

## Revisión de Temas

### *La influencia del trazado de movilidad en la noción de territorio y en las oportunidades de desarrollo local*

Liliana Cunha\* & Marianne Lacomblez\*

\* Centro de Psicologia da Universidade do Porto (CPUP)  
Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação da  
Universidade do Porto  
Rua do Dr. Manuel Pereira da Silva, 4200-392 Porto, Portugal  
[lcunha@fpce.up.pt](mailto:lcunha@fpce.up.pt)  
[lacomb@fpce.up.pt](mailto:lacomb@fpce.up.pt)

#### Resumo

**A mobilidade é frequentemente abordada como vector do desenvolvimento económico e como dimensão estruturante de inserção social. Menos visibilidade tem sido, aparentemente, atribuída à discussão dos projectos de mobilidade por transporte público; dos critérios em que se fundamentam; e do que preconizam em termos de desenvolvimento local. A interrogação desta articulação constitui o nosso fio condutor, considerando igualmente a intencionalidade dos que participam na concepção das redes de transporte; a perspectiva dos que prestam o serviço; e as especificidades territoriais.**

**Na esteira de dois exemplos concretos, reportados a duas realidades distintas – em Portugal, num contexto rural, e em Moçambique, num contexto urbano – é possível observar como a concentração de actividades, sobretudo económicas, constitui um factor determinante das dinâmicas de mobilidade construídas.**

**A reflexão toma lugar nas assimetrias territoriais potenciadas pelos projectos de desenvolvimento centralizados e na necessidade de uma outra abordagem da mobilidade, para a qual este artigo esboça alguns contributos.**

#### Palavras-chave

**Mobilidade; Transportes rodoviários; Desenvolvimento; Território; Pólos geradores de mobilidade**

#### 1. Introdução

Este artigo é resultado da participação nos primeiros seminários da “rede franco-lusófona”, em Maputo. Criada com o objectivo de se constituir como um quadro de cooperação pluridisciplinar e pluriprofissional sobre as questões do desenvolvimento, ela tem no cerne da sua abordagem a articulação entre os projectos de desenvolvimento e as realidades locais.

Esta questão, não sendo nova para a ergonomia, nomeadamente porque sustenta a condução das análises na “localidade” das situações e das pessoas concretas, procurando dar visibilidade às contradições entre o desenvolvimento preconizado, em cada contexto, e o que actividade real de trabalho vai revelando como prioritário, encontra outras oportunidades de debate quando articulada com a perspectiva da ergologia. O fio condutor do artigo situa-se na discussão do contributo e da importância dos sistemas de mobilidade por transporte público, e especificamente por transporte rodoviário de passageiros, nos projectos mais globais de desenvolvimento local. A ergologia, aqui convocada, fundamenta epistemologicamente as possibilidades de comunicação entre o “infinitesimal e os níveis mais globais da vida histórica e social” (Schwartz, 2000, p.78) e permite pôr em evidência as escolhas que irão caracterizar as singularidades dos espaços, das actividades e das pessoas que trabalham.

A mobilidade é uma dimensão particularmente valorizada no quadro de iniciativas que têm como objectivo o desenvolvimento local: é fundamental estruturar uma rede de acessibilidade e de circulação entre os locais de residência e as áreas onde se concentram as actividades económicas e sociais, precisamente para que se consolide e amplie o desenvolvimento perspectivado. Pensar a mobilidade desta forma polarizada, conduz-nos à ideia de que se justifica criar condições de transporte das pessoas sobretudo em locais considerados já desenvolvidos, para os quais ou a partir dos quais um número significativo de pessoas tem necessidade de se deslocar. Os esquemas de mobilidade têm sofrido inúmeras alterações nas duas últimas décadas (INE, 2004), não só pela evolução

das estruturas urbanas, mas também porque é cada vez mais difuso o padrão das deslocações: os movimentos pendulares casa-trabalho-casa são interrompidos por destinos intermédios, que correspondem à participação noutras actividades, cujo peso tem vindo a revelar-se progressivamente preponderante – actividades de aquisição de bens essenciais, de acompanhamento dos filhos, de socialização com familiares e amigos – o que significa que as deslocações por transporte público por motivos profissionais, pelo menos em determinados contextos, não sejam mais dominantes (Montulet & Hubert, 2008).

Em resposta a estas necessidades, as redes de transportes terão que incorporar a oferta de uma multiplicidade de combinações de deslocações possíveis, o que implica uma mobilidade com características de conectividade e de reversibilidade (Vuchic, 2005). Isto significa que, se por um lado, as redes têm que ser estruturadas em função de pólos de atractividade, existem sempre, por outro lado, destinos que não correspondem a zonas de concentração de actividades, mas que ainda assim geram procura. A conectividade de uma rede pressupõe a existência de interfaces entre linhas e a oportunidade de transbordo para outras zonas. Porém, no caso de estes transbordos não corresponderem ao destino final é importante que prevejam ainda assim a possibilidade de reversibilidade das circulações, isto é, a opção de retornar, num outro horário, ao local de origem da viagem.

Ora, se a mobilidade comporta conceitos, opções e estratégias que visam garantir a acessibilidade das pessoas às actividades da vida quotidiana, ela é sustentada também por determinados valores que influenciam a organização das deslocações. A compreensão das dinâmicas de mobilidade não pode, por conseguinte, ser desenraizada da própria evolução da sociedade e da discussão sobre o desenvolvimento gerado por efeito da deslocação das pessoas.

Em Portugal, mas também em vários outros países europeus, a emergência das ideias neo-liberais foi determinante na concepção de novas formas de organização e planeamento dos serviços de transporte (Cunha & Lacomblez, 2007a). Apesar de não ser caso único, um dos exemplos mais flagrantes das iniciativas de privatização e desregulação implementadas no sector dos transportes, ao nível europeu, teve lugar em Inglaterra, onde uma lógica de governação pelo mercado suplantou claramente o papel do Estado, fazendo-se acompanhar de importantes custos que foram sentidos pela colectividade (Docherty, Shaw & Gather, 2004).

Nesta perspectiva, o mercado teria um papel de reequilíbrio do sistema, posição que questionamos quando invocamos a noção de território para este debate: poderá o mercado restaurar o equilíbrio fragilizado por uma distribuição espacial das actividades e por um projecto de desenvolvimento assimétricos? Ou tenderá ele, sob força dos seus valores, a orientar-se para opções que acabam por reproduzir essas desigualdades?

## 2. O reconhecimento do espaço como actor das estratégias de desenvolvimento

A noção de espaço assume grande importância na concepção das redes de transportes. Ainda que habitualmente reduzido à sua dimensão geográfica, é a partir da análise do espaço que são sinalizados os locais onde se concentram as actividades que irão influenciar o traçado dos eixos de mobilidade.

Neste sentido, o espaço é entendido como uma variável que intervém na mobilidade, ainda que a sua importância esteja confinada à passividade da função que frequentemente lhe é atribuída: uma mera função de suporte ao funcionamento das actividades e à deslocação de bens, informações e pessoas. Não obstante, o conceito de espaço demarca-se, ele próprio, das amarras impostas pela sua circunscrição a uma dimensão geográfica. Quer isto dizer que, mesmo se as deslocações entre dois pontos (entre uma origem e um destino) constituem a unidade mais elementar das análises de fluxos, com vista à reconcepção de redes ou linhas de transporte, a decisão de reforço da oferta em troços com elevada procura e a sua conectividade a outras linhas prende-se ou é frequentemente regulada por uma definição económica. A polarização dos espaços é tradicionalmente considerada “fonte de rendimentos crescentes, pelo que a concentração espacial constitui uma forma eficiente de organizar e distribuir os recursos produtivos de uma economia” (Reis, 2007, p. 204).

Também a própria evolução das “matrizes origem-destino” [1] nos dá conta de que o espaço é dotado de uma dimensão histórica: a transformação das realidades de vida é acompanhada de novas deslocações, ou reorientação das anteriores, que passam a ser mais ou menos recorrentes para os indivíduos, em função da funcionalidade ou familiaridade que mantêm com os espaços que elas compreendem.

A organização do espaço supõe também uma dimensão política, no sentido de um comprometimento com um determinado projecto colectivo de desenvolvimento. A opção por um modo específico de transporte, por exemplo, não é somente resultado de uma opção dos indivíduos, mas da comparação das condições que cada um deles oferece. Estas condições são fruto de determinadas políticas de transporte que incentivam determinados modos de transporte em detrimento de outros, a partir da avaliação que fazem do seu impacto no desenvolvimento global.

É na confluência destas dimensões do espaço, que se tocam e transformam mutuamente, que descobrimos a noção de espaço vivido: adoptando esta perspectiva afastámo-nos da ideia de espaço enquanto “reservatório de recursos” e dámo-lo a conhecer como território, como espaço “dotado de capacidade dinâmica e de um projecto específico de desenvolvimento” (Reis, 2007, p. 227).

A articulação de uma determinada perspectiva do espaço e da sua organização com a noção de desenvolvimento é identitária da postura subjacente às teorias de base territorial, para as quais só tem sentido a apreensão conjunta do desenvolvimento das actividades económicas e das opções dos actores que o definem. Esta ideia é partilhada por Pedroso (cit in Reis,

2007, p. 220) que afirma a crítica “de uma perspectiva do desenvolvimento que assenta na maximização das oportunidades económicas, entendidas como sendo exteriores às estratégias dos actores e aos factores culturais associados aos diferentes meios, erigindo, em definitivo, o território à categoria de sujeito activo de desenvolvimento”.

O espaço passa, nesta perspectiva, a ser reconhecido como um factor determinante do desenvolvimento. Em função dos objectivos definidos, podemos pensar numa organização do território polarizada, contribuindo para um crescimento disseminado da área demarcada por esse pólo, ou numa organização do território por zonas, que em articulação com a acessibilidade a esses lugares poderá promover simultaneamente uma disposição mais equilibrada dos pontos de interesse que desencadeiam deslocações e uma diminuição dos tempos de deslocação.

A organização de uma rede de transportes sedimenta um importante património historicamente construído. Os territórios demarcados por uma relação do tipo centro-periferia, por exemplo, caracterizados por uma repartição espacial das actividades e das pessoas influenciam a construção de redes de carácter radial, cujo traçado é definido seguindo uma única orientação – a que conduz aos pólos geradores de tráfego. Já os fenómenos de periurbanização conduzem, por outro lado, a redes com múltiplas zonas-centrais (Kaufmann, Schuler, Crevoisier & Rossel, 2004), cuja oferta acaba por ficar dependente de um compromisso de acessibilidade.

Isto significa que aquela noção de espaço *sedentário*, que aceita, sem reserva, a localização das actividades no seu âmago, congrega afinal um debate emergente: o espaço influencia e é influenciado pelas opções que o desenvolvem.

Esta reflexão sobre o espaço não é, por conseguinte, independente da que nos remete para as relações entre transportes e desenvolvimento. O ponto de partida sustenta-se na afirmação dos transportes como uma actividade de reconhecida importância, pela noção de serviço público [2] que lhe é implícita, mas também pelos efeitos económicos decorrentes dos serviços prestados (Cunha & Lacomblez, 2006).

Afirmar que as necessidades que o transporte satisfaz pressupõem a existência de outras necessidades primárias às quais ele se subordina, significa que os transportes desempenham uma função acessória, considerada tanto mais relevante se cumpridas as normas de continuidade, de regularidade e de capacidade e sempre que for recorrente o encontro das pessoas com as actividades para as quais o transporte constitui um meio de acesso. Neste caso, os transportes serviriam apenas uma função de ligação entre pontos de referência, uma mera função intersticial.

Os estudos que temos vindo a desenvolver neste sector interpelam precisamente esta definição restrita da mobilidade.

Serão apresentados de seguida dois exemplos que correspondem a duas situações distintas e que fazem prosseguir a nossa reflexão: se, por um lado, se reconhece a interdependência entre os constructos de mobilidade e de desenvolvimento (considerado nomeadamente a partir da evolução das características territoriais e demográficas de uma determinada área

geográfica), por outro lado, é fundamental tornar visíveis as arbitragens que, ora favorecem a circulação das pessoas, ora permitem a sua estabilidade no espaços a que conferem sentido, exigências distintas mas coexistentes na própria noção de território.

O primeiro exemplo reporta-se à análise da actual rede de transportes de uma região de Portugal, de traços marcadamente rurais, e às opções subjacentes à reconcepção desta rede, cuja metodologia vai sendo dada a conhecer à medida que a situação é descrita.

O segundo exemplo, pelo contrário, não corresponde a um estudo de caso que tenhamos desenvolvido, mas baseia-se sobretudo na experiência de contacto com o sistema de transportes em Maputo, permitida pela participação nos primeiros seminários da rede franco-lusófona nesta cidade, bem como em estudos desenvolvidos por outros autores neste contexto. Neste âmbito, e seguindo estas duas fontes de análise, será feita referência ao crescimento e desenvolvimento da cidade de Maputo e às implicações decorrentes da privatização do sector dos transportes rodoviários, discutidos em termos de constrangimentos e de oportunidades a que conduziu.

A apresentação destas duas situações não tem como objectivo situar uma em relação à outra, mas é pretendido sim dar visibilidade às arbitragens na concepção das alternativas de mobilidade dos cidadãos em dois contextos específicos e com projectos de desenvolvimento diferenciados, realçando como a intervenção implica uma incontornável imersão na história: da actividade de trabalho, dos seus protagonistas e dos territórios onde se ensaiam e redefinem outras perspectivas de desenvolvimento.

É com base nestes dois exemplos que procuraremos melhor explicitar as intrincadas relações entre o território, as redes de transporte rodoviário e as trajectórias de desenvolvimento.

### 3. Espaços de imobilidade, distâncias por percorrer...

#### 3.1 Mobilidade num território polarizado

A permanência no território parece estar directamente relacionada com as condições de mobilidade dos cidadãos: mesmo que uma determinada área geográfica não disponha dos recursos necessários, esta escassez poderá ser compensada por uma melhoria da acessibilidade aos locais que os concentram. Neste sentido, mais do que conceitos contraditórios, como se a crescente exigência de mobilidade questionasse a continuidade das pessoas num determinado espaço, a oferta de novas alternativas pode desmistificar a ideia de que a noção de território é obsoleta. Tudo depende, finalmente, dos projectos de mobilidade e das características do território em análise.

Concretamente, no âmbito do projecto de reconcepção da rede de transportes públicos por autocarro de uma determinada região de Portugal, a abordagem privilegiada constrói-se sobre uma base territorial.

Em contextos marcadamente rurais, como é o caso a que nos referimos, a mobilidade das pessoas é orientada para pólos centralizadores de actividades consideradas indispensáveis, como as de aquisição de bens alimentícios, de educação e de saúde. É fundamental que os pólos geradores de tráfego concentrem actividades diversificadas para suscitar a deslocação de diferentes pessoas e, tanto quanto possível, que o traçado da mobilidade seja sobreponível às vias que oferecem melhores condições de circulação.

Não obstante, a baixa densidade populacional que caracteriza esta região conduz-nos a colocar algumas questões. De acordo com as análises que temos vindo a conduzir, a análise demográfica e territorial chama-nos, desde logo, à atenção para uma dispersão muito significativa da população na maior parte das suas freguesias.

A identificação de um povoamento disperso associado a uma baixa densidade populacional preconiza uma procura pouco significativa do transporte público, especialmente no caso dos passageiros que não se deslocam por motivos escolares. Efectivamente, de acordo com um inquérito realizado aos trabalhadores desta região, constatou-se que nas deslocações para o trabalho o autocarro não corresponde ao modo de transporte privilegiado.

A dispersão das pessoas faz intervir outros elementos no debate relacionados com o traçado das linhas de transporte: não só não existem infra-estruturas que permitam a circulação de um autocarro noutras eixos que não os de maior procura, como os custos associados à realização de certos desvios a partir do percurso principal poderiam ser convertidos num aumento das tarifas. Então, qual o número mínimo de pessoas, de postos de trabalho ou de outras actividades económicas e sociais, e da taxa de densidade de edifícios habitacionais, para que se promova, com uma determinada frequência, ligações entre si? Que acessibilidades é preciso construir para a organização de uma mobilidade de proximidade entre os locais de habitação e os percursos realizados pelos transportes públicos?

A resposta a estas questões diz respeito à oferta e, por conseguinte, às opções concretas assumidas pelos actores económicos. Mesmo sabendo que o transporte público assume objectivos de promoção da coesão social e de não discriminação, verificamos que a utilização do transporte público é limitada, à excepção de um pequeno número de casos, pela oferta de horários em que é possível acumular passageiros em número suficiente para cobrir os custos gerados.

Efectivamente, são os alunos que frequentam o segundo e terceiro ciclos do ensino básico e o ensino secundário os que mais contribuem, no conjunto da população, para a procura registada. É dada, por isso, especial importância ao papel das escolas como geradoras de índices de mobilidade que garantem a sustentabilidade da rede, considerando que são os alunos os passageiros que mantêm, ao longo do ano, um padrão de mobilidade regular.

### 3.1.1 Mobilidade de longa distância e mobilidade de proximidade

Os compromissos que foram definidos na prestação de serviços de transporte nesta região prevêm algum equilíbrio entre os objectivos associados a benefícios económicos e aqueles que têm subjacentes princípios de garantia do bem comum, graças à contratualização dos serviços prestados, efectuada pela autoridade competente à empresa transportadora e a quem foram atribuídos direitos de exclusividade nas concessões existentes.

Apesar disto, a rede tal como se encontra organizada pronuncia desigualdades e clivagens entre diferentes formas de mobilidade: entre a mobilidade considerada de longa distância e a mobilidade dita de proximidade.

A organização espacial da região encontra-se segregada entre o centro e a periferia, evidenciando um desenvolvimento marcado por assimetrias.

A estrutura da rede é de carácter radial e os movimentos pendulares entre o centro e a periferia assumem uma regularidade quotidiana, ainda que limitada a dois horários: uma deslocação da periferia para o centro, na ponta da manhã, e uma deslocação do centro para a periferia, na ponta da tarde.

Não existem interfaces entre as diferentes linhas, uma vez que os principais pólos de actividade estão concentrados no centro. As formas de mobilidade são sempre contíguas, o que significa dizer que não está prevista qualquer possibilidade de transbordo com outras linhas.

A concepção em torno do que é “ser móvel”, neste contexto, é associada a uma pessoa que sai de casa de manhã e se desloca a pé até à paragem mais próxima (esta distância é muito variável, podendo ir de uns escassos metros até uma distância de 2 Km, como acontece mais ou menos invariavelmente em todas as freguesias, com alguns passageiros) em direcção ao centro, para a realização de actividades de longa duração (que ocupam o dia todo) e que regressa ao final da tarde.

A oferta de transporte é, de facto, mais ou menos homogénea entre as diferentes freguesias: duas viagens por dia, uma de manhã outra à tarde, exceptuando os fins-de-semana e os feriados em que não existe circulação de autocarros, sob o pressuposto comumente partilhado de que a mobilidade, neste contexto, é motivada unicamente pela necessidade de acesso à escola, à saúde e a outras instituições públicas ou privadas, que por estarem em funcionamento apenas nos dias úteis, é somente nestes dias que se prevê oferta de serviços de transporte.

Na organização da rede de transportes é considerado exclusivamente este tipo de actividades, segundo uma concepção de mobilidade de longa distância. A mobilidade de proximidade, que aqui tomamos como a que se identifica com deslocações de menor distância e que corresponde, sobretudo, aos percursos de acesso à rede, não tem sido suficientemente considerada, o que dá lugar a uma heterogeneidade de situações, que distinguem os que podem compensar as distâncias à rede principal fazendo o percurso a pé ou de carro, dos que não o podendo fazer (porque a distância é significativa ou

porque têm limitações em termos de deslocação ou não dispõem de viatura privada) se tornam prisioneiros das assimetrias que os espaços privilegiados pelo transporte vão reproduzindo.

Mas não é só ao nível das acessibilidades que identificamos espaços de imobilidade, as opções de transporte neste caso são também consideradas irreversíveis, ou melhor, são reversíveis mas num hiato temporal que as aproxima mais da noção de irreversibilidade. Alguém que precise de se deslocar de autocarro ao centro para tratar de um assunto pontual, de rápida resolução, tem sempre que sair de manhã, não podendo inverter o percurso para regressar a casa senão ao final do dia.

A perpetuação destes espaços temporais de imobilidade tem obviamente consequências para os passageiros, cujas referências colectivas sobre o que é “ser móvel” são construídas a partir da oferta de que dispõem, e também a partir dos constrangimentos que ela impõe, mas não só. Também os trabalhadores deste sector, nomeadamente os motoristas, em razão destes períodos temporais de imobilidade, vêem os seus contratos de trabalho reduzidos a um trabalho a tempo parcial e com um carácter sazonal (o período lectivo), limitado ao período de circulação de um maior número acumulado de passageiros.

A flexibilidade de deslocação é cada vez mais um imperativo, tendo em conta o confronto com uma diversidade de esferas de actividade. Poder escolher e gerir a mobilidade torna-se uma exigência a que o sistema de transportes deve responder. A inexistência de uma oferta flexível é explicada pela baixa procura e não rentabilidade deste tipo de serviços e a alternativa parece passar então pela inevitável utilização, nas deslocações diárias, da viatura privada [3] ou, em alguns casos, e de forma mais radical, por fluxos migratórios em direcção aos centros urbanos.

### 3.1.2 O contributo da actividade dos motoristas para uma mobilidade de proximidade

No seguimento desta reflexão, a análise da actividade real de trabalho dos motoristas parece guardar uma reserva de alternativas, que nos fazem reconhecer que este debate sobre a mobilidade nestes contextos, não pode dispensar o seu ponto de vista.

No decurso das análises da actividade realizadas, pudemos observar como os motoristas, graças ao conhecimento específico das características do território onde passa a linha em que circulam, antecipam os cenários futuros de configuração da rede, com base nas projecções que fazem da evolução das dinâmicas de procura.

Uma vez que são os alunos que constituem os passageiros mais regulares [4], é sobre estes que recai particularmente a atenção dos motoristas sobre a necessidade de prever, no futuro, novas condições de acessibilidade e de mobilidade.

A construção de desvios em alguns pontos da linha, por exemplo, para o transporte daqueles que se encontram a maior distância da rede é fundamental, embora a sua realização tenha um horizonte temporal habitualmente limitado ao

período de escolarização dos alunos de cada localidade. Estes desvios têm, portanto, um ciclo de vida variável, com modificações a curto prazo: por exemplo, se os alunos de uma determinada localidade mudam de estabelecimento de ensino ou começam a utilizar um outro meio de transporte, o desvio outrora consagrado na linha de transporte acabará por desaparecer, isto é deixará de ser realizado. Isto significa que a geometria dos percursos pode mesmo variar de um ano lectivo para o outro.

Os motoristas conseguem perspectivar estes desvios sobre a linha ao centrarem-se na mobilidade a um nível considerado micro, isto é, ao centrarem-se na deslocação das pessoas antes de chegarem ao percurso principal, no trajecto entre o local de residência e a paragem de autocarro mais próxima da habitação. É como se, sobre a linha em que exercem actividade, eles estruturassem toda uma rede de mobilidade centrada nas deslocações de acesso à rede principal.

Os seus saberes, que cruzam as especificidades territoriais (o número de passageiros, efectivos e potenciais, o local onde moram, as suas deslocações até à paragem) com as exigências associadas à actividade (tempo gasto na realização do desvio, existência de condições para inverter a marcha e regressar ao percurso principal) poderiam ter um papel muito significativo na organização da futura rede de mobilidade, permitindo-lhes projectar as alterações a introduzir na rede actual.

Especificamente, este contributo poderá ser determinante na capacidade de resposta do transporte público às necessidades de deslocação de outros alunos – os alunos do 1º ciclo do ensino básico – que a curto prazo terão que passar a deslocar-se de autocarro, em coerência com a decisão pública de fecho da maior parte destas escolas (até agora localizadas nas aldeias) e do seu deslocamento para uma unidade de ensino de maior dimensão no centro. Isto significa que mais movimentos pendulares e com uma maior amplitude de origens e destinos irão ocupar a rede.

A projecção do cenário futuro de evolução do traçado de cada linha, pelos motoristas, poderá constituir uma mais-valia na decisão dos desvios a conceber. Esta contribuição, mediada pelos saberes que são desenvolvidos pela actividade, deveria ser inscrita no diálogo com outros pontos de vista, nomeadamente o ponto de vista político, pela sua responsabilidade na construção de infra-estruturas de transporte que garantam alternativas reais de acessibilidade. É preciso pois reconhecer a contribuição destas formas emergentes de mobilidade que os motoristas protagonizam como definições intermediárias de “bem comum”, indispensáveis na concepção de desenvolvimento.

### 3.2 Mobilidades diferenciadas: que articulação possível?

Em contextos urbanos, as relações centro-periferia encontram-se fortemente condicionadas pela elevada densidade populacional e pela existência de intensos fluxos de deslocações sobretudo nas horas de ponta da manhã, que se tornam depois mais rarefeitos ao longo do dia. Se uma boa parte das pessoas opta por habitar em zonas periféricas uma vez que o

custo da habitação é menor, esta vantagem começa a ser equacionada com o aumento de outros custos, relacionados com tempo despendido, com a poluição e com o nível de qualidade de vida. É precisamente a melhoria das condições de vida que parece contribuir para uma alteração dos modos de deslocação privilegiados pelos cidadãos. Quando podem comprar viatura própria, grande parte das pessoas passa a generalizar o uso do automóvel a todas as suas deslocações, independentemente da comparação do tempo da deslocação despendido com o carro ou com o transporte público (INE, 2004).

Os fenómenos de amplificação urbana e de desequilíbrio das práticas modais com aumento crescente de utilização da viatura privada não são característicos dos países considerados desenvolvidos. Apesar disso, os seus processos e compromissos de equilíbrio definidos não são susceptíveis de comparação com as realidades dos países ditos em desenvolvimento, tendo em conta as especificidades históricas e culturais que os diferenciam e que contrariam a proposta de um qualquer modelo externo de desenvolvimento.

Nos países africanos, a aposta na produção agrícola massificada tem vindo a comprometer a continuidade de uma agricultura de pequena escala, destinada ao provimento das necessidades básicas e à redução da pobreza (Banco Mundial, 2008). Inevitavelmente, o cenário de crescimento centralizado, após a vivência da guerra em muitos destes países, acabou por atrair as pessoas para as áreas urbanas, na tentativa de encontrarem melhores condições de vida.

Para a grande maioria, as dificuldades financeiras não permitem fixar residência nos grandes centros urbanos. A alternativa consiste em percorrer longas distâncias a pé, uma vez que o uso regular dos transportes implica um custo insuportável para muitas famílias pobres ou próximas do limiar de pobreza (Godard, 2003). No entanto, em algumas zonas consideradas periurbanas, onde habitam muitas famílias, a distância ao centro é de tal forma significativa que não pode ser contrariada senão pelo recurso ao transporte motorizado.

Diversos autores que conduziram pesquisas no sector dos transportes em países em desenvolvimento (Matos, Pinho de Sousa & Freire de Sousa, 2001; Matos, 2003) têm vindo a argumentar a necessidade de debater os seus sistemas de mobilidade e o que a sua indispensabilidade acaba por dissimular: o debate em torno da existência/inexistência de serviços de transporte acaba por consubstanciar o único debate possível a este nível, deixando à margem a discussão da qualidade dos serviços prestados (Deroche, 2004). Isto porque, não raras vezes, pensar na organização da prestação de serviço público de transportes com qualidade, nestes contextos, é interpretado como um luxo, tendo em conta a carência de outros bens considerados prioritários.

Em Moçambique, e em resultado de um período de guerra que em muito contribuiu para a destruição das infra-estruturas existentes, as prioridades de desenvolvimento continuam a ser as mais básicas, como a garantia de acesso a melhores cuidados de saúde primários, à educação e ao emprego. Não

obstante, pensar o desenvolvimento sem uma intervenção ao nível das acessibilidades construídas e da mobilidade oferecida poderá decretar o seu fracasso, considerando que a maioria destes serviços se concentram em zonas urbanas e a grande maioria da população habita em zonas afastadas do centro. Esta preocupação é, hoje, de tal forma premente que o investimento e melhoria dos transportes foram contemplados como prioridade no âmbito do Programa quinquenal (2005-2009) do Governo de Moçambique (Ministério da Planificação e Desenvolvimento de Moçambique, 2005).

Mais mobilidade, mais acessibilidade, constituem indicadores de desenvolvimento, mas que serviços têm sido afinal oferecidos aos cidadãos?

A oferta de serviços de transporte em Maputo resulta de vários modos: autocarros, mini-bus, táxis, moto-táxis, comboios e barcos. Porém, a nossa experiência de pesquisa no sector dos transportes rodoviários de passageiros em Portugal limita a nossa reflexão desenvolvida neste artigo ao modo de transporte por autocarro.

### 3.2.1 Os transportes rodoviários de passageiros em Maputo: entre “machimbombos” e “chapas”

Assistimos actualmente na cidade de Maputo a um sistema de transportes cuja exploração é disputada em paralelo entre a empresa pública “Transportes Públicos de Maputo” e um mercado de transportes privados semi-colectivos, vulgarmente designados por “Chapas”, que se tornou predominante no final dos anos 80 início dos anos 90, graças à sua capacidade de resposta às necessidades crescentes de mobilidade motorizada (Godard, 2003).

Nesse período, os “machimbombos”, nome por que são vulgarmente designados os autocarros da empresa pública, deixaram de conseguir responder às necessidades de transporte dos cidadãos, sobretudo em zonas suburbanas caracterizadas por vias em mau estado e de difícil acesso.

A progressiva degradação da empresa, associada a uma lógica de abertura do sector à privatização, acabou por criar condições para a emergência e proliferação do sector privado informal, através da exploração pelos “chapas” (Matos, Pinho de Sousa & Freire de Sousa, 2001).

Os “chapas” são carrinhas, que funcionam como mini-bus (com uma capacidade de transporte que varia entre 15 e 30 pessoas) e que constituem um meio de transporte particularmente atractivo, tendo em conta as baixas tarifas e a enorme “flexibilidade” nos serviços prestados: param nos locais onde as pessoas assinalam paragem, operam com elevada rapidez, tendo em conta o seu tamanho reduzido e os objectivos de rentabilidade que os fazem estar sempre em movimento. Estas características favorecem e estimulam o transporte do maior número possível de passageiros, o que se traduz num aumento da frequência das viagens.

Mas, se este sistema trouxe vantagens, o facto de não ter sido acompanhado, desde o início, por mecanismos de regulação dos serviços prestados, permitiu a profusão crescente de operadores deste tipo, muitos deles sem reunir as mínimas

condições de segurança. Os problemas de segurança, mas também de poluição e de concorrência são, hoje, uma realidade em Maputo, que nos conduz a um debate sobre a viabilidade desta alternativa de transporte.

Falar dos transportes rodoviários em Maputo ganha outro sentido quando neles viajamos. A sobrelotação dos veículos, o incumprimento das regras de trânsito, aliado ao estado das vias, faz-nos perceber a urgência de uma intervenção a este nível. Além disso, mesmo sabendo que os “chapas” apresentam uma tarifa única, o facto de não haver uma regulação da oferta, explica por que existe um sobredimensionamento da oferta nos eixos mais procurados, essencialmente nas zonas urbanas, e uma quebra acentuada nos outros eixos, localizados sobretudo nas zonas mais periféricas.

A regulação e coordenação inter-operadores são, do nosso ponto de vista, dimensões indispensáveis num projecto de desenvolvimento que se procura insurgir contra a diferenciação social. A inexistência de um acordo tarifário, por exemplo, acabou por agravar as diferenças sentidas por aqueles que, em virtude dos custos que comportaria a sua migração para o centro, não tiveram outra escolha senão a de permanecer em zonas periurbanas.

A descontinuidade da oferta entre as zonas urbanas e suburbanas foi acompanhada de uma descontinuidade tarifária, o que implica que mesmo que a tarifa seja única entre todos os percursos independentemente da distância percorrida, o custo do transporte para aquelas zonas faz-se multiplicar pelo número de transbordos realizados. Obviamente, estes cidadãos saem duplamente penalizados pela falta de integração modal e tarifária que se reflecte, quer no custo do transporte, quer no custo do tempo de viagem.

Ora, se a inexistência de um sistema de regulação capaz de garantir transparência nas condições de actuação dos “chapas” tem mantido na penumbra o elevado custo deste sistema de mobilidade para os passageiros – considerando o sistema tarifário, as condições gerais de conforto e de segurança, dentro dos chapas e nas paragens, a falta de cumprimento dos horários e das rotas – também os riscos para os trabalhadores decorrentes deste sistema globalmente pouco fiável têm permanecido pouco visíveis: “os operadores não respeitam, muitas vezes, as regras mínimas que deveriam ser impostas nos domínios da segurança técnica (utilização de veículos que não são alvo de manutenção) das condições de trabalho e de remuneração (inexistência de contrato de trabalho) e de fiscalização (carburantes de contrabando, ausência de contabilidade, ...)” (Amsler, 2003, p. 4, tradução livre).

É, pois, urgente o debate deste sistema de mobilidade. Fazê-lo não é independente de um questionamento dos discursos que consideram a exigência de qualidade, nos países menos desenvolvidos, como “um luxo proibido”, tendo em conta as condições de escassez dos recursos mais necessários (Viegas & Macário, 1999). Mas, poderá um projecto de mobilidade subsistir sem articulação com os objectivos de desenvolvimento e melhoria da qualidade de vida das populações?

### 3.2.2 Que compromissos e estratégias valorizar na trajectória para um outro desenvolvimento?

No contexto de uma economia liberal que tem deixado traços na mobilidade dos cidadãos, novas formas de partilha entre a participação pública e a que releva do mercado deveriam ser reinventadas, mais do que fomentada a escolha entre cada uma destas lógicas (Jeannot, 1999). Esta intervenção deveria ser enraizada também na actividade daqueles que prestam os serviços de transporte e que pelas suas tentativas de conciliação de objectivos diferentes, vão fazendo “uso de si” nas estratégias que põem em prática. O recurso continuado a este “uso de si pelos outros” poderá originar importantes custos para todas as partes implicadas: para a saúde destes trabalhadores, para a prestação do serviço ao cliente e para a consolidação de outros desenvolvimentos possíveis.

Que compromissos e estratégias então valorizar na trajectória para um outro desenvolvimento? Responder a esta questão implica reconhecer que apesar de serem inúmeros os custos da chegada e proliferação dos “chapas” no sector, a sua continuidade sugere-nos que algumas das suas características não deveriam ser desprezadas em futuras intervenções. Efectivamente, este modo de transporte trouxe um alargamento da oferta de serviços, mesmo se sobre ela confluem também, em simultâneo, vários interesses concorrentes.

O objectivo não é o de questionar o predomínio de uma lógica de mercado na orientação da oferta, até porque os “chapas” apresentam a vantagem de serem muitos e de operarem com grande rapidez, o que intervém directamente na capacidade oferecida, mas sim de que forma esta alternativa de transporte se pode desenvolver com benefícios para a colectividade (Orban, 2004).

Apesar de se tratar de operadores de natureza jurídica distinta (os transportes públicos e os transportes privados), poderia ser considerada nomeadamente a hipótese de coexistência dos dois sistemas de transporte rodoviário colectivo e das formas de mobilidade diferenciadas que eles preconizam, ora em termos de oferta de serviços distintos, ora em termos de serviços complementares.

Neste sentido, o que observamos actualmente como um cenário de concorrência, poderia ser reequacionado de forma a serem disponibilizados serviços distintos aos cidadãos, relativamente à capacidade, às condições de conforto e também de tarifário. Por outro lado, a complementaridade entre eles poderia ser também reforçada, sobretudo nos espaços de interface entre o centro e a periferia. Uma alternativa possível de planeamento que integrasse os dois tipos de serviços consistiria, por exemplo, em colocar os mini-bus, outrora clandestinos, a operar em zonas suburbanas e a fazer rebatimentos junto dos autocarros do operador público, que circulariam nas zonas urbanas ou periurbanas.

Paralelamente a estas propostas de compromisso entre duas formas de mobilidade diferenciadas, outras intervenções no território poderiam coadjuvar todo o processo de desenvolvimento da cidade: a distribuição geográfica de actividades com potencialidades de atractividade semelhantes favorece-

ria a sua descentralização e poderia aliviar a saturação de fluxos observada na cidade de Maputo, particularmente de manhã e ao final do dia, que explicam a lentidão dos movimentos e o aumento do tempo despendido na deslocação em determinados eixos.

Se a melhoria dos transportes em Maputo constitui um dos pontos de desenvolvimento estratégico, será possivelmente na expectativa de que a mobilidade seja encarada como um instrumento ao serviço do desenvolvimento territorial e da democratização das alternativas de transporte à escala local e regional.

#### 4. O contributo da ergologia na conceptualização de um projecto alternativo de mobilidade

A reflexão em torno das contradições que a mobilidade levanta e dos contrastes que produz, permitem-nos identificar um outro espaço em que ela opera: um espaço de normas e de valores que os diferentes actores protagonizam e que se tornam visíveis quando materializados nas suas arbitragens.

A problematização destes debates de normas e de valores e a definição de um contexto para a sua precipitação identificam e conferem especificidade à abordagem ergológica.

Embora associadas a tradições científicas distintas, a ergologia (Schwartz, 2000) e a ergonomia da actividade (Lacomblez, 2005), tomam a actividade real de trabalho como núcleo identitário das suas análises, procurando enquadrá-la sempre na sua envolvente histórico-cultural, diríamos no amplo conjunto de elementos que caracterizam o seu território.

A actividade de trabalho é concebida pela ergologia na interacção com o que se passa na sociedade, reconhecendo que “uma situação de trabalho contém sempre desafios da sociedade e, cada um, pela maneira como trabalha, participa nesses debates da sociedade e recompõe-nos à sua escala” (Schwartz & Durrive, 2003, p. 14, tradução livre). A *démarche* ergológica sustenta-se precisamente neste vai-e-vem permanente entre o que se passa a um nível macro e um nível micro de análise.

Porém, esta actividade encontra-se constringida pelas suas normas antecedentes. Aliás, através das análises da actividade dos motoristas, no primeiro caso apresentado, é possível observar como ela é delimitada por diferentes normas – as que são ditadas pela organização do território que prescreve uma determinada orientação da mobilidade, as que são definidas pela empresa, em termos de horários, dos tempos atribuídos para a realização dos percursos, da localização das paragens, as que são resultado das dinâmicas de evolução demográfica, num encadeamento que a antecipa antes mesmo de ela ser desenvolvida.

O próprio conceito de mobilidade, embora não pertencendo a nenhum campo disciplinar próprio, condensa um conjunto de influências de diferentes saberes disciplinares que interagem na orientação das opções de transporte num determinado contexto e passam a enquadrar as diferentes actividades de trabalho implicadas.

No caso da actividade dos motoristas, fazendo referência ao primeiro exemplo apresentado, a reconcepção da rede faz alusão a campos disciplinares tão variados como a economia, a geografia, a matemática e a engenharia. Um dos instrumentos de análise privilegiados no processo de reconcepção da rede, que envolve saberes das diferentes disciplinas evocadas é a “matriz de origem-destino”, que em função dos dados registados (em termos da frequência e regularidade das origens e destinos mais procurados) irá influenciar diversas decisões, como o reforço da oferta em determinados locais, a reconfiguração do traçado dos percursos, ou a introdução de novos locais de paragem.

O ponto de vista da actividade dos motoristas neste tipo de pesquisas encontra-se, porém, frequentemente omissos, mesmo se os saberes a partir dela desenvolvidos poderão ser decisivos na optimização da rede e na sua adaptação às necessidades dos cidadãos.

Mas se a actividade é antecipada por normas fundamentadas na evolução dos “saberes académicos” (Schwartz, 2007), também ela inscreve em si um potencial de transformação e de desenvolvimento das situações em que participa.

As normas antecedentes não permitem, contudo, antecipar tudo. Trabalhar implica sempre fazer escolhas, apesar dos riscos com que cada uma dessas escolhas pode confrontar. Foi dito anteriormente que os motoristas vão construindo cenários prospectivos da sua actividade, tendo como referência a evolução das necessidades de mobilidade previstas e dos desvios a conceber sobre o percurso principal, aquando da reorganização futura da rede. Esta organização da oferta e das condições da sua actividade vai sendo então, por eles, antecipada.

Um outro exemplo, alusivo também ao primeiro caso apresentado, prende-se com a irreversibilidade inerente a todos os percursos da rede de transportes. Cada viagem feita pelos motoristas é, portanto, precedida ou seguida de uma viagem em que o autocarro tem que circular vazio (por exemplo, nas viagens realizadas ao final do dia, o motorista transporta passageiros do centro até à periferia e depois regressa “em vazio” até ao centro, para recolha). Mas, ao serem abordados por alguém que pretende fazer a viagem no sentido e horário em que o autocarro segue “em vazio”, o que fazer? O motorista é confrontado com uma situação que apela ao uso de si mesmo, ao seu comprometimento com as opções que irá assumir. De facto, mesmo que a condução “em vazio” seja contrária ao transporte de pessoas, este confronto com uma resposta que não estava inscrita nas normas antecedentes, implica que o motorista antecipe soluções possíveis, mesmo sabendo que tal pode desencadear novas dificuldades...

Como categorização, a norma não pode conter a totalidade de uma realidade singular, que em parte sempre lhe escapa. Por isso, a actividade ultrapassa os saberes formalizados que a procuram antecipar e promove a abertura a novas alternativas, que poderão corresponder a novos impulsos de desenvolvimento.

No segundo exemplo apresentado, observamos uma tensão particularmente visível entre as dimensões económica, políti-



ca e jurídica. Os conflitos entre elas são essencialmente de natureza axiológica, isto é, reportados a valores: a “valores mercantis”, de natureza quantificável, associados à rentabilidade dos serviços prestados, e a “valores sem dimensão”, sem escala métrica, associados designadamente ao bem comum, à saúde e à justiça (Schwartz & Durrive, 2003).

Esta distinção entre valores de polaridades distintas é avançada pela abordagem ergológica, que sublinha ainda como é determinante para a ideia de desenvolvimento o debate que entre eles se estabelece, mesmo se frequentemente problemático, tendo em conta que o predomínio de uns ou dos outros invoca lógicas de criação de meios de vida dissemelhantes (Schwartz, 2000).

As contradições que a mobilidade comporta, as arbitragens de cuja matéria é feita, atribuem-lhe o estatuto de valor. Ao longo do tempo, ela vai sendo sustentada por critérios e opções que se vão moldando face à sua variabilidade histórica, geográfica e cultural (Cunha & Lacomblez, 2007b).

A consolidação dos projectos de desenvolvimento emergentes, como é o caso dos transportes rodoviários em Maputo, depende do eco que é dado a estes debates, já que é insustentável, a longo prazo, o predomínio de uma lógica de mercado sem um diálogo com uma lógica que garanta o interesse colectivo: o bem-estar da população, o acesso à saúde, assim como a preservação do território e a resolução das assimetrias espaciais que consubstanciam situações de diferenciação social. Sem este compromisso, qualquer perspectiva de desenvolvimento poderá ver os seus benefícios drasticamente reduzidos.

A mobilidade envolve um mundo complexo de valores, muitas vezes contraditórios, que a abordagem ergológica procura reconciliar, num outro equilíbrio. Ao analisar a mobilidade como um valor, a ergologia revela-a também instrumento de desenvolvimento: os debates de normas e de valores encerram várias oportunidades de mudança, que podem ou não ser convertidas em novas formas de deslocação.

A variabilidade dos contextos, das características da população e das necessidades de deslocação exige que sejam tomadas opções, opções que são depois materializadas no funcionamento da rede, seja em termos do traçado dos percursos, dos horários ou dias de circulação. E se tudo isto pode ser conceptualizado, a partir de saberes codificados, que se identificam com uma postura de “exterritorialidade” (Schwartz, 1996), é na actividade de trabalho e pelo seu confronto com os imponderáveis do real, que estes saberes vão sendo des-categorizados pelo que cada situação invoca de específico.

É preciso, pois, criar lugares para a emergência dos debates de valores inerentes às decisões sobre a mobilidade e aos ensaios de transformação que eles representam. O património colectivo sobre o que é “ser móvel” poderá assim ser reinvestido de novas possibilidades que arriscam outros “bens comuns”.

## 5. Conclusão

A reconstrução de uma rede de mobilidade exige, antes de mais, que se reconheça que esta é sempre resultado de opções que se jogam não apenas a um nível macro de análise, em função da economia e das políticas locais, mas também a um nível micro de análise, isto é, ao nível mesmo da actividade daqueles que prestam o serviço. Ainda que possamos avançar com alguns critérios para o desenvolvimento local de um serviço de transporte público de qualidade (nomeadamente a garantia de regularidade e de regulação, de pontualidade, de segurança, de capacidade e de um tarifário acessível), a “fachada” destes critérios não pode esconder a necessidade de uma intervenção a diferentes níveis.

As arbitragens que fazem parte premente da evolução das formas de mobilidade não têm sido devidamente exploradas, enquanto influência na orientação da reconcepção das redes.

Numa tentativa de modelização do real ter a mobilidade como objecto de estudo parece ingrato para os que ambicionam um encontro com regularidades. Mas, são hoje mais diferenciadas as formas de se “ser móvel”, em resultado do diálogo entre os saberes disciplinares invocados na compreensão da mobilidade, das opções concretas dos diferentes actores e da integração das características do território, já que também ele não pode ser conceptualizado como fixo.

Esta noção de território é incontornável na exploração de alternativas de mobilidade para os cidadãos. Mesmo que considerado estável, por oposição ao movimento que nele tem lugar, ele participa e influencia as acções que promovem o seu desenvolvimento. Aliás, nas palavras de Reis (2007, p. 222) “é do enraizamento territorial que emerge a fonte de desenvolvimento económico”.

Isto significa que a garantia de mobilidade espacial pode permitir, por exemplo, que as pessoas procurem emprego nos locais mais favoráveis, sem que com isso percam a relação de identidade com o espaço de vida que lhes é significativo.

Não obstante, a mobilidade encerra também contradições e assimetrias que colocam importantes desafios económicos e sociais.

Se é verdade que as necessidades das pessoas em termos de transporte não são menores pelo facto de residirem num contexto rural, verificamos ainda assim neste tipo de contextos, não só uma diminuição da frequência dos serviços, mas também uma oferta que configura padrões repetitivos de deslocação.

A dispersão dos locais de residência sustenta opções de mobilidade dirigidas, quase na totalidade, aos pólos de elevada concentração de actividades e temporalmente circunscritas às horas em que tais actividades estão em funcionamento. É através das deslocações com recurso à viatura privada, cuja tendência aliás o transporte público procura inverter, que acabam por ser em larga medida compensadas as necessidades que escapam ao padrão de mobilidade considerado mais representativo do quotidiano.

Nos contextos urbanos, pelo contrário, a tentativa de diminuição do congestionamento de tráfego, através do incentivo à

utilização do transporte público, reflecte-se na elevada frequência dos serviços. Não podemos, contudo, esquecer os efeitos da privatização do sector, que contribuiu para que haja hoje, quer nos países desenvolvidos, quer nos países em desenvolvimento, espaços comuns de exploração partilhada entre operadores públicos e privados. As empresas privadas encontram nos eixos de maior procura as condições que asseguram a rentabilidade dos serviços, o que acaba por conduzir, frequentemente, a situações de sobredimensionamento da oferta de transportes nesses locais e à situação contrária, de parcas alternativas de transporte em zonas consideradas menos atractivas. Tais situações acabam por gerar desequilíbrios cumulativos, cujo reforço pelos traçados das linhas de transporte urge contrariar.

A mobilidade tem como princípio estruturante o de esbater a desigualdade, mas as alternativas oferecidas, acabam algumas vezes por dar lugar à imobilidade ou à mobilidade com recurso a outros modos de transporte que não o transporte colectivo. Há, de facto, ainda uma longa distância a percorrer para que sejam coerentes e contemporâneos os projectos de mobilidade e de desenvolvimento local.

Ao invés de um conteúdo estável, vimos como estes dois constructos vão evoluindo, sem que um pré-exista relativamente ao outro: pelo contrário, quer a mobilidade, quer o desenvolvimento são conceitos recursivos, que têm influência nas acções que os fazem evoluir.

[1] Análises de fluxos e registo da frequência que assume a mesma deslocação (as viagens com a mesma origem e o mesmo destino). Uma matriz de origem-destino “contém a procura existente na rede em intervalos definidos para os diferentes períodos do dia, os vários dias da semana, etc.” (Matos, Pinho de Sousa & Freire de Sousa, 2001, p. 4). “Ela é reveladora da procura real num dado instante de tempo, independentemente das linhas de exploração existentes” (v, p. 5).

[2] Regulamento (CEE) nº1893/91, do Conselho de 20 de Junho de 1991, relativo à acção dos Estados membros em matéria de obrigações inerentes à noção de serviço público no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e marítimos.

[3] Em contextos rurais, o recurso ao transporte motorizado privado (carro e mota) parece ser a alternativa para fazer face à oferta limitada do transporte público. É possível inclusivamente observar uma organização colectiva entre a comunidade local para a partilha do carro com aqueles que seguem na mesma direcção e não dispõem de viatura particular.

[4] A aquisição do nível de escolaridade obrigatória pressupõe-se a garantia de deslocação por transporte público e que este seja gratuito (o transporte é gratuito até ao 9º ano de escolaridade. No caso dos alunos que prosseguem estudos, têm em 50% participado o custo das deslocações para a escola). Por esta razão, os horários dos autocarros foram definidos a partir das necessidades de deslocação dos alunos para a escola, ainda que não se trate de carreiras escolares.

## Referências bibliográficas

- Amsler, Y. (2003). *Le transport collectif peut-il être traité comme un service public marchand dans le contexte africain?* Retirado em Outubro, 12, 2007 de [http://www.codatu.org/english/publications/proceeding/seminar/cr\\_africites\\_03.pdf](http://www.codatu.org/english/publications/proceeding/seminar/cr_africites_03.pdf). 1-6.
- Banco Mundial (2008). *Conseguindo o improvável: sustentar a inclusão na economia em crescimento de Moçambique*. Retirado em Março, 15, 2008, de [www.worldbank.org/mozambique](http://www.worldbank.org/mozambique).
- Cunha, L. & Lacomblez, M. (2006). Mudanças no sector dos transportes em Portugal: que caminhos para a actividade de serviço público e para a preservação do interesse geral? *Laboreal*, 2, (2), 26-37. <http://laboreal.up.pt/revista/artigo.php?id=37t45nSU54711227854127:811>
- Cunha, L. & Lacomblez, M. (2007a). Market and regulation of general interest in the passenger land transport sector: a debate renewed by drivers' activity. *@ctivités*, 4 (1), 141-148, <http://www.activites.org/v4n1/v4n1.pdf>
- Cunha, L. & Lacomblez, M. (2007b). Changements dans les transports publics urbains au Portugal: le service public en question. In Vincent Kaufmann et Bertrand Montulet (Ed.), *Mobilités Spatiales et Fluidité Social: L'action publique face à la mobilité*. (à paraître). Paris : L'Harmattan.
- Deroche, L. (2004). La qualité de service dans le transport public de voyageurs: objectifs de performance et nouvelles formes de régulations des activités de travail. In Luc Deroche, L. & Gilles Jeannot (Coords.), *L'action publique au travail* (pp. 57-64). Toulouse: Éditions Octarès.
- Docherty, I., Shaw, J. & Gather, M. (2004). State intervention in contemporary transport. *Journal of Transport Geography*, 12, 4, 257-343.
- Godard, X. (2003). *Synthèse introductive a l'atelier transporte et mobilité urbaine*. Retirado em Outubro, 12, 2007 de [http://www.codatu.org/english/publications/proceeding/seminar/cr\\_africites\\_03.pdf](http://www.codatu.org/english/publications/proceeding/seminar/cr_africites_03.pdf). 36-58.
- INE (2004). *Movimentos pendulares e organização do território metropolitano: Área Metropolitana de Lisboa e Área Metropolitana do Porto, 1991-2001*. Edições Instituto Nacional de Estatística.
- Jeannot, G. (1999). L'art du partage et les usagers. *Projet*, 260, 89-97.
- Kaufmann, V., Schuler, M., Crevoisier, O. & Rossel, P. (2004). *Mobilité et Motilité. De l'intervention à l'action*. Rapport du Laboratoire de Sociologie Urbaine. Lausanne : École Polytechnique Fédérale de Lausanne.
- Lacomblez, M. (2005). *Ergonomie de l'activité et francophonie : héritages, réalités, perspectives*. Retirado em Março, 3, 2006 de <http://www.ergonomie-self.org/diffusion/contributions.pdf>
- Matos, A. (2003). *Planeamento de um sistema de transportes colectivos de passageiros numa zona metropolitana: o caso da província de Maputo*. Dissertação para a obtenção do grau de Doutor em Engenharia Mecânica, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Porto.
- Matos, A., Pinho de Sousa, J. & Freire de Sousa, J. (2001). Alguns contributos para o apoio ao planeamento de uma rede de transportes públicos urbanos. *Actas do 2º Congresso Luso-Moçambicano de Engenharia*, Moçambique, 1-10.
- Montulet, B. & Hubert, M. (2008). Se déplacer avec des enfants à Bruxelles? Une étude sociologique sur les vécus du temps et les usages des modes de transport. *Brussels studies*, 15, (15 páginas).
- Orban, E. (2004). *Service Public! Individu, marché et intérêt public*. Paris: Éditions Syllepse.

Regulamento Europeu (CEE) n.º 1893/91 do Conselho, de 20 de Junho de 1991.

Reis, J. (2007). *Ensaio de economia impura*. Coimbra : Almedina.

República de Moçambique (2005). *Proposta do Programa do Governo para 2005-2009 do Ministério da Planificação e Desenvolvimento*. Retirado em Março, 5, 2007 de <http://www.undp.org/mz/en/content/download/323/1537/file/programa%20do%20governo%202006%202009.pdf>.

Schwartz, Y. & Durrive, L. (2003). *Travail & Ergologie. Entretien sur l'activité humaine*. Toulouse: Éditions Octarès.

Schwartz, Y. (1996). Ergonomie, philosophie et exterritorialité. In François Daniellou (Dir.), *L'ergonomie en quête de ses principes. Débats épistémologiques* (pp. 141-182). Toulouse : Éditions Octarès.

Schwartz, Y. (2000). *Le paradigme ergologique ou un métier de philosophe*. Toulouse: Éditions Octarès.

Schwartz, Y. (2007). Du «détour théorique» à l'«activité» comme puissance de convocation des savoirs. *Education Permanente*, 1, 170, 13-23.

Viegas, J. & Macário, R. (1999). Soluções organizacionais para o transporte público urbano nos países em desenvolvimento. *Actas do 1º Congresso Luso-Moçambicano de Engenharia*, Moçambique, 59-70.

Vuchic, V. (2005). *Urban Transit: Operations, Planning and Economics*. Editions John Wiley & Sons.

## *A influência do traçado de mobilidade na noção de território e nas oportunidades de desenvolvimento local*

### Resumen

La movilidad es frecuentemente planteada como vector del desarrollo económico y como dimensión estructurante de inserción social. Menos visibilidad ha sido, aparentemente, atribuida a la discusión de los proyectos de movilidad por transporte público; de los criterios en que se fundamentan; y de lo que preconizan en términos de desarrollo local. La interrogación de esta articulación constituye nuestro hilo conductor, considerando igualmente la intencionalidad de los que participan en la concepción de las redes de transporte; la perspectiva de los que prestan el servicio; y las especificidades territoriales.

En la estera de dos ejemplos concretos, reportados a dos realidades distintas – en Portugal, en un contexto rural, y en Mozambique, en un contexto urbano – es posible observar como la concentración de actividades, sobretodos económicos, constituye un factor determinante de las dinámicas de movilidad construidas. La reflexión toma lugar en las asimetrías territoriales potenciadas por los proyectos de desarrollo centralizados y en la necesidad de otro planteamiento de la movilidad, para la cual este artículo esboza algunas aportaciones.

### Palabras-clave

Movilidad; Transportes viales; Desarrollo; Territorio; Polos generadores de movilidad

## *L'influence du tracé de mobilité dans la notion de territoire et dans les opportunités de développement local*

### Résumé

La mobilité est fréquemment analysée comme vecteur de développement économique et comme dimension structurante de l'insertion sociale. Moins de visibilité semble avoir été accordée à la discussion des projets de mobilité qui privilégient le recours au transport public ; aux critères qui les fondent ; et à ce qu'ils préconisent en termes de développement local. L'interrogation concernant cette articulation a constitué notre fil conducteur, en considérant également : l'intentionnalité de ceux qui participent à la conception des réseaux de transport ; la perspective de ceux qui prestent le service ; et les spécificités territoriales.

Sur base de deux exemples concrets, qui se reportent à deux réalités distinctes – au Portugal, dans un contexte rural, e au Mozambique, dans un contexte urbain – on observe combien la concentration d'activités, surtout économiques, constitue un facteur déterminant des dynamiques de mobilité telles qu'elles se construisent.

La réflexion prend place au cœur des asymétries territoriales qui ont résulté de projets de développement centralisés. Elle met en évidence la nécessité d'une autre approche de la mobilité, pour laquelle cet article ébauche quelques contributions.

### Mots-clé

Mobilité; Transports routiers; Développement; Territoire; Pôles générateurs de mobilité

## *The influence of the mobility layout on the concept of territory and on the opportunities for local development*

### Abstract

Mobility is often discussed as a vector of economic development and as a structural dimension of social integration. Less visible, apparently, has been the discussion of the mobility projects through public transport; of the criteria on which they are based and of what they predict in terms of local development. The interrogation of this connection is our guide, also considering the intention of those who participate in the design of the transport networks; the perspective of those who provide the service; and the territorial specificities.

In the wake of two concrete examples, referring to two different realities - in Portugal, in a rural context, and in Mozambique, in an urban context – it is possible to see how the concentration of activities, especially economic ones, is a key factor to the constructed dynamics of mobility.

The debate takes place in the territorial asymmetries, fostered

by centralized development projects and in the need for another approach to mobility, for which this article outlines some contributions.

### Key-words

**Mobility; Land transportation; Development; Territory; Mobility generator poles**

### Como referenciar este artículo?

Cunha, L. & Lacomblez, M. (2008). La influencia del trazado de movilidad en la noción de territorio y en las oportunidades de desarrollo local. *Laboreal*, 4, (1), 56-67.

<http://laboreal.up.pt/revista/artigo.php?id=48u56oTV6582234396;;4673:52>

*Manuscrito recibido en: abril/2008*

*Aceptado tras peritaje en: junio/2008*