentos pendulares. Contudo, muito é posto em causa nos últimos anos: a crise económica e financeira e a redução de investimento público e apoios sociais agravam as condições de vida da população da AML de formas que ainda não conseguimos entender inteiramente. Veremos, contudo, como se conjugam algumas destas dinâmicas com os padrões de mobilidade geográfica.

### **Mobilidade e desigualdades sociais na AML – uma leitura multidimensional**

Tendo observado a diversidade metropolitana e alguns aspectos de desigualdade socioterritorial, debruçamo-nos agora sobre os padrões de mobilidade da população que se desloca para trabalhar ou estudar. Em 2011 cerca de 1 milhão e 803 mil indivíduos deslocavam-se na AML para o trabalho ou escola. Destes cerca de 93% são residentes na AML, 5% vêm de outros concelhos e 2% deslocam-se para fora da AML. De 2001 para 2011 a mobilidade continua a aumentar e o território metropolitano expande-se através das entradas na AML (de 3% para 5% do total de população residente ou empregada na AML), enquanto as saídas se mantêm constantes (2%). A grande transformação na mobilidade dá-se, contudo, no meio de transporte. Em vinte anos triplicou a percentagem de população que utiliza o automóvel no país (de cerca de 21% para 62%). Tanto no contexto nacional como na região de Lisboa, é já a maioria dos indivíduos desloca-se desta forma para o local de trabalho ou de estudo (AML: 54%).

Observando os valores totais, aumenta aparentemente a capacidade dos concelhos em reter a sua população (de 54% para 57% de movimentos intraconcelhios). Contudo, os valores da população empregada indicam-nos o contrário: 49% da população desloca-se dentro do concelho de residência, quando em 2001 este valor era de 53% e em 1991 era 58%.

Os padrões de mobilidade são, contudo, construídos com base num diferencial espacial significativo como se adivinha pela tipologia socioterritorial. De forma a construir uma tipologia territorial dos padrões de mobilidade casa-trabalho ou casa-

estudo, realizámos uma análise de *clusters* à escala da freguesia<sup>6</sup> com algumas variáveis de mobilidade disponíveis nos Censos (quadro 4 e fig. 7).

No grupo de freguesias que gera sobretudo *mobilidade particular* em média 66% da população usa automóvel, sendo que se observa uma média elevada de pessoas que demora 30 minutos ou menos no movimento pendular (quadro 4). Ainda assim, a percentagem de indivíduos que demora mais de uma hora é muito próxima da média da AML (5,7%). No território inscrito neste tipo habita 28,2% da população residente na AML que trabalha ou estuda.

O tipo mais distinto, de *mobilidade rápida intraconcelhia*, corresponde à quase totalidade do concelho de Lisboa e a duas freguesias isoladas, uma de Sesimbra e outra de Setúbal (quadro 4). Nestas freguesias em média cerca de 80% da população demora menos de 30 minutos no movimento pendular e apenas 12% trabalha ou estuda fora. Em Lisboa o uso do metro é muito mais elevado, tal como do autocarro. Nestes territórios reside 17,8% da população residente na AML empregada ou estudante. Continua, no entanto, a cingir-se essencialmente a Lisboa.

O conjunto que gere *mobilidade interconcelhia lenta* está menos associado à mobilidade pública, devido ao crescimento generalizado do uso do automóvel. Esta generalização é de tal forma que em 2011 o uso do automóvel chega aos 49%, em média, e o uso do transporte público fica nos 30%. Este grupo contém 80 freguesias e inclui a maioria da população que trabalha ou estuda residente na AML (54,1%): freguesias dos concelhos com percentagens mais elevadas de população que usa transporte público, como Odivelas, Amadora, Loures, Almada, Barreiro; mas também Oeiras, Sintra ou Vila Franca de Xira, sobretudo na faixa correspondente às linhas de comboio. O uso do comboio ou do autocarro é próximo do grupo anterior, coincidindo aqui com movimentos pendulares mais demorados.

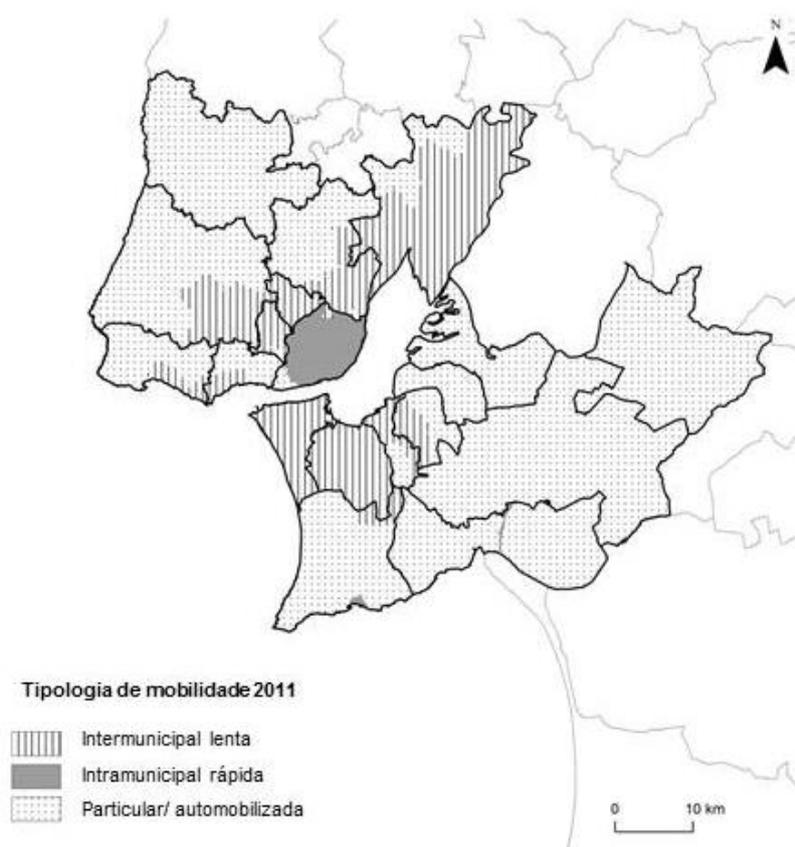
---

<sup>6</sup> Começamos por realizar uma análise hierárquica, contrastando diferentes métodos de agrupamento com a leitura dos dendrogramas e das representações gráficas dos coeficientes de fusão, de forma a definir um número ótimo de *clusters*. Procedeu-se então à análise não hierárquica *k-means* para que à constituição dos *clusters* se associassem as variáveis que mais contribuíssem para a sua definição. Para a realização da análise de *clusters* procedemos à dado que apresentam medidas centrais e de dispersão muito diversas, com variáveis sem frequência em várias freguesias (p.e. percentagem de população que utiliza metro ou eléctrico).

**Quadro 4 – Tipologia de mobilidade, médias das variáveis, 2011**

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

**Figura 7 – Configuração territorial da tipologia de mobilidade, 2011**

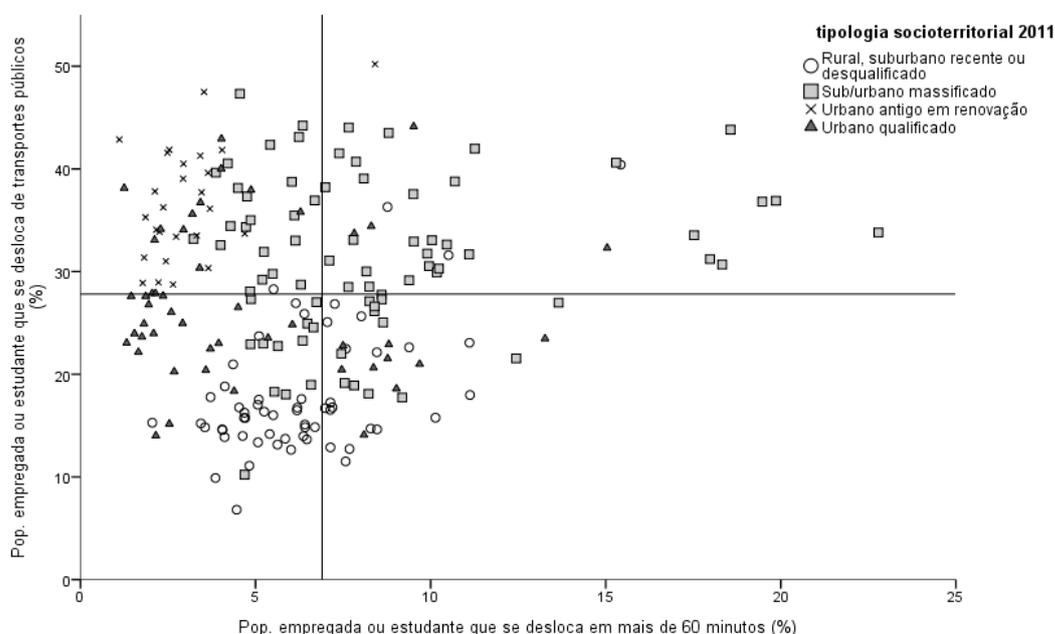


A leitura mais geral é complementada com cruzamentos que informam melhor sobre as condições da mobilidade. A localização da residência, e também do trabalho, associa-se a uma determinada oferta de transportes que pode atenuar ou agravar as desigualdades socioterritoriais. A figura 8 cruza a duração e o modo de transporte,

assinalando as freguesias segundo a tipologia socioterritorial e indicando nos eixos centrais os valores médios da AML. Os lugares urbanos mais centrais (a quase totalidade do concelho de Lisboa) parecem ser os únicos onde a maior utilização dos transportes públicos não é necessariamente acompanhada pelo agravamento do tempo consumido nas deslocações. Já a ruralidade ou o carácter mais periférico dos territórios não viabilizam uma oferta pública de transportes que permita uma maior utilização, mas também não promovem um correlativo acréscimo de tempo despendido nos movimentos pendulares. A perifericidade também acarreta, muitas vezes, uma menor dependência do centro, pela falta de acessibilidade. São espaços de menor dimensão populacional, mais autárquicos e limitados nas suas bacias de emprego e quase necessariamente dependentes do automóvel privado, o que diminui o tempo de deslocação (ex. Sesimbra, Mafra).

Já o urbano ou sub/urbano massificado são os mais penalizados, onde se verifica a coincidência entre a necessidade ou possibilidade de recorrer ao transporte público e a ocorrência da maior perda de tempo nas deslocações do dia-a-dia, muito frequente na margem sul do Tejo).

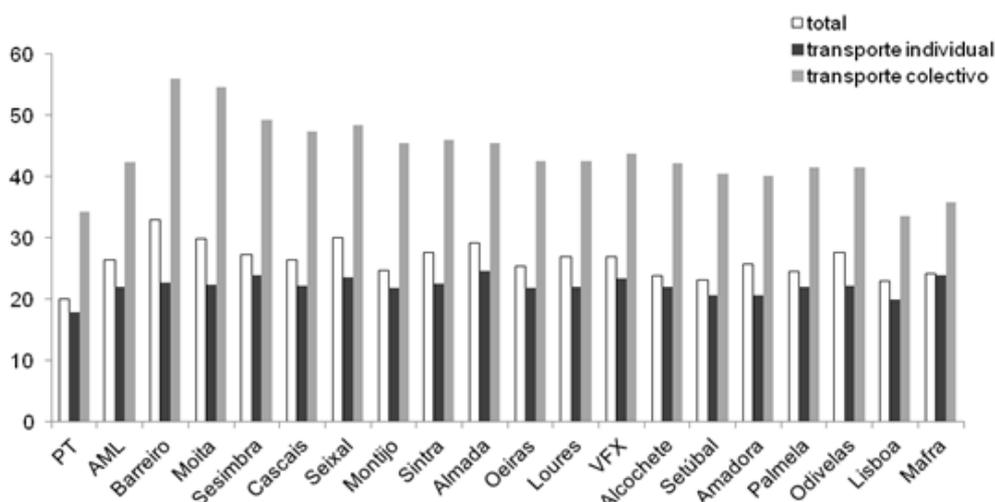
**Figura 8 – Cruzamento da utilização dos transportes públicos com a maior duração dos movimentos pendulares, freguesias segundo a tipologia socioterritorial, 2011**



Fora de Lisboa e das suas proximidades, o uso do transporte público penaliza francamente os seus utilizadores, como se confirma na comparação da duração média

dos movimentos pendulares entre meios de transportes (fig. 9). Ainda que o tempo médio de deslocação tenha descido, no geral, de 32 para 26 minutos na última década (INE, 2001 e 2011), o tempo médio em 2011 duplica se em vez de carro for realizado de transportes públicos (de 20,4 para 42,5 minutos na AML). O INE (2003) identificou claramente, através dos dados dos Censos de 2001, o uso dos transportes públicos acima da média nas mulheres<sup>7</sup>, estudantes e população com recursos socioeconómicos mais reduzidos. Não estão acessíveis dados similares para 2011 e continuamos a limitarmos à mobilidade da população empregada ou estudante nos recenseamentos, ainda assim estão identificados grupos mais vulneráveis e penalizados.

**Figura 9 – Duração média dos movimentos pendulares, total e por tipo de transporte, 2011**



Fonte: INE, 2011

Prosseguimos a exploração das correspondências entre desigualdades socioterritoriais e mobilidade com o cruzamento das duas tipologias (quadro 5). Esta síntese sugere justaposições entre as dinâmicas de diferenciação socioterritorial e as condições de mobilidade da população residente, com uma associação forte entre as duas tipologias 2011 ( $V$  de Cramer = 0,72).

<sup>7</sup> A este respeito ver também Queirós e Costa, 2012 e Oliveira, 2014.

**Quadro 5 – Cruzamento entre a tipologia territorial de mobilidade e a tipologia socioterritorial da AML, 2011**

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

Definiu-se uma tipologia socioterritorial (quadro 6) considerando que a produção dos tipos de mobilidade varia com os tipos de território. A utilização do automóvel ou dos transportes públicos e a duração do movimento pendular serão resultado e terão efeitos diversos consoante o tipo de território e o grupo sociodemográfico. Sendo uma tipologia de freguesias, não de indivíduos, referimo-nos sobretudo às dinâmicas territoriais de geração de mobilidade. Estas integram, no entanto, tanto características mais físicas da estrutura do povoamento, designadamente o sistema público de transportes, como indicadores dos grupos sociais dominantes.

Tanto em número de freguesias como em população que potencialmente produz os movimentos pendulares, predominam os territórios que geram *mobilidade interconcelhia lenta no sub/urbano massificado*, tendo uma dimensão bem maior que todos os outros tipos: da população da AML que trabalha ou estuda, 45% reside nas freguesias deste tipo. Aqui estão mais representados os concelhos da Amadora, Odivelas, Almada, Loures, Seixal, mas também algumas freguesias de Sintra e de Vila Franca de Xira

O segundo grupo com mais população (12,6%), bastante afastado do primeiro, promove *mobilidade intraconcelhia rápida no urbano qualificado* e que está integrado no concelho de Lisboa. Um concelho com um comportamento distinto de todos os outros e que, convém não esquecer, continua a ser o município com mais população residente e população que trabalha ou estuda no total da AML (cerca de 18% da população que trabalha ou estuda da AML, quase 30500 indivíduos), ainda que seguido de perto pelo concelho de Sintra.

A *mobilidade interconcelhia lenta no urbano qualificado* corresponde às freguesias do urbano qualificado que não são de Lisboa, mas com maior oferta de transportes públicos, designadamente o comboio, nos concelhos de Almada, Cascais, Oeiras ou Barreiro (neste último o barco é muito importante). A *mobilidade particular em contexto urbano qualificado* tem uma dimensão idêntica (cerca de 7% do total da população empregada ou estudante) e integra as freguesias com uma composição socioprofissional mais qualificada, nos concelhos de Lisboa, Cascais, Oeiras e três freguesias dos concelhos de Sintra (Santa Maria e São Miguel), Setúbal (São Julião) e Amadora (Alfragide).

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

Já a *mobilidade particular no rural ou suburbano recente* é o tipo de mobilidade que mais espaço consome, embora não mobilize tanta população: sendo o segundo grupo em número de freguesias, é o quarto em população residente que trabalha e estuda, muito afastado do primeiro. É a mobilidade dos concelhos mais rurais onde o sistema de transportes públicos é deficiente. Está associada igualmente à dispersão urbana e ao alargamento das bacias de emprego, promovidos exatamente pela automobilização da população. Mafra, Montijo, Alcochete e Palmela estão aqui bem representados mas também concelhos da Grande Lisboa que têm uma dualidade urbano/rural bem marcada, como Sintra, Loures ou Vila Franca de Xira.

Outros tipos, embora pouco representativos, traduzem as possibilidades que estes cruzamentos podem assumir: territórios mais rurais que produzem maioritariamente mobilidade de proximidade, como na vila de Sesimbra, onde a deslocação a pé e a proporção de população que fica no concelho para estudar ou trabalhar são mais elevadas; ou mobilidade intraconcelhia rápida no urbano massificado, onde população com menores recursos socioprofissionais que reside em áreas desqualificadas consegue, apesar de tudo, usufruir de melhores condições de mobilidade (Ameixoeira e Marvila, em Lisboa).

A par do crescimento da utilização do automóvel persistem os espaços promotores de mobilidade lenta de indivíduos que recorrem/precisam dos transportes públicos. Não parece haver, pelo menos enquanto modelo significativo, mobilidade rápida e pública em freguesias de outros concelhos que não Lisboa.

**Quadro 6 - População residente que estuda e trabalha segundo a tipologia socioterritorial de mobilidade, 2001 e 2011**

TIPOLOGIA SOCIOTERRITORIAL DE MOBILIDADE	2011	
	nº	%
Interconcelhia lenta no sub/urbano massificado	757187	45,24
Intraconcelhia rápida no urbano qualificado (Lisboa)	210492	12,58
Particular do sub/urbano massificado	195796	11,70
Particular no rural ou suburbano recente	164959	9,86
Interconcelhia lenta no urbano qualificado	122932	7,35
Particular no urbano qualificado	110638	6,61
Intraconcelhia rápida no urbano antigo em renovação (Lisboa)	53187	3,18
Intraconcelhia rápida no urbano massificado	31605	1,89
Interconcelhia lenta no rural ou suburbano recente	16371	0,98
Interconcelhia lenta no urbano antigo e em renovação (Moscavide)	8159	0,49
Intraconcelhia rápida no rural ou suburbano recente/ desqualificado	2266	0,14
Total geral	1673592	100

O mapa síntese (fig. 10) confirma a diferenciação entre Lisboa e os outros concelhos da AML mas também oferece maior diversidade na observação do território. Mesmo dentro de Lisboa, a situação particular do urbano antigo, muito envelhecido, levanta questões acrescidas relativas à mobilidade da população idosa. A distância a Lisboa parece aumentar a mobilidade particular. Contudo, mesmo dentro de Lisboa existem freguesias em que os residentes geram mobilidade interconcelhia. Ainda assim, em traços gerais, o centro e primeira coroa parecem permitir mobilidade pública ou privada relativamente rápida e na segunda coroa as famílias, mesmo trabalhando fora do concelho, ainda conseguem recorrer ao sistema de transportes públicos. Já numa terceira coroa parece não haver alternativa ao transporte privado. Observa-se a sobreposição cartográfica das freguesias mais marginalizadas com a mobilidade interconcelhia mais lenta e a concentração e reduzida dimensão do grupo de freguesias que gera mobilidade pública rápida.

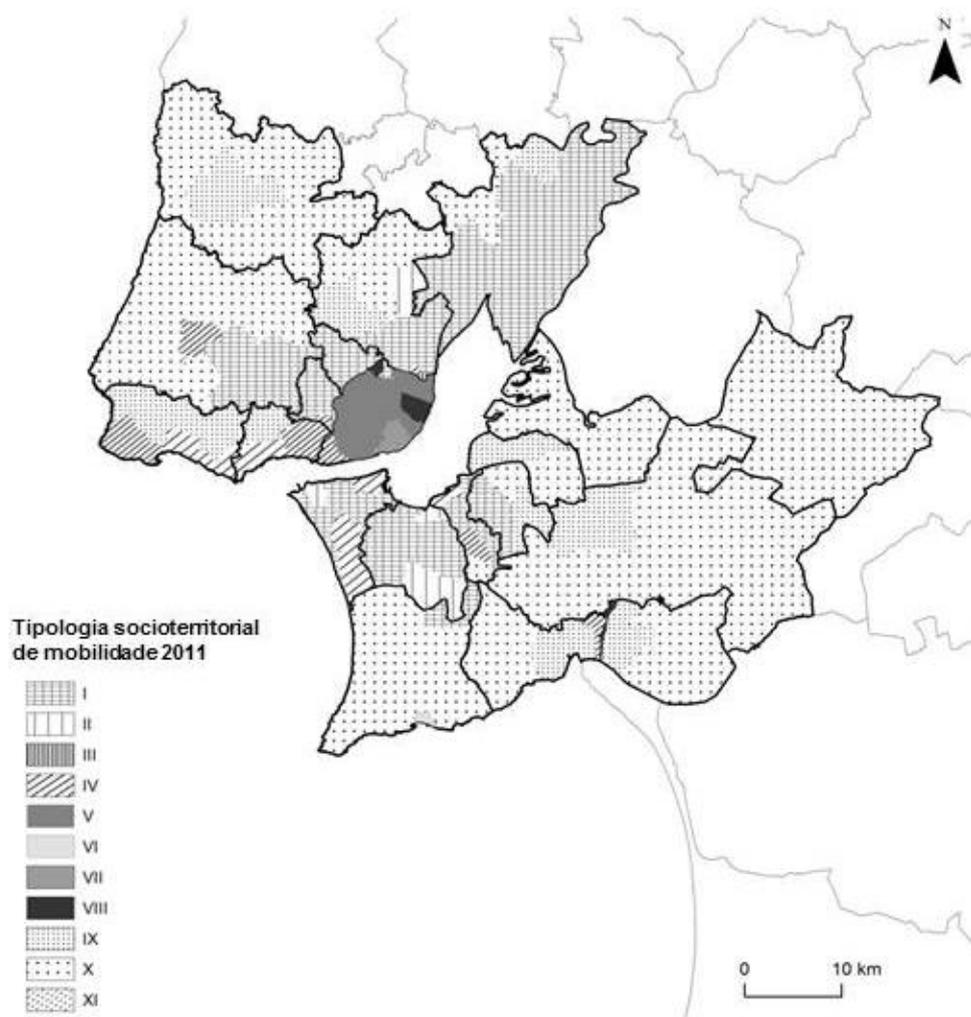
A penalização da margem sul do Tejo é evidente, com o maior peso da mobilidade particular em territórios rurais, de povoamento mais disperso ou desqualificado mas também da mobilidade interconcelhia lenta no suburbano massificado. Na margem norte a situação é variada. Por um lado, uma grande faixa de mobilidade interconcelhia lenta desenha-se numa primeira coroa de suburbano massificado à volta de Lisboa, sobretudo para noroeste, acompanhando os grandes eixos viários e ferroviários e, portanto, também a oferta de infraestruturas importantes de mobilidade pública.

Esta coroa é interrompida a ocidente por uma alteração na evolução dos tipos de mobilidade gerados. Na faixa ribeirinha a ocidente de Lisboa, no eixo Oeiras/Cascais,

acompanhando a linha ferroviária de Cascais, gera-se mobilidade interconcelhia lenta em território urbano qualificado, que está rodeada de uma cintura de mobilidade particular no suburbano massificado. Nos extremos - as freguesias centrais qualificadas de Oeiras e Cascais – gera-se mobilidade particular.

À medida que caminhamos para norte, e depois nordeste, surge a mancha de mobilidade interconcelhia lenta dos subúrbios de primeira geração, como Amadora e Odivelas, e que prossegue pela linha ferroviária da Azambuja e pela A1, chegando a Vila Franca de Xira. O grande consumo de espaço da mobilidade particular do rural ou suburbano recente espalha-se então numa terceira coroa.

**Figura 10 – Tipologia socioterritorial de mobilidade, 2011**



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

## Notas conclusivas

No cruzamento de dinâmicas sociais e territoriais e nas correspondências com os comportamentos de mobilidade observámos um centro bem definido em Lisboa com acumulação de vantagens socioterritoriais. Contudo, também se demonstrou que outros territórios são igualmente qualificados ou com um processo de consolidação urbano avançado, questionando-se a própria noção de subúrbio.

“Sub-urbana” será a condição de quem acumula desvantagens nas condições socioprofissionais ou demográficas com escassez de recursos territoriais. Considerando a população empregada ou estudante, a população com menos recursos económicos, sobretudo as mulheres, que residam em locais menos qualificados e com um serviço reduzido de transportes públicos estarão particularmente vulneráveis. Contudo, a generalização da mobilidade particular pode corresponder a diferentes recursos socioeconómicos ou territoriais, traduzindo condição de privilégio no urbano qualificado mas, ao mesmo tempo, falta de alternativa nos territórios mais rurais. De qualquer forma, nas últimas décadas observa-se a democratização e generalização do uso do carro que se reflecte na diminuição do tempo dos movimentos pendulares. Esta generalização é, por um lado, resultado da melhoria de condições de vida da população e do seu poder de compra. Contudo decorre igualmente da preferência de investimento público em infraestruturas viárias em detrimento dos serviços públicos de transportes e da manutenção de uma rede metropolitana de transportes públicos demasiado focada e concentrada no concelho de Lisboa (Salgueiro, 2001; Costa, 2007; Pereira e Silva, 2008; Padeiro, 2012).

Os centros urbanos, e Lisboa particularmente, tendem a oferecer melhores recursos territoriais aos grupos sociais mais vulneráveis, seja pelo sistema de transportes públicos mais desenvolvido ou pelo facto de reduzirem a necessidade de mobilidade ao concentrar as oportunidades de trabalho, os serviços e os equipamentos de diversos tipos. Por outro lado, as estatísticas oficiais referem-se apenas à população empregada ou estudante e na AML vários territórios enfrentam o desafio da mobilidade de um grande contingente de população mais envelhecida, frequentemente condicionada pela menor capacidade física e financeira de acesso tanto ao transporte público como privado.

Sublinhe-se que a montante, na construção destes padrões, a opção do lugar de residência não “acontece”, traduzirá igualmente maior ou menor liberdade na

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

As dualidades centro/ periferia ou urbano/ suburbano serão observáveis e desconstruídas consoante a perspetiva teórico-metodológica que se empreende e o material empírico que se privilegia. As escolhas da escala e metodologias de análise são indissociáveis da problematização teórica que desenvolvemos sobre a relação entre espaço e sociedade na análise da reprodução desigual das mobilidades (ver Santos, 2014). Nesta problematização, a mobilidade integra os debates alargados sobre justiça social no espaço ou justiça espacial (Harvey, 1973; Fainstein, 2009; Soja, 2012) ou de direito à cidade ou ao território (Lefebvre, 1968; Mitchell, 2003; Carmo, 2014).

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

Salgueiro (2001: 186) salientou como a escala de observação influencia bastante os resultados: as análises factoriais mesmo ao nível da freguesia produzem tendencialmente mapas que são concordantes com o modelo da segregação e análises mais micro, como a do INE (1999), com recurso à subsecção estatística, revelam a fragmentação do espaço. Levantam-se questões de ordem teórico-metodológica importantes sobre a circularidade entre perspectiva e resultados e sobre a articulação entre objectivos e metodologia na construção do objecto teórico e empírico.

A utilização de metodologias extensivas em ciências sociais pode revelar-se uma aprendizagem fundamental sobre a construção de resultados. Todo o processo se elabora em sucessivas escolhas - os métodos específicos, o número de dimensões ou de grupos a

reter e finalmente a leitura qualitativa dos resultados – que alimentam e são alimentadas por reflexões teóricas, metodológicas e éticas ou deontológicas. O percurso laborioso de recolha, construção e análise de dados é acompanhado de um contínuo questionamento sobre a validade e a pertinência das relações estabelecidas entre método e resultados. Em nosso entender a substância e a validade do exercício residem na explicitação dos objectivos do estudo e da perspectiva teórica (ver Santos, 2014), na exploração sistemática e pormenorizada dos dados disponíveis e na transparência do empreendimento metodológico. Foi desta forma que procurámos concretizar um estudo sobre a mobilidade da população da AML numa perspectiva socioespacial.

De uma forma geral, os dados estatísticos disponíveis permitiram-nos desenhar relações de vários tipos entre a diferenciação social e as práticas de mobilidade. Contudo, as dinâmicas sugeridas carecem de análise mais profunda, em particular a influência do género. Também não conseguimos com estes dados chegar às motivações e sentidos que consubstanciam os padrões de mobilidade. Reconhecemos a capacidade transformadora dos indivíduos que se manifesta na apropriação destas possibilidades de mobilidade e que sugerimos na interpretação de alguns dos padrões das deslocações. A compreensão das estratégias e sentidos de apropriação ficará para futuras leituras, de carácter mais qualitativo, também indispensáveis a uma conceção multidimensional da produção das mobilidades.

A estrutura urbana fornece possibilidades e constrangimentos para a mobilidade dos indivíduos e das famílias, constituindo um fator determinante na acessibilidade aos lugares (de trabalho, residência, lazer, família...). Demonstrámos estas condições de mobilidade no território da AML. Apesar das limitações da informação, seja ao nível da desagregação geográfica ou do cruzamento com variáveis sociodemográficas, o diagnóstico é claro na identificação de desigualdades socioterritoriais, pelo que interessará igualmente conhecer como são consideradas nas políticas públicas de mobilidade e de ordenamento do território.

## Referências bibliográficas

- Carmo, Renato (2014), *Sociologia dos Territórios. Teorias, Estruturas e Deambulações*, Editora Mundos Sociais, Lisboa.
- Carmo, Renato e Margarida Carvalho (2013), “Multiple disparities: earning inequalities in Lisbon”, *Landscape and Geodiversity, Studies of integrated geography*, 1/2013, pp. 36-46.
- CML (2005). *Lisboa: o desafio da mobilidade*, Câmara Municipal de Lisboa. <http://cidadaniaxmob.tripod.com/mobilidade.pdf> [acedido a 10 de Janeiro de 2012]
- Costa, Nuno Marques da (2007). *Mobilidade e Transporte em Áreas Urbanas. O caso da Área Metropolitana de Lisboa*, Dissertação de Doutoramento em Geografia Humana, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.
- Fainstein, Susan (2009), “Spatial Justice and Planning”, *Spatial Justice n° 01*. Em [http://www.jssj.org/archives/01/media/dossier\\_focus\\_vo5.pdf](http://www.jssj.org/archives/01/media/dossier_focus_vo5.pdf) [acedido a 29 de Setembro de 2011]
- 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.
- Harvey, David (1973), *Social Justice and the City*, Blackwell, Oxford.
- INE (2001), *Tipologia socio-económica das Áreas Metropolitanas de Lisboa do Porto 1991*, Instituto Nacional de Estatística, Lisboa.
- INE (2003), *Movimentos pendulares e organização do território metropolitano: área metropolitana de Lisboa e área metropolitana do Porto: 1991/2001*, Instituto Nacional de Estatística, Lisboa.
- INE (2004), *Tipologia socio-económica das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto 2001*, Instituto Nacional de Estatística, Lisboa.
- INE (2014), *Tipologias socioeconómica das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto 2011*, Instituto Nacional de Estatística, Lisboa
- Kaufmann, Vincent; Bergman, Manfred; Joye, Dominique (2004), “Motility: Mobility as Capital”, *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 28.4, December 2004, 745-756
- Lefebvre, Henri (1968). *Le droit à la ville*, Éditions Anthropos, Paris.
- 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.
- Mitchell, Don (2003), *The Right to the City. Social Justice and the Fight for Public Space*, The Guilford Press, New York
- Ohnmacht, Timo; Hanja Maksim; Manfred Bergman (eds.) (2009), *Mobilities and inequality*, Ashgate.

- Oliveira, Catarina Sales (2014), *Still driven - Mobility patterns and gender roles in Portugal*, CIES e-Working Paper N.º 185/2014, [http://www.cies.iscte.pt/np4/?newsId=453&fileName=CIES\\_WP185\\_Sales.pdf](http://www.cies.iscte.pt/np4/?newsId=453&fileName=CIES_WP185_Sales.pdf)
- Padeiro, Miguel (2012), “Conciliar os transportes e o ordenamento urbano: avanços recentes e aplicabilidade em áreas metropolitanas portuguesas”, *Cidades, Comunidades e Territórios*, 25, 1-20.
- Pereira, Margarida e Fernando Nunes da Silva (2008), “Modelos de ordenamento em confronto na área metropolitana de Lisboa: cidade alargada ou recentragem metropolitana?”, *Cadernos MetrÓpole* 20, 107-123.
- Preston, John (2009), “Epilogue: Transport policy and social exclusion—Some reflections”, *Transport Policy* 16 (2009), 140–142.
- Queirós, M. e Costa, N. (2012), “Knowledge on Gender Dimensions of Transportation in Portugal”, *Dialogue and Universalism*, vol. 3, nº 1/2012, 47-69.
- Salgueiro, Teresa Barata (2001), *Lisboa, Periferia e Centralidades*, Oeiras: Celta Editora.
- Santos, Sofia (2014), *Mobilidade geográfica e desigualdades sociais: lugares e caminhos de investigação sociológica sobre território*, CIES e-Working Paper, N.º 179/2014, [http://cies.iscte.pt/np4/?newsId=453&fileName=CIES\\_WP179\\_Santos.pdf](http://cies.iscte.pt/np4/?newsId=453&fileName=CIES_WP179_Santos.pdf)