



UNIVERSIDADE DA BEIRA INTERIOR  
Ciências Sociais e Humanas

# Desigualdades de acesso e de mobilidade em meio rural

## Uma perspetiva de género

**Cristiana Sequeira Carvalho**

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em  
**Sociologia: Exclusões e Políticas Sociais**  
(2º ciclo de estudos)

Orientadora: Professora Doutora Catarina Sales de Oliveira

Covilhã, Outubro de 2014



## Agradecimentos

Em primeiro lugar, e acima de tudo, quero agradecer aos meus pais pois foram eles que possibilitaram a realização da Licenciatura e do Mestrado e também pela paciência que tiveram comigo nos momentos de maior *stress*.

Agradeço também aos meus companheiros nestas jornadas da Licenciatura e do Mestrado, e com os quais vou ter sempre uma grande amizade: Ana Lúcia Lopes, Fábio Augusto, Helena Gonçalves e, em especial, à Ana Maria. Um agradecimento também muito especial ao Ricardo Fradique pela paciência que um namorado pode ter e pela grande ajuda que também foi para mim.

Aos meus inquiridos também um grande bem-haja por terem aceite participar na investigação para esta dissertação, obrigada pela disponibilidade e simpatia.

Por fim, mas não menos importante, agradeço imenso à minha orientadora de mestrado, a Professora Doutora Catarina Sales Oliveira, pela orientação e ajuda, mas também por ter tido a paciência de me explicar determinadas matérias imprescindíveis para a realização da dissertação. Muito obrigada por tudo e também pelos momentos de convívio e amizade, nos intervalos de um trabalho tão árduo.



## Resumo

A presente dissertação analisa a relação entre mobilidade e género em meio rural. Pretende-se analisar sociologicamente as mobilidades físicas e geográficas, assumindo que estas diferem em contexto rural e sob uma perspectiva de género, problematizando as relações e as interinfluências entre as variáveis.

Analisou-se a relação entre mobilidade em meio rural e género, colocando-se a hipótese geral de que as mulheres têm mais obstáculos à mobilidade do que os homens, bem como distintos padrões de mobilidade e acessibilidade.

A abordagem metodológica selecionada foi o estudo de caso com recurso às técnicas de inquérito por questionário com administração direta e *mobility mapping* com recurso a SIG.

Constatou-se estar perante uma composição social fortemente envelhecida e de muito baixas habilitações, em que a posse de carta de condução e de veículo automóvel particular é ainda um recurso díspar. Contudo, ao contrário do que seria de esperar, as mulheres não revelam mais obstáculos de mobilidade que os homens, porque apesar de serem mais elas quem não possui carta de condução ou veículo próprio/particular, são também quem mais frequentemente recorre a modalidades alternativas, entre as quais o recurso à sua rede social.

## Palavras-chave

Padrões de Mobilidade, Acessibilidade, Meio rural, género, desigualdade e exclusão social



## Abstract

This dissertation examines the relationship between mobility and gender in rural areas. It is intended to analyze sociologically the geographical mobility patterns assuming that they differ in a rural context and under a gender perspective and questioning the inter influences and relations between variables.

We analyzed the relationship between gender and mobility in a rural area, based in the general hypothesis that women have more obstacles to mobility than men as well as distinct patterns of mobility and accessibility.

The methodological approach selected was the case study using the techniques of survey with direct management and mobility mapping using GIS. What was found was a social composition shaped by some differences but were a high proportion of people are aged and with very low habilitations and were the possession of a driving license and a private car is still non usual resource. However, contrary to expectations, women reveal no more obstacles to mobility than men, because although not having driving license or private vehicle, they are also those who more frequently make use of alternative means such as their social network.

## Keywords

Mobility patterns, accessibility, rural areas, gender, inequality and social exclusion





# Índice

Introdução.....	1
Parte I - Enquadramento teórico.....	5
Capítulo I - As questões de fundo: espaço e exclusão social.....	5
1.1. A problemática do espaço .....	5
1.2. O espaço e a sua relação com o meio rural.....	8
1.3. Exclusão e desigualdade social.....	10
Capítulo II - Rural e ruralidade .....	15
2.1. Dicotomia urbano-rural.....	16
2.2. Campos urbanos ou urbanidade rural, a nova dicotomia pós rural-urbano .....	19
2.3. Meios rurais e o conceito de Desenvolvimento Rural .....	24
2.4. As políticas de Desenvolvimento Rural .....	28
2.4.1. Na União Europeia .....	28
2.4.2. Em Portugal.....	30
2.4.3. As Regiões Funcionais.....	36
2.5. As Mulheres e o Desenvolvimento Rural .....	37
Capítulo III - O acesso aos espaços: mobilidade e transportes .....	41
3.1. Mobilidade: conceito e fenómeno.....	41
3.2. Sistemas de transporte.....	42
3.3. A Mobilidade (In)Sustentável.....	44
3.4. A Automobilidade .....	47
3.4.1. Vantagens e Desvantagens da Mobilidade .....	48
3.5. A evolução das Acessibilidades em Portugal.....	50
3.5.1. Repensando a acessibilidade .....	53
Capítulo IV - A questão transversal: assimetrias de género na mobilidade e transportes .....	55
4.1. Contextualização da problemática do género.....	55
4.2. Diferenças entre Mulheres .....	57
4.3. (Des)Igualdade de Género no sector dos transportes .....	60
4.4. A relação entre Género e Mobilidade .....	62
4.4.1. Mobilidade e Papéis de Género em Portugal .....	64
4.4.2. Exclusão Social, Mobilidade e Género .....	65
Parte II - Pesquisa empírica e conclusões .....	69
Capítulo V - Método, técnicas e modelo de análise .....	69
5.1. Construção do Modelo de Análise .....	69
5.2. Hipóteses .....	70
5.3. Abordagem metodológica e técnicas acionadas .....	71
5.3.1. Estratégia metodológica da pesquisa - Estudo de Caso.....	72
5.3.2. Fases do Estudo de Caso.....	73
5.4. Técnica de inquérito por questionário.....	75

5.4.1. Fases do inquérito por questionário.....	76
5.5. <i>Mobility mapping</i> com recurso a mapeamento por SIG.....	78
5.6. Procedimento de recolha de dados .....	80
Capítulo VI - Apresentação e análise de resultados .....	83
6.1. Caracterização sociodemográfica e socioeconómica da população.....	83
6.2. Organização Familiar e Papéis de Género .....	90
6.3. Transportes e mobilidade.....	99
6.4. Padrões de acessibilidade.....	103
6.5. Necessidade e obstáculos .....	108
Capítulo VII - Conclusões (possíveis) e reflexão final .....	111
7.1. Caracterização da aldeia .....	111
7.2. Estudo dos objetivos de pesquisa .....	112
7.3. Estudo das hipóteses enunciadas.....	113
7.3.1. Hipótese 1.....	113
7.3.2. Hipótese 2.....	114
7.3.3. Hipótese 3.....	115
7.3.4. Hipótese 4.....	116
7.4. Reflexões finais .....	117
Bibliografia.....	121
Anexos .....	129
Anexo 1 - Questionário.....	129

## Lista de Figuras

Figura 1- Contexto socioeconómico geral das áreas rurais. ....	26
Figura 2 - Regiões Funcionais e Desenvolvimento Territorial de acordo com as propostas relativas ao ciclo de programação financeira 2014-2020 .....	35
Figura 3 - Tipologia dos meios de transporte .....	43
Figura 4 - Modelo de análise .....	70
Figura 5 - Fases do estudo de caso. ....	74
Figura 6 - Fases do Planeamento do inquérito.....	77
Figura 7 - Idade da população .....	85
Figura 8 - Caracterização de mobilidade, frequência de deslocações .....	104
Figura 9 - Caracterização de mobilidade, frequência de deslocações .....	105
Figura 10 - Caracterização de mobilidade, frequência de deslocações .....	106
Figura 11 -Caracterização de mobilidade, frequência de deslocações.....	107



## Lista de Tabelas

Tabela 1 - Dimensão do Agregado Familiar .....	89
Tabela 2 - Rendimento líquido mensal do agregado familiar .....	90
Tabela 3- Profissão das e dos habitantes tendo em conta o sexo .....	91
Tabela 4 - Quem trata da roupa segundo o sexo .....	94
Tabela 5 - Quem passa a roupa segundo o sexo .....	94
Tabela 6 - Quem normalmente limpa a casa segundo o sexo .....	95
Tabela 7 - Quem normalmente faz a reparação e manutenção da casa e dos equipamentos .	95
Tabela 8 - Frequência com que o agregado familiar costuma frequentar espaços de lazer ...	99
Tabela 9- Necessidade de poupar nas deslocações do agregado familiar .....	108
Tabela 10 - Práticas de redução de custos com as deslocações .....	108
Tabela 11 - Frequência de visitas a familiares ou amigos e amigas a residir fora da localidade .....	109



## Lista de Gráficos

Gráfico 1 - Sexo dos indivíduos .....	84
Gráfico 2 - Escolaridade completa dos indivíduos .....	86
Gráfico 3 - Situação perante o trabalho dos indivíduos .....	87
Gráfico 4 - Setor de atividade dos indivíduos .....	88
Gráfico 5 - Situação perante o trabalho segundo o sexo .....	92
Gráfico 6 - Pessoa que mais contribui para o rendimento do agregado familiar .....	93
Gráfico 7- Quem por norma cuida das crianças pequenas .....	96
Gráfico 8 - Quem por norma ajuda a realizar os trabalhos de casa das crianças .....	96
Gráfico 9 - Quem por norma transporta as crianças às atividades extracurriculares .....	97
Gráfico 10 - Sexo do/a respondente e posse de carta de condução .....	97
Gráfico 11 - Frequência com que os indivíduos conduzem .....	98
Gráfico 12 - Meio de transporte frequente do/a respondente .....	98
Gráfico 13 - Quilometragem semanal do agregado familiar .....	100
Gráfico 14 - Posse de carta de condução .....	101
Gráfico 15 - Frequência com que o indivíduo conduz .....	101
Gráfico 16 - Meio de transporte que o inquirido usa com mais frequência nas suas deslocações .....	102





## Lista de Acrónimos

CEDAW	Convention to Eliminate All Forms of Discrimination Against Women
CEE	Comunidade Económica Europeia
DGOTDU	Direção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano
DPCL	Desenvolvimento promovido pelas comunidades locais
EUA	Estados Unidos da América
FEDER	Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional
FEOGA	Fundo Europeu de Orientação e Garantia Agrícola
GAD	Gender and Development
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
GPS	Global Position System
GRP	Gabinete de Relações Públicas
HRBA	Human Rights Based Approach
INE	Instituto Nacional de Estatística
ITI	Investimentos Territoriais Integrados
OCDE	Organização para a Cooperação Económica e Desenvolvimento
ONU	Organização das Nações Unidas
PAC	Política Agrícola Comum
PDRu	Plano de Desenvolvimento Rural
PRODAC	Programa Operacional de Desenvolvimento das Acessibilidades
SIG	Sistema de Informação Geográfica
TIC	Tecnologias de Informação e Comunicação
UBI	Universidade da Beira Interior
UE	União Europeia
WAD	Women and Development
WID	Women in Development



# Introdução

As duas grandes temáticas desta pesquisa são a mobilidade e a exclusão social, com maior destaque para a exclusão de género. O interesse pela temática da igualdade de oportunidades e de género levou-me a optar por uma dissertação de mestrado na mesma área, à qual se aliou o tema da mobilidade entre o meio rural e urbano.

A mobilidade pode ser definida como a “*capacidade de deslocação e ultrapassagem de fronteiras de vários tipos, que distinguem domínios diferentes no espaço e no tempo*” (Araújo, 2004, p. 2). Assim como se pode definir por ser um fenómeno que “*engloba movimentos de larga escala de pessoas, objetos, capital e informação ao nível mundial, bem como os processos mais locais de deslocação diária, movimentação no espaço público e o transporte de objetos materiais na vida quotidiana*” (Hannam, Sheller e Urry in (Oliveira, 2014, p. 3)).

O tema da mobilidade é particularmente pertinente porque é uma tendência que se tem vindo a acentuar nas últimas décadas, seja com o impacto da globalização, seja com o desenvolvimento da sociedade em rede. Assim, o fenómeno da mobilidade pode ser entendido como um problema sociológico pois: por um lado, estrutura-se em volta das representações do Homem enquanto ser em movimento, e por outro lado, para ser estudado é necessária atenção detalhada em relação aos enquadramentos espaciais, temporais, institucionais e infraestruturas. Pode ainda afirmar-se que a mobilidade atual é diversa e complexa, o que levou a alterações profundas na vida social: se por um lado, foram criadas oportunidades, por outro foram também criadas condicionantes às práticas e vivências quotidianas (Oliveira, 2011).

Importa ainda realçar que o fenómeno da mobilidade apesar de vulgarmente associado ao contexto urbano não é exclusivo deste meio. Nas comunidades rurais atuais a mobilidade tornou-se um recurso fundamental devido ao alargamento das distâncias e à tendência para a concentração dos serviços nas zonas urbanas. As comunidades rurais e o campo num sentido mais geral são, no discurso quotidiano, referenciados como o lugar da “qualidade de vida” sobretudo pela proximidade com a Natureza. No entanto, ter condições para viver em zonas rurais, implica que os seus e suas habitantes têm que ter os recursos e a capacidade para se moverem, pois, caso contrário, as mesmas encontrar-se-ão em sério risco de exclusão social (Hedberg & Carmo, 2012).

No cenário de um interior envelhecido e despovoado como é o caso de Portugal afigurou-se-nos pertinente o estudo da mobilidade em meio rural, com especial destaque para

grupos da população potencialmente mais vulneráveis, caso da população idosa e das mulheres.

Consideramos que o tema da (des)igualdade de oportunidades é sobremaneira pertinente num contexto histórico em que apesar de toda a evolução tecnológica e científica do Ocidente, continuamos paradoxalmente a viver num mundo profundamente desigual e dicotómico.

No que se refere à desigualdade económica, Portugal é o país da União Europeia (UE) que exhibe maior desigualdade na distribuição do rendimento - a porção auferida pela faixa dos 20% da população com maiores rendimentos é sete vezes superior à faixa dos 20% da população com menores rendimentos - sendo que a média comunitária se situa nos 4,6%. O nosso país é também um dos que apresentam maior risco de pobreza na EU - sendo os grupos mais vulneráveis a esta situação os indicados anteriormente para o despovoamento do interior (Presidência da República Portuguesa, 2014). Já no que concerne a desigualdade de género, Portugal é muitas vezes apresentado como um caso *sui generis* visto que temos uma elevada taxa de participação feminina a full-time no mercado de trabalho, tendência que agora algo mitigada pela crise mas que ainda é notória (Casaca, 2010), (Casaca, 2013). Não obstante esta aparente maior equidade social encobre o facto de ao nível da vida privada das famílias, a divisão das tarefas domésticas ser ainda prevalentemente desequilibrada, com as mulheres a deterem a principal responsabilidade pelo cuidado da casa e das crianças (Oliveira, 2014).

Com estas preocupações base, afigura-se-nos desafiante problematizar as relações e configurações entre dicotomias mais tradicionais na investigação e por vezes ditas ultrapassadas como rural/urbano, feminino/masculino móvel/imóvel com outras mais recentes do debate sociológico tais como móvel/imóvel e averiguar em que medida estes cruzamentos nos permitem enriquecer o conhecimento sobre aquilo que é presentemente uma preocupação social forte: o despovoamento e envelhecimento do interior e a posição das mulheres nesta situação.

A presente dissertação teve início nas seguintes interrogações:

1. Como se caracterizam os padrões e as necessidades de acesso e de mobilidade em meio rural?
2. Existirão assimetrias de género nos acessos e mobilidade no meio rural português?

Pretende-se estudar as especificidades dos padrões e meios de transporte utilizados pelos indivíduos em meio rural tanto em relação aos acessos, como à disponibilidade económica, horária, entre outros fatores. Pretende-se também estudar mais especificamente o caso de grupos potencialmente mais vulneráveis, como sejam a população idosa e as mulheres.

Assim, os principais objetivos da pesquisa são:

- Tipificar percursos e modos de transporte dos e das habitantes de uma comunidade rural;
- Efetuar o levantamento das necessidades e constrangimentos de mobilidade e acessibilidade das e dos habitantes;
- Analisar a situação de mobilidade de grupos potencialmente mais vulneráveis, nomeadamente as mulheres e a população idosa.

A estratégia metodológica desta pesquisa é de cariz qualitativo, tratando-se de um estudo de caso de uma aldeia da Cova da Beira na região. Utilizaram-se as técnicas de inquérito por questionário administrado diretamente e de *mobility mapping* com recurso a Sistemas de Informação Geográfica (SIG).

A presente dissertação estrutura-se em duas partes com sete capítulos, correspondendo a primeira parte e os primeiros quatro capítulos ao enquadramento teórico da pesquisa, baseado em revisão da literatura considerada relevante. Adotando uma lógica de dedução, inicia-se a revisão de literatura com as temáticas mais vastas de enquadramento, a saber um primeiro capítulo sobre espaço e exclusão social e um segundo sobre rural e ruralidade. O terceiro capítulo aborda as questões da mobilidade, acessibilidade e transportes e no quarto e último capítulo do enquadramento teórico procura-se consubstanciar a transição para a pesquisa empírica, trabalhando a questão em estudo das assimetrias de género na mobilidade e transporte. A segunda parte da dissertação agrupa três capítulos, o primeiro com as opções metodológicas as técnicas acionadas, o desenho do modelo de análise e o procedimento de recolha de dados. No sexto capítulo é feita a apresentação e análise de resultados, e por fim o último capítulo expõe as conclusões e a reflexão final.



# Parte I - Enquadramento teórico

## Capítulo I - As questões de fundo: espaço e exclusão social

### 1.1. A problemática do espaço

O espaço sempre constituiu uma categoria central para as ciências sociais e humanas, particularmente para a Geografia. Para a Sociologia o espaço adquire particular interesse enquanto território que é a execução formal do espaço, consolidada pela ocupação de uma determinada área por um grupo humano. O território deveria ser uma categoria estudada por todas as ciências sociais como expressão da ocupação espacial pela Humanidade. No entanto, de acordo com Haesbaert (Oliveira, 2011), apenas a partir dos anos 80 do século passado este conceito passou a ser considerado como uma categoria chave da análise social. Assim, *“apropriar-se de um determinado espaço será vivê-lo e (re)construí-lo. Neste processo o movimento ou a mobilidade passa a ser um elemento fundamental na construção do território”* (Haesbaert in (Oliveira, 2011, pp. 39-40).

O espaço é um fator importante nos fenómenos sociais ocorridos nas últimas décadas no mundo ocidentalizado. Exemplo disso são o crescimento e transformação funcional das cidades, a expansão e a modificação dos meios e das redes de comunicação; as mudanças respeitantes ao uso dos solos demarcados por alterações ao nível dos processos agrícolas; os movimentos populacionais decorrentes, nomeadamente, dos processos de êxodo rural e agrícola; e as transformações sem precedentes do meio ambiente (Barros, 1990).

Perante este conjunto de fenómenos, era necessária a definição e concretização de ações de carácter político de incidência espacial, o que teve repercussões no estatuto do conceito de espaço de análise sociológica. Assim, a partir dos anos 60 do século passado, e em paralelo com as políticas de ordenamento do território e de planificação urbana, erguem-se novos objetos de pesquisa para a sociologia, com o efeito de problematizar novas questões sobre o espaço em si mesmo e não apenas sobre os seus efeitos, como tipicamente era abordado. A Sociologia Urbana teve papel determinante na polarização da questão do espaço. Na verdade, a cidade, enquanto construção humana centrada no espaço, identifica-se como explícita organização espacial (Barros, 1990). Por sua vez, à Sociologia Rural o espaço deparava-se como um elemento expressamente constitutivo das relações sociais: não apenas a aldeia se caracteriza como construção espacial tão precisa como a cidade, como também a

agricultura se configura como uma atividade cuja dimensão espacial parece óbvia. Segundo Butler (in (Oliveira, 2011, p. 38), *“o espaço físico não pode ser interpretado dissociado das atividades, ações, estruturas que o ocupam”*, uma vez que *“as estruturas espaciais - a organização do espaço - resultam de diferentes estratégias socioeconómicas que se inscrevem num território já organizado”*.

Contudo, devido ao seu objeto de estudo, na Sociologia o espaço é geralmente entendido enquanto contexto da ação humana. O conceito de espaço vem justificar ou confirmar as mudanças que a sociedade efetuou nas suas estruturas e relações intrínsecas e extrínsecas. Dois conceitos-chave despontam, provenientes da Geografia tradicional e trabalhados na Sociologia: território e espaço necessário à vida ou espaço vital. O território, na análise sociológica, tem a finalidade de expressar a relação de posse, por sua vez, o espaço vital simboliza o «quanto» do espaço é essencial à vida para quem detém o território. A produção das formas espaciais tem sido entendida como o produto da interação entre a humanidade e o ambiente, impedindo que o espaço tenha autonomia de ser constituído enquanto fator explicativo em si mesmo. Contudo, alguns autores e autoras defendem que *“o espaço é um mediador indispensável na análise das relações sociais e tem efeitos autónomos porque é uma condição material de existência”* (Oliveira, 2011, p. 41).

O debate científico tem também incidido sobre as questões da relação entre espaço e tempo e foca-se na ideia de analisar as diferenças das distribuições de recursos e os problemas daí decorrentes, por exemplo, o subdesenvolvimento e a desigualdade nas condições de vida entre classes e grupos sociais. Neste sentido é possível verificar, no âmbito das ciências sociais e humanas, uma evidência da necessidade de repensar as políticas de ordenamento do território porque os indivíduos apresentam comportamentos diferentes consoante os contextos em que estão inseridos, sendo que cada grupo detém uma representação do seu território de referência (Oliveira, 2011).

Em simultâneo, têm surgido novas questões sobre o espaço-território, cujo estudo ganha novo alento com a emergência do estudo das acessibilidades como fator determinante, tanto no estudo do espaço como na ação humana. O aumento da velocidade de circulação de pessoas, bens e informações, com a facilidade de articulação de atividades no espaço geográfico, conduziram a uma banalização das deslocações e à alteração dos quadros de vida das populações. João Ferrão (in (Oliveira, 2011, p. 41)), defende que *“nos últimos cem anos se percorreu um longo caminho teórico e metodológico, desde o determinismo geográfico até uma visão do espaço como mero produto social (...) mas que se reconhece hoje que a relação entre sociedade e espaço é uma realidade complexa e em permanente construção”*. Por sua vez, Boaventura Sousa Santos (in (Oliveira, 2011, p. 41)), refere que é importante *“não reduzir o espaço às relações sociais no espaço, mas sim evidenciar o que nas relações sociais resulta especificamente do facto de estas ocorrerem no espaço”*.



De acordo com Georg Simmel e Raymond Ledrut, o espaço social refere-se ao campo de inter-relações sociais. Por sua vez, para Pierre Bourdieu, o espaço social é entendido como uma espécie de campo de forças, em que os atores sociais são definidos pelas suas posições relativas (Fernandes, 1992).

Diversos outros autores e autoras também tentaram definir o conceito de espaço social, dos quais destacamos as cinco maiores assunções (Pattinson & Robins, 2004). Primeiro, o espaço social é entendido apenas como um espaço geográfico (como por exemplo na epistemologia espacial), onde os indivíduos ocupam um lugar geográfico, reconhecido através dos Sistemas de Informação Geográfica, ou através das configurações regionais.

Segundo, o espaço social é um espaço multidimensional cujos eixos correspondem a diversos fatores sociais, psicológicos e até mesmo regionais, tais como gênero, classe, etnia e área residencial. O papel fundamental neste espaço, de acordo com a teoria da estrutura social de Peter Blau, conduziu à adoção do termo “espaço Blau” para a versão sociológica desta construção. Aqui, a distância é uma função da dissimilaridade de perfis de atributos sociais dos indivíduos.

Terceiro, o espaço social é percebido como uma rede, em que os indivíduos são nós, ligados por várias formas de laços interpessoais, apresentados como arestas diretas ou não diretas na rede. A distância entre dois indivíduos é entendida em termos de caminhos de rede que os ligam.

Quarto, o espaço social é apresentado como padrões de sobreposição de filiações, os indivíduos estão perto do ponto em que compartilham várias filiações.

Quinto, o espaço social é descrito em termos socioculturais, por exemplo, em termos de partilha de “kits de ferramentas” de símbolos, histórias, rituais e visões do mundo, ou mesmo de recursos culturais compartilhados (Pattinson & Robins, 2004).

Posto isto, a definição de espaço social que melhor serve a perspectiva desta investigação, será aquela que compreende os elementos do espaço social como relações - relações entre entidades sociais, culturais, geográficas e pessoais.

Interessa-nos então focar as especificidades e funções do espaço social rural. O espaço social rural caracteriza-se pela: 1) dependência dos processos naturais e da ligação ao espaço local de grande parte dos agentes sociais que nele habitam, ou seja, as habitantes e os habitantes estão muito dependentes da agricultura; 2) persistência do grupo doméstico enquanto unidade de produção, consumo e residência; 3) importância das relações de interconhecimento na configuração dos principais processos sociais locais (Pinto, 1981).

Em suma, as diversas abordagens sociológicas ao conceito de espaço possibilitam uma melhor compreensão de que a relação entre este e a sociedade é complexa e multifacetada.

No entanto, esta complexidade que provém dos usos e a complexidade do espaço enquanto construção social, fazem deste um conceito complexo enquanto produto, resultado e causa da ação humana, tornando importante problematizar a forma como ele molda e é moldado pela sociedade. Esta ideia remete-nos, então, para o conceito de espaço social, *“que pressupõe uma articulação entre espaço e vida social dando aquele um papel ativo, e assumindo que as unidades espaciais implicam regras próprias de composição ao nível do sentido e das possibilidades de ação”* (Oliveira, 2011, p. 42)). Neste sentido, é também importante salientar que *“o espaço desempenha um papel social de identidade e referencial simbólico”* (Oliveira, 2011, p. 42)).

## 1.2. O espaço e a sua relação com o meio rural

O conceito de espaço tem vindo a evoluir desde o espaço formal - a paisagem - a novas formas como por exemplo o conceito de espaço vivido, por exemplo. Globalmente passou-se de uma abordagem naturalista - o meio geográfico - para uma abordagem socioeconómica, em que as estruturas e processos socioeconómicos geram as configurações espaciais (Domingues, 1986).

Com base nas ideias de Butler, defende-se que as estruturas espaciais - a organização do espaço - decorrem de díspares estratégias socioeconómicas que se inscrevem num território já estruturado e que oferecem um determinado «atrito» expresso nas relações dialéticas que se originam. No entanto, existem determinadas condicionantes na definição do que se entende por “espaço”, como as condicionantes naturais, por exemplo. Especificamente estas são importantes, na medida em que nos situamos numa fase de desenvolvimento tecnológico que impede a facilidade de anular os efeitos dos acidentes naturais por forma a permitir uma maior fluidez na circulação tanto de pessoas, como de mercadorias e informações, assim como impede a criação, ao nível da agricultura, de rendimentos diferenciais devido ao investimento de fatores de produção com mais capacidade produtiva (Domingues, 1986). Mais condicionantes podem surgir em padrões culturais de produção, distribuição e consumo.

O carácter maioritariamente agrícola da economia local, intensificado por uma ausência ou fraqueza do desenvolvimento económico, reforça a existência de uma sociedade predominantemente camponesa, cujas características básicas são:

- Carácter doméstico da organização da atividade produtiva tendo em conta as necessidades de consumo familiar de bens e serviços culturalmente definidas, da qual a família recebe uma simples remuneração;

- Carácter predominante da posse individual da terra e de outros meios de produção, sem rejeitar formas de arrendamento, parceria e venda ocasional de força de trabalho em ofícios rurais agrícolas ou não agrícolas;
- Estratificação social interna decorrente sobretudo das desigualdades no acesso à terra - *“a economia principalmente agrícola com baixo investimento de capital é a causa da importância fundamental da propriedade da terra e torna-se um fator decisivo na estratificação social em termos de riqueza, poder e prestígio”* (Shannin in (Domingues, 1986, p. 118)), impedindo o tratamento da sociedade camponesa como um corpo unitário.

No início do século XX, a população rural começou a diminuir nos países que se industrializavam, característica das sociedades atuais. Paralelamente à diminuição de trabalhadoras e trabalhadores agrícolas, atividade característica das sociedades rurais, correspondeu um aumento de ativos/as na área industrial, principalmente. Isto é, os e as habitantes rurais viram-se arrastados/as num movimento que os/as transferiu para um modo de vida completamente diferente daquele que conheciam. Assim, a mobilidade espacial da população é entendida como *“resultante da desagregação do sistema socioeconómico local e, ao mesmo tempo, como uma estratégia de reprodução do agregado doméstico de produção agrícola”* (Domingues, 1986, p. 157). A mobilidade pode ser realizada localmente, ou sazonalmente, para centros urbanos no País ou até mesmo para o estrangeiro.

De salientar que não se trata apenas de mudar de profissão, implica muitas mais mudanças nos modos de vida. Por exemplo, as e os habitantes rurais que encontraram emprego na indústria, atividade característica dos centros urbanos, viram-se obrigados e obrigadas a deslocar a sua habitação para a cidade. Assim, mudanças de ambiente, hábitos e cultura tomam conta da vida dessas e desses habitantes (Domingues, 1986).

Neste sentido, um fenómeno começa a verificar-se em maior escala, o despovoamento das zonas rurais, provocado pela deslocação em massa dos e das habitantes para a cidade. No entanto, ao se deslocarem em grande número para as cidades, os e as habitantes rurais começaram a construir casas na periferia das cidades, constituindo uma espécie de subproletariado que nem era do campo nem da cidade.

Contudo, na base desta mudança de atitude encontra-se mais o interesse que os bons sentimentos:

*“Com o desenvolvimento industrial em certos países, o aparecimento de novas necessidades em mão-de-obra levou a que se desse uma atenção particular ao aspeto da produtividade dos trabalhadores vindos da agricultura para a indústria.*

*Esta reflexão conduziu à análise mais aprofundada dum ajustamento eficaz às exigências da produção industrial e da vida nas coletividades urbanas. Veio assim a lume que a adaptação dos recém-vindos não poderia ser facilitada ou mesmo analisada sem tomar em conta um número assaz grande de fatores que intervém durante o processo de transferência. Em contrapartida, nos países menos desenvolvidos o afluxo de camponeses à cidade levantou os problemas da miséria de trabalhadores migrantes que se empregaram mal ou não se empregam” (Bragança, 1966, pp. 650-651).*

Assim, verifica-se que a atenção dos e das governantes e até mesmo do grupo de industriais, voltava-se cada vez mais para os problemas decorrentes da passagem da população rural ao setor industrial e à vida na comunidade urbana. Apesar de a transferência dos/as trabalhadores rurais para a indústria constituir uma exigência do desenvolvimento económico e um fator deste, beneficiando a comunidade nacional, a verdade é que caso esta transferência não ocorresse de forma equilibrada, a mesma comunidade sairia prejudicada. No entanto, antes de se considerar o modo em se devem abordar as estruturas, com o propósito de eliminar as dores e os fracassos da transferência, convém considerar o conceito de distância social. Esta entende-se como um conjunto de fatores de ordem económica, social e cultural que diferencia dois grupos humanos. Tal conceito permitia a consciencialização para uma grande diversidade das situações nacionais e deve obedecer a dois princípios: a segurança na mobilidade (evitar a mobilidade espontânea e cega), e a integração (assegurar a coabitação dos grupos sociais) (Bragança, 1966).

### **1.3. Exclusão e desigualdade social**

O conceito de exclusão social é crucial no desenvolvimento da política social na Europa, bem como em outras regiões do mundo. O conceito de exclusão social teve a sua origem em França, durante os anos 60 e 70 do século XX, como um conceito genérico que se refere a indivíduos com determinados problemas e em situação de desproteção social, como por exemplo, indivíduos portadores de deficiência ou idosos e idosas. A exclusão social era encarada como uma falha das instituições do Estado, que não conseguiam estabelecer relações positivas entre a sociedade e determinados indivíduos. Na década seguinte o conceito viria a tornar-se mais abrangente ao incluir linhas mais gerais de desvantagens sociais criadas ou decorrentes de mudanças rápidas e negativas no âmbito económico, assim como a desigualdade social, o retrato do bem-estar, etc. Estas desvantagens podem traduzir-se em desemprego, falta de oportunidades no mercado de trabalho, baixos rendimentos, entre outras (Miller, 2007).

Tendo em conta que a desigualdade é uma característica inerente a todas as sociedades humanas de todos os tempos, é possível esperar distintas capacidades de articulação e acumulação de recursos, tanto materiais como sociais, por parte dos atores sociais. A exclusão surge com o aguçar das desigualdades, o que se traduz numa dialética de oposição entre os e as que têm recursos para uma participação social plena e aqueles ou aquelas que estão incapacitados de o fazer por falta dos mesmos recursos. Assim, a exclusão decorre de uma desarticulação entre as diferentes partes da sociedade e as pessoas (Rodrigues, et al., 1999).

A exclusão social é um conceito multidimensional que exige um tratamento atento, principalmente quando se analisam políticas e decisões sobre infraestruturas, dinheiro ou serviços. De uma forma muito genérica, para um indivíduo ser socialmente incluído é necessário que este ou esta tenha oportunidade de participar ativamente nas grandes instituições sociais, tais como ter emprego, saúde e educação, assim como ter capacidade para alcançar recursos e serviços essenciais para manter um padrão de vida decente para a sociedade. Mas esta questão é passível de mutações, por exemplo ao longo do percurso de vida. Assim, mesmo uma pessoa com um elevado nível de integração social pode, ao chegar à terceira idade entrar ou perceber-se em situação de exclusão pelo fator idade.

Sociologicamente, a exclusão é o resultado de um défice de coesão social global, não se podendo reduzir a fenómenos individuais nem a simples situações. Num extremo da situação de exclusão pode verificar-se a privação de recursos materiais e sociais, sendo que o indivíduo excluído se encontra à parte dos universos materiais e simbólicos, sendo alvo de rejeição, que pode culminar num sentimento de autoexclusão. Simbolicamente, *“tende a ser excluído todo aquele que é rejeitado de um certo universo simbólico de representações, de um concreto mundo de trocas e transações sociais”* (Fernandes in (Rodrigues, et al., 1999, p. 65)).

Segundo a perspectiva de Giddens, entende-se por exclusão social *“as formas pelas quais os indivíduos podem ser afastados do pleno envolvimento na sociedade”* (Giddens, 2007). Por forma a viverem uma vida completa e ativa, os indivíduos devem estar aptos para se alimentar, vestir e pagar alojamento, como também ter acesso a bens e serviços essenciais como o transporte, o telefone, os seguros e a banca. Ainda neste sentido, para que uma comunidade ou sociedade esteja socialmente integrada é necessário que os seus membros partilhem instituições como escolas, instalações de saúde e transportes públicos.

A exclusão social pode assumir mais do que uma forma, o que faz com que possa ocorrer tanto em zonas rurais isoladas e afastadas de muitos serviços e oportunidades, como em bairros urbanos. Assim, em primeiro lugar podemos apontar a exclusão económica, em que os indivíduos e a comunidade presenciam a exclusão tanto em termos de produção como de consumo. Ao nível da produção, o emprego e a participação no mercado de trabalho são

cruciais para poder haver inclusão. Em comunidades com grandes níveis de privação material verifica-se um menor número de indivíduos empregados a tempo inteiro e as redes informais de informação que eventualmente podem contribuir para ajudar os indivíduos desempregados são bastante débeis. As taxas de desemprego são, conseqüentemente, altas e as oportunidades de emprego bastante limitadas. Uma vez excluídos do mercado de trabalho, os indivíduos têm mais dificuldades em voltar a entrar no mesmo (Giddens, 2007).

Em relação aos padrões de consumo, a inexistência de um telefone, por exemplo, pode levar a situações de exclusão social, pois este é um dos principais meios de contacto entre indivíduos e o seu círculo de amigas e amigos, familiares, vizinhos e vizinhas e restantes membros da comunidade. A ausência de uma conta numa instituição bancária pode ser outro indicador de exclusão social, pois as pessoas não têm possibilidade de usufruir dos serviços que os bancos disponibilizam aos seus clientes (Giddens, 2007).

A exclusão política pode ser outra forma de exclusão social. Sendo a participação popular na política uma característica fundamental dos estados democráticos liberais, os cidadãos e as cidadãs são incentivados a permanecer a par das questões políticas, a dar a sua opinião, a contactar com os seus e as suas representantes eleitos e eleitas, e a participar ativamente em todos os níveis do processo político. No entanto, a participação política pode não estar ao alcance de todos os indivíduos aos quais faltam os recursos, a informação e as oportunidades necessárias para a sua participação, o que os pode tornar socialmente excluídos e excluídas (Giddens, 2007).

A exclusão social pode também ocorrer ao nível da vida social e comunitária. As áreas que geralmente concentram um maior grau de exclusão social podem, por exemplo, ter instalações comunitárias limitadas, tais como parques, campos desportivos, centros culturais, etc.; os seus níveis de participação cívica são relativamente baixos; e os indivíduos e famílias excluídas podem ter menos oportunidades de realizar atividades de lazer, desportivas ou culturais. A exclusão social pode também implicar uma rede de contactos sociais limitada ou fraca, conduzindo ao isolamento.

É importante salientar que ao abordar o conceito de exclusão social devemos estar cientes da interação entre ação individual e responsabilidade humana e do papel desempenhado pelos agentes e instituições sociais na adaptação das situações em que as pessoas se encontram.

Embora na literatura se encontre mais facilmente estudos sobre a exclusão social em zonas urbanas (por exemplo (Rodrigues, et al., 1999), (Rodrigues, 2004), (Carvalho, 2004), ela está também muito presente nas áreas rurais. Nas pequenas áreas rurais e pouco povoadas, o acesso a bens, serviços e equipamentos é escasso em relação a áreas densamente povoadas. Na generalidade das sociedades industriais, a proximidade de serviços básicos como médicos, postos de correios, escolas, etc., é considerada condição essencial para se poder usufruir de

uma vida plena, ativa e saudável. Assim, os habitantes e as habitantes de zonas rurais têm um acesso limitado a estes serviços e estão muitas vezes restringidos e restringidas aos escassos equipamentos disponibilizados pelas suas comunidades ou da deslocação ao meio urbano.





## Capítulo II - Rural e ruralidade

Durante a maior parte da história da Humanidade esta dependeu diretamente da natureza para a sua sobrevivência. Com condições de terreno e climáticas favoráveis foi possível as comunidades humanas desenvolverem-se apesar das limitações à caça e à recolha de alimentos. (Rocha, et al., 2005).

Porém, com o desenvolvimento da agricultura, pela primeira vez era possível produzir mais do que o exigido pelas necessidades diretas das famílias criando um excedente de produção. Havia várias opções, nomeadamente, armazenar para que pudessem ser satisfeitas necessidades futuras, trocar por outros tipos de alimento ou matérias-primas, ou até mesmo adquirir objetos manufaturados por artífices ditos “especialistas” (Rocha, et al., 2005). Nesta altura a sociedade humana vivia praticamente toda em meio rural.

No entanto, com o maior desenvolvimento dos sistemas de organização das sociedades, o excedente de produção passou a integrar uma espécie de imposto cujo destino seria o financiamento de projetos demasiado dispendiosos para serem suportados apenas pelos recursos de uma única família, e cujo benefício era comum: por exemplo, a manutenção de um exército. O mundo tornara-se agora muito mais complexo e as pessoas passam a viver em comunidades maiores, as primeiras cidades, com um modo de vida e uma composição social que se irá tornar cada vez mais díspar das iniciais comunidades rurais (Rocha, et al., 2005). A revolução industrial foi o marco da viragem de um mundo essencialmente rural para um mundo predominantemente urbano.

Concretamente em Portugal este processo foi tardio e no início do século XX, a grande maioria da população ainda vivia em espaço rural, sendo que as cidades como Lisboa e Setúbal eram ilhas de urbanidade num ainda imenso mar de ruralidade (Rocha, et al., 2005).

No entanto, durante o século XX esta viragem vai-se consolidar rapidamente e o cenário de entrada no século XXI é um aumento do número de cidades de 88 para 158 (desde 1985) e em que praticamente um em cada dois habitantes vive em espaço urbano (Mateus (coord.), 2013).

O rural e a ruralidade como modo de vida tornam-se a exceção, ou mais concretamente, o resquício de uma forma de vida em desuso que permanece por uma questão sobretudo geracional sendo que os valores da modernidade, progresso e desenvolvimento estão intrinsecamente conectados à vida em meio urbano. A relação urbano/rural foi por isso fortemente associada à ideia de dicotomia, de oposição (Ferrão, 2000).

## 2.1. Dicotomia urbano-rural

Historicamente, o meio rural destaca-se por se organizar em volta de uma tetralogia de aspetos bem conhecida:

- Função principal: produção de alimentos;
- Atividade económica dominante: agricultura;
- Grupo social de referência: família camponesa, com modos de vida, valores e comportamentos próprios;
- Tipo de paisagem: refletor da conquista de equilíbrios entre as características naturais e o tipo de atividades humanas desenvolvidas (Ferrão, 2000).

Claramente, o meio rural opõe-se ao meio urbano, caracterizado por funções, atividades, grupos sociais e paisagens distintas e em grande parte construídas em oposição ao meio rural. Tendo em conta o fenómeno da transição urbana, ao longo do tempo foi sendo cada vez mais visível a dicotomia existente entre o meio rural e o meio urbano.

Assim, os conceitos de “urbano” e “rural” têm sido amplamente usados pelas ciências sociais para interpretar as transformações históricas e sociais, no entanto, ultimamente a validade desta dicotomia tem sido discutida tanto na sociologia rural como na sociologia urbana (Ferrão, 2000).

O principal problema do debate crítico em torno desta dicotomia está no facto de este se ter centrado quase unicamente na perspectiva da escola de Chicago de ecologia social e da sociologia rural americana estrutural-funcionalista, deixando para trás os paradigmas sociológicos clássicos, nomeadamente de Marx e Weber. Tanto nas obras de Marx como nas de Weber, embora com tónicas diferentes, a dicotomia urbano-rural correspondia a classes sociais a favor do capitalismo ou contra este, em nome da antiga ordem social e económica.

Em primeiro lugar, nas críticas efetuadas à escola ecológica, do lado urbano, identifica-se a crítica exemplar de Gans à interpretação proposta por Wirth. Tratou-se de uma reinterpretação sociológica do paradigma urbano da escola de Chicago, em que Wirth apresentou uma dicotomia de “tipos ideais”, para esclarecer estilos de vida diferentes fundamentados em parâmetros espaciais, também eles diferentes, nomeadamente o tipo de vida de uma área metropolitana (urbano) em oposição ao dos e das habitantes de localidades mais pequenas e menos desenvolvidas (rural) (Wirth em (Mingione & Pugliese, 1987)). O autor defendia ainda que as características dominantes da área social urbana variavam consoante a área, a densidade e o diferente tipo funcional de cada cidade, ou seja, a cidade seria um *“agregado relativamente grande, denso e permanente de indivíduos socialmente heterogéneos”* (Wirth in (Mingione & Pugliese, 1987, p. 84)).

No entanto, décadas mais tarde, Gans viria a questionar a teoria de Wirth, ao considerar que a natureza transitória e heterogénea das condições sociais não é só uma especificidade das cidades. Após vários anos de investigação empírica, o parecer de Gans viria a ser comprovado através da existência de «aldeões urbanos», com uma vasta diversificação de estilos de vida suburbanos, de aldeias e de zonas rurais expostas a uma grande mobilidade social e a formas de interação social anónima e heterogénea. Gans apelava, assim, ao regresso da utilização dos paradigmas da sociologia clássica de forma a melhor compreender os vários estilos de vida nas cidades ou em zonas urbanas.

Assim, a dicotomia urbano-rural tem vindo a ser fortemente criticada pela «nova sociologia urbana» e pelas sociólogas e sociólogos rurais, “*na medida em que se presta a uma utilização direta e pouco precisa como chave interpretativa da diferenciação de estilos de vida e de comportamentos sociais*” (Mingione & Pugliese, 1987, p. 85), (Ferrão, 2000).

Especificamente em Portugal, foi com a revolução industrial tardia que a sociedade rural mais sofreu modificações, o que se traduziu numa passagem de uma sociedade pluriactiva e multifuncional para um espaço social agrícola, económica e socialmente desintegrado (Barros, 1990). A segunda metade do século XX foi bem ilustrativa quanto às dinâmicas territoriais provocadas pelo processo de urbanização:

- Se por um lado um extenso território perdeu população residente, por outro, outros espaços intensificaram a sua densidade residencial;
- As densidades residenciais aumentaram significativamente no litoral, entre o extremo Norte e Setúbal;
- Processos de suburbanização foram bem visíveis nas áreas metropolitanas do Porto e Lisboa;
- O território interior ficou marcado por um declínio da população residente, especialmente o Alentejo;
- As designadas Cidades Médias escaparam ao declínio residencial, registando alguma atratividade residencial;
- O eixo Lamego-Vila Real, em direção a Chaves está ainda em construção; Viseu e arredores isolaram-se; o eixo Castelo Branco-Covilhã destaca-se das áreas envolventes em perda; o Algarve-litoral afirmou-se (Marques, 2003).

A mutação demográfica do país consubstancia-se numa grande parte do território português a perder visivelmente população residente e conseqüentemente densidade populacional. O fenómeno do despovoamento apresenta-se com diferentes intensidades e numa vasta área do país que está a ser abandonada pelos seus e pelas suas residentes. Neste fenómeno destacaram-se algumas áreas que sobrevivem e conseguem, em algum dos casos, aumentar a população residente, as cidades médias que conseguem captar população e resistir no meio do despovoamento do interior. Bragança, Vila Real, Guarda, Covilhã, Castelo

Branco e Évora são alguns exemplos de cidades médias (Marques, 2003). Os últimos censos da população mostram porém que várias destas cidades estão em acentuado processo de envelhecimento populacional (Instituto Nacional de Estatística, I.P., 2012) e na última década, Portugal assistiu ao fenómeno do êxodo rural e ao envelhecimento, sendo que a maioria das freguesias predominantemente rurais perdeu população residente.

Recentemente tem-se vindo a assistir ao crescimento dos alojamentos de uso sazonal nas áreas rurais, assim como a segunda habitação, quer na praia quer no campo. Também tem vindo a crescer a aquisição de terrenos nas áreas rurais por não agricultores e agricultoras. Tal facto pode dever-se à necessidade de manter relações com a terra natal, manter ligações familiares, ou mesmo dever-se às representações que esses lugares transmitem. Com a aquisição da propriedade, por vezes aparecem também as atividades de desporto e lazer, bem como a agricultura de tempos livres (Marques, 2003).

Os relacionamentos entre o espaço rural e o espaço urbano podem ser abordados de acordo com diversas perspetivas: movimentos casa-trabalho; movimentos para as zonas urbanas para satisfazer um conjunto de bens e serviços; movimentos para as zonas rurais para desfrute das áreas naturais; redes de articulação e intercâmbio entre empresas (Marques, 2003).

Focando a necessidade de satisfazer um conjunto de bens e serviços, por um lado, a oferta das áreas urbanas é mais vasta que nas áreas rurais; por outro lado, a oferta nas áreas rurais destina-se essencialmente ao sector agroflorestal (Marques, 2003).

À produção de bens alimentares, com destino a abastecer os mercados urbanos, bem como ao papel de refúgio e segurança associado às áreas rurais, adiciona-se uma nova função-chave: o fornecimento de mão-de-obra desqualificada e barata para as atividades económicas em rápido crescimento nas cidades. Ao mesmo tempo, a expansão das infraestruturas e dos equipamentos de apoio à qualidade de vida dos cidadãos e cidadãs ao ser muito mais avançada nas aglomerações urbanas, veio reforçar o papel das cidades como polos de prestação de serviços sociais e pessoais (Ferrão, 2000). Assim, as cidades médias são as que aparecem como fundamentais na prestação destes serviços, integrando assim os e as habitantes de zonas urbanas e rurais (Marques, 2003).

Nas últimas décadas, o nosso país veio assistir a um processo de terciarização global, que se traduziu numa oferta de emprego terciário predominantemente público, a par de centralidades urbanas demasiado semelhantes e dependentes de uma política redistributiva. Mais uma vez, as cidades médias destacam-se por apresentarem uma estrutura de serviços de maior dimensão e diversidade, nomeadamente, Vila Real, Viseu e Évora. A estrutura de serviços de apoio ao sector agroflorestal constitui um sistema urbano supostamente menos homogeneizado. Em termos globais, o que parece emergir é um sistema de oferta bem estruturado nas cidades litorais, mais especificamente nas duas metrópoles. Aqui, as cidades

médias voltam a assumir um papel fundamental na estrutura da oferta, que parece não ser suficientemente especializada, deixando transparecer uma clara necessidade de organizar, em termos espaciais, os serviços de apoio ao sector agroflorestal (Marques, 2003).

Américo Mendes (Marques, 2003) apresenta uma tipologia de serviços que devem ser prestados quer a nível municipal, quer intermunicipal, quer regional. Em primeiro lugar, defende que devem ser prestados a nível municipal ou intermunicipal os serviços de extensão, proteção da produção animal, escoamento de produtos com sistemas organizados de recolha nas explorações e escoamento de produtos com uma concentração localizada fora das explorações. Em segundo lugar, a nível intermunicipal podem ser estruturados os serviços de proteção da produção florestal. Em terceiro lugar, devem ser organizados regionalmente a formação profissional e a proteção da produção vegetal, bem como a rede de vigilância e deteção de incêndios.

Em termos produtivos, no meio rural a agricultura continua a deter um papel importante, mas perdeu importância em termos de criação de emprego e produto interno bruto. Assiste-se a uma terciarização de atividades, com a expansão dos serviços de natureza social e as atividades industriais a transporem o setor primário (Marques, 2003).

Em suma, o mosaico rural aponta para uma grande diversidade e expressiva mudança. No Noroeste podem verificar-se a existência de prados e pastagens temporárias, bem como sistemas de puericultura; por sua vez, em Trás-os-Montes e no Algarve as atividades são mais adaptadas às características dos seus climas; a Beira Interior perdeu a produção de frutas, hortícolas, ovinos e caprinos para aumentar a produção de leite; o Alentejo destaca-se na produção de cereais e na pecuária extensiva, etc. (Marques, 2003).

## **2.2. Campos urbanos ou urbanidade rural, a nova dicotomia pós rural-urbano**

Com os avanços alcançados nos meios de transporte, é possível, hoje em dia, residir no campo e trabalhar na cidade. Com esta transformação nos modos de residir, deparamo-nos com uma utopia urbana em torno da natureza que está entre dois modelos: um mais relacionado aos espaços-natureza e outro mais agrícola e pastoral. Com o reforço destes movimentos, assistimos à criação de uma urbanidade rural, pois o meio rural deixou de ser um meio tão agrário, tentando crescentemente responder a uma procura de identidade territorial das sociedades urbanas. Tenta-se criar uma ruralidade que foge do modelo agrário para se tornar progressivamente urbana, tentando fugir ao *stress* e à poluição característica

das cidades. Tal facto denota uma crescente procura social urbana por uma residência num estilo de vida mais agradável, acessível, onde a natureza tenha um papel ativo (Marques, 2003).

Assim, este novo espaço, não se enquadra nem no que designamos por campo nem por cidade, são sim espaços na periferia urbana caracterizados por menor densidade populacional e que aproveitam os espaços agroflorestais envolventes. Um estudo efetuado especificamente na freguesia de Peraboa destaca a construção de identidades sociais híbridas, entre o rural e o urbano pela população de agricultores e agricultoras desta localidade fruto precisamente do processo de rurbanização (Freitas & Vaz, 2009).

No entanto, esta “cidade emergente suburbana” ainda não foi suficientemente concebida e desenhada por forma a criar um modelo urbano, com qualidade de resposta à necessidade de espaço e de natureza (Marques, 2003).

Por outro lado, novas práticas sociais têm emergido no meio rural, provenientes de uma classe de profissionais liberais ou intelectuais da classe média e média-alta, que investem na propriedade rústica, como por exemplo, as quintas no Noroeste, os montes no Alentejo, etc. Maioritariamente, estas novas práticas estão associadas a atividades lúdicas ou à satisfação de um prazer. Verifica-se também que a população que há cerca de quarenta/cinquenta anos saiu do campo para a cidade mas que manteve a sua propriedade rural, está aos poucos a voltar para o campo (Marques, 2003).

Posto isto, pode identificar-se um binómio urbano-natureza, insuficientemente trabalhado, que coloca um grande número de interrogações às relações urbano-rurais e, conseqüentemente, às políticas de ordenamento do território. De acordo com Redclift (Marques, 2003), atualmente assistimos a um processo de transferência e revalorização dos espaços rurais, onde a natureza se “socializa”. Desta forma, é necessário olhar para estes territórios, em termos de planeamento, como espaços naturais com uma crescente procura.

Tal como já havia sido referido, nos últimos anos tem havido o interesse por parte das pessoas residentes em meio urbano de usufruir mais do campo no que diz respeito às necessidades, aspirações e práticas de vida, tornando este um cenário desejável. Por outro lado, a implantação industrial em espaços rurais tem como impacto alterar o quadro de atividades rurais, quebrando o monopólio da agricultura e retirando-lhe a primazia económica e social. Ao propiciar o desenvolvimento da agricultura a tempo parcial, este fenómeno traduz-se numa dispersão de novos modos de relação indústria/agricultura, tendo como eixo principal a humanidade e não o fluxo intersectorial de bens e serviços. Por outro lado, através dos fenómenos designados por “rurbanização” e por “novos rurais” diversifica-se o uso do espaço rural, que de meio de produção tende a passar a meio de recreação. Neste sentido, tais fenómenos demonstram uma importante modificação na valorização relativa do espaço urbano e do espaço rural. O que tornava a vida urbana atrativa tem vindo a sofrer um

sucessivo decréscimo devido a fatores como a poluição, *stress*, impessoalidade, solidão, etc., que caracterizam a crise da civilização urbano-industrial. Por sua vez, o que se traduzia por uma repulsa pelo espaço rural, tem vindo a dar lugar a uma nítida atratividade, baseada em melhores condições de vida, maiores oportunidades de emprego que o meio rural pode proporcionar atualmente, bem como a procura por modos de vida alternativos às características urbano-industriais (Barros, 1990).

Decorrente de uma investigação realizada em Portugal, acerca de representações territoriais, compreendeu-se que ao “campo” ou “espaços rurais” estão associadas representações como ar puro, sossego, tranquilidade, liberdade, natureza, paz, verde e agricultura. Por sua vez, os portugueses e portuguesas associam a “cidade” ou o “urbano” à poluição, ao barulho, ao *stress*, à confusão, ao trânsito, ao trabalho, ao movimento, ao comércio, à insegurança e ao divertimento, entre outros. Isto é: ao campo são associados valores como a qualidade ambiental, a natureza, a agricultura, a liberdade e a segurança; à cidade estão associados problemas ambientais e de segurança, bem como o ritmo alucinante (Marques, 2003).

A emergência de uma nova relação rural-urbano desenvolvida na área dos espaços rurais poderá assentar em dois objetivos de âmbito geral: primeiro, fortalecer as relações de proximidade mutuamente benéficas e de natureza sinérgica em oposição às relações assimétricas e predadoras do mundo rural; segundo, converter as cidades em pontes efetivas entre as áreas rurais e o mundo exterior (Ferrão, 2000).

O desenvolvimento de relações de proximidade e complementaridade mutuamente benéficas e de natureza sinérgica implica a competência de conciliar uma articulação territorial (coesão) com uma articulação funcional (integração), entre meios urbanos e rurais envolventes. Tal abordagem pressupõe uma visão de conjunto das áreas geográficas de intervenção, articulada com uma forte capacidade de diálogo institucional e ainda a presença de condições humanas, técnicas e financeiras de monitorização das soluções realizadas (Ferrão, 2000).

Importa salientar o papel crucial que a mudança de atitudes e comportamentos por parte das pessoas e das organizações pode ter na melhoria das condições reais de acesso, não apenas físico mas também económico e social, tanto a infraestruturas, como equipamentos e serviços não locais mas de proximidade sub-regional ou até mesmo regional. O serviço de transporte, disponibilizado gratuitamente à população das zonas rurais ou aglomerados urbanos de média e reduzida dimensão, por algumas das grandes superfícies comerciais é um exemplo que deve ser considerado relevante (Ferrão, 2000).

O segundo aspeto está diretamente relacionado com o primeiro, na medida em que os meios urbanos detêm o exclusivo da implantação de instituições públicas, privadas e associativas, bem como de outras infraestruturas. Assim, uma relação de complementaridade

menos assimétrica e mais simbólica entre o urbano e o rural pode levar a que os meios urbanos atuem como veículo redistribuidor entre as áreas rurais e o mundo exterior. No entanto, esta função redistributiva por parte dos meios urbanos pressupõe que as instituições existentes se disponibilizem a integrar, nos seus perfis de competências e nos seus programas de atividade, as necessidades e interesses do meio rural.

No entanto, a integração espacial alcança uma outra e mais fundamental dimensão quando perspectivada em termos de relação cidade/campo. O processo que se tem vindo a referenciar acarreta a constituição de redes de relacionamento entre o campo e a cidade, reconhecidos como morfologicamente distintos, mais diversificadas e apertadas. Para além dos fluxos económicos e culturais que as constituem, os elos pessoais assumem uma importância cada vez maior no relacionamento cidade/campo, em que na origem se encontram a diversificação territorial das atividades e o incremento dos sistemas de comunicação física ou à distância. Assim, podem ocorrer as seguintes situações:

- Viver no campo e trabalhar na cidade;
- Viver na cidade e trabalhar no campo, quer na agricultura quer na indústria;
- Viver e trabalhar na cidade e usar o campo para efeitos de tempos livres;
- Viver e trabalhar na cidade e manter relações regulares com familiares que vivem em zonas rurais e vice-versa;
- Viver e trabalhar no campo em articulação com a cidade, nomeadamente através das redes de comunicação à distância.

Com a crescente industrialização da agricultura, notória na Europa a partir do final da 2ª Guerra Mundial e em Portugal mais tarde, assistiu-se ao fraturar do mundo rural em duas realidades bem distintas: o mundo rural moderno e o mundo rural tradicional. Inicia-se, então, o mote para a consistência de uma nova dicotomia pós-rural/urbano, que privilegia a oposição existente entre um mundo moderno, designado urbano-industrial ou rural, e um mundo arcaico, predominantemente rural. Apesar de ainda persistir a ideia de que o mundo rural se encontra num processo estrutural de discriminação económica, social e simbólica, a verdade é que a forte mercantilização da produção agrícola em massa chama a atenção para o facto de nem todas as áreas rurais se encontrarem condenadas (Ferrão, 2000).

Assim, neste novo contexto, a relação rural-urbano sofre uma bifurcação, originando uma partição das áreas rurais consoante a sua proximidade aos principais centros urbanos. Termos como áreas rurais “centrais”, “periféricas”, “marginais” e “profundas” espelham claramente esta nova situação. Por um lado, entre as áreas urbanas e as áreas rurais “centrais” ou “periféricas”, a tendência é a de complementaridade de relações desenvolvidas num quadro fortemente assimétrico. Por outro lado, entre as áreas urbanas e as áreas rurais “marginais” ou “profundas”, as relações de complementaridade têm vindo a dissipar-se, com



base numa sangria continuada de pessoas e recursos e com condições de acessibilidade particularmente desfavoráveis, que pouco interesse suscitam nos cidadãos (Ferrão, 2000).

Assim temos um mundo rural caracterizado por uma dificuldade em se sobrepôr às regras de funcionamento do mercado e, por outro lado, a uma determinada cultura urbana. Como resultado podem encontrar-se, em maior ou menor número os seguintes fenómenos: despovoamento e envelhecimento populacional; incremento considerável do desemprego, subemprego e exclusão social; deterioração dos recursos naturais e do ambiente; desequilíbrio e enfraquecimento do tecido produtivo e da base económica local; subaproveitamento das infraestruturas existentes; estagnação, e por vezes regressão, de alguns centros urbanos situados em áreas caracteristicamente rurais (Alves, 2002).

Deparamo-nos, então, com a problemática de um desenvolvimento rural representado por novos contornos. Paralelamente à evolução recente das sociedades modernas, densamente urbanizadas, presencia-se o aparecimento de um leque de novas preocupações e expectativas de carácter social e ambiental que conduzem, inevitavelmente, a uma nova abordagem das áreas rurais e, como tal, devem estar presentes nas novas políticas, medidas e ações de desenvolvimento rural. Refere-se a *“salvaguarda do ambiente e do equilíbrio dos ecossistemas, da preservação dos recursos naturais, da rentabilização económica de produtos tradicionais de elevada qualidade e fiéis aos originais processos de fabrico, e da recuperação, conservação e valorização dos recursos patrimoniais históricos, naturais e culturais (rurais), entre outros tantos fatores possíveis de reanimação de comunidades e territórios rurais”* (Alves, 2002, p. 36). As mudanças a que assistimos na divisão internacional do trabalho em simultâneo com os rápidos avanços nas Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) apresentam nas localidades rurais de uma combinação de oportunidades e ameaças que é qualitativamente diferente dos seus precedentes históricos. Em particular, o processo de longo prazo da mudança estrutural ocorrida, longe das atividades agrícolas, tem sido reforçada como produto das mudanças nas políticas, tais como a revisão da Política Agrícola Comum (PAC), bem como do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (AGTT). Simultaneamente, os avanços das TIC defendem uma avaliação mais positiva das perspectivas de desenvolvimento do campo. No mesmo sentido, há cada vez mais estudos empíricos que comprovam que as empresas rurais, em virtude da sua localização, são cada vez mais pró-ativas na procura de mercados mais afastados e muitas vezes até no exterior (Thessaloniki & Labrianidis, 2007). Para este facto em muito contribuiu a “migração” dos indivíduos que viviam nas cidades para o meio rural, isto porque muitos têm formação em gestão e outras áreas relevantes ao desenvolvimento dos espaços rurais.

Tal descrição do mundo rural coloca-nos então perante a questão: estaremos de facto perante uma nova ruralidade?

### 2.3. Meios rurais e o conceito de Desenvolvimento Rural

Geralmente, o meio rural é caracterizado como um meio envelhecido, pouco diversificado tanto económica como socialmente, excluído e predominantemente agrícola, atividade atualmente em declínio (Figueiredo & Silva, 2013).

A história dos espaços rurais tem uma parte económica e uma estrutura muito ligada ao uso da terra pela agricultura e pela floresta, bem como de atividades industriais que utilizam a força de trabalho rural e/ou os recursos naturais rurais. No entanto, com o retrocesso da agricultura e a ênfase atribuída ao plurirrendimento e pluriatividade, a importância da indústria (mesmo tendo em conta que em Portugal não é um dos setores mais fortes), o desenvolvimento de atividades residenciais e recreativas, assim como o crescente interesse social pelo património rural e da natureza, tem alterado o funcionamento económico desses espaços. Se antes parecia presenciar-se uma “lenta morte” do mundo rural, atualmente e em consequência do latente desenvolvimento do processo de multifuncionalidade dos espaços rurais, perspectivam-se novas formas de vivência capazes de fazer ressuscitar estes espaços (Carneiro, 2005).

Apenas recentemente a União Europeia lançou a debate questões acerca da complementaridade, articulação e relacionamento entre as zonas rurais e as zonas urbanas. No ano de 1994, a Comissão Europeia publicou a Europa 2000+, onde se debate o papel das pequenas e médias cidades e a sua relevância no fornecimento de serviços às áreas envolventes, especificamente as zonas rurais. No ano de 1999, a partir do Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário, começa-se a interrogar a segmentação das políticas e o perigo de não se atender à heterogeneidade das ligações entre o meio urbano e o meio rural, que variam consoante a região e o país. Assim, é crucial avaliar os relacionamentos e interdependências por forma a definir as melhores estratégias espaciais, tendo em conta a diversidade de condições, características e culturas espaciais (Marques, 2003).

Em Portugal, a Direção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU) editou, no ano de 1997, um estudo sobre as Cidades Médias, em que a abordagem privilegiava o Sistema Urbano e o seu enquadramento regional, definindo um modelo prospetivo de desenvolvimento territorial (Marques, 2003).

Em 2002, a publicação da DGOTDU acerca dos centros da rede complementar, trouxe novos contributos para o debate, entre os quais prevê três cenários relativos ao potencial de relacionamento entre os espaços rurais e urbanos. Primeiro, o *cenário de preservação* do mundo rural das influências do mundo urbano, em que os princípios da preservação da natureza e dos valores rurais estão no cerne das políticas de desenvolvimento. Tal cenário pressuporia um retroceder na história, pois os últimos quarenta anos foram pautados por uma grande extensão urbana. Segundo, o *cenário de equilíbrio* entre o meio urbano e o meio

rural, de acordo com o qual os princípios da repartição se baseiam na procura de um equilíbrio entre as áreas urbanas sobrepovoadas e as áreas rurais despovoadas. Tal cenário foi dominante nos anos sessenta e setenta do século passado. Terceiro, o *cenário de complementaridade* e articulação entre o meio rural e o meio urbano, em que se pretende um reforço dos laços de uso de identidade entre as duas áreas, assente em estratégias e sinergias (Marques, 2003).

Temos que a principal consequência das profundas mudanças verificadas nos espaços rurais, tanto a nível europeu como nacional, foi o aparecimento de uma forte heterogeneidade dos espaços rurais, cujas características reclamam políticas de desenvolvimento diferenciadoras, tendo em conta as potencialidades e dificuldades endógenas de cada território, bem como a acentuada diversidade presente entre os Estados membros, bem como entre zonas do mesmo Estado.

Na figura 1 podemos encontrar um contexto socioeconómico geral acerca das zonas rurais, com os seus pontos fortes e os seus pontos fracos.

CONTEXTO SÓCIO-ECONÓMICO GERAL (DOMÍNIOS)	Pontos Fortes	Pontos Fracos
<b>Ruralidade</b>	Extensas áreas rurais.	Extensas áreas em zona desfavorecida.
<b>População</b>	Crescimento da população pela imigração. Evolução positiva das acessibilidades rodoviárias, com redução significativa do tempo de deslocação.	Baixa densidade populacional. População rural envelhecida. Saída de população das zonas rurais para as zonas urbanas e peri-urbanas. Frac atractividade das Zonas Rurais.
<b>Economia</b>	Evolução positiva do número de micro-empresas e do emprego a ele associado Diminuição do tempo necessário à constituição de empresas	Baixa produtividade de trabalho dos sectores nas Zonas Rurais Deterioração dos termos de troca do sector agrícola. Sector terciário insuficientemente desenvolvido nas Zonas Rurais.
<b>Emprego</b>	Desemprego menor que a média da UE	Desemprego dos jovens elevado. Actividade reduzida nas zonas rurais. Peso elevado do emprego na agricultura.
<b>Utilização do Território</b>	Peso significativo de áreas florestais. Peso significativo de áreas naturais.	Aumento dos territórios artificializados. Perdas das áreas agrícolas. Pequena dimensão da propriedade. Deficiente estrutura da exploração.

Figura 1- Contexto socioeconómico geral das áreas rurais. Fonte: (Programa de Desenvolvimento Rural, 2007, p. 17).

Assim, deve ter-se em consideração que nos territórios rurais, o desenvolvimento depende da densidade dos mesmos, quer em termos socioeconómicos, demográficos, culturais, educacionais, institucionais, infraestruturais, etc. Pode então identificar-se, dentro destes territórios, a existência de uma economia rural, numa vertente de desenvolvimento rural e noutra de desenvolvimento agrícola. Por um lado, o desenvolvimento agrícola está relacionado com a melhoria qualitativa e durável da atividade agrícola, por outro lado, o desenvolvimento está relacionado com a melhoria qualitativa e durável das atividades económicas em espaços rurais.

Focando apenas a política do Desenvolvimento Rural, as suas características são, de acordo com Inês Ferreira (Carneiro, 2005):

- Referente aos meios rurais;
- Funcionalmente rural, isto é, fundamentado nas características específicas do mundo rural; à escala do rural, ou seja, no que respeita às infraestruturas como às unidades de povoamento e, por consequência, praticado à escala rural;
- Baseado no desenvolvimento humano, com o aproveitamento do capital físico, natural e social das comunidades;
- Deve ser controlado pelas coletividades locais e responder aos interesses a longo prazo da zona em causa;
- Viável, por forma a preservar as características rurais, segundo as quais se podem desenvolver atividades, utilizando recursos locais, bem como recursos externos;
- Pode revestir-se em ligação direta com a diversidade do ambiente económico, sociológico, ambiental, etc. (Carneiro, 2005).

Em suma, o principal objetivo do Desenvolvimento Rural passa por fornecer um melhor equilíbrio das oportunidades e situações económicas e sociais a nível nacional, tendo sempre em consideração a realidade socioeconómica existente. Neste sentido, é necessário integrar os espaços rurais na rede de interações do meio rural e dos centros urbanos de apoio direto ou imediato, por forma a assegurar o ordenamento das atividades e dos recursos próprios, bem como dos meios básicos de acessibilidade, comunicação ou articulação inter-espacial.

## 2.4. As políticas de Desenvolvimento Rural

### 2.4.1. Na União Europeia

O ano de 1988 revelou-se um grande marco no Desenvolvimento Rural, quer pela riqueza de documentação e processos decisivos, quer por ter sido tema político na União Europeia. Com a publicação do documento *O Futuro do Mundo Rural*, no ano de 1988, a Comissão Europeia deu à Política Rural o impulso que faltava, manifestando assim a necessidade de apoiar as mudanças estruturais ocorrentes nas zonas rurais europeias, bem como sugerir esquemas para colocar em prática esse apoio. O documento em causa refere a necessidade de uma crescente adaptação da agricultura comunitária à realidade do mercado, particularmente através do ajuste das medidas de carácter social, por forma a evitar qualquer desequilíbrio no processo de reajuste agrário. Neste sentido, a Comissão Europeia considerava essencial colocar em prática, o quanto antes, programas de desenvolvimento rural ou regional, decididos em virtude da Reforma dos Fundos Estruturais, tendo como objetivo estimular a criação de empregos alternativos e complementares nas regiões rurais, bem como dar sentido às intervenções para o desenvolvimento rural. Assim, com a finalidade de resolver os problemas de que sofriam os seus espaços rurais europeus, a União Europeia decidiu-se pela criação de uma *Política Estrutural de Desenvolvimento Rural* (Carneiro, 2005).

Tendo em conta a situação de desequilíbrio a que tinha chegado o sector agrícola nos anos 80, a Comissão Europeia redigiu o *Documento de Reflexão da Comissão Europeia sobre a Evolução Futura da Política Agrícola Comum*, no qual se apresentam os princípios e objetivos do desenvolvimento rural:

- Preservação da face rural da Europa como opção da sociedade;
- Multifuncionalidade como perspetiva futura de entender a atividade agrícola, isto é, o desempenho do agricultor na exploração de outras funções associadas à sua atividade para além da produção de bens alimentares, como a preservação do ambiente e da paisagem rural, o contributo para o desenvolvimento local e o ordenamento do território;
- Carácter obrigatoriamente integrado das futuras políticas dirigidas ao mundo rural, assumindo-se a necessidade de estimular a diversificação da sua base económica, afirmando-se que o desenvolvimento rural não depende unicamente do setor agrícola (Carneiro, 2005).

A propósito do insucesso das alterações decorrentes da Reforma de 1992, em que a redução de custos orçamentais não foi alcançada, bem como após o alargamento da União Europeia, a Comissão Europeia apresentou um documento, no ano de 1995, que viria a ser a base estratégica das propostas da futura *Agenda 2000*. As propostas que constam da Agenda

2000, tiveram o seu alicerce no desenvolvimento da reforma de 1992, com o objetivo de a simplificar e alargar a outros setores, tendo em conta três dimensões: o aumento da competitividade da agricultura europeia, a criação de uma política rural integrada, e a simplificação radical da Política Agrícola Comum. No que respeita à criação de uma política rural integrada, concebia-se uma retificação das medidas já existentes, com a finalidade de certificar a coerência interna da política estrutural e a alargá-la a dimensões de natureza social, ambiental, económica e regional (Carneiro, 2005).

Apesar de se revelarem bastante sedutoras e de apontarem um rumo, as propostas da Agenda 2000 não se referiam a qualquer compromisso com opções concretas, o que veio a exprimir-se em falhas importantes. Por exemplo, não foi feita qualquer referência à forma como se deveriam articular a política agrícola e a política rural, não especificando se seriam duas dimensões da mesma política, ou, em oposição, seriam duas políticas distintas, nem se esclarecia como seria efetuado o seu financiamento.

Ao elaborar a Agenda 2000, a nova Política de Desenvolvimento Rural foi considerada o segundo pilar da Política Agrícola Comum. Esta pretendia, de acordo com a Comissão Europeia, organizar um quadro coerente e sustentável para o futuro dos espaços rurais europeus. Este segundo pilar foi indicado como um complemento às reformas da política de mercados, através de outras ações que fomentem uma agricultura competitiva e multifuncional, na conjuntura de uma ampla estratégia de desenvolvimento rural. De acordo com a Comissão Europeia, os objetivos da Política de Desenvolvimento Rural passam pela conceção de um setor agrícola e silvícola mais forte, sendo este reconhecido pela primeira vez como parte integrante da política em questão, bem como o aperfeiçoamento da competitividade nas zonas rurais e a preservação do ambiente natural e património rural da Europa. Por forma a fazer cumprir estes objetivos, a Política de Desenvolvimento Rural tem de satisfazer dois princípios essenciais: descentralizar as responsabilidades, do nível comunitário para o nível local; e flexibilizar a programação. Neste sentido, os Estados membros podem apresentar propostas de programas aplicados à escala geográfica que considerem mais adequada, em função das suas necessidades e prioridades. Assim, é possível cumprir dois dos princípios integradores da Política de Desenvolvimento Rural: a subsidiariedade, em que as políticas são da competência das instituições nacionais e só na impossibilidade de serem realizadas de forma satisfatória pelos Estados membros, é que serão realizadas a nível comunitário; e a parceria institucional, em que se assiste a uma associação das autoridades da União Europeia com as autoridades nacionais, regionais e locais dos Estados membros, bem como com entidades privadas, para a concretização de tarefas de conceção, execução e avaliação das políticas, programas e projetos de desenvolvimento rural (Carneiro, 2005).

## 2.4.2. Em Portugal

Com a intensificação dos processos de *desruralização* e de dissociação entre o rural e o agrícola, ocorridas em meados do século XX, ficou marcado um dos traços mais característicos da transformação das sociedades ocidentais. Especificamente em Portugal, o papel social e económico atribuído ao meio rural sofreu uma grande alteração, passando de espaço percebido como produtor de alimentos e de reserva de mão-de-obra, para um espaço cada vez mais percebido como multifuncional, articulando as produções agrícola e florestal com outras atividades como a proteção ambiental, a conservação da paisagem, a preservação das tradições culturais e o desenvolvimento de atividades associadas ao turismo e ao recreio (Figueiredo, 2012).

O espaço rural português tem vindo a sofrer alterações económicas, sociais, demográficas e culturais, que se apossaram a partir dos anos 60 do século passado. Tais alterações decorrem do resultado da aplicação de estratégias e políticas de desenvolvimento definidas em contexto nacional (Azevedo, et al., 2013). Neste seguimento, apesar do carácter generalizado que as transformações no meio rural atingiram, as suas consequências mais significativas ocorrem nos países do sul da Europa, nomeadamente no nosso país, devido essencialmente a uma inadequação de boa parte dos nossos sistemas produtivos face às novas exigências dos mercados globais. Assim, emerge um rural entendido como pós-produtivo, mas que mesmo estando já depois da agricultura ainda não se desprende da identificação com tal atividade. Neste sentido, o rural enfrenta uma crise de identidade, cujos contornos e consequências ainda estão por analisar.

Apesar da existência de algumas iniciativas anteriores de desenvolvimento regional e orientadas para as zonas rurais, a verdade é que só com a integração europeia é que Portugal passou a ter um compromisso sério com o Desenvolvimento Rural.

As zonas rurais, de acordo com a OCDE, representam, na Europa a 25, 92% do território e 56% da população, gerando 45% do Valor Acrescentado Bruto e dando emprego a 53% de indivíduos. Em Portugal, o meio rural domina 92,7% do território, subdividindo-se em 46,3% agrícola, 26,4% florestal e 20% áreas naturais e/ou naturalizadas. Também 69,8% das freguesias nacionais são predominantemente rurais e 22,1% significativamente rurais, com uma taxa de habitação de 21,5% e 26,5% respetivamente (Gabinete de Planeamento e Política Agro-Alimentar, s/d).

No entanto, tendo em conta os principais indicadores socioeconómicos, verifica-se uma disparidade acentuada entre os níveis de desenvolvimento das regiões rurais em relação às áreas urbanas. O Rendimento Bruto *per capita* representa, nas zonas rurais, perto de um terço do que se verifica nas zonas urbanas, apresentando-se a população envelhecida e com um índice cada vez menor de densidade populacional. A agricultura, floresta, caça e pescas



representavam, em 2001, 23,3% do emprego direto nas zonas predominantemente rurais e 14,5% nas significativamente rurais, sendo que apenas 2,8% nas zonas urbanas. Assim, podemos constatar que as zonas rurais enfrentam ameaças específicas, tais como o abandono e a desertificação, apresentando problemáticas particulares como a que resulta da baixa densidade populacional. Tal facto impõe a implementação de uma política específica de Desenvolvimento Rural.

a) Plano de Desenvolvimento Rural 2000-2006

Até há alguns anos atrás, a Política de Desenvolvimento Rural em Portugal baseava-se num dos objetivos estratégicos assumidos pelo Plano de Desenvolvimento Regional 2000-2006, isto é, fundamentava-se na promoção de uma agricultura competitiva em união com o desenvolvimento rural sustentável. Por forma a atingir tal objetivo, as principais componentes relativas ao desenvolvimento agrícola e rural foram incorporadas em dois dos eixos do Quadro Comunitário de Apoio III:

- Eixo 2: Modificar o perfil produtivo em direção às atividades do futuro, através do Programa Operacional “Agricultura e Desenvolvimento Rural”, o Programa AGRO;
- Eixo 4: Fomentar o desenvolvimento sustentável das regiões e a união nacional, através da Medida “Agricultura e Desenvolvimento Rural” dos Programas Operacionais Regionais - Medida AGRIS (Carneiro, 2005).

Assim, estes dois eixos foram acompanhados por outros integrantes da Política Agrícola e de Desenvolvimento Rural:

- Plano de Desenvolvimento Rural (PDRu), conhecido por RURIS, suportado pelo Fundo Europeu de Orientação e Garantia Agrícola (FEOGA) - Garantia;
- Programa Operacional Pescas, integrado no Quadro Comunitário de Apoio III;
- Quadro Regulamentar e apoios das organizações Comuns de Mercado, através do FEOGA - Garantia;
- Iniciativa Comunitária de Desenvolvimento Rural, o LEADER+, por meio do FEOGA - orientação, que procura a valorização do potencial específico dos territórios rurais, a promoção da qualidade e o apoio à organização dos agentes de desenvolvimento rural (Carneiro, 2005).

Neste sentido, e de acordo com o programa AGRO, a medida AGRIS e o Plano de Desenvolvimento Rural - RURIS, os objetivos específicos do Plano de Desenvolvimento Rural para a Agricultura e o Desenvolvimento Rural eram:

1. Reforçar a competitividade económica das atividades e fileiras produtivas agroflorestais, preservando os valores ambientais e a coesão económica e social;
2. Estimular a multifuncionalidade das explorações agrícolas, compensando-as pela prestação de serviços de carácter agroambiental ou outros de interesse coletivo, colaborando na sua diversificação e viabilidade económica;
3. Promover a qualidade e a inovação da produção agroflorestal e agrorural, tendo em perspectiva um crescimento sustentado da produtividade, assim como responder às exigências dos consumidores e consumidoras em termos de qualidade e segurança alimentar;
4. Valorizar o potencial específico dos diversos territórios rurais, bem como apoiar o seu desenvolvimento e a diversidade económica;
5. Melhorar as condições de vida e de trabalho dos agricultores e agricultoras e da população rural, pela qualificação, formação e promoção do emprego para a igualdade de oportunidades e defesa de rendimentos;
6. Reforçar a organização, associação e iniciativa dos agricultores e agricultoras ao nível socioeconómico e socioprofissional, bem como dos demais agentes de desenvolvimento rural, encarando-os protagonistas e parceiros/as de vital importância para a definição e concretização da nova estratégia de desenvolvimento (Carneiro, 2005).

Em suma, o Desenvolvimento Rural apenas ganhou lugar de destaque nas políticas comunitárias através da Agenda 2000, com o Regulamento de Desenvolvimento Rural, privilegiando sempre o setor agrícola. No entanto, os princípios do Desenvolvimento Rural continuavam a não se refletir nas principais políticas europeias e nacionais. Particularmente no nosso país, aquando da elaboração do QCA III, Portugal limitou-se a transpor a legislação europeia para a nacional, sem a adaptar às especificidades nacionais. De facto, o nosso país ainda não conseguiu soltar-se das diretivas da União Europeia por forma a criar políticas de Desenvolvimento Rural independentes e autónomas (Carneiro, 2004).

#### b) Plano de Desenvolvimento Rural 2007-2013

A última grande reforma teve início em 2003 e veio implementar um novo modelo de apoio ao setor, que passou de intervencionista e regulamentador a um modelo com orientações fixadas pelo mercado. A este novo enquadramento comunitário, crescentemente liberalizado, acresce um nível maior de exigências sobre a qualidade, segurança alimentar e ambiente, implantado num contexto internacional cada vez mais concorrencial (Programa de Desenvolvimento Rural, 2007).

Nas últimas décadas verificaram-se inegáveis progressos na qualidade de vida dos portugueses, foram feitas obras de infraestruturas extremamente importantes, modernizou-se a economia. No entanto, o ritmo de convergência com a União Europeia diminuiu e as disparidades regionais ainda são bastante significativas. É imprescindível uma “*política exigente de otimização dos recursos públicos, de investimento no conhecimento e saber, na reestruturação e ganhos de produtividade das empresas, na procura de novos e melhores mercados*” (Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas, 2007, p. 3).

A agricultura do nosso país, englobando todo o complexo agroflorestral, não difere do paradigma global. Ocorreram enormes progressos, mas tem ainda muitos obstáculos. O desafio da competitividade alastra-se ao setor agroflorestral nacional, que se realiza nos territórios onde se situam as empresas e atividades, gerando riqueza e contribuindo, assim, para a qualidade de vida e bem-estar das suas populações e para a competitividade dos mesmos territórios. A política deve, então, ser realizada conservando e potenciando os valores ambientais (Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas, 2007).

O modelo europeu de desenvolvimento rural sustentável tem vindo a cimentar o carácter multifuncional da agricultura e dos sistemas agroflorestais, impondo que estes se afirmem, com racionalidade económica, dentro da sua tripla valência: económica (como produtora de bens de mercado), ambiental (como gestora de recursos e territórios) e social (como integradora de atividades e rendimentos). Assim, neste contexto de exigência, o desenvolvimento rural tem de assentar numa atividade agrícola e florestal economicamente competitiva, ambientalmente equilibrada e socialmente atrativa. Assim, o Plano de Desenvolvimento Rural 2007-2013 teve como objetivos e respetivos princípios orientadores (Gabinete de Planeamento e Política Agro-Alimentar, s/d):

- O aumento da competitividade dos setores agrícola e florestal:
  - Rejuvenescimento do tecido empresarial agrícola;
  - Valorização da qualidade certificada dos produtos e processos produtivos;
  - Apoio à inovação e ao desenvolvimento empresarial;
  - Melhoria da qualidade e da segurança alimentar;
  - Desenvolvimento de infraestruturas básicas;
- O correto ordenamento do espaço rural e gestão sustentável dos recursos naturais:
  - Reordenamento dos espaços florestais na perspectiva da gestão integrada dos territórios;
  - Promoção e valorização de serviços ambientais e práticas agrícolas sustentáveis;
  - Incentivo às iniciativas integradas economia/ambiente;
  - Otimização da Gestão dos Recursos Naturais;
- Melhoria da qualidade de vida e diversificação da economia nas zonas rurais:
  - Implementação de serviços básicos para a economia e populações rurais;

- Valorização do património rural;
- Apoio à criação e desenvolvimento de microempresas;
- Apoio à diversificação para atividades económicas complementares à agricultura;
- Reforço da coesão territorial e social:
  - Intervenção pública na dinamização de projetos locais em territórios sem sustentabilidade social;
- Promoção da eficácia da intervenção das entidades públicas, privadas e associativas na gestão setorial e do território rural:
  - Qualificação dos agentes de desenvolvimento rural;
  - Aumento dos níveis de participação e responsabilização dos agentes na conceção e gestão das políticas;
  - Reorientação da intervenção das entidades para a satisfação do utilizador;
  - Potenciar a integração das novas tecnologias na acessibilidade, produção e gestão do conhecimento.

c) Plano de Desenvolvimento Rural 2014-2020

Para o ano corrente e até 2020 foi entretanto desenhado um novo Plano de Desenvolvimento Rural, cujas dimensões se resumem na figura seguinte.

Dimensões		Conteúdos
Orientações de política		<ul style="list-style-type: none"> <li>. Reforço da dimensão urbana nas diversas políticas</li> <li>. Maior articulação e coordenação entre a Política de Coesão, a Política Agrícola Comum e outras políticas com elevada sensibilidade espacial ou com relevantes impactes territoriais</li> <li>. Territorialização de políticas sectoriais</li> </ul>
Geografias <i>ad hoc</i> de análise e de intervenção		<ul style="list-style-type: none"> <li>. Importância das regiões funcionais: cidades-região, áreas metropolitanas, aglomerações urbanas policêntricas</li> <li>. Importância das relações rural-urbano como fator de desenvolvimento territorial integrado, inclusivo e sustentável</li> </ul>
Perspetiva estratégica de desenvolvimento territorial		<ul style="list-style-type: none"> <li>. Importância da perspetiva integrada e territorial de desenvolvimento (desenvolvimento territorial integrado)</li> <li>. Importância das estratégias integradas, multissetoriais e multi-fundo de desenvolvimento "local" (nível sub-regional) ajustadas a distintos contextos territoriais (incluindo regiões funcionais)</li> </ul>
Estratégias de desenvolvimento territorial integrado		<ul style="list-style-type: none"> <li>. Ações integradas de desenvolvimento urbano sustentável (através de ITI)</li> <li>. Estratégias de desenvolvimento local</li> <li>. Pactos territoriais (para o emprego, a educação e a inclusão social, por exemplo)</li> </ul>
Instrumentos de implementação de estratégias territoriais integradas	Abordagens integradas de desenvolvimento territorial	<ul style="list-style-type: none"> <li>. <i>Investimentos Territoriais Integrados</i> (ITI): intervenções de natureza <i>top-down</i> ou <i>bottom-up</i>, envolvendo diferentes eixos prioritários de um ou mais Programas Operacionais (não se aplica FEADER); podem englobar um ou mais DPCL</li> <li>. <i>Desenvolvimento Promovido pelas Comunidades Locais</i> (DPCL): iniciativas <i>bottom-up</i> de desenvolvimento promovidas por Grupos de Ação Local envolvendo atores públicos e privados das comunidades locais, podendo ser financiadas por um ou vários fundos, Programas Operacionais e eixos prioritários; podem integrar-se, ou não, num ITI</li> </ul>
	Desenvolvimento de operações integradas	<ul style="list-style-type: none"> <li>. <i>Operações Integradas</i>: intervenções envolvendo um ou mais fundos do Quadro Estratégico Comum e ainda fundos provenientes de outros instrumentos da União (Horizon 2020, por exemplo)</li> <li>. <i>Planos de Ação Conjuntos</i>: grupos de projetos que concorrem para os mesmos objetivos específicos, desenvolvidos sob a responsabilidade de um beneficiário designado. Um Plano de Ação Conjunto pode fazer parte de um ou mais Programas Operacionais (FSE e FEDER)</li> </ul>
Governança territorial		<ul style="list-style-type: none"> <li>. Cooperação, parcerias e coordenação de base territorial</li> <li>. Formas de governança flexíveis e multinível</li> </ul>
Planeamento territorial		<ul style="list-style-type: none"> <li>. Consideração de regiões funcionais e das relações entre áreas urbanas e áreas rurais em instrumentos de planeamento</li> </ul>
Conhecimento a favor do desenvolvimento territorial		<ul style="list-style-type: none"> <li>. Intensificação do intercâmbio de boas práticas de estratégias e ações de cooperação no âmbito de regiões funcionais e/ou entre áreas urbanas e áreas rurais</li> </ul>
Capacitação dos atores de desenvolvimento territorial		<ul style="list-style-type: none"> <li>. Capacitação institucional de forma a favorecer práticas de cooperação e formas de governança territoriais adequadas aos diversos contextos territoriais (diversidade de potencialidades e necessidades)</li> </ul>

Figura 2 - Regiões Funcionais e Desenvolvimento Territorial de acordo com as propostas relativas ao ciclo de programação financeira 2014-2020. Fonte: (Ferrão, et al., 2012, p. 15).

### 2.4.3. As Regiões Funcionais

Podemos denominar de regiões funcionais *“uma unidade territorial resultante da organização das relações económicas e sociais no território em detrimento dos critérios convencionais político-administrativos ou histórico-geográficos. A região funcional é geralmente definida por critérios relativos ao mercado de trabalho e aos movimentos pendulares”* (Ferrão, et al., 2012, p. 10). Estas regiões funcionais, entre outras aplicações, podem ser *“cidades de média dimensão ou de eixos urbanos de menor dimensão e dos pequenos centros urbanos e espaços rurais que se encontram sob sua influência direta”* (Ferrão, et al., 2012, p. 12). A adoção das regiões funcionais, com o objetivo de reforçar e qualificar as relações entre áreas urbanas e áreas rurais, partindo de novas formas de cooperação e da criação de sinergias é justificável, no âmbito de políticas de desenvolvimento territorial coerentes e inclusivas, por vários motivos, nomeadamente: *“uma melhor gestão dos efeitos de polarização urbana sobre os espaços envolventes, uma maior coordenação entre atores urbanos e rurais, uma melhor integração dos diversos tipos de redes e infraestruturas que ligam espaços urbanos e rurais, a consideração de problemas e prioridades das áreas rurais por parte dos decisores urbanos e a criação de economias de escala que favoreçam iniciativas conjuntas a favor do crescimento, do emprego e da coesão social”* (Ferrão, et al., 2012, p. 12).

Assim, a designação mais correta, aplicável ao estudo em questão, será *regiões funcionais urbano-rurais*. Este é um conceito importante em que as políticas de desenvolvimento rural podem assentar e definir estratégias tendo em conta as características das mesmas. A forma como as abordagens integradas de desenvolvimento territorial são encaradas para o período 2014-2020 é uma novidade em relação aos ciclos comunitários anteriores, uma vez que este tipo de ações têm sido desenvolvidas no âmbito de Iniciativas Comunitárias e não nos contratos estabelecidos entre a Comissão e os Estados-Membros. Isto é, este tipo de ações têm-se inserido diretamente em instrumentos comunitários da política de coesão e não tanto em políticas nacionais, embora alguns países desenvolvam, por iniciativa própria, operações de natureza idêntica.

A valorização destas regiões funcionais como espaços próprios para intervenções integradas de desenvolvimento territorial pode balancear entre uma mera possibilidade ou um critério de elegibilidade para certas operações, cabendo a escolha a cada Estado-Membro. Caberá também a cada Estado-Membro definir os critérios de seleção das estratégias de desenvolvimento local e dos Grupos de Ação Local, bem como as metodologias a adotar.

## 2.5. As Mulheres e o Desenvolvimento Rural

Os papéis de género sempre tiveram uma grande importância nos processos de desenvolvimento no mundo rural. As relações de género condicionam o desenvolvimento económico, por um lado, e por outro constituem um fator determinante e diferenciador da distribuição do trabalho, rendimento, riqueza, fatores produtivos e recursos naturais. Ao incorporar a perspectiva de género na análise do meio rural será mais fácil conhecê-lo e compreendê-lo, identificando as diferenças e desigualdades presentes nos papéis de género, a distribuição de poder nas esferas pública e privada, os valores, o acesso aos recursos produtivos e a participação nos processos de decisão (Narciso & Henriques, 2008).

Neste sentido, a perspectiva de género deve ser inserida nas estratégias de desenvolvimento rural, pois:

- É uma obrigação dos Estados signatários da Convenção sobre a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação Contra as Mulheres (CEDAW) e da Plataforma de Ação de Pequim, promover a equidade de género e o *empowerment* das mulheres;
- As mulheres contribuem de forma efetiva para a economia e desenvolvimento das zonas rurais e são um dos veículos mais efetivos e seguros para a erradicação da pobreza e prevenção da sua perpetuação inter-geracional;
- Os impactos positivos ou negativos do desenvolvimento devem refletir-se equitativamente entre homens e mulheres (Narciso & Henriques, 2008).

O que se tem verificado é uma falta de neutralidade relativamente às políticas e programas de desenvolvimento, que não têm em conta o género e têm assim um maior impacto social. O acesso aos recursos, produtos e serviços é sensível, muitas vezes, ao género, assim como é relevante o efeito dos estereótipos de género nas assunções/expectativas decorrentes das políticas e programas sobre os seus destinatários e as suas destinatárias condicionando a participação das mulheres. Os papéis múltiplos e simultâneos das mulheres são causa de conflito e tensões, nomeadamente ao nível do peso do trabalho doméstico e reprodutivo representando muitas vezes um obstáculo à sua participação noutras atividades (Narciso & Henriques, 2008).

Na literatura é possível encontrar diferentes referências ao papel social das mulheres. De um modo geral encontramos referência a três tipos de papéis, mais conhecidos como “*women’s triple role*”, ou em português “papel triplo das mulheres”. Primeiro, o trabalho reprodutivo, que engloba a reprodução biológica, a reprodução geracional e a reprodução social diária. Por trabalho reprodutivo entende-se o ter filhos e cuidar das crianças mais

pequenas; a reprodução geracional está relacionada com o cuidar dos filhos mais velhos; por fim, a reprodução diária diz respeito ao trabalho doméstico de suporte aos que desempenham tarefas produtivas, o que inclui a manutenção da casa. Segundo, o trabalho produtivo, que diz respeito à produção para consumo doméstico e às atividades agrícolas ou não-agrícolas geradoras de rendimento. Por fim, o trabalho comunitário, ou seja, atividades e eventos desempenhados na comunidade (Narciso & Henriques, 2008).

Neste sentido, as mulheres constituem um papel fundamental no desenvolvimento económico e na diminuição da pobreza que pode ser verificada a nível macro (mão-de-obra remunerada e não remunerada), ao nível do agregado familiar (com a produção de produtos e serviços para o mercado e para uso doméstico) e ao nível inter-geracional (como educadoras e cuidadoras dos mais novos). No entanto, na maior parte das situações, a contribuição seja direta ou indireta das mulheres para a economia ainda é invisível pois o seu trabalho não é pago, não é reconhecido e ainda é subvalorizado. Assim, este não reconhecimento propaga a sua marginalização, o que traz ainda mais obstáculos ao desenvolvimento do potencial feminino e da sua contribuição para o desenvolvimento (Narciso & Henriques, 2008). Podem identificar-se os principais constrangimentos sentidos pelas mulheres como: o trabalho excessivo, em diversos sentidos; a dificuldade em aceder a recursos, nomeadamente ao nível da produção (água, capital, tecnologias e terra, por exemplo), e a falta de oportunidades na área da informação e formação. Tais fatores agravam-se ainda mais por as mulheres se encontrarem amarradas a estruturas familiares tradicionais, com poucos acessos à educação e saúde e menor reconhecimento social e político (Casaca, 2010), (Ferreira (org.), 2010).

Ao longo dos anos têm sido desenvolvidas e testadas várias teorias e conceitos acerca da relação das mulheres com o desenvolvimento e os efeitos deste sobre as mulheres. Antes dos anos 70 do século passado, as teorias e práticas do desenvolvimento apenas davam uma atenção indireta às mulheres, aglomerando-as a questões como o bem-estar das famílias. Esta perspetiva de tipo assistencialista, que não tinha em conta o papel produtivo das mulheres e tinha uma conceção androcêntrica e etnocêntrica de desenvolvimento, foi superada nos anos 70 com o surgimento da abordagem “Women in Development” (WID). Esta abordagem desenvolveu-se a partir da ideia de que os esforços do desenvolvimento tinham ignorado as mulheres e de que estas tinham sido marginalizadas. Na perspetiva de Boserup (in Narciso & Henriques, 2008), o problema era o facto de as teorias de desenvolvimento não terem em conta o papel produtivo das mulheres. Assim, a WID invocou à completa integração das mulheres como produtoras e trabalhadoras, focando os seus esforços na visibilidade e nas questões da divisão sexual do trabalho, e apelando para a necessidade da capacitação/formação das mesmas.

No entanto, nos anos 80, a abordagem da WID começou a provocar uma crescente desilusão pois o foco no papel produtivo das mulheres e as solicitações para que estas participassem ativamente na produção, essencialmente agrícola, não foram acompanhados



por uma oferta de meios nem pela possibilidade de opinar acerca do próprio processo de desenvolvimento. Neste sentido, surge uma nova abordagem, a “*Women and Development*” (WAD) (Narciso & Henriques, 2008).

Esta nova abordagem sugere que os papéis produtor e reprodutor das mulheres estiveram sempre presentes nos processos de desenvolvimento e que eram essenciais ao modelo de desenvolvimento capitalista. Assim, esta abordagem ditava uma mudança no processo de desenvolvimento, impondo uma transformação que lidasse com as desigualdades no sistema económico global e atentasse na transformação das relações entre homens e mulheres e de ambos com o processo de desenvolvimento.

A par dos desenvolvimentos das abordagens WID e WAD, alguns investigadores mudavam o seu foco do estudo das mulheres para o estudo do género. Esta análise proporciona um enquadramento mais holístico que as abordagens WID e WAD, pois enfatiza os papéis e as relações sociais de e entre homens e mulheres no local de trabalho, casa, comunidade e com o Estado. Além de sublinhar a necessidade de considerar as variáveis sexo e género, esta nova análise também teoriza as relações entre produção e reprodução. Com este aprofundamento baseado no género, surge a perspectiva “*Gender and Development*” (GAD), que reflete a ideia de que as questões das mulheres não podem ser explicadas apenas em termos de igualdade formal, mas também em termos de acesso aos recursos e participação, encarando-se as mulheres como protagonistas do desenvolvimento.

A década de 90 do século passado trouxe grandes mudanças políticas, principalmente na Europa de Leste, América Latina e África Subsariana, o que proporcionou um novo alento às questões dos direitos humanos e da democracia. Neste contexto, surge a “*Human Rights Based Approach*” (HRBA), que trouxe novos e complexos desafios às questões relativas às mulheres e ao género ao apelar a uma mudança de paradigma na conceção e nas práticas de apoio ao desenvolvimento, sugerindo a passagem de uma abordagem assente nas necessidades para uma abordagem assente nos direitos. Nesta década assiste-se ainda a um crescimento dos Movimentos de Mulheres por todo o mundo.

Na contemporaneidade o género e o desenvolvimento continua a ser uma temática fundamental, visto que o problema social persiste, sendo alvo de atenção não apenas por cientistas como por instituições e equipas de intervenção das quais podemos destacar por exemplo o Banco Mundial<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Informação detalhada sobre o histórico de intervenção do Banco Mundial nesta questão e projetos atuais em [www.worldbank.org/en/topic/gender](http://www.worldbank.org/en/topic/gender)



# Capítulo III - O acesso aos espaços: mobilidade e transportes

## 3.1. Mobilidade: conceito e fenómeno

O conceito de mobilidade tem larga história na sociologia por ligação a uma das temáticas mais caras desta ciência, a questão da estratificação social. Assim, falar de mobilidade no contexto do raciocínio sociológico tende desde logo a ser identificado com a questão da mobilidade social. Não é no entanto nessa aceção que aqui nos interessa elencar este conceito mas sim da perspectiva da mobilidade física ou geográfica das pessoas e das sociedades.

A mobilidade geográfica, ou a capacidade para esta, é uma característica intrínseca das sociedades humanas desde os tempos em a humanidade era essencialmente nómada. No entanto, e após todo um processo histórico pautado por períodos de maior e menor mobilidade dos povos, esta ganha outros contornos na atualidade pois, moldando-se às transformações económicas e sociais que tiveram lugar na década de 90 do século passado, é hoje problematizada como uma condição, um *estilo de vida* ou mesmo um valor, não só de determinados grupos mas sim das sociedades em geral (Urry in (Oliveira, 2011)).

Podemos entender a mobilidade de forma lata como sendo a *“capacidade de deslocação e ultrapassagem de fronteiras de vários tipos, que distinguem domínios diferentes no espaço e no tempo”* (Araújo, 2004, p. 2). Pode também definir-se como um fenómeno que *“engloba movimentos de larga escala de pessoas, objetos, capital e informação ao nível mundial, bem como os processos mais locais de deslocação diária, movimentação no espaço público e o transporte de objetos materiais na vida quotidiana”* (Hannam, Sheller e Urry in (Oliveira, 2014, p. 3)). Assim, a mobilidade pode ser entendida como: i) uma viagem física das pessoas; ii) o movimento físico dos objetos; iii) formas imaginativas de viagem, o uso de imagens, filmes e memórias; iv) viagens virtuais através do uso das tecnologias de informação e comunicação, v) viagem comunicativa através de mensagens tais como cartas e postais; vi) cruzamento de fronteiras impostas por visões clássicas disciplinares (Larsen et al. in (Ferreira, et al., 2012)). Assim, pode definir-se a mobilidade como sendo *“um conceito relacional caracterizado pela superação de tipos físicos, mentais, conceptuais ou de outro de distância, ou por causa da transgressão de um estado ou condição”* (Frello in (Ferreira, et al., 2012, p. 690)). De salientar que o que mais comumente se entende por mobilidade está relacionado com os primeiros dois pontos definidos por Larsen.

De facto, a mobilidade é um fenómeno de massas, pois faz emergir e problematiza diversas questões sociais fundamentais, ao mesmo tempo que se configura como um problema sociológico estruturado em torno das representações da humanidade enquanto seres em movimento, exigindo redobradas atenções no seu estudo devido aos enquadramentos espaciais, temporais, institucionais e de infraestruturas que configuram as mobilidades de determinada população (Oliveira, 2013).

Se por um lado, a mobilidade das sociedades contemporâneas, ao ser diversa e complexa, criou oportunidades, por outro criou também condicionantes às práticas e vivências quotidianas. A complexidade deste fenómeno está relacionada com a interação entre as diferentes formas de mobilidade, física e virtual, que apressou o ritmo das quotidianidades e teve impactos na conceção da temporalidade. Segundo a perspectiva da “co-presença” defendida por Urry, a necessidade faz como que os desenvolvimentos tecnológicos sejam direcionados por forma a facilitar os indivíduos a estar cada vez mais em movimento, bem como presentes nas mais diversas situações, contornando assim o obstáculo da distância (Urry in (Oliveira, 2013)).

A progressiva procura de meios e formas de transporte deve ser encarada como uma tendência do momento histórico e social atual, bem como uma consequência do desenvolvimento, em detrimento de ser percebida como uma reminiscência do passado ou algo que expectavelmente deve mudar consoante o desenvolvimento das novas formas de comunicação à distância. Na “modernidade tardia” (Giddens in (Oliveira, 2011)), a mobilidade é apresentada como um dos fatores que define as sociedades contemporâneas, sendo que mobilidade e presencialidade se combinam na estruturação de um cenário social complexo.

### **3.2. Sistemas de transporte**

A existência de meios de transporte é condição *sine qua non* à concretização da mobilidade. Desde o seu meio mais elementar - a deslocação a pé com recurso à energia muscular do ser humano até aos modelos mais complexos de transporte organizado (de que as viagens espaciais são emblemáticas) existem na sociedade atual sistemas estruturados de transporte que viabilizam a mobilidade quotidiana ou pontual de pessoas e bens. O sistema de transportes é formado por um conjunto de subsistemas que ostentam díspares características tecnológicas, institucionais e económicas, cujo desempenho técnico e ambiental é contrastante.

Assim, os transportes podem ser classificados em função dos seus aspetos tecnológicos, modais e espaciais:

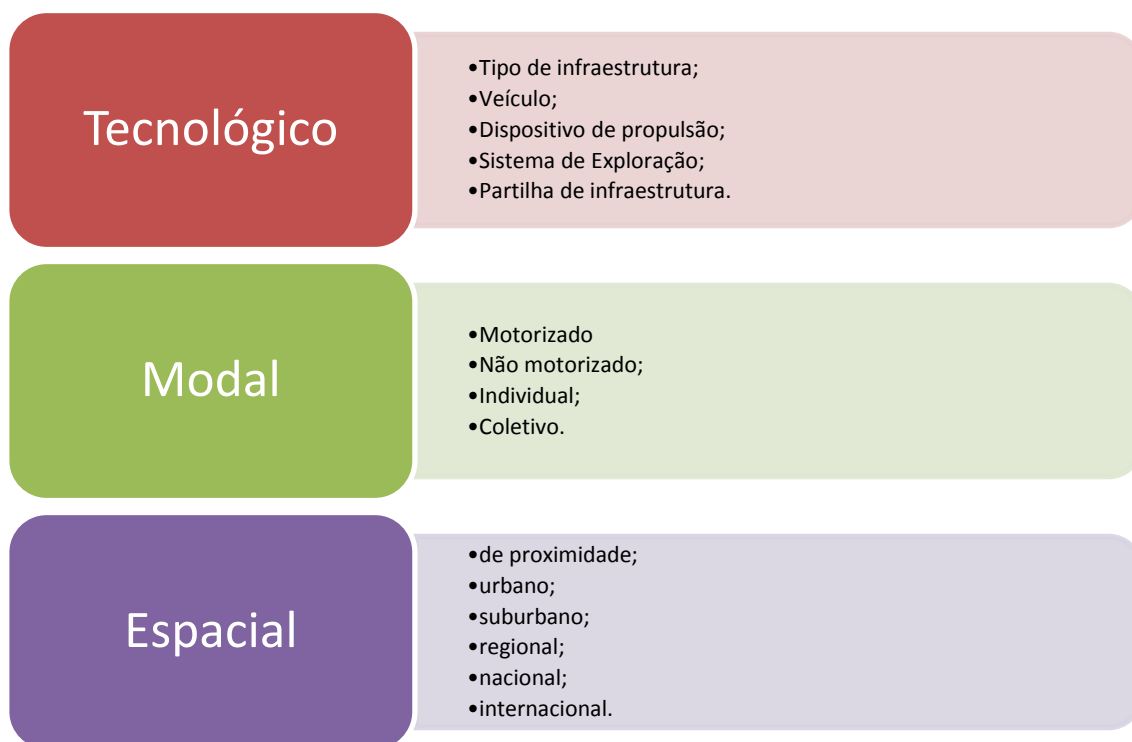


Figura 3 - Tipologia dos meios de transporte. Fonte: (Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P., 2011, p. 1).

Na presente investigação o que mais nos interessa será a vertente modal e espacial. Neste sentido, a classificação modal diz respeito à caracterização dos meios de transporte em função do modo de deslocação (motorizado ou não motorizado) e ao tipo de serviço (individual ou coletivo). Por sua vez, a classificação espacial está relacionada com a correlação entre o meio de transporte e a respetiva cobertura geográfica.

### 3.3. A Mobilidade (In)Sustentável

O conceito de mobilidade sustentável encontra-se cada vez mais presente nas políticas e estratégias territoriais da União Europeia e preconiza que as cidadãs e os cidadãos, habitando em cidades, vilas ou aldeias, tenham a capacidade e escolhas de acessibilidade e mobilidade que lhes permita efetuar deslocações seguras, confortáveis, com tempos aceitáveis e custos acessíveis (Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P., 2011). Assim, a mobilidade das pessoas é o resultado das suas opções e comportamentos em relação às condições de acessibilidade que lhes são facultadas pelo sistema e infraestrutura de transportes em determinado território.

Pode afirmar-se que *“a mobilidade depende do conjunto de condições e oportunidades que a organização do território e o sistema de transportes proporcionam à realização de deslocações das pessoas, independentemente dos seus motivos”* (Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P., 2011, p. 16). Este facto revela-nos que existe uma interdependência entre a organização do território, o sistema de transportes e as condições de mobilidade de pessoas e bens.

Assim, para uma decente mobilidade sustentável, um sistema de transportes terá como objetivos principais: a) conter a utilização do automóvel individual; b) incentivar a utilização de transportes públicos; c) incrementar o uso dos modos suaves no sistema de transportes. Ou seja, é fundamental oferecer às pessoas modalidades de transporte público que proporcionem tempos de viagem competitivos e níveis eficientes de ocupação dos veículos.

No entanto, a implementação de políticas que promovam a mobilidade sustentável implica profundas mudanças, quer a nível da organização e funcionamento dos territórios, como a nível dos comportamentos individuais e coletivos dos cidadãos, designadamente (Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P., 2011):

- Mudanças de estruturas territoriais existentes;
- Mudanças dos sistemas de transportes públicos;
- Mudanças dos espaços públicos.

O direito à mobilidade está atualmente consagrado como um direito de cidadania que requer a adequação dos comportamentos individuais ao interesse coletivo. Surge assim o conceito de “cidadão multimodal”, que passa a estar presente nos princípios que orientam a conceção e composição dos planos de ordenamento do território (Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P., 2011).

Assim, os Planos Municipais de Ordenamento do Território são fundamentais para uma gestão eficaz dos serviços urbanos, nomeadamente o espaço público, na medida em que devem abordar e desenvolver os aspetos característicos do seu âmbito e conteúdo no sentido de obterem a maior eficácia como instrumentos de gestão do território. O enfoque dos Planos Municipais de Ordenamento do Território é geralmente a zona urbana, não englobando as zonas rurais, mesmo porque as especificidades são diferentes.

Consoante se refiram a áreas urbanas ou áreas rurais, os instrumentos de estudo e projeto devem focar aspetos específicos a cada espaço. No caso das áreas urbanas devem ser realizados, entre outros:

- Estudos de circulação e/ou estacionamento;
- Projetos de infraestrutura modal: redes ciclovias, redes e percursos pedonais;
- Estudos de tráfego;
- Reestruturação de redes e serviços de Transportes Públicos;
- Medidas de gestão da procura;
- Estudos de micrologística do abastecimento urbano;

Por sua vez, nas áreas rurais deve dar-se especial atenção, entre outros fatores, ao(s):

- Projeto de transportes flexíveis;
- Transporte escolar integrado;
- Serviços domiciliários;

Num plano comum às duas áreas deve dar-se importância: aos planos de melhoria da oferta de serviços e soluções de transporte; à definição/formatação de redes e serviços de transportes públicos; e aos estudos de mobilidade para empresas e polos produtores e atractores de deslocações (Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P., 2011).

Atualmente, nos espaços rurais, começa a traçar-se a necessidade de reformar a forma de organização dos serviços de transportes públicos, por forma a reduzir os seus custos de exploração face à crescente diminuição da procura.

O processo de planeamento das acessibilidades e gestão da mobilidade, especificamente relativo ao automóvel, tem tentado responder à crescente procura de transporte através da construção de novas infraestruturas. No entanto, tal tem contribuído para um crescimento acentuado da utilização do transporte particular, acarretando efeitos a nível económico, social e ambiental, promovendo também um sistema de mobilidade insustentável do ponto de vista energético. Assim, assiste-se cada vez mais ao aparecimento de um novo paradigma, que tem como base uma utilização mais eficiente das infraestruturas

existentes (Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P., 2011). Este novo paradigma corresponde a uma nova abogadagem do que se pretende em termos de mobilidade, *“que passa pela utilização mais eficiente e otimizada dos recursos disponíveis, pela promoção da utilização de modos de deslocação mais sustentáveis e pela gestão racional da procura de transporte motorizado permitindo, assim, encaminhar os cidadãos para opções de mobilidade mais sustentável”* (Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P., 2011, p. 1).

O debate em torno das vantagens e/ou desvantagens da mobilidade é demasiado complexo e composto por diversas ramificações, sendo que deve haver um ponto de equilíbrio entre as duas. A mobilidade automóvel permite-nos ter acesso a atividades espacialmente distintas que, pela omnipresença do automóvel e das infraestruturas rodoviárias se tornaram muito comuns nos dias de hoje. Na verdade, com o uso do carro assistimos à expansão de atividades espacialmente descontínuas o que fez com que a mobilidade se tornasse vital para o funcionamento económico e social das sociedades (Ferreira & Els Beukers, 2012).

No entanto, a mobilidade também traz sérios problemas ambientais, sociais e financeiros. Como problemas ambientais podemos identificar as emissões de CO<sub>2</sub> e o uso excessivo de energia. Acidentes rodoviários, de aviões e respetivas consequências, o *stress* decorrente do congestionamento ou os atrasos dos transportes públicos, etc., são alguns dos problemas sociais associados à mobilidade. Os custos financeiros podem ser apresentados em dois grupos: primeiro, aqueles suportados pelo sector público; segundo, aqueles suportados pelos indivíduos, por exemplo, a posse de carta de condução e de automóvel ou o acesso aos transportes públicos.

Ainda assim, apesar dos esforços para melhorar a sustentabilidade da mobilidade, ainda há um longo caminho por percorrer, pois embora os benefícios sejam significativos, o aumento da mobilidade ainda implica reduzir a sustentabilidade social, ambiental e financeira.

No ponto seguinte deste capítulo serão abordadas mais especificamente as vantagens e desvantagens da mobilidade.



### 3.4. A Automobilidade

Por volta do ano 1835 tinham sido iniciadas as obras para a construção dos caminhos-de-ferro, que só avançariam em definitivo na década de 50 seguinte. Os caminhos-de-ferro eram na altura considerados como um transporte de longa distância e eram construídos tendo em conta as localidades mais importantes, onde se supunha haver uma maior procura. A introdução deste meio de transporte teve, na altura, importantes benefícios ao nível da economia, organização social e unificação dos territórios da Europa (Pacheco, 2004).

Mas se antigamente o comboio era o meio de transporte mais procurado pelos indivíduos, atualmente a relação destes e da sociedade com o automóvel preenche um lugar de destaque. Desde que a mobilidade quotidiana constitui parte dos modos de vida, o automóvel, ao mesmo tempo que fornece melhores condições ao indivíduo, também se reflete negativamente no coletivo urbano. Alguns autores e autoras defendem que passámos de uma “cidade do peão”, caracterizada por poucas deslocações e maioritariamente a pé, para uma “cidade do automóvel”, caracterizada por proporcionar mais tempo, maior autonomia, maior flexibilidade, maior conforto, maior segurança e maior rapidez. As mudanças seriam de tal ordem que se viria a assistir à passagem da “cidade morfológica” para a “cidade funcional”. O automóvel está associado a valores simbólicos como a liberdade, a velocidade, a segurança, o sucesso profissional, a masculinidade e a força. Assim sendo, pode afirmar-se que o automóvel está relacionado com o *status* socioeconómico e também com a dicotomia esfera pública/privada. Neste sentido, as vantagens do uso do automóvel são tantas que os e as automobilistas cresceram significativamente, o que requereu uma melhoria das infraestruturas e uma melhor rede de serviços e rotas. Apesar de a mobilidade individualizada se verificar essencialmente nas deslocações para o trabalho, também é bastante visível nos espaços e tempos de lazer (Oliveira, 2011).

Desde a massificação do seu uso, que o automóvel tem extrema influência sobre o uso do espaço, requerendo espaços novos e adaptados à sua existência e utilização, marcando assim a gestão e planeamento urbano.

Em termos gerais, as sociedades ocidentais são sociedades automobilizadas onde o uso do automóvel se encontra associado a conceitos de *good life* e à prática de uma cidadania ativa e participativa, sendo vulgarmente entendido como uma necessidade em detrimento de uma prática negativa. A posse do automóvel revela:

*“um conjunto de possibilidades para a composição e definição de um estilo de vida mas as suas características materiais e a semântica associada define, de facto, um estilo de vida, ainda que neste (nas suas características materiais e simbólicas) se notem discrepâncias entre as condições objetivas de vida e a capacidade para concretizar os referenciais culturais e simbólicos”* (Araújo, 2004, p. 4).

Ao focar a mobilidade e, especificamente o automóvel, rompe-se com uma linha de argumentação centrada no crescente uso de tecnologias de informação e comunicação à distância, o que sustenta a redução das mobilidades dos indivíduos. No mesmo sentido, sai fragilizado o fundamento de que a consciência ambiental e as medidas legislativas relacionadas com a proteção ambiental constituem eixos de incentivo à não utilização do automóvel. Com o recurso a estatísticas e estudos acerca dos modos de relacionamento entre os indivíduos e o automóvel, tem-se que, do ponto de vista global, o uso do automóvel aumentou, em parte devido à necessidade que os indivíduos têm de se proteger contra o risco potencialmente advindo dos meios de transporte público, por exemplo, terrorismo, doenças, vírus, etc.

Os Estados Unidos da América (EUA) tiveram um papel fundamental na promoção da automobilidade como uma cultura distintiva, difundindo, entre outras experiências, a construção de autoestradas.

Em Portugal verificou-se, nas últimas décadas, a privatização do transporte coletivo para o individual, principalmente o automóvel. No entanto, com um aumento tão significativo de automobilistas e, conseqüentemente, do tráfego rodoviário, as entidades municipais e intermunicipais pretendem elaborar medidas de redução da utilização do automóvel privado, enfatizando a multimodalidade. Para tal, pretende-se reduzir gradualmente a oferta de estacionamento, para que assim se possa incentivar as pessoas a usar mais os transportes públicos.

### 3.4.1. Vantagens e Desvantagens da Mobilidade

As vantagens da mobilidade são muitas. Em primeiro lugar, o bem-estar social e a prosperidade económica das nossas sociedades advêm em grande parte da mobilidade. Os indivíduos necessitam de mobilidade para ter acesso a emprego, redes sociais, família, informação, bens e serviços básicos, tais como saúde e educação. A acessibilidade a postos de trabalho é um tema particularmente importante na área. Por outro lado, a mobilidade também permite às empresas acesso aos mercados, como por exemplo a funcionários e funcionárias, clientes, etc., e é, portanto, um indicador de produtividade das empresas e economias locais. No mesmo sentido, a mobilidade também promove a inclusão social e a igualdade, pois facilita o acesso a empregos, conhecimento e a redes sociais (Ferreira, et al., 2012).

Em segundo lugar, a mobilidade permite uma melhor compreensão do mundo. Os indivíduos facilmente tomam como certas as práticas e entendimentos que moldaram as suas vidas desde muito cedo. No entanto, à medida que novas perspectivas ideológicas e culturais são conhecidas, promove-se uma interação que permite às pessoas o acesso a novas ideias e perspectivas (Ferreira, et al., 2012).

Associados à mobilidade podemos também encontrar alguns efeitos negativos. Entre os mais comuns estão os custos ambientais, sociais e financeiros, sendo estes efeitos negativos diretos. Entre os efeitos ambientais podemos enunciar o uso de energia não renovável e emissões de CO<sub>2</sub>, enquanto a perda de tempo devido ao tráfego e mortes resultantes de acidentes de viação estão associados aos custos sociais. Por sua vez, os custos financeiros estão relacionados com, por exemplo, a redução dos custos sociais e ambientais enumerados anteriormente, com o desenvolvimento e manutenção de infraestruturas do sector público e com a aquisição e manutenção de viaturas por particulares.

Em segundo lugar podem identificar-se as significativas mudanças ocorridas nos padrões de uso do solo decorrentes da mobilidade física. Particularmente desde o crescente uso do automóvel, os padrões de uso do solo tornaram-se mais extensos e verificou-se um aumento do consumo de recursos não renováveis. Este problema é agravado pelo crescente fenómeno da automobilidade.

Neste sentido podemos apontar o terceiro efeito negativo, relacionado com o aparecimento de uma nova ética baseada na mobilidade e no consumismo. Alguns autores têm vindo a alertar para os perigos deste novo estilo de vida em que a mobilidade é usada para atingir uma autoapreciação máxima de negócio em novos lugares, com novas pessoas e novos eventos. Tal situação cria um fosso entre os que podem sustentar o “luxo” da mobilidade e os que não podem.

Por fim, referem-se os efeitos negativos da “mobilidade intelectual”, relacionada com a motivação dos indivíduos envolvidos nas políticas urbanas e de transporte para ter uma compreensão mais ampla da realidade, obtida através de um vasto conhecimento interdisciplinar.

### 3.5. A evolução das Acessibilidades em Portugal

É importante distinguir o que se entende por mobilidade e por acessibilidade. Em termos gerais, a acessibilidade é o que mais importa aos indivíduos, ou seja, conseguir aceder a lugares e atividades. Para tal é necessário a mobilidade, o que torna esta uma forma de atingir a acessibilidade. Por sua vez, a mobilidade refere-se ao modo como é conseguida a acessibilidade.

As redes de transporte têm experienciado um desenvolvimento contínuo ao longo dos anos. Em particular no século passado, após a Segunda Guerra Mundial, as infraestruturas de transporte passaram por uma grande evolução. Como consequência direta, a mobilidade tornou-se um aspeto incontornável das nossas sociedades e até mesmo dos indivíduos. Atualmente muitas pessoas não só são afetadas como também são fortemente dependentes da mobilidade (Ferreira, et al., 2012). Apesar dos inúmeros efeitos negativos que a mobilidade provoca, referenciados no capítulo 3.2., a mobilidade também apresenta inúmeros benefícios, nomeadamente, permitiu melhorar a acessibilidade dos indivíduos a empregos, serviços, contactos sociais e atividades de lazer, como também permitiu a acessibilidade de empresas a empregados e empregadas, clientes, etc.

Com a adesão de Portugal à então Comunidade Económica Europeia (CEE), foi possível mobilizar um conjunto vantajoso de investimentos para o sector dos transportes e acessibilidades, subsidiados por apoios no âmbito dos Quadros Comunitários de Apoio. Assim, foi possível materializar opções e orientações estratégicas que se traduziram em alterações significativas em questões relacionadas com a acessibilidade, nomeadamente, com destaque para as infraestruturas rodoviárias que já aqui foram abordadas. Os investimentos realizados, nomeadamente pelos Planos Rodoviários Nacionais e integrados nos Quadros Comunitários de Apoio, apontam para profundas alterações nas acessibilidades, que tendem a espelhar-se na melhoria das condições de acesso da população a bens, serviços e equipamentos (Sousa, et al., 2009).

O Programa Operacional de Desenvolvimento das Acessibilidades (PRODAC), inserido num dos primeiros eixos prioritários de atuação estratégica de desenvolvimento regional entre os anos 1989-1993, procurou promover o aumento da eficiência do sistema produtivo através da criação, ampliação e modernização das infraestruturas de transporte e comunicações. Este programa subdividia-se em 4 subprogramas:

- Acessibilidades no Continente;
- Acessibilidades na Área Metropolitana de Lisboa;
- Acessibilidades na Área Metropolitana do Porto;
- Acessibilidades a nível regional.

O modo rodoviário detinha uma rede nacional de estradas subdimensionada, desajustada e incapaz de satisfazer os objetivos socioeconómicos dos transportes,

apresentando também grandes assimetrias regionais na cobertura de Portugal continental, sendo que o litoral saía mais favorecido que o interior. Assim, os objetivos do PRODAC assentavam: na necessidade de modernizar a rede nacional e os itinerários de ligação à Europa; na intensificação da construção da rede fundamental e da rede complementar; na construção de uma rede de autoestradas concessionadas; na reabilitação/conservação periódica da rede nacional e no aumento do investimento na área da segurança rodoviária. Por sua vez, o modo ferroviário apresentava grandes carências e falta de investimento.

Nos anos seguintes foram alguns os programas que se destacaram no desenvolvimento das redes de transporte por forma a facilitar a mobilidade e acessibilidade dos indivíduos. Mais recentemente, entre os anos de 2000 e 2006, destaca-se o Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes, decorrente do Programa de Desenvolvimento Regional, e cujo objetivo principal era proporcionar aos cidadãos e cidadãs e às empresas do país um sistema de transportes seguro e sustentável quer a nível económico, como financeiro, ambiental e social. Decorrentes do objetivo principal, o programa apresentava ainda como objetivos específicos:

1. Criar condições para o aumento da produtividade da competitividade das empresas portuguesas e para a sua integração no mercado global;
2. Criar condições para o desenvolvimento em Portugal de uma plataforma de serviços que vocacione o país para o papel de rótula de articulação dos transportes de longo curso entre a Europa e o resto do mundo;
3. Melhorar a qualidade de vida nas zonas urbanas;
4. Melhorar as acessibilidades que se traduzam num reforço da coesão e da solidariedade internas (Sousa & Silva, 2005).

O programa apresentava ainda 3 objetivos operacionais: primeiro, melhorar a qualidade e eficiência dos corredores de transporte estruturantes da economia portuguesa; segundo, reforçar a coesão nacional e promover uma mobilidade sustentável; terceiro, desenvolver as acessibilidades e transportes a nível regional.

O Programa Operacional de Acessibilidades e Transporte foi ainda subdividido em regiões: Norte, Centro, Lisboa e Vale do Tejo, Alentejo e Algarve. O Programa Operacional Regional do Centro, PROCENTRO como foi conhecido, teve a sua data de atuação entre os anos 2000 e 2006, e pretendeu aumentar a importância do setor dos transportes e das acessibilidades na estratégia de Desenvolvimento Regional, tendo em conta o desfavorecimento a nível de redes de transportes e acessibilidades que caracterizava a região. O impulso foi dado pois o Programa considerava que a localização privilegiada da região Centro, situada entre Lisboa e Vale do Tejo e Norte e Espanha, atribuía-lhe um papel fundamental na articulação do conjunto do país e deste com o espaço ibérico e europeu. Assim, as acessibilidades, o ambiente e a requalificação dos centros urbanos, domínios vitais

e estratégicos em termos regionais, reuniram o maior volume de recursos financeiros do PROCENTRO. No entanto, melhorar as acessibilidades, articular de forma coerente o espaço regional, recuperar espaços ambientalmente degradados, promover uma gestão mais adequada dos recursos naturais, etc., exige recurso a meios mais pesados e com recursos mais avultados.

Neste sentido, a ideia foi a de que as dotações de infraestruturas e equipamentos, os níveis de desenvolvimento, uma geografia física e humana que se traduz numa causa e efeito dos desiguais dinamismos económicos e sociais regionais, conduzissem ao mosaico de contrastes pelo qual a região Centro é caracterizada. Aqui destacam-se: a baixa densidade e o encravamento dos espaços rurais mais profundos e situados em áreas ditas marginais e desfavorecidas; a crescente polarização demográfica e económica a que se assiste em torno dos centros urbanos, com padrões que vão desde a maior concentração no interior à ocupação urbano-industrial mais difusa no litoral (Sousa & Silva, 2005). Importa salientar que a região Centro é uma região com um importante papel impulsionador na articulação interna e externa do território nacional. O sistema urbano característico desta região é, no entanto, sujeito a fortes tensões fragmentadoras em parte decorrentes dos intensos efeitos polarizadores exercidos pelas duas áreas metropolitanas.

No que respeita às acessibilidades, pretendia-se um reforço das relações de proximidade e a coerência do território regional, pela melhoria das condições de mobilidade da população e de circulação das mercadorias. O papel da estruturação dos sistemas urbanos territoriais na estratégia de desenvolvimento conduz ao privilégio das acessibilidades a este nível, nomeadamente entre as cidade e as sedes de concelho e aglomerados rurais do espaço envolvente. Assim, como objetivos específicos do PROCENTRO, a este nível, temos:

- Densificar a rede de articulação do território regional com os grandes eixos nacionais e europeus;
- Desencravar territórios isolados e reforçar as suas ligações aos principais centros urbanos regionais;
- Reforçar a acessibilidade e as relações entre centros urbanos que possam organizar eixos estruturantes de espaços sub-regionais;
- Melhorar as condições de mobilidade nos centros urbanos.

Os custos associados a esta parte das acessibilidades foram suportados pelo Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), representando cerca de 4,3% do Programa Operacional Regional do Centro.

### 3.5.1. Repensando a acessibilidade

Geralmente a forma mais fácil de explicar a acessibilidade é em termos de uma série de problemas práticos que podem ser entendidos como facilidades ou entraves na sua vida diária. Por exemplo, locais para comprar comida perto do local de trabalho, encontrar um local agradável para estar com os amigos sem usar o carro, etc. Daqui podemos extrair a dificuldade em definir o conceito de acessibilidade (Ferreira & Batey, 2007).

Até agora, a acessibilidade tem sido definida exclusivamente em termos quantitativos e referindo-se à rede de transportes. Ou seja, existe a ideia de que locais com uma maior disponibilidade de transportes estão mais acessíveis que aqueles com menos disponibilidade de transportes. Em suma, a acessibilidade é vista como dependente dos meios de transporte disponíveis ou de simples proximidade geográfica.

No entanto, muitos têm sido os autores e autoras a escrever sobre o conceito e as definições são diversas. Em seguida apresentam-se algumas destas “novas” definições acerca da acessibilidade a espaços. De acordo com Ingram (in (Ferreira & Batey, 2007, p. 441)), a acessibilidade pode ser entendida como a *“característica inerente (ou vantagem) de um lugar no que diz respeito à superação de alguma forma de fonte de exploração espacial de fricção (por exemplo, o tempo e/ou a distância)”*. Segundo Mackiewicz and Ratajczak (in (Ferreira & Batey, 2007, p. 441)), *“a acessibilidade implica a capacidade de ser atingido, e no sentido espacial significa, basicamente, um local perto de dois pontos. Assim, a acessibilidade espacial pode ser expressa em várias formas de distância. Locais menos facilmente acessíveis são aqueles que são - num sentido definido por uma forma operacional adequada de acessibilidade - mais distante no espaço a partir de um certo ponto de referência”*. Por fim, Bertolini e Dijst (in (Ferreira & Batey, 2007, p. 441)), defendem que *“os ambientes de mobilidade podem ser definidos pelo conjunto de condições externas que pode ter uma influência sobre a presença de pessoas num determinado local. Estas são características de ambos os serviços de transporte disponíveis (por exemplo, capacidade, velocidade, escala de operação, horários, preços) e o lugar de atividade em si (por exemplo, mistura funcional e densidades, horário de funcionamento, a estrutura do espaço público), e incluem arranjos institucionais (por exemplo, regulação de entrada e comportamento como, por exemplo, a partir de políticas comerciais ou de segurança). Em particular, a acessibilidade pode fornecer uma qualidade global dos ambientes de mobilidade, com a condição de que o termo não é interpretado de uma forma muito estreita”*.

Podemos também encontrar alguma variedade de definições no que diz respeito à acessibilidade por parte das pessoas. De acordo com Shen (in (Ferreira & Batey, 2007, p. 442)), *“o espaço urbano é aqui definido como um conjunto de relações geográficas entre os residentes urbanos e as suas atividades socioeconómicas. A acessibilidade é uma medida da intensidade e extensão dessas relações geográficas”*. Na perspectiva de SEU (in (Ferreira &

Batey, 2007)), a acessibilidade depende de vários fatores: existe transporte para as pessoas acederem aos serviços? As pessoas têm conhecimento dos transportes, confiam neles e sentem-se seguras ao usá-los? Estão as pessoas física e financeiramente aptas para aceder aos transportes? Estão os serviços e as atividades a uma distância razoável? Resolver os problemas da acessibilidade passa pela abordagem aos transportes mas também ao modo como estes se apresentam disponíveis ou indisponíveis à população, tendo portanto o conceito uma dimensão mais subjetiva.



# Capítulo IV - A questão transversal: assimetrias de género na mobilidade e transportes

## 4.1. Contextualização da problemática do género

As assimetrias sociais entre homens e mulheres começaram a requisitar um lugar próprio nos estudos científicos e no ensino académico no final dos anos 60 do século XX, sendo que atualmente ocupam um lugar na maioria das universidades do mundo (Schouten, 2011). De acordo com a autora, *“o género deve ser estudado pela grande importância deste princípio na organização da vida social, mas também por ser um fator que está na raiz de muitas situações de desigualdade e injustiça”* (Schouten, 2011, p. 9).

Em Portugal, a institucionalização dos estudos sobre género teve início com a Comissão da Condição Feminina (CCF), no ano de 1977 e que hoje se designa Comissão para a Cidadania e a Igualdade de Género (CIG), por iniciativa do governo e assente no princípio de igualdade de direitos entre mulheres e homens (Schouten, 2011).

Por género entende-se *“a especificidade de homens e mulheres sob os pontos de vista social, cultural e psicológico”* (Schouten, 2011, p. 13). A questão do género diz respeito aos papéis sociais que homens e mulheres assumem por relação ao seu sexo biológico (Giddens, 2007). A ideia-chave da igualdade de género é a equidade de situações e oportunidade. Resumidamente, a abordagem da igualdade de género defende que as diferenças sexuais devem ser consideradas irrelevantes na inserção social e vida do indivíduo, nomeadamente na educação, no emprego, na legislação, etc. Defende-se que a mulher deve ter os mesmos direitos que o homem, o que inclui o direito ao voto, à propriedade, por forma a ter igualdade de acesso à educação e oportunidades de emprego. A igualdade de género pode ser vista como uma teoria feminista tradicional em termos do debate *“igualdade vs. Diferença”* (Christensen, et al., 2007). A abordagem da igualdade de género baseia-se no pressuposto de que homens e mulheres são semelhantes e que muito do que se atribui como feminino e masculino é uma construção social e cultural.

Socialmente esta questão emergiu com o movimento feminista, corrente que ainda se mantém, no entanto a incorporação deste conceito alargou-se consideravelmente sendo inclusive uma linha prioritária de atuação da política comunitária (Oliveira & Villas-Boas, 2012). O mainstreaming de género é um processo que procura promover a igualdade de

género através da revisão de todas as políticas existentes. Simultaneamente pretende ajudar a melhorar a eficácia das políticas tradicionais. O *mainstreaming* de género teve origem nas políticas de desenvolvimento que se inseriram na arena internacional quando esta nova forma de prática política e da política de género foram adotadas pela Organização das Nações Unidas (ONU) na conferência de 1995 sobre as mulheres, em Pequim.

De um modo geral, as políticas e especificamente as políticas de igualdade de género concentram-se em áreas onde é possível fazer uma comparação da situação de desvantagem das mulheres com a posição favorecida dos homens. O *mainstreaming* de género pretende ir além disso, com o intuito de submeter todas as políticas para as práticas de igualdade de género, o que implica a ampliação da área de abrangência da igualdade de género.

As definições oficiais acerca da igualdade de género incluem fontes como a Comissão Europeia e o Conselho da Europa, onde ambos argumentam que é necessário integrar a dimensão do género no processo de planeamento. Em primeiro lugar, o *mainstreaming* de género pretende assegurar que os sistemas e infraestruturas não discriminam, ainda que inadvertidamente, com base no género. O *mainstreaming* de género baseia-se na identificação de práticas androcêntricas que sustentam uma organização e a sua cultura, bem como as suas políticas e práticas. No entanto, o *mainstreaming* de género pode ir ainda mais longe, o que pode conduzir à promoção da igualdade de género como objetivo político chave, recorrendo a uma variedade de arenas políticas. No que respeita ao sector dos transportes, o *mainstreaming* de género pode, assim, ser uma questão de integração da perspectiva de género nas políticas e planeamento, por forma a melhorar a qualidade dos serviços (Christensen, et al., 2007).

Esta dupla compreensão do *mainstreaming* de género - a integração de uma dimensão género e da igualdade de género como objetivo político - pode ser entendido como uma abordagem integracionista que integra mulheres em programas e projetos pré-existentes, por um lado, e por outro, uma abordagem transformativa que adota questões e preocupações das mulheres por forma a promover uma mudança essencial no sistema. A primeira abordagem constrói questões de género a partir de paradigmas existentes, ampliando as questões de género num amplo espectro de sectores. A abordagem transformativa, por sua vez, é uma abordagem voltada para definições de agenda, que tem como estratégia fundamental a participação das mulheres nas tomadas de decisão na deliberação das prioridades, ou seja, as mulheres devem participar ativamente em todas as decisões que envolvam o desenvolvimento e assim provocar uma mudança no paradigma existente. Em suma, considerando o *mainstreaming* de género do ponto de vista da abordagem integracionista podemos afirmar que esta se encaixa bem com a perspectiva da igualdade de género e em alguns aspetos com a perspectiva da diferença, acima mencionadas. Por sua vez, a abordagem transformativa pretende ajudar a desenvolver sistemas e estruturas que não se foquem apenas nos valores

dentro dos grupos sociais, bem como pretendem destituir as hierarquias e relações de poder baseadas no género.

## 4.2. Diferenças entre Mulheres

Quando apresentamos a temática de igualdade de género é fácil dar a ideia de que confrontamos somente homens e mulheres. É importante salientar que as mulheres não formam um grupo homogéneo. Assim, pretende-se incorporar uma perspectiva de valorização da diferença, dentro do grupo das mulheres. Rosenbloom (in (Christensen, et al., 2007)) realça esta perspectiva e sugere a necessidade de usar também uma perspectiva dos percursos de vida por forma a entender os padrões de mobilidade femininos. A autora defende que sem perceber a posição social e o percurso de vida das mulheres, não será possível perceber as necessidades de transporte das mesmas. No mesmo sentido, um relatório europeu recente veio comprovar e defender que “as mulheres não formam um grupo homogéneo” (Hamilton et. Al. In (Christensen, et al., 2007, p. 46)). De acordo com esta perspectiva, podemos identificar alguns grupos de mulheres aos quais tem sido dada especial atenção pela literatura.

### a) Mulheres com filhos - casadas e solteiras.

Estudos sobre os padrões de mobilidade femininos indicam que há uma grande importância das responsabilidades domésticas das mulheres nos seus padrões de mobilidade e um exemplo disso são as mulheres casadas ou solteiras com filhos. Rosenbloom (in (Christensen, et al., 2007)) analisou e constatou que as mulheres casadas e com filhos têm muito diferentes padrões de mobilidade, comparativamente aos homens na mesma situação. Por sua vez, os pais solteiros também têm padrões de mobilidade diferentes dos indivíduos casados. As mulheres fazem deslocações e tomam outras decisões com o intuito de conciliar o sucesso no emprego, com a gestão doméstica e o cuidado com as crianças. As mulheres casadas e solteiras com filhos têm entre si diferentes problemas de transportes, distintos daqueles que são enfrentados pelos homens e por aqueles que não são pais. Incorporados nos problemas de transporte e mobilidade das mães, estão os problemas de transporte e mobilidade dos filhos. Isto significa que se as mulheres continuam a enfrentar opções de transporte desproporcionais, bem como outras responsabilidades, então essas diferenças de transporte permanecerão e nunca serão extintas. As mães solteiras, especificamente, são um

grupo bastante vulnerável, ainda que possam auferir de rendimentos moderados. Elas sofrem uma pressão desproporcionada para alterar as suas atividades e padrões de mobilidade, pois são vistas como economicamente desfavorecidas e porque têm menor assistência, não têm estabilidade no emprego, para além das responsabilidades domésticas e puericultura (Christensen, et al., 2007).

b) Mulheres com altos e baixos rendimentos.

Aqui, os documentos de literatura sobre os rendimentos desempenham um papel bastante importante nos padrões de mobilidade. Um relatório recente sobre os padrões de mobilidade nos documentos europeus, sugere que numa família com baixos rendimentos, o mais provável é que as mulheres experienciem maiores privações de transporte do que os homens. Isto depende, no entanto de como são avaliados os recursos económicos. A diferença aqui apontada foi estudada comparando mulheres profissionalmente ativas com mulheres desempregadas, e mulheres solteiras com mulheres casadas. Os resultados apontam para que, em termos de mobilidade, as mulheres de baixos rendimentos sofram maiores limitações quer de tempo quer de meios económicos para se deslocarem. Esta situação tem sérios impactos negativos que podem impedir a procura de emprego e as oportunidades de emprego disponíveis (Christensen, et al., 2007).

c) Mulheres idosas.

As mulheres idosas constituem um grupo social distinto, com maiores dificuldades de mobilidade, uma vez que as suas capacidades de condução são diminutas. Especificamente as mulheres idosas que vivem sozinhas são mais vulneráveis e carecem de alternativas para se deslocarem. Atualmente assiste-se a uma emergente literatura sobre a mobilidade das mulheres idosas. Numa sociedade cada vez mais envelhecida e onde as mulheres predominam na pirâmide social, sendo que a vida social é cada vez mais diversa espacialmente, surge a questão de como o grupo das mulheres idosas pode manter a sua mobilidade. No que respeita aos idosos em geral, a disponibilidade de transporte pode aumentar a sua independência, expandir o seu alcance social de participação e interação, bem como permitir o acesso aos mais diversos serviços (Christensen, et al., 2007).

d) Etnicidade e/ou raça.

Não se encontram muitos estudos europeus acerca do papel que a etnia e a raça podem ter nos padrões de mobilidade. A verdade é que as questões relacionadas com a etnicidade e a raça apenas recentemente surgiram nos quadros da inclusão/exclusão social em relação aos transportes. Apesar da escassez de um quadro de política de transportes para a inclusão/exclusão social nos transportes, ultimamente tem havido um movimento direcionado para uma maior compreensão dos aspetos sociais. Alguns estudos realizados nos Estados Unidos da América sugerem que a etnia e/ou raça pode ser importante em termos de padrões de mobilidade, pois admite-se que estes podem diferir consoante seja homem ou mulher, com diferentes origens étnicas. Uma vez que é raro encontrar um estudo sobre os padrões de mobilidade consoante a etnia e/ou raça seria importante fazer um mapeamento desses mesmos padrões e também desenvolver conceitos e teorias que facilitem a compreensão do papel da etnicidade nos padrões de mobilidade (Christensen, et al., 2007).

e) Rural/Urbano.

Um outro conjunto de diferenças entre as mulheres são as distinções nos padrões de mobilidade e acesso para as pessoas que vivem em áreas rurais e áreas urbanas. Esta diferença tem sido um problema no planeamento dos transportes, no entanto, nem por isso se encontram estudos empíricos que teorizem esta problemática numa perspectiva de género. No relatório recente “Women and Transport” (Hamilton et al. in (Christensen, et al., 2007)), a distinção entre urbano e rural é proposta e analisada empiricamente. Os dados do estudo demonstram que as mulheres nas áreas rurais, no Reino Unido, detêm em maior número carta de condução do que em qualquer outra área do país, o que pode explicar a escassez de transportes públicos nessas zonas. No entanto estes dados não se podem generalizar a outros países, pois as especificidades de cada país são diferentes (Christensen, et al., 2007).

f) Mudanças sociais nas relações de género e consequências nos padrões de viagens.

A maioria da pesquisa empírica nesta área é sobre a atualidade. Alguns estudos fazem referência ao contexto histórico de viagens e como os padrões de género se modificaram nos últimos 50 anos, salientando que anteriormente as

mulheres tinham padrões de mobilidade muito restritos, ao contrário de hoje. Não são muitos os estudos sobre os padrões de mobilidade tendo em conta aspectos sociais, no entanto, são evidentes as mudanças atuais que as relações de género, a assistência social, o mercado de trabalho e a tecnologia fizeram nos padrões de mobilidade. Onde antes homens e mulheres tinham padrões de mobilidade distintos, parece haver agora uma convergência. Esta deve-se a fatores como o aumento do emprego entre as mulheres, o que indica que os seus padrões de mobilidade se assemelharam aos dos homens, mas também ao facto de haver um maior equilíbrio nas tarefas domésticas, distribuídas entre homens e mulheres. Rosenbloom, num dos seus estudos realizado nos E.U.A. sugere que, embora se assistam a amplas mudanças nas relações de género, os padrões de mobilidade femininos podem começar a divergir dos padrões dos homens em diversas áreas, mesmo convergindo em outras áreas. A autora sugere que os cursos subjacentes (como sejam os padrões de emprego das mulheres e as suas responsabilidades domésticas) não são passíveis de mudar rapidamente e acontecem porque as mulheres, como um subgrupo, continuam a ter padrões e necessidades específicas. Em suma, ainda há uma grande escassez de estudos europeus sobre os padrões de mobilidade numa perspectiva de género, o que seria pertinente estudar (Christensen, et al., 2007).

### **4.3. (Des)Igualdade de Género no sector dos transportes**

No contexto dos transportes e da mobilidade, a abordagem da igualdade de género pode ser formulada como a necessidade do ser humano em geral ter acesso pleno e igualitário ao transporte e à mobilidade, o que implicaria a igual participação e na tomada de decisões, igualdade de oportunidades de emprego e de acesso aos transportes.

Por outro lado, temos também a abordagem da diferença, realçando que se entende diferença como valorizar o feminino em vez do masculino. Como teoria, argumenta-se que a opressão de certas posições leva a uma compreensão mais correta da realidade e, portanto, o ponto de vista feminino consegue ser mais verdadeiro que o ponto de vista masculino tradicional. Na área dos transportes e da mobilidade, a ideia seria formular o desenvolvimento do sistema de transportes segundo os valores das mulheres, o que implicaria uma mudança radical do sistema.

No entanto, o emparelhamento dicotómico da igualdade e da diferença é uma ideia impossível, pois ou se opta pela igualdade, argumentando que as diferenças existem, ou se

opta pela diferença e se admite que a igualdade é inatingível. Este problema também se coloca no sector dos transportes e da mobilidade. Por um lado, uma abordagem baseada na estratégia da igualdade esforçar-se-ia por garantir o pleno acesso das mulheres ao transporte e à mobilidade, tal como ela é, esquecendo que as mulheres podem ter diferentes necessidades de transporte, práticas e expectativas. Por outro lado, uma abordagem assente na estratégia da diferença pode pretender criar um sistema de transporte baseado em valores especiais das mulheres, reforçando assim a ideia de que homens e mulheres são diferentes (Christensen, et al., 2007).

Neste sentido, uma terceira abordagem foi introduzida para tentar resolver este dilema. Hekman apelidou-a de “a exploração das diferenças”, o que significa que se pretende explorar as diferenças entre as mulheres em vez que subordinar todas as mulheres numa mesma categoria. Isto é, o autor incorpora o reconhecimento de semelhanças entre mulheres e homens, bem como as diferenças entre cada um dos sexos. A ideia é desconstruir as relações de poder, afastando a ideia de “macho”, versão dominante da masculinidade. A igualdade nesta abordagem pretende reconhecer a diversidade de circunstâncias individuais. No sector dos transportes e da mobilidade, tal abordagem implicaria uma maior consciencialização das necessidades de transporte de distintos grupos de mulheres, bem como de diferentes grupos de homens, tendo em conta outras categorias sociais como a raça, a etnia, a religião, a deficiência, etc (Christensen, et al., 2007).

Em suma, sublinham-se os diferentes entendimentos acerca da igualdade de género que têm necessariamente consequências para o tipo de igualdade apontado para uma discussão também relevante no sector dos transportes e da mobilidade.

Embora o *mainstreaming* de género seja um conceito relativamente novo no sector dos transportes e da mobilidade, já se podem identificar alguns estudos sobre o assunto. O foco da maioria das investigações nesta área é avaliar como os decisores políticos têm aplicado uma perspectiva de género nos documentos políticos, na maior parte das vezes, como parte integrante de uma estratégia de *mainstreaming* de género. A investigação ou analisa os documentos de políticas específicas ou traça a aplicação histórica da igualdade de género nas políticas de transporte. Um outro enfoque é o diagnóstico de género do sector, que à semelhança de outros setores tecnológicos, é essencialmente masculino. Tradicionalmente os condutores de meios de transporte eram homens e se na atualidade já há uma grande representatividade das mulheres na condução de veículos ligeiros, tal não acontece ainda ao nível dos transportes pesados ou de sectores como o marítimo ou a aviação em que os postos de trabalho são ainda fortemente genderizados (Turnbull, 2013).

## 4.4. A relação entre Género e Mobilidade

Género e mobilidade são conceitos que se influenciam entre si de forma profunda. A solução de muitos problemas sociais complexos passa inevitavelmente por uma melhoria das relações entre género e mobilidade (Hanson, 2013).

Decorria o ano de 1985 quando Frances Willard publicou um relato de como, com 53 anos, tinha aprendido a andar de bicicleta, livro que publicado viria a ser um best-seller instantâneo. Ao explicar porque queria aprender a andar de bicicleta, abordando a mobilidade que esta aprendizagem lhe proporcionou, a autora relembra os momentos em que corria à vontade pelo campo, até que, à idade de 16 anos, foi obrigada a tornar-se uma mulher adequada à classe média e há época em que estava. A autora encara a bicicleta como um meio para recuperar a mobilidade perdida quando se tornou uma mulher típica da classe média, sendo também uma forma de promover a causa do feminismo (Hanson, 2013). Este exemplo é ilustrativo do interesse que as feministas demonstram para com os estudos sobre género e mobilidade, que cada vez mais se demonstram inseparáveis. A obra de Frances Willard foi também importante pois tentou chamar a atenção para as relações de género numa posição mais sustentável, ou seja, sendo a bicicleta um símbolo contemporâneo da mobilidade sustentável, Willard chamou também a atenção para a relação entre sustentabilidade e mobilidade (Hanson, 2013).

Duas vertentes podem ser identificadas nos estudos sobre género e mobilidade. Em primeiro lugar, uma perspetiva cuja questão central é: “como é que o movimento transforma o género?”, considerando problemas como a forma como os processos de mobilidade/imobilidade ajudam a desenvolver as relações de mudança no género. Numa outra perspetiva, a pergunta é: “como é que o género transforma o movimento?”, que está relacionada com a forma como os processos de género criam, reforçam ou alteram os padrões de mobilidade quotidiana. É interessante como estas duas perspetivas tão distintas que se baseiam em diferentes assunções acerca do que é importante, apresentam diferentes metodologias, bem como diferentes significados de género, mobilidade e que elementos contextuais são importantes, conseguem chegar a uma mensagem comum.

Então, como é que a mobilidade transforma o género? As ideologias acerca da ideia de que a mobilidade molda as ideologias de género, os significados e as práticas têm origem na observação de que a mobilidade e a imobilidade estão no centro das ideologias de género tradicionais, que estão relacionadas com as noções de espaço, lugar e mobilidade. Estas ideologias perpetuam o dualismo familiar que entende que as mulheres e a feminilidade estão associadas à casa, ao privado, aos espaços domésticos e de circulação restrita, e por outro lado, os homens e a masculinidade estão associados a lugares não-casa, ao público, aos espaços urbanos e ao movimento expansivo. Mobilidade na forma de um simples movimento do corpo ou de atividade física está intimamente associado com essas ideologias de género.



Mais uma vez, a obra de Frances Willard é um exemplo de como a mobilidade é um agente ativo na moldagem dos papéis de género e classe. O seu objetivo era demonstrar como a mobilidade pode ter a capacidade de transformar as mulheres, bem como as identidades e subjetividades dos homens. No entender da mulher, a mobilidade está relacionada com questões de identidade, “quem sou eu?”, “o que posso fazer na vida?”, “o que eu vejo como possível?”. Assim, como a mobilidade molda o género, a mobilidade consegue capacitar e, portanto, para as mulheres é uma coisa boa (Hanson, 2013).

Para muitos geógrafos e planeadores, a ideia de fornecer maior mobilidade é simples, trata-se de ver a mobilidade como um meio de acesso a oportunidades, permitindo às pessoas aceder a serviços ou locais onde querem ou precisam de ir. Jennifer Mandel (Hanson, 2013) estudou as mulheres comerciantes em Benin e constatou que a mobilidade traz grandes benefícios para as mesmas e que esta foi possível graças à contratação de empregadas domésticas. No entanto, para algumas mulheres, a mobilidade é apenas um meio de sair de casa e alcançar o espaço público.

Esta ideia indica-nos que a mobilidade geralmente, mas nem sempre, implica ter um lugar para onde ir. Para muitas mulheres, a mobilidade recém-conseguida trouxe grandes mudanças nos seus pontos de vista, nas suas identidades e, como tal, começou a questionar ideologias e práticas tradicionais de género. Numa perspetiva oposta, a imobilidade ou a negação da mobilidade é usada por forma a manter as mulheres numa posição subordinada e assegurar relações de género tradicionais. Em muitos países, as mulheres são impedidas de realizar algumas atividades, tais como vendas ambulantes, pois defende-se que estas não devem estar fora de casa ao anoitecer.

Neste sentido, será a mobilidade uma forma de capacitar as pessoas? A resposta depende do contexto em que estejamos, a mobilidade não é entendida da mesma forma nos E.U.A. e no Bangladesh, por exemplo. Mobilidade e imobilidade podem ser igualmente estimulantes para alguns indivíduos, em certas circunstâncias, assim como podem ser vistas como opressiva para outros em outras situações. Mas também é claro que diferentes significados de género e relações de poder variam consoante os contextos sociais e geográficos.

Em relação à segunda perspetiva, relativa à forma como o género transforma a mobilidade, os investigadores descobriram que o alcance espacial da mobilidade quotidiana das mulheres é menor que a dos homens, em geral, as mulheres trabalham mais perto de casa, tendo portanto, em média, menores tempos de viagem. Para além de passarem menos tempo que os homens em viagens para o trabalho, as mulheres também usam menos o automóvel particular. No entanto, mais uma vez, não se podem generalizar estes dados, pois podem ser alterados consoante o contexto social, geográfico e económico. No entanto, outros indicadores apoiam esta tese. As mulheres são mais propensas a trabalhar em casa que os

homens, menos propensas a ter um emprego móvel, como por exemplo os trabalhadores da construção civil, menos propensas a viajar durante a noite, mesmo em trabalho e, por fim, menos propensas a se envolverem em viagens pendulares, com trajetos de 90 minutos ou mais. Até mesmo quando abrem negócios, as mulheres tendem a localizá-los perto de casa, sendo que a sua escala espacial de atividades também é mais restritiva que a dos homens. Os padrões de viagem das mulheres diferem ainda dos padrões característicos dos homens em muitos outros aspetos, por exemplo, as mulheres tendem a usar mais os transportes públicos, participar em mais viagens fora do emprego, fazem mais viagens com muitas paragens, viagens para casa e para servir passageiros (geralmente crianças). Estes padrões de viagem podem ainda variar e diferir entre mulheres e homens consoante a idade, o estado civil, os rendimentos, o local de residência, etc. (Hanson, 2013).

Dois problemas relacionados com a relação entre género e mobilidade para promover a sustentabilidade é a necessidade de novas abordagens sobre género e mobilidade. Em primeiro lugar, a relação entre as características de mobilidade das mulheres e as metas da sustentabilidade têm em conta apenas duas das três dimensões da sustentabilidade, nomeadamente, as questões relacionadas com o meio ambiente e a sustentabilidade económica. A terceira dimensão, isto é, o objetivo de alcançar a justiça social e a equidade, permanecem por tratar e por corrigir. Assim, a ideia de que as mulheres têm menos mobilidade que os homens permanece, assim como a desigualdade de acesso (Hanson, 2013).

Em segundo lugar, uma preocupação com a equidade no acesso e na mobilidade conduz a uma observação de que para atingir essa equidade, precisamos de saber se, e quando e como, a menor mobilidade das mulheres se reflete nas suas escolhas ou restrições. Ou seja, é necessário ver para além da imagem de que as viagens das mulheres parecem mais sustentáveis que as dos homens (Hanson, 2013).

#### 4.4.1. Mobilidade e Papéis de Género em Portugal

Os padrões de mobilidade são diferentes consoante o sexo, como tem sido verificado, no entanto, existe ainda uma lacuna no que respeita à interpretação social destas diferenças. Os estudos sobre a relação entre género e mobilidade tendem a focar apenas um dos conceitos, não explorando, portanto, todo o potencial da relação (Oliveira, 2014).

Se olharmos para países como os E.U.A. ou a Inglaterra, constatamos também diferenças nos padrões de mobilidade consoante o género. As mulheres tendem a fazer viagens mais curtas e com mais paragens, enquanto os homens tendem a fazer longas viagens mas com apenas um propósito. Os indicadores de mobilidade britânicos demonstram que os

homens fazem mais viagens que as mulheres, especialmente como motoristas. No entanto, enquanto os homens viajam por motivos profissionais, as mulheres viajam principalmente para satisfazer algumas necessidades, como ir às compras, levar as crianças à escola, etc. Também se constata que as mulheres se deslocam mais a pé ou de transportes públicos que os homens, contudo, o número de mulheres entre 60 e 69 anos com carta de condução cresceu significativamente em 2008 no mesmo país (Oliveira, 2014).

Os mesmos padrões aplicam-se se atentarmos nos diferentes papéis que as mulheres desempenham no sector dos transportes. As mulheres constituem o grupo menos presente na gestão dos sistemas de transporte e tomadas de decisão, muito porque estes sectores estão ligados a áreas como a tecnologia e a engenharia, que têm vindo a ser dominadas pelo universo masculino. Embora o número de mulheres com automóvel particular tenha aumentado na U.E., as mulheres continuam a ser o grupo que mais usa e depende dos transportes públicos (Oliveira, 2014).

A forma como homens e mulheres simbolizam o veículo a motor é também um aspeto da divergência nos seus padrões de utilização. Por exemplo, tradicionalmente, o motorista é associado a uma figura masculina, pois no caso de o motorista ser uma figura feminina, esta é associada a ser mais lenta, menos agressiva e menos sensível. Um estudo recente sobre padrões de mobilidade nas metrópoles portuguesas e papéis de género salientou persistentes assimetrias entre os modos e motivos de deslocação de homens e mulheres em situação ativa. Assim, para além de serem mais as mulheres a utilizar os transportes públicos, estas quando optam pelo uso do automóvel fazem-no maioritariamente por motivos familiares de transporte de menores ou deslocações de gestão doméstica enquanto nos homens prevalece a motivação de índole profissional como reuniões tardias (Oliveira, 2014).

Contudo, ao mesmo tempo que a mobilidade continua a ser diferenciada por género, há alguns sinais que indicam que o fim do século XX trouxe uma aproximação dos dois sexos. O ponto de partida para estas mudanças parece ser os padrões de automobilidade, em crescendo para homens e mulheres.

#### 4.4.2. Exclusão Social, Mobilidade e Género

O transporte deve ser considerado uma tecnologia crucial para a habitabilidade na sociedade em geral (Miller, 2007). O acesso ao transporte é um dos principais fatores que pode levar à exclusão social e que afeta diretamente as zonas rurais, atualmente desprovidas de uma rede de transportes públicos. Se uma família tiver acesso a um veículo particular é mais fácil a sua inclusão na sociedade. O fator do veículo próprio pode ser decisivo até mesmo em

termos de oportunidades de emprego, por exemplo, um membro da família pode aceitar emprego num qualquer meio urbano, combinar viagens periódicas para efetuar compras a locais com maior diversidade de produtos ou até mesmo organizar visitas a amigos/as ou familiares residentes noutras zonas. Contudo, os indivíduos que não possuam veículo próprio estão dependentes dos transportes públicos e tudo o que isto implica, nomeadamente, escassez de transporte para determinadas zonas, horários reduzidos, falta de transporte em horários noturnos e fins-de-semana, etc. (Giddens, 2007).

O transporte fornece meios para aceder a oportunidades de emprego, cuidados de saúde, bem como outros bens e serviços. O transporte pode também servir a propósitos sociais ao permitir que indivíduos se encontrem e socializem uns com os outros, principalmente pessoas que estão longe umas das outras. O transporte pode ainda providenciar benefícios simbólicos, por exemplo, novos serviços de transporte público podem ser encarados como políticas para reduzir o isolamento das sociedades.

O transporte, ou de um modo geral, a mobilidade, pode contribuir para o fenómeno da exclusão social de duas formas. Primeiro, deficientes oportunidades de transporte podem impedir que os indivíduos e as comunidades tenham acesso a bens e serviços de carácter social e/ou saúde, por exemplo, que são disponibilizados à maioria da população. Segundo, os aspetos negativos do transporte tendem a concentrar-se em áreas com elevados níveis de exclusão social, o que engloba o trânsito, os acidentes, a poluição e altos níveis de ruído.

A ideia é que o transporte possa ser acessível a todos os indivíduos e comunidades, evitando assim que ocorra exclusão social por falta de recursos de mobilidade. O automóvel particular pode ser financeiramente acessível para algumas pessoas, mas não para outras. No entanto, as alternativas como pagar bilhetes de autocarro, comboio, metro, entre outros, podem não ser assim tão viáveis para os indivíduos de baixos rendimentos. Algumas pessoas podem também optar pelo uso do táxi, principalmente se os horários dos transportes públicos lhes forem incompatíveis.

O transporte deve também ser disponível, ou seja, enquanto um automóvel particular está sempre disponível para um elemento, se a família tiver vários elementos a usufruir do mesmo poderá constituir uma barreira para o seu uso. Os transportes públicos, neste caso, podem constituir uma alternativa viável, embora com alguns constrangimentos, como anteriormente referido. De salientar que os transportes públicos devem também ser acessíveis a indivíduos com necessidades especiais, como sejam, os indivíduos que se deslocam em cadeiras de rodas, ou até mesmo idosos e idosas cuja idade avançada já dificulta os movimentos.

Na generalidade, as comunidades rurais entendem que o transporte não se trata de um problema por si só, faz sim parte de um problema maior, de carácter sociopolítico e económico. Os decisores políticos têm renegado a importância de atender às necessidades das

comunidades rurais, como parte de uma geração inovadora de soluções para os transportes e para o desenvolvimento rural. A análise dos sistemas de transporte na sua maioria tem negligenciado o estudo das características de transporte das famílias rurais (Mashiri & Mahapa, 2002).

Os indivíduos de baixos rendimentos, em particular as mulheres, são os que mais sofrem com estas dificuldades de acesso. As políticas de transporte convencionais, contudo, tendem a tratar as comunidades como iguais, homogéneas, sem reconhecer que, por exemplo, homens e mulheres podem ter padrões de mobilidade diferentes. Outro erro frequente é não ter em conta as diferenças entre os padrões de mobilidade de indivíduos com baixos rendimentos e indivíduos com altos rendimentos.

Até à década de 70 do século passado, os estudos acerca da mobilidade segundo uma perspectiva de género eram escassos, embora atualmente ainda não sejam muitos, os poucos que já se realizaram permitem tirar algumas conclusões acerca dos padrões de mobilidade de homens e mulheres. A saber, em relação aos homens, as mulheres:

- Deslocam-se mais a pé e em transportes públicos;
- Proporcionalmente, detém menos cartas de condução e conduzem menos, ou seja, quando se deslocam em automóvel particular tendem a fazê-lo como passageiras, com maior frequência que os homens;
- Têm menor necessidade de se deslocar para o emprego e mais necessidade para fazer compras e realizar tarefas relacionadas com os cuidados, eventualmente dos filhos;
- Tendem a residir mais perto do seu local de trabalho;
- Nas suas deslocações combinam vários meios de transporte, enquanto os homens tendem a usar apenas o automóvel particular;
- Efetuam mais deslocações com os filhos ou carregadas; deslocam-se mais vezes fora das horas de ponta.

Em suma, os padrões de mobilidade das mulheres caracterizam-se por: a) um menor acesso ao automóvel particular e, conseqüentemente, b) uma maior dependência dos transportes públicos. Uma vez que não dispõem de mais nenhuma alternativa, as mulheres são o grupo que mais utiliza os transportes públicos (Rodríguez, 2006), (Oliveira, 2011).



## **Parte II - Pesquisa empírica e conclusões**

### **Capítulo V - Método, técnicas e modelo de análise**

#### **5.1. Construção do Modelo de Análise**

A construção de um modelo de análise passa pela elaboração de um sistema coerente de conceitos e de hipóteses operacionais, que se encontram estreitamente articulados entre si. Uma primeira etapa da construção do modelo de análise é a conceptualização, isto é, a seleção dos conceitos mais relevantes para o projeto de investigação, agora operacionalizados em variáveis.

Tendo em conta o tema e objetivos específicos deste projeto de investigação, os conceitos que se consideram centrais são: indivíduo, agregado familiar e mobilidade/acessibilidade. Para uma melhor construção do modelo de análise que serve de orientação à parte empírica do projeto de investigação, é necessário operacionalizar estas variáveis decompondo-as em dimensões e em indicadores, como se pode ver na figura seguinte.

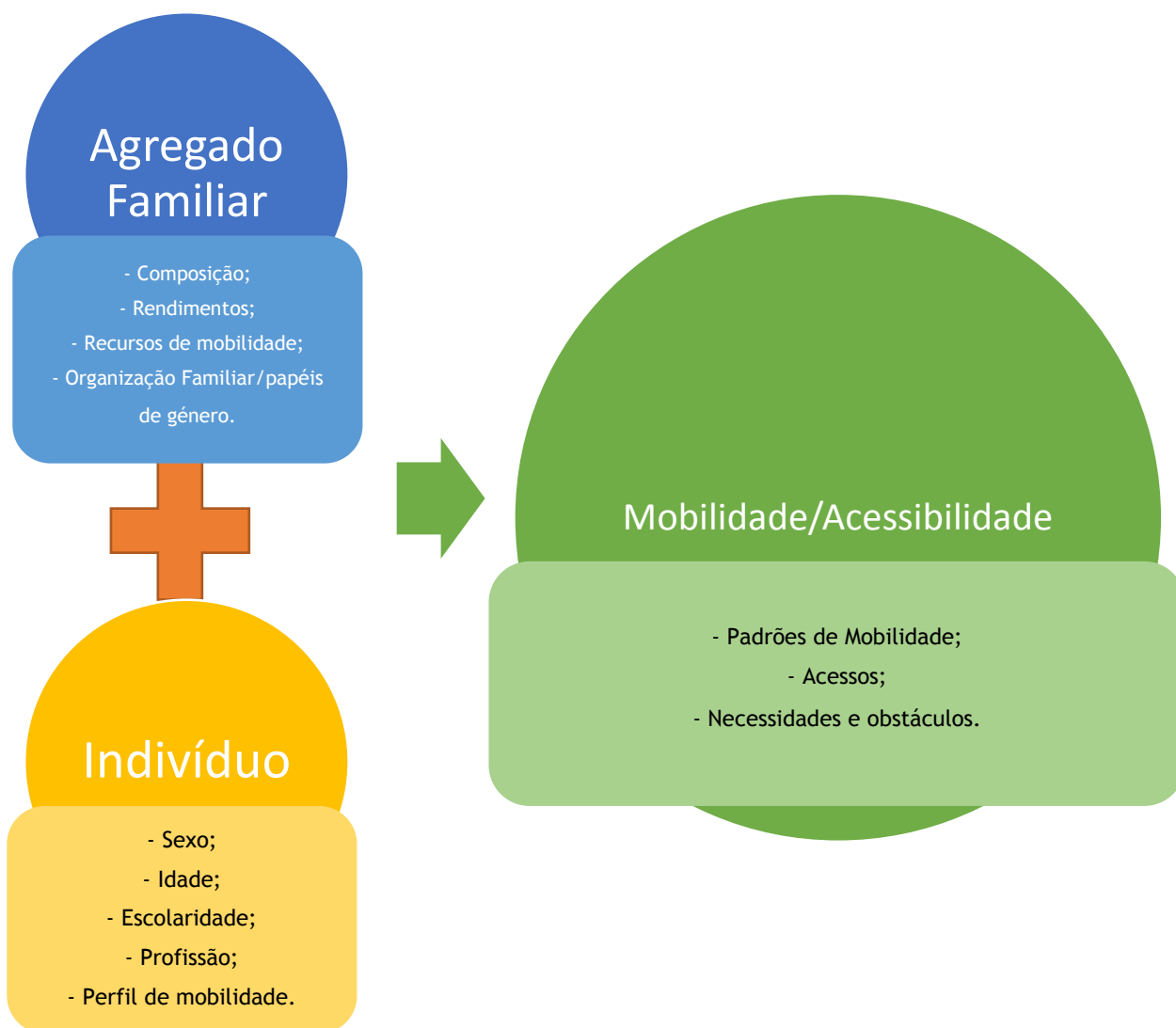


Figura 4 - Modelo de análise

Desta forma conseguiremos objetivar a informação a recolher por forma a dar resposta às hipóteses de relações esperadas entre as variáveis.

## 5.2. Hipóteses

A construção de hipóteses é um processo-chave no decorrer de um projeto de investigação, pois pretende ser um fio condutor da investigação, de modo a que esta seja conduzida de forma rigorosa. No entanto, na formulação de hipóteses não se pretende que no fim estas sejam apenas validadas, podendo também ser refutadas, caso não se verifique a veracidade das mesmas. Assim, ao construir a(s) hipótese(s) devemos ter em conta a



informação que já possuímos sobre o assunto em estudo, de modo a saber qual(ais) a(s) hipótese(s) que melhor serve(m) à investigação.

Assim, tendo em conta o objeto de estudo deste projeto, as hipóteses que melhor servem a investigação são:

1. Os padrões de mobilidade e acessibilidade no rural estão fortemente condicionados pelo urbano.
2. Os papéis de gênero prevalentes na comunidade seguem o modelo tradicional, sendo a mulher quem desempenha as tarefas domésticas tradicionalmente consideradas como femininas, o que condiciona os seus padrões de mobilidade.
3. As mulheres têm mais obstáculos à mobilidade e à acessibilidade do que os homens.
4. Os padrões de mobilidade são sensíveis ao gênero (*gender sensitive*), utilizando os homens mais o transporte próprio (viatura particular) e as mulheres o transporte público.

### 5.3. Abordagem metodológica e técnicas acionadas

Frequentemente, os investigadores e investigadoras das ciências sociais fazem a distinção entre epistemologia, metodologia e técnica sem no entanto haver exatamente consenso sobre estas definições.

A epistemologia consiste numa atividade crítica de reflexão e de intervenção, com referência a um campo de trabalho, que pretende demarcar os obstáculos ideológicos e promover a cientificidade das práticas teóricas, enquanto processos socialmente delimitados pela formação de conhecimentos. “*O estudo crítico dos princípios, das hipóteses e dos resultados das mais diversas ciências, destinado a determinar a sua origem lógica, o seu valor teórico e o seu alcance objetivo*” (Lalande in (Lima, 1972, pp. 559-560)), fundamenta a perspectiva epistemológica.

Por sua vez, a metodologia corresponde à “*análise sistemática e crítica dos pressupostos, princípios e procedimentos lógicos que moldam a investigação de determinados problemas sociológicos*” (Lima, 1972, p. 559). Fundamentalmente está relacionada com a estratégia de pesquisa e a sua adequação aos objetos de análise. Assim, pode afirmar-se que

esta se baseia no debate crítico das investigações realizadas e das linhas teóricas prosseguidas.

A classificação mais generalizada das diferentes metodologias é a distinção entre qualitativas e quantitativas. Contudo há quem proponha as metodologias mistas (quantitativas e qualitativas) como um novo paradigma metodológico e pesquisas baseadas em estudos de caso podem incorporar ambas as metodologias pelo que não são facilmente enquadráveis na classificação dicotómica qualitativa/quantitativa (Gray, 2004).

Essencialmente podem definir-se as técnicas como um patamar inferior, ou seja, são instrumentos delimitados e transmissíveis elaborados com o objetivo de produzir determinados resultados, úteis para a observação e medida dos factos sociais. Estes instrumentos podem ser, por exemplo, o questionário, a entrevista ou a observação participante.

### 5.3.1. Estratégia metodológica da pesquisa - Estudo de Caso

A presente investigação consiste num estudo de caso de uma comunidade. Foi escolhida esta abordagem porque para além deste estudo ser a base para uma dissertação de mestrado é simultaneamente a primeira fase exploratória num projeto maior sob o tema de mobilidade no meio rural e nesta fase inicial era necessária a caracterização exaustiva de uma unidade de investigação tipo, ou seja, um estudo de caso ilustrativo que permitisse uma primeira aproximação ao terreno.

O estudo de caso caracteriza-se por ser uma *“investigação sistemática de um evento ou conjunto de eventos relacionados que tem como objetivo descrever e explicar o fenómeno de interesse”* (Bromley in (Zucker, 2009, p. 2), sendo as suas principais características as suas recomendações científicas e a sua base de evidência para fins profissionais. De acordo com Eisenhart (in (Darke, et al., 1998)) *“o estudo de caso é uma estratégia de pesquisa que se concentra em ganhar e compreender as dinâmicas presentes dentro de configurações individuais”*, contemplando um exame detalhado de uma pequena amostra, através de uma perspectiva particular. Na mesma linha de pensamento, Yin (in (Schell, 1992, p. 2) defende que *“o estudo de caso é uma investigação empírica que investiga um fenómeno contemporâneo dentro do seu contexto da vida real, especialmente quando os limites entre o fenómeno e o contexto não são claramente evidentes”*.

Os estudos de caso tentam explorar temas e interrogações em que as relações parecem ser ambíguas ou incertas. No entanto, os estudos de caso tentam atribuir relações causais e não apenas descrever as situações.

O método de estudo de caso combina frequentemente uma coleta de dados de uma vasta variedade de fontes, desde arquivos, a entrevistas, pesquisas e observação participante, por exemplo. O estudo de caso pode ser usado para uma pluralidade de questões, seja a avaliação de programas de formação, o desempenho organizacional, entre outras. Este método tanto se pode adaptar à abordagem qualitativa como à quantitativa.

### 5.3.2. Fases do Estudo de Caso

Elaborar teoria a partir de um estudo de caso é mais adequado quando o assunto em causa é relativamente novo, ou quando há necessidade de injetar novas perspetivas num tema bem conhecido.

Na figura 5, apresentam-se as etapas em que se deve estruturar o estudo de caso.

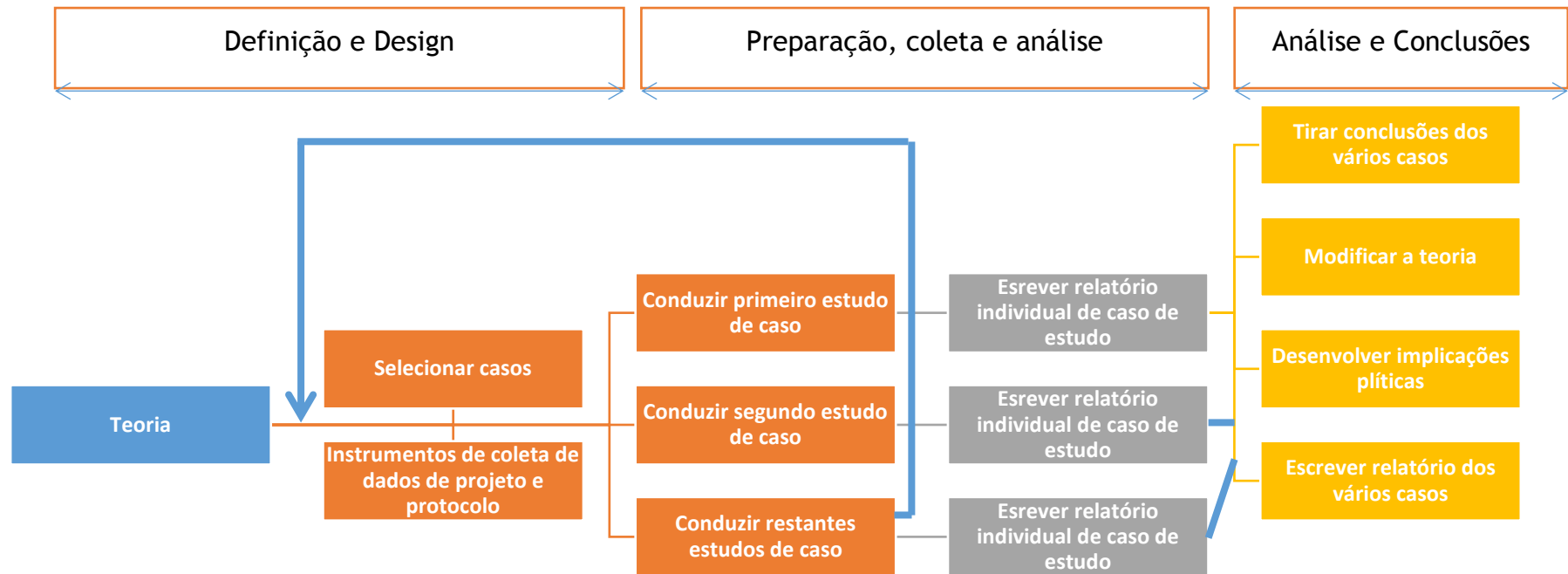


Figura 5 - Fases do estudo de caso. Fonte: (Yin, 2014, p. 57).

Este esquema auxilia-nos a compreender a estratégia metodológica de estudo de caso porém nesta dissertação apenas analisamos o primeiro estudo de caso, exploratório, podendo por isso os nossos resultados ser aplicados apenas à comunidade específica estudada.

As técnicas de recolha e tratamento de dados escolhidos para esta investigação foram o inquérito por questionário, com posterior tratamento estatístico dos dados em SPSS e *mobility mapping* com recurso a sistemas de informação geográfica (SIG). Esta escolha baseou-se em diferentes fatores condicionantes do projeto, a saber: em relação à escolha de inquérito por questionário baseou-se na necessidade de criar um instrumento com perguntas simples que fosse entendível pela população-alvo (expectavelmente uma população de baixas habilitações) mas que simultaneamente permitisse captar um nível elevado de informação sobre não apenas o ou a respondente mas todos os elementos do agregado e que não obstante a simplicidade das questões permitisse aprofundar razoavelmente aspetos como motivações, necessidades e perceções.

Em relação ao *mobility mapping* com recurso a SIG, optou-se por esta técnica para dar cumprimento ao objetivo de pesquisa de tipificar percursos e trajetos da população em estudo mas sendo que a georreferenciação teria que ser baseada na recolha dos pontos de partida e destino descritos em texto e não via coordenadas GPS (Global Position System). Assim o recurso posterior aos SIG na fase de tratamento de dados revelou-se fundamental para o desenho dos trajetos, mas o que efetivamente se recolheu como fonte primária foram os indicadores nominais, tal como é típico na técnica de *mobility mapping* (Lay, 2003).

Seguidamente apresenta-se uma breve síntese sobre as características das duas técnicas a utilizar.

#### **5.4. Técnica de inquérito por questionário**

O inquérito por questionário é caracterizado por: uma formulação e ordenação inflexível de perguntas, respostas de conteúdo limitado, pouca liberdade dos e das intervenientes e uma polarização na resposta. É importante que o inquérito por questionário seja usado para a concretização de dois fins específicos: o progresso do conhecimento e análise científicos, e a intervenção na realidade social. No caso, o principal motivo do uso do inquérito por questionário quantitativo é o facto de recolherem e tratarem a informação de forma estandardizada, com o propósito de assegurar a comparabilidade dos elementos apurados, sejam grupos, indivíduos, instituições, etc., e de permitir abranger uma população mais vasta (expectavelmente entre 35 e 45 casos).

O inquérito por questionário pode ser constituído por: questões abertas, em que as perguntas são previamente definidas e devem ser efetuadas de acordo com uma forma e ordem estipuladas, mas em que o entrevistado ou entrevistada pode responder de forma livre; ou por questões fechadas, em que o ou a respondente dispõe de uma lista tipificada de respostas, da qual deve escolher apenas uma.

#### 5.4.1. Fases do inquérito por questionário

Um inquérito por questionário deve ter presentes as principais fases da sua preparação e realização, estreitamente inter-relacionadas: a) planeamento do inquérito, isto é, delimitação dos objetivos específicos, formulação das hipóteses, construção do plano de observação dos diferentes dados, definição das variáveis e escolha da população e amostra; b) preparação do instrumento de recolha de dados, ou seja, definição, forma e ordem das perguntas e ensaio das mesmas através da realização de um pré-teste; c) trabalho de campo, seleção e formação dos entrevistadores e entrevistadoras; d) análise dos resultados, controle da amostra conseguida, codificação das respostas, transposição dos dados para fichas, leitura e apuramento da informação, bem como o seu tratamento e extração das principais conclusões da investigação; e) apresentação dos resultados (Lima, 1972).

Assim, a fase de planeamento do inquérito tem uma extrema importância, pois “*o tempo gasto no planeamento é tempo ganho nas fases finais em que se apuram e se expõem os resultados*” (Lima, 1972, p. 580).

## Planeamento do inquérito

Determinação dos objetivos do inquérito

Elaboração das hipóteses e do pré-projeto

Inquéritos quantitativos: preparação do plano de observação

Tipos de dados: a possibilidade do uso de técnicas complementares

Sondagens atómicas e sondagens contextuais

Sondagens instantâneas e por painel

Construção das variáveis

Representação sincrética do conceito

Especificação das dimensões do conceito

Escolha dos indicadores

Formação dos índices

Intermutabilidade dos índices

Lógica da análise das relações entre variáveis

Explicação sociológica e sistema de relações causais: o papel da teoria na investigação

Análise multivariada

Figura 6 - Fases do Planeamento do inquérito. Fonte: Elaboração Própria.

## 5.5. *Mobility mapping* com recurso a mapeamento por SIG

Nesta investigação conjugou-se o mapeamento de mobilidade (*mobility mapping*) com o posterior tratamento de informação com recurso a SIG.

A técnica de *mobility mapping* é uma representação visual das deslocações dos indivíduos dentro e fora da sua comunidade. Esta é uma técnica versátil que pode ajudar a identificar questões e problemas relacionados com a mobilidade bem como o acesso a recursos como a água, serviços de saúde, etc. Esta técnica pode dar-nos informações acerca de alguns indicadores sociais, como os diferentes níveis de pobreza, saúde, emprego, etc., dentro de uma comunidade, assim como nos pode mostrar as causas económicas, sociais e políticas e os impactos sociais da mobilidade (World Bank, 2014).

Um mapa de mobilidade (*mobility mapping*) é feito tendo em conta um ou mais elementos do agregado familiar, sendo elaborado o “desenho” dos sítios ou pessoas visitadas, isto é, demonstrada a rede geográfica e social de uma família na atualidade. Este mapa fornece contatos recentes, atividades, viagens, o que pode ajudar a perceber a frequência de deslocações de um agregado familiar (Lay, 2003).

A informação gerada pelos mapas de mobilidade podem incluir, embora não seja limitada informação sobre as seguintes questões (Lay, 2003, pp. 17, 18):

- Tipo, nível e frequência das atividades económicas de uma família;
- Ativos económicos, como terras, animais ou remessas;
- Participação nos assuntos da comunidade, tais como grupos religiosos e sociais;
- Participação em grupos de solidariedade, tais como associações;
- Grau de integração social ou isolamento dentro de uma comunidade;
- Atividades diárias de qualquer criança na família;
- Extensão e natureza de contato com os serviços de apoio social formais, por exemplo, centros de saúde, repartição das finanças, etc.;
- Nível e natureza dos contatos com autoridades do governo;
- Extensão e natureza das viagens efetuadas.

Os SIG são uma ferramenta importante, como potencial de iniciar e suportar interrogações de informação, análise e comunicação. A ideia da criação de uma rede de mapeamento por SIG pretende recolher e disponibilizar o máximo de informação acerca de “zonas naturais”, topográficas, aeroportos, como também centros de saúde e hospitais, etc. (Walker et al, 2005). É também uma ferramenta que pretende o processamento de



informação por forma a organizar e integrar diversos dados e compreender as suas relações espaciais.

Os SIG foram desenvolvidos para “*proporcionar aos utilizadores a integração de informação georreferenciada num sistema informático permitindo, através de ferramentas de análise, a geração de nova informação, em função das necessidades específicas dos utilizadores*” (Luz, et al., 2001, p. 3). Os SIG têm vindo a constituir instrumentos fundamentais para a gestão dos recursos naturais e para o ordenamento do território.

Os mapas abarcam várias camadas de informações geográficas, como estradas, distâncias entre locais, limites e características físicas e usos de terra.

Se por um lado facultam um mais fácil acesso à informação múltipla, integrada numa única base de dados, por outro lado também possibilitam a composição de diferentes cenários alternativos e a demonstração dos seus efeitos espaciais (Luz, et al., 2001).

Os SIG datam o seu início na década de 60 do século passado, a sua literatura refere a ocorrência paralela na América do Norte, na Europa, na Áustria, vindo a sua maior contribuição dos Estados Unidos da América. No entanto, pensa-se que o primeiro estado a usar esta técnica tenha sido o Canadá. Um pouco por todo o mundo, esta técnica tem ajudado na tomada de decisão acerca dos transportes públicos e outros problemas de índole social. Especificamente na Europa, a inovação dos SIG foi registada pelo Reino Unido (Hequer, 2011).

No ano de 1967, o *Laboratory for Computer Graphics da Graduate School of Design da Universidade de Harvard*, foi responsável pelo trabalho de *Howard Fisher* e colaboradores, que levou à distribuição do SYMAP, o primeiro produto de mapas geográficos, seguindo-se outros *softwares* orientados para a análise espacial.

A internet é tida como grande impulsionadora do desenvolvimento e expansão dos SIG, a partir de 1970, proporcionando uma troca de experiências. Assim, os SIG evoluíram de programas informáticos para representar dados geográficos em níveis, voltando a sua atenção para a álgebra dos mapas e operações de análise espacial. Os SIG concentraram-se, então, no fornecimento de serviços geográficos e espaciais na internet (Hequer, 2011).

Importa referir que, por si só, os SIG não garantem a eficiência nem eficácia na sua aplicação, as ferramentas novas só podem ser eficientes se se conseguirem integrar adequadamente em todo o processo de trabalho, o que pressupõe investimento na formação pessoal. Nesta investigação recorreremos aos *softwares* Google Maps e Concept Draw para produzir os mapas de mobilidade.

No entanto, o mapeamento por SIG pode não ser muito preciso em termos geográficos descritivos, como por exemplo, “perto”, “distante”, “isolado”, etc. O “espaço real” o percebido pelos indivíduos tem limites indefinidos e fluxos que não são bem expressos nos

SIG, pois não existem em isolamento e não são percebidos da mesma forma. Em terceiro lugar, os limites locais não são fáceis de converter em formato digital, pois estes podem variar. Em quarto lugar, o espaço nem sempre é igual à distância, pois o que geralmente mais importa é o ponto de interesse e não os espaços entre tais pontos. Em quinto lugar, as distâncias não são simétricas, parecendo maiores ou menores de acordo com o tempo e esforço envolvidos (McCall, 2006). Neste sentido, a conjugação de informação recolhida, o seu tratamento estatístico e o mapeamento conjugam-se para possibilitar mais leitura informada das mobilidades e acessibilidades da população estudada.

## 5.6. Procedimento de recolha de dados

O questionário é composto por 7 secções:

- I. Caracterização Sociodemográfica;
- II. Características Socioeconómicas;
- III. Organização Familiar e papéis de género;
- IV. Transporte e Mobilidade;
- V. Padrões de Acessibilidade;
- VI. Necessidades e Obstáculos de mobilidade e acessibilidade.

A secção I é composta por sete questões, sendo que uma em forma de quadro, compila 5 variáveis (relação de parentesco, sexo, idade, escolaridade e situação perante o trabalho); e a secção 2 por três questões; a secção 3 tem uma questão em forma de quadro que compila diversas variáveis; a secção 4 tem 6 questões; a secção 5 tem cinco questões, sendo uma delas em forma de quadro e, por fim, a secção 6 é composta por uma questão, subdividida em duas.

O questionário foi aplicado aos habitantes de uma aldeia da Cova da Beira com cerca 125 habitantes com residência permanente<sup>2</sup>. Obteve-se dados caracterizadores de 72% da população.

Uma das limitações deste estudo era a falta de recursos humanos na campanha de recolha de dados visto que o objetivo era pretendia inquirir a totalidade de habitantes da aldeia. Por essa razão optou-se por juntar sinergias entre este projeto de investigação e outro em curso, também no âmbito de uma dissertação de mestrado e criar um instrumento que servisse a recolha para ambos, criando assim a possibilidade de ter uma equipa de duas pessoas no terreno. Isto porque uma análise primária da composição social da área em estudo

---

<sup>2</sup> Este valor corresponde a uma contagem da população visto que o recenseamento da população é feito apenas ao nível da freguesia. A aldeia estudada pertence a uma freguesia com 900 pessoas.

permitiu compreender que era necessária a administração direta do questionário devido à existência de analfabetismo e iliteracia na comunidade.

Foi então levada a cabo uma campanha de inquirição de quatro dias em que a equipa esteve na aldeia e contactou a população por via da abordagem porta a porta. O alvo da recolha de dados foram habitantes da aldeia que nesta tivessem residência principal.

Foi recolhida resposta de uma totalidade de 40 agregados mas três tiveram que ser eliminados posteriormente visto que apesar da presença de pessoas se tratavam de habitações secundárias. As restantes habitações em que não se logrou estabelecer contacto consistiram em recusas (três casos) e ausências durante o período de inquirição (três casos).

Na versão final obteve-se a caracterização de 37 agregados, com perfil detalhado de 90 indivíduos, 72% do total de residentes permanentes da aldeia - o que consideramos uma representatividade estatisticamente significativa, o que validará as análises estatísticas posteriores.



## Capítulo VI - Apresentação e análise de resultados

Nesta secção serão apresentados os resultados obtidos com o trabalho de campo, mediante a mobilização das técnicas de recolha e tratamento de dados explicitadas no capítulo anterior. Num primeiro momento será apresentada uma caracterização demográfica e socioeconómica da população inquirida, tendo-se optado por juntar num único ponto as duas primeiras secções do questionário. Esta caracterização permitirá analisar vários indicadores, nomeadamente, sexo, idade, escolaridade, profissão, rendimentos, etc. Em seguida, serão analisados os indicadores relativos à mobilidade e acessibilidade dos agregados e indivíduos inquiridos, através da apresentação estatística descritiva univariada e bivariada das dimensões e indicadores utilizados, seguido do mapeamento da mobilidade.

### 6.1. Caracterização sociodemográfica e socioeconómica da população

Do total de indivíduos caracterizados, 44 são indivíduos do sexo masculino e 46 do sexo feminino (ver gráfico 1). Assim, podemos verificar um equilíbrio em relação a esta variável em que a relação de masculinidade é de 95,6, bastante mais elevada que o valor para Portugal dos últimos censos, 91,5 (Instituto Nacional de Estatística, 2012). Esta situação não é no entanto inédita no meio rural em que existe uma tendência para a masculinização da população idosa (Gusmão & Alcântara, 2008).

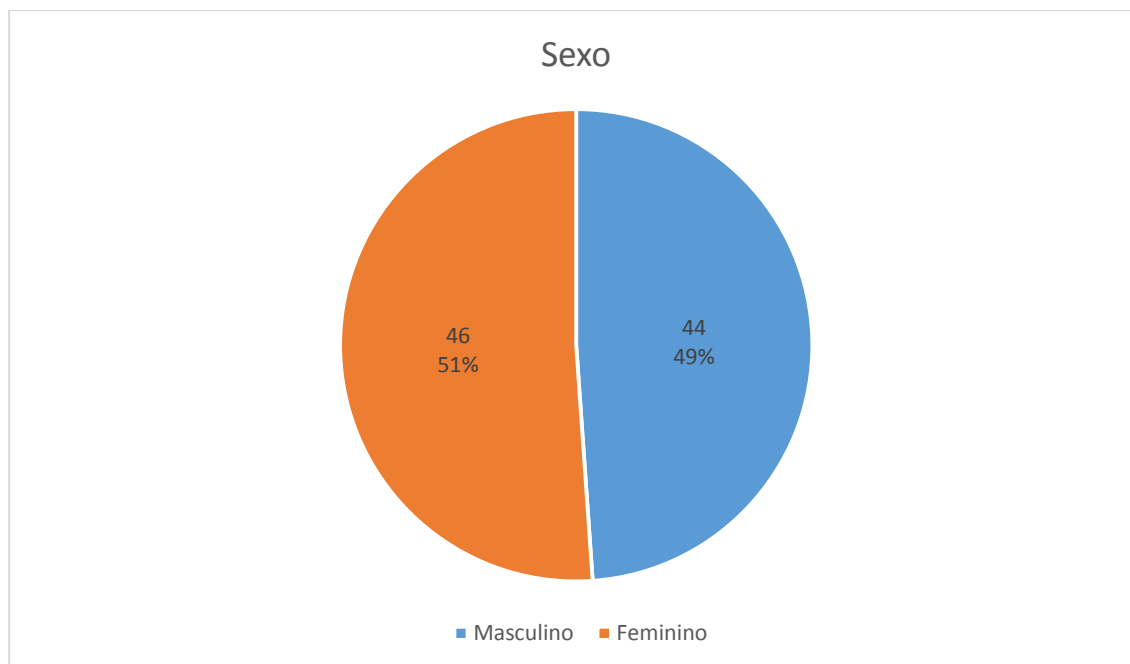


Gráfico 1 - Sexo dos indivíduos

Dos 90 indivíduos, 38% têm mais de 65 anos, enquanto 23% têm entre 31 e 50 anos e 16% são menores de 18 anos. Podemos afirmar que estamos perante uma aldeia bastante envelhecida. O envelhecimento populacional é um processo demográfico bastante atual na sociedade portuguesa e que tem vindo a aumentar progressivamente, como se pode perceber através da pirâmide etária do país, mais estreita na base e mais larga no topo. Através dos números, podemos perceber que nunca antes o nosso país tinha tido tamanho número de população com mais de 65 anos nem com mais de 80 anos, assim como também não há registo de uma taxa de natalidade tão baixa como agora (Rosa, 2012).

De acordo com os dados dos Censos de 2011 do Instituto Nacional de Estatística (Instituto Nacional de Estatística, 2012), a percentagem de jovens recuou de 15% no ano de 2001 para 13,7% no ano de 2011, enquanto a percentagem de idosos aumentou de 19,5% para 22,4% no mesmo período. Se esta situação é, portanto, assinalável para o país em geral, a região em estudo afigura-se particularmente envelhecida. Se focarmos as localidades mais próximas da aldeia em estudo, à data dos Censos de 2011, a proporção de população residente com mais de 65 anos de idade em Caria era de 28,11%, em Peraboa de 28,96% e no Ferro de 23,71% (Instituto Nacional de Estatística, 2013).

Como consequência, o Índice de Envelhecimento médio<sup>3</sup> da população portuguesa aumentou de 130 em 2001 para 163 em 2011 (Instituto Nacional de Estatística, I.P., 2012).

---

<sup>3</sup> Índice de envelhecimento médio: “Relação entre a população idosa e a população jovem, definida habitualmente como o quociente entre o número de pessoas com 65 ou mais anos e o número de pessoas

Especificamente na região centro do país, o Instituto Nacional de Estatística apurou que o índice de Envelhecimento aumentou de 129,60 em 2001 para 163,43 em 2011.

Se atentarmos nas localidades mais perto da aldeia, uma vez que esta não consta dos Censos de 2011 em separado, a situação do envelhecimento populacional é muito mais preocupante. Na localidade de Caria o índice de envelhecimento, à data dos Censos de 2011 era de 274,1, em Peraboa o índice era de 253,2 e no Ferro era de 180,7 (Instituto Nacional de Estatística, 2013). Assim, de acordo com os dados recolhidos, encontramos-nos perante um índice de Envelhecimento da localidade de 309<sup>4</sup>, o que é muito elevado face aos resultados dos últimos Censos.

O histograma ilustra esta situação com clareza, bem como a moda (77 anos).

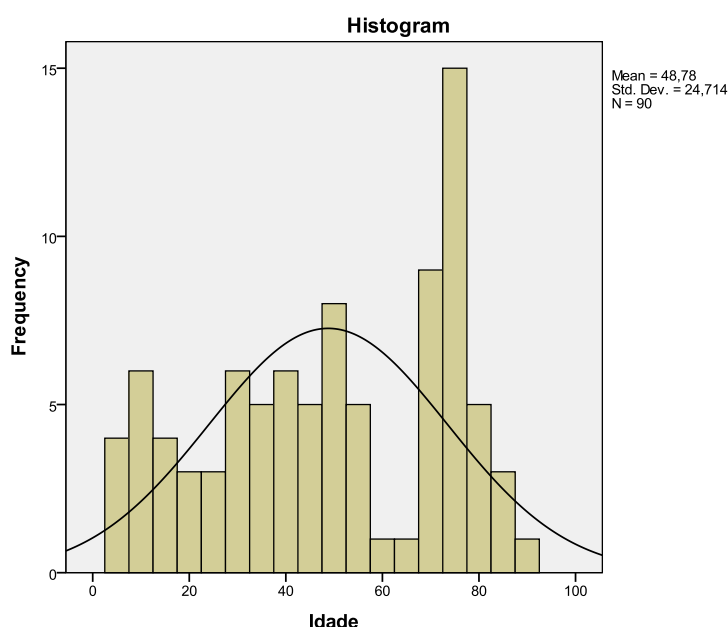


Figura 7 - Idade da população

A grande maioria dos inquiridos e das inquiridas tem apenas o 4º ano de escolaridade (34,4%), no entanto e há também uma percentagem considerável de indivíduos que não sabem ler nem escrever (14,4%) e uma percentagem de 10% que sabe ler e escrever sem diploma, como se pode verificar pelo Gráfico 2. Mesmo tendo em conta as crianças residentes de idade igual ou inferior a 10 anos (9 casos, 10% da amostra) estamos perante uma população com nível de escolaridade muito baixo, díspar da evolução positiva deste indicador

---

com idades compreendidas entre os 0 e os 14 anos (expressa habitualmente por 100 pessoas dos 0 aos 14 anos” (Instituto Nacional de Estatística, I.P., 2012, p. xxv);

<sup>4</sup> Calculado de acordo com a metodologia do Instituto Nacional de Estatística (INE): Índice de Envelhecimento - Relação existente entre o número de idosos (população com 65 ou mais anos) e o número de jovens (população com 0-14 anos). Exprime-se habitualmente pelo número de idosos por cada 100 pessoas com 0-14 anos.

no último recenseamento da população, mas que se explica por estarmos perante uma população envelhecida (Instituto Nacional de Estatística, 2012).

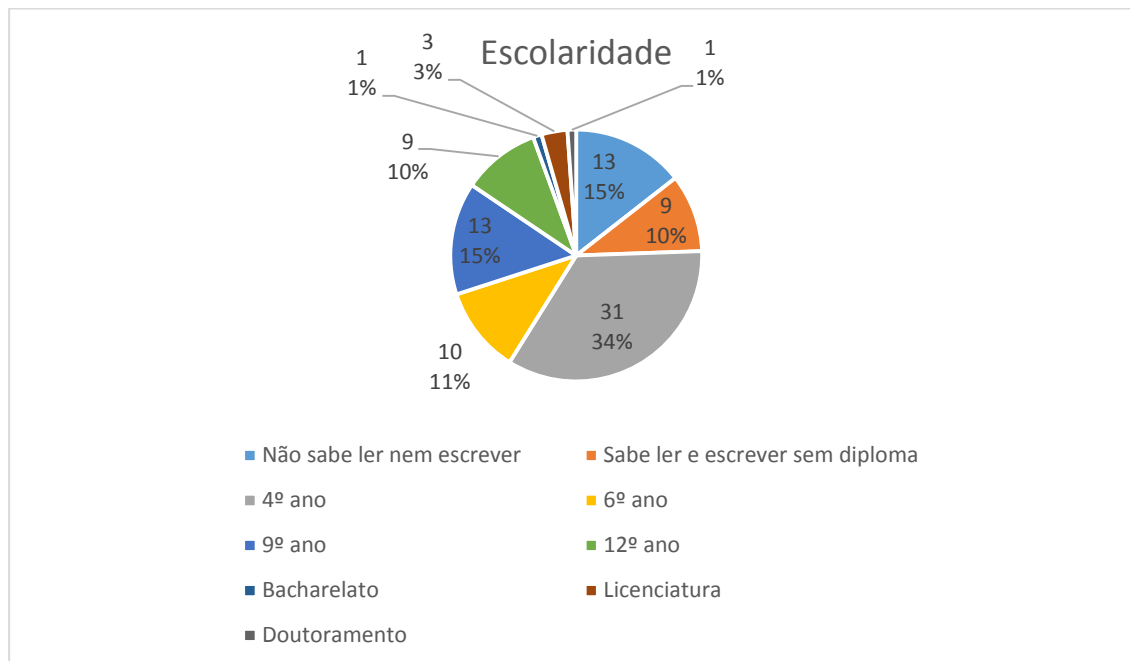


Gráfico 2 - Escolaridade completa dos indivíduos

A maioria dos indivíduos encontra-se reformado, no entanto, dos que ainda estão em fase ativa, 22% estão empregados e empregadas, 14% desempregados e desempregadas, o que é uma percentagem próxima dos dados nacionais referentes ao desemprego (Instituto Nacional de Estatística, I.P., 2014). Quanto aos restantes habitantes, dividem-se em estudantes e inativos (ver Gráfico 3).



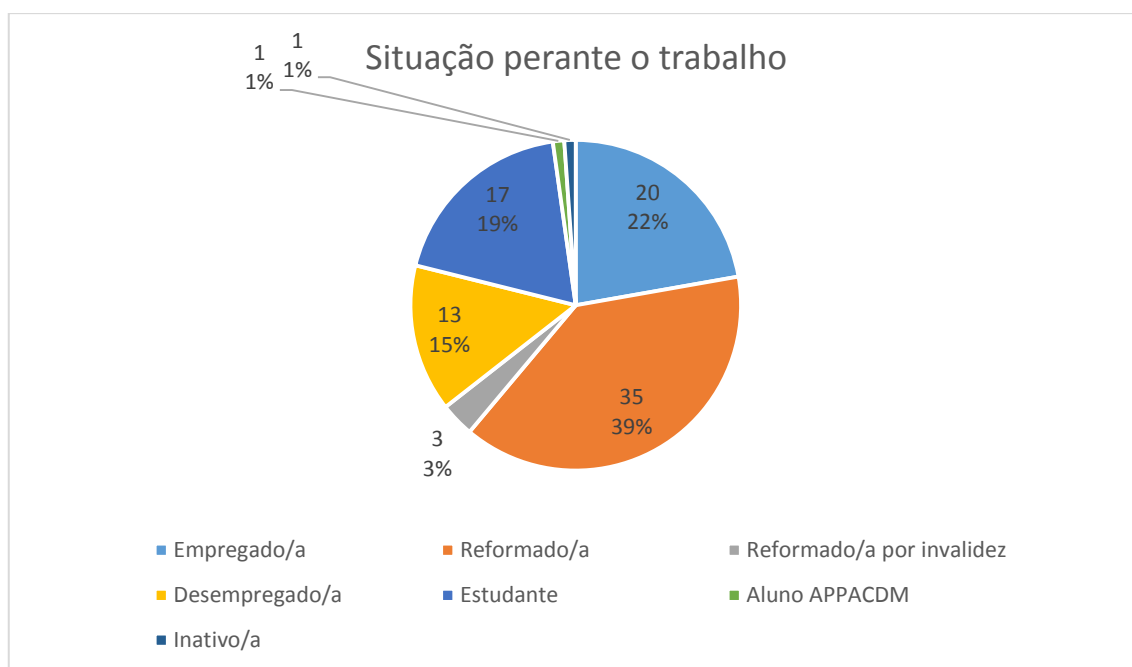


Gráfico 3 - Situação perante o trabalho dos indivíduos

Embora uma significativa parte dos indivíduos estejam reformados ou ainda não estejam inseridos no mercado de trabalho, 23% dos indivíduos constituem trabalhadores dos serviços tradicionais, 16% trabalham no setor agrícola (ver Gráfico 4). Contrariamente aquilo que esperávamos, visto ser uma comunidade rural, esta situação está de acordo com a alteração da estrutura do mercado de trabalho e emprego em Portugal das últimas décadas com o decréscimo acentuado de população a trabalhar no setor agrícola e o aumento nos serviços (Oliveira, 2011). No entanto, constata-se que 78% dos agregados possuem uma horta ou terreno de cultivo e 70% trabalham nele diariamente o que indica que não obstante a agricultura não ser a atividade profissional dominante das pessoas ativas da aldeia, representa uma atividade importante para a maioria dos agregados.

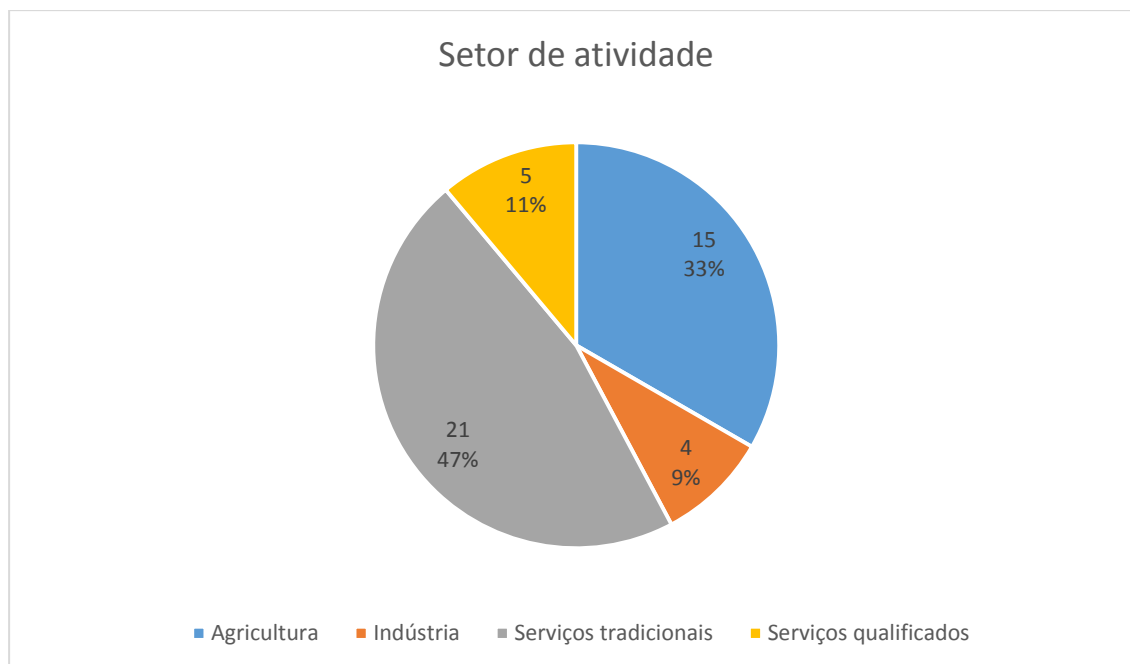


Gráfico 4 - Setor de atividade dos indivíduos

Em suma, estamos perante uma população equilibrada no que respeita ao sexo dos indivíduos mas muito envelhecida. Em relação à escolaridade, a população apresenta-se como uma população pouco escolarizada, sendo que a maioria dos indivíduos possui o 4º ano de escolaridade. Na sua maioria os e as habitantes da aldeia já se encontram reformados e reformadas, dos que estão a trabalhar, a maioria trabalha no setor dos serviços tradicionais.

Em relação à dimensão do agregado familiar, predominam os agregados de 2 pessoas com 35% dos casos analisados contudo a média de pessoas no agregado é 2,43 porque cerca de 40% dos agregados têm 3 ou mais pessoas e 24,3% têm apenas uma pessoa. Estes valores acompanham de perto as tendências nacionais do último recenseamento da população, a saber, média de 2,6 pessoas por agregado familiar e percentagem de 24% de pessoas a habitar sós. Em testes de associação verificou-se uma elevada e muito significativa correlação (R Pearson de -,618 com significância de ,000) entre os mono agregados e a idade do ou da respondente, o que era expetável dado o cenário de envelhecimento da população.

Tabela 1 - Dimensão do Agregado Familiar

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	9	24,3	24,3	24,3
	2	13	35,1	35,1	59,5
	3	8	21,6	21,6	81,1
	4	4	10,8	10,8	91,9
	5	3	8,1	8,1	100,0
	Total	37	100,0	100,0	

Quanto à variável rendimento líquido do agregado encontram-se rendimentos abaixo das médias nacionais com apenas 6 casos (menos de 10% da amostra) com rendimento mensal líquido acima dos 1000 euros. A percentagem de agregados que auferem menos ou igual ao salário mínimo é de 48,6% da amostra. Contudo, temos que ter em conta que a maioria dos agregados inquiridos têm reformados e reformadas. Um teste de associação entre esta variável e a variável situação perante o trabalho do ou da respondente permitiu verificar associação significativa (Qui-quadrado de 61,8 e ,000 de significância) evidenciando-se da análise da tabela cruzada que a força da associação vem do cruzamento das opções até 485€ e reformado/a.

Tabela 2 - Rendimento líquido mensal do agregado familiar

**Situação perante trabalho d@respondente \* Rendimento líquido mensal do agregado familiar Crosstabulation**

Count

		Rendimento líquido mensal do agregado familiar					Total
		Até 485€	Entre 486€ e 1000€	Entre 1001€ e 2000€	Mais de 3001 €	Não sabe/Não responde	
Situação perante trabalho d@respondente	Empregado/a	1	2	1	2	0	6
	Desempregado/a	2	4	1	0	0	7
	Reformado/a	15	6	1	0	0	22
	Reformado/a por invalidez	0	0	1	0	0	1
	Estudante	0	0	0	0	1	1
Total		18	12	4	2	1	37

Esta associação é condicente com o que se apresenta no Orçamento Cidadão (Ministério das Finanças, 2014, p. 24) segundo o qual a "cerca de 80% dos pensionistas recebem uma média mensal de 364€".

## 6.2. Organização Familiar e Papéis de Género

Esperávamos que uma maioria de pessoas tivesse atividade ligada ao campo e à agricultura. Na verdade, agricultor/a por conta de outrem é a categoria profissional que mais pessoas emprega na localidade e emprega mais mulheres (seis) do que homens (cinco). Não obstante, o que prevalece é a diversidade de ocupações entre os 36% da população que são ativos e ativas. Podemos encontrar também categorias profissionais como cuidadora de crianças, costureira, assistente de cozinha, auxiliar hospitalar, por exemplo, profissões mais associadas às mulheres e, por outro lado, consultor informático, mecânico e motorista de veículos pesados como profissões mais associadas aos homens. A tabela seguinte ilustra a relação entre sexo e profissão, pautada por um padrão fortemente associado ao modelo social tradicional.

Tabela 3- Profissão das e dos habitantes tendo em conta o sexo

	Sexo		Total
	Masculino	Feminino	
Profissão	24	18	42
Agricultor/a por conta de outrem	5	6	11
Agricultora/Pastora	0	1	1
Ama de crianças e Doméstica	0	1	1
Assistente de Cozinha	0	1	1
Auxiliar hospitalar	0	1	1
Comerciante	1	1	2
Consultor informático	1	0	1
Costureira	0	4	4
Cuidadora particular de casal idoso	0	1	1
Doméstica	0	3	3
Empregada de mesa	0	1	1
Empregada doméstica	0	2	2
Empregado numa vacaria	1	0	1
Entrevistadora INE; gerente hotelaria e empregada doméstica	0	1	1
Escriturária	0	1	1
Funcionário da EDP	1	0	1
Funcionário das Finanças	1	0	1
Gestor representante de empresa internacional	1	0	1
Mecânico de automóveis	2	0	2
Motorista de veículos pesados	1	0	1
Operador de máquinas da construção civil	1	0	1
Operária das Confeções	0	2	2
Operária fabril/Assistente em lar de idosos (POC)	0	1	1
Operário	1	0	1
Pastor/a	1	0	1
Pedreiro	1	0	1
Professora universitária	0	1	1

Taxista	1	0	1
Trabalhador das obras	1	0	1
Total	44	46	90

É inegável a tendência do ser humano para mentalmente dividir a sociedade conforme um modelo binário, entre homens e mulheres, associando a cada um, estereótipos específicos (Schouten, 2011). Assim, a escolha da profissão tende a ser influenciada por estes estereótipos pelo que temos maioritariamente homens em profissões ligadas à força e a maquinaria ou transportes - na nossa amostra mecânico de automóveis, trabalhador das obras, taxista - e mulheres em profissões ligadas ao cuidar - na nossa amostra, professora, cuidadora de idosos, auxiliar hospitalar, entre outras.

Se atentarmos à situação perante o trabalho de cada indivíduo, podemos constatar que, na sua grande maioria, os indivíduos já se encontram reformados e, neste caso, há mais reformadas que reformados. No entanto, se observarmos as reformas por invalidez, não há nenhuma mulher nessa situação. No caso dos que se encontram a trabalhar temos uma homogeneidade no que diz respeito ao sexo dos indivíduos, sendo que o mesmo número de homens e mulheres trabalham. No campo dos desempregados, temos sete homens desempregados e seis mulheres nesta situação.

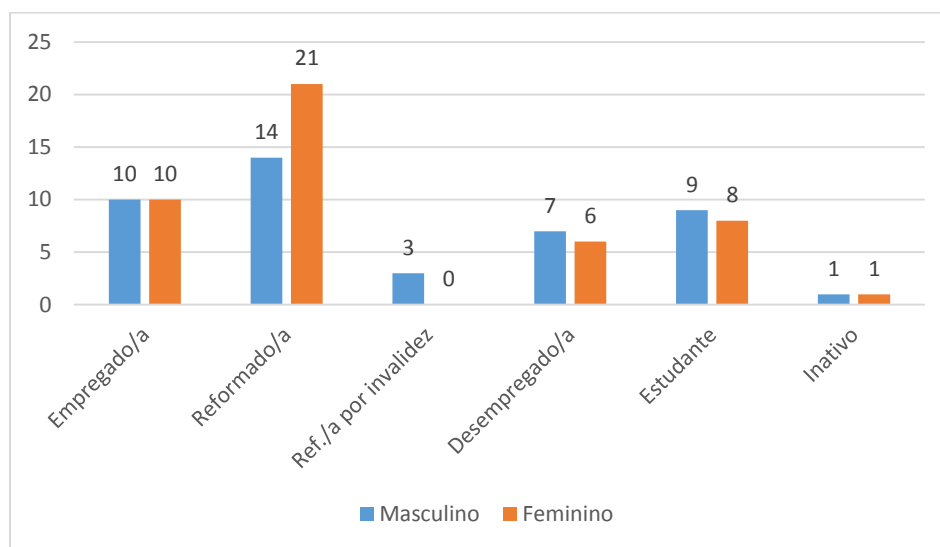


Gráfico 5 - Situação perante o trabalho segundo o sexo

É também importante ter uma ideia de quem contribui mais para o rendimento do agregado familiar, se o homem ou a mulher. Olhando para os dados, doze inquiridos do sexo feminino responderam serem as próprias a contribuir mais para o rendimento familiar, quatro elementos do sexo masculino identificaram o cônjuge como a pessoa que mais contribui para o rendimento familiar, o que perfaz um total de 16 mulheres a contribuir mais para os

rendimentos mensais do agregado familiar, enquanto o total de homens que mais contribui fica pelos 15. Ao eliminar os agregados com apenas uma pessoa continua a verificar-se que são as mulheres quem mais contribui para o rendimento familiar. Parece assim que, contrariamente às expectativas, nesta composição social são as mulheres quem auferem mais rendimentos (se bem que a diferença seja pequena) e não esquecendo a situação de ser outra pessoa do agregado a auferir mais rendimentos.

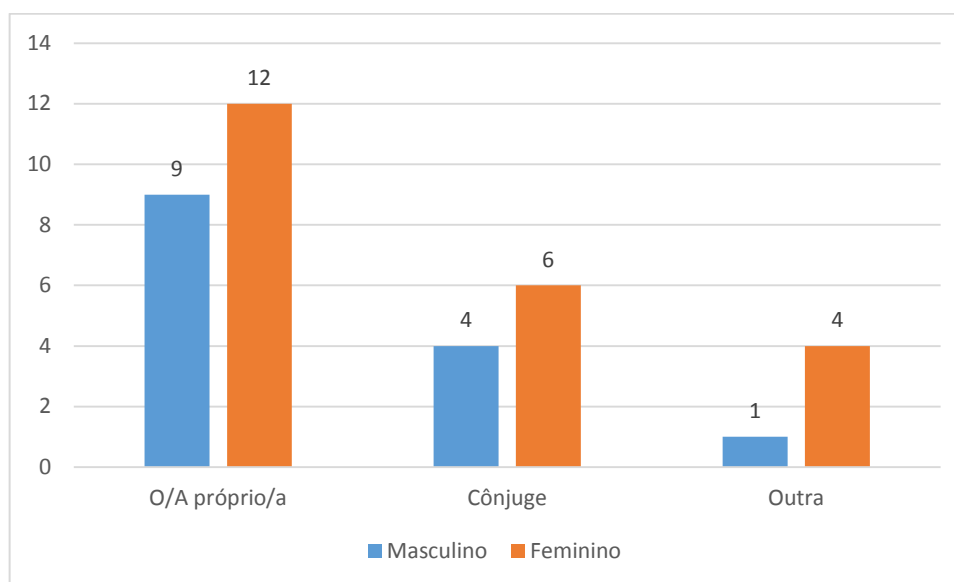


Gráfico 6 - Pessoa que mais contribui para o rendimento do agregado familiar

Tendo em conta a problemática dos papéis de género solicitou-se aos agregados que indicassem o ou a principal executor ou executora de uma lista de tarefas de gestão doméstica e familiar. Na questão de quem é que prepara as refeições, os dados dizem-nos que não há significância estatística entre o sexo e quem prepara as refeições, o que quer dizer que não podemos associar esta tarefa a nenhum sexo específico. O mesmo acontece nas tarefas lavar e arrumar a loiça.

Quando se perguntou acerca de quem trata da roupa as respostas já foram diferentes. Os dados mostram-nos um qui-quadrado de 21,349 para um significância estatística de 0,001, o que significa que, embora não haja uma significância muito forte, ela é significativa entre o sexo do ou da respondente e a tarefa de tratar da roupa (Tabela 4), no sentido de que são as mulheres quem habitualmente trata da roupa.

Tabela 4 - Quem trata da roupa segundo o sexo

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	21,349 <sup>a</sup>	5	,001
Likelihood Ratio	26,326	5	,000
Linear-by-Linear Association	,027	1	,869
N of Valid Cases	37		

a. 9 cells (75,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,41.

O mesmo acontece na tarefa de passar a roupa. Temos um qui-quadrado de 19,275 para uma significância estatística de 0,002, o que significa que também aqui não há uma associação muito forte mas significativa entre o sexo e a tarefa. Também aqui são as mulheres quem habitualmente passa a roupa. Estes resultados são condicentes com estudos que ilustram que o ciclo da roupa é tipicamente tarefa assegurada pelo sexo feminino (Simões, et al., 2011).

Tabela 5 - Quem passa a roupa segundo o sexo

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	19,275 <sup>a</sup>	5	,002
Likelihood Ratio	23,553	5	,000
Linear-by-Linear Association	,799	1	,371
N of Valid Cases	37		

a. 10 cells (83,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,41.

No que diz respeito às limpezas, continuamos a obter uma associação entre o sexo do/da respondente e a tarefa, uma vez que temos um qui-quadrado de 23,567 para uma significância estatística de 0,003. Mais uma vez são as mulheres quem limpa a casa habitualmente.



Tabela 6 - Quem normalmente limpa a casa segundo o sexo

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	23,567 <sup>a</sup>	8	,003
Likelihood Ratio	29,510	8	,000
Linear-by-Linear Association	,172	1	,678
N of Valid Cases	37		

a. 15 cells (83,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,41.

Quando se perguntou acerca de quem normalmente faz a manutenção e reparação da casa e dos seus equipamentos, as respostas não deixaram dúvidas: são os homens quem desempenha esta tarefa. Os dados dão-nos um  $Qui^2$  de 24,661 para uma significância estatística de 0,000.

Tabela 7 - Quem normalmente faz a reparação e manutenção da casa e dos equipamentos

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	24,661 <sup>a</sup>	5	,000
Likelihood Ratio	32,096	5	,000
Linear-by-Linear Association	6,671	1	,010
N of Valid Cases	37		

a. 8 cells (66,7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,41.

Nos casos em que há crianças pequenas, a tarefa de cuidar delas é maioritariamente feminina, apenas há quatro casos em que os cuidadores são os dois elementos (masculino e feminino). De salientar ainda que nenhum elemento do sexo masculino afirma ser o próprio a cuidar das crianças.

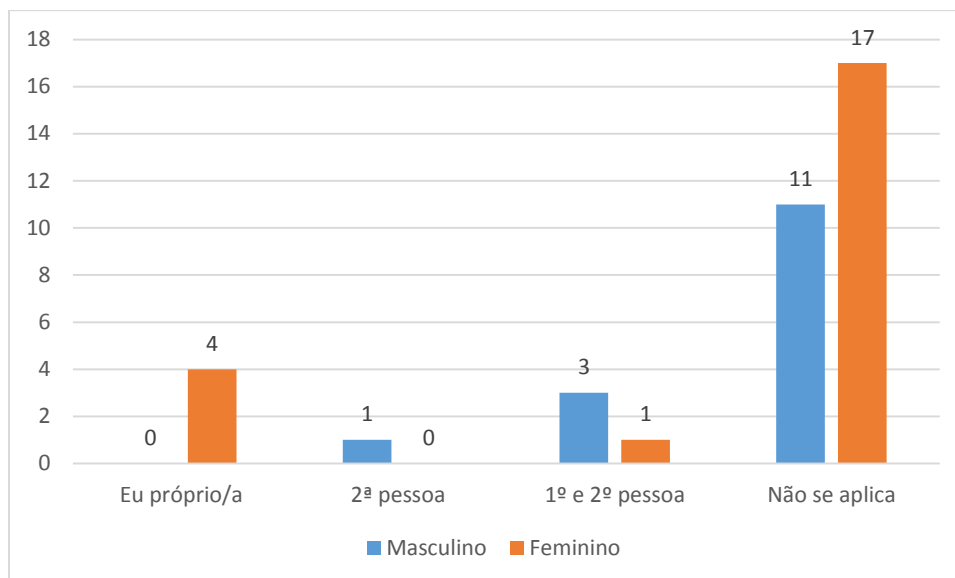


Gráfico 7- Quem por norma cuida das crianças pequenas

Na tarefa de ajudar os menores a realizar os trabalhos de casa, já se encontra um certo equilíbrio entre homens e mulheres, como nos demonstra o gráfico seguinte e o que vai de encontro ao que nos diz alguns estudos (Villas-Boas, et al., no prelo).

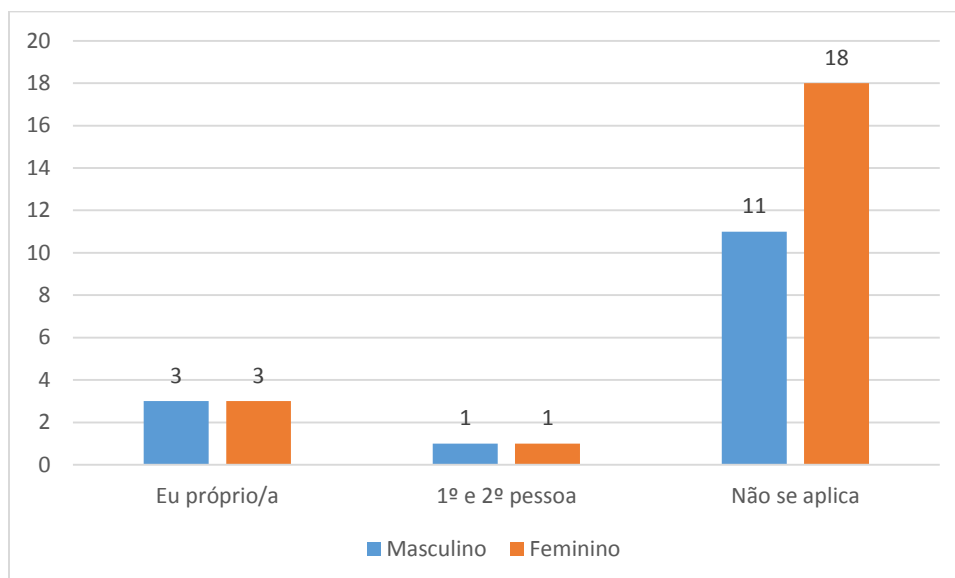


Gráfico 8 - Quem por norma ajuda a realizar os trabalhos de casa das crianças

No transporte das crianças a atividades extracurriculares voltamos a identificar um desequilíbrio entre mulheres e homens, sendo que em apenas um caso é o homem a levar as crianças às atividades, enquanto em seis casos são as mulheres a fazê-lo.

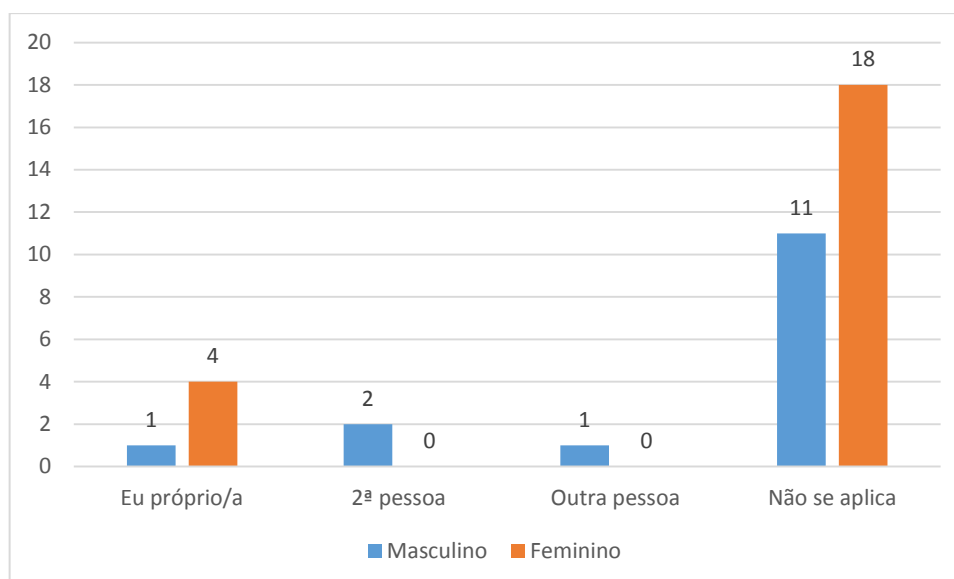


Gráfico 9 - Quem por norma transporta as crianças às atividades extracurriculares

Importa também perceber se há mais homens ou mulheres com carta de condução. Pelos dados podemos verificar que vinte e seis homens possuem carta de condução, em oposição a vinte e uma mulheres. Relembrando que temos uma população mais feminina (46% versus 44%) percebe-se que existe uma masculinização da posse desta habilitação.

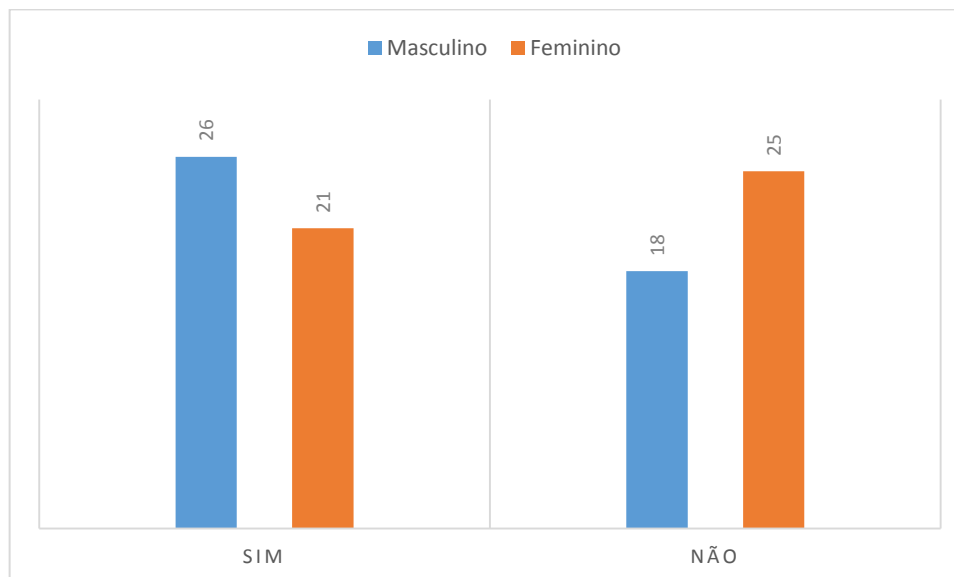


Gráfico 10 - Sexo do/a respondente e posse de carta de condução

Identicamente são as mulheres quem menos conduz, menos usa o automóvel particular e mais se desloca a pé, como pode se ver nos dois gráficos seguintes. Contudo constata-se que apesar disto não são as mulheres quem se desloca menos. Analisando as respostas das acessibilidades, constata-se que são sobretudo as mulheres quem acede aos

serviços por meio de transporte de outrem (transportadas por familiar ao vizinho) recorrendo os homens menos a esta solução de acessibilidade e por aí justificando-se que percorram menos distâncias.

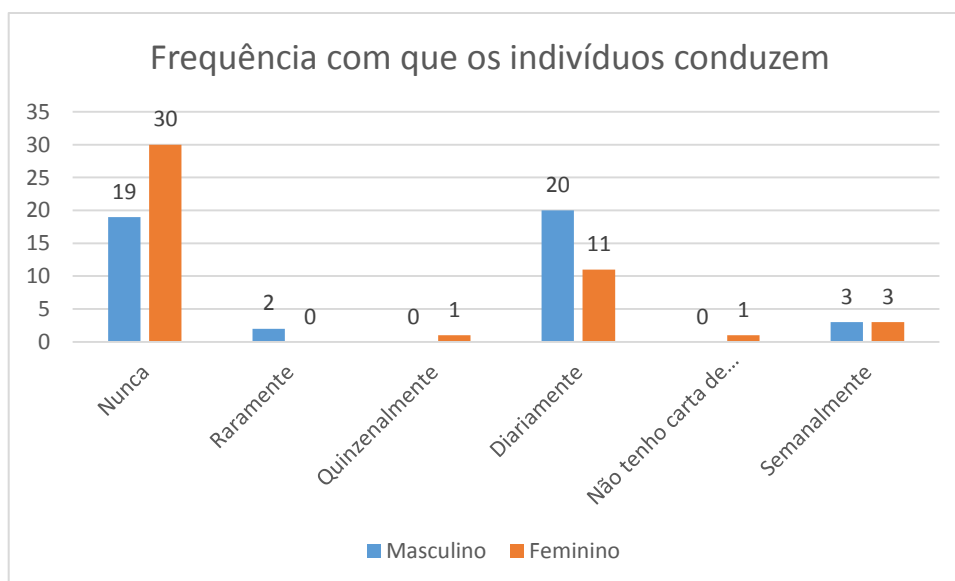


Gráfico 11 - Frequência com que os indivíduos conduzem

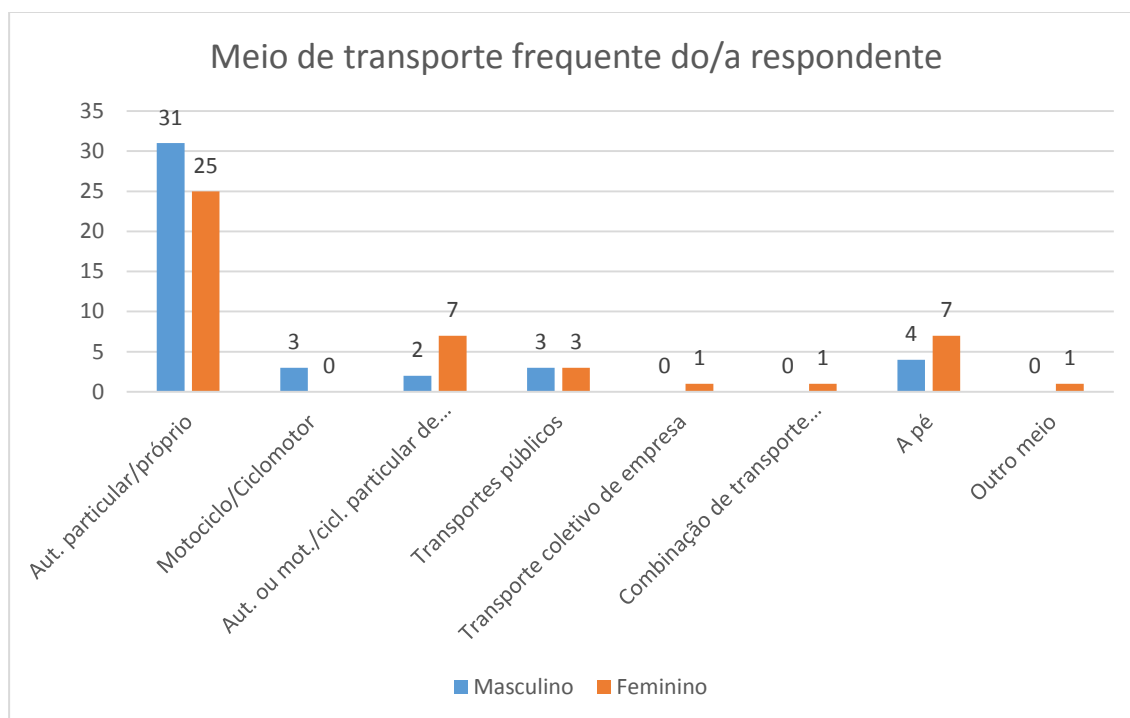


Gráfico 12 - Meio de transporte frequente do/a respondente

Quisemos saber também acerca da frequência com que o agregado familiar costuma frequentar espaços de lazer e verifica-se que uma percentagem muito elevada simplesmente

nunca frequenta espaços de lazer (59,5%. Apenas 27% da população inquirida frequenta espaços de lazer mensalmente ou mais, como se poder ver na tabela seguinte.

Tabela 8 - Frequência com que o agregado familiar costuma frequentar espaços de lazer

		Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido	Diariamente	3	8,1	8,1	8,1
	Semanalmente	3	8,1	8,1	16,2
	Mensalmente	4	10,8	10,8	27,0
	Trimestralmente	2	5,4	5,4	32,4
	Raramente	3	8,1	8,1	40,5
	Nunca	22	59,5	59,5	100,0
	Total	37	100,0	100,0	

É curioso confrontar estes resultados com o trabalho na horta (78,4% dos agregados possui horta ou terreno e 70,3% trabalha nele diariamente) em duas vertentes: primeiro de que este trabalho agrícola não é encarado pelos e pelas respondentes como um *hobby*; segundo que existindo tempo livre disponível as pessoas desta comunidade tendem a aplicá-lo numa atividade produtiva de base agrícola.

### 6.3. Transportes e mobilidade

Um dos propósitos da presente dissertação era estudar a mobilidade e acessibilidades na aldeia. Após a realização dos inquéritos verificou-se que a mobilidade dos e das habitantes varia bastante, desde uma situação de quase imobilidade (7 casos) e uma situação de baixa (11 casos) e média mobilidade (7 casos). Existem ainda 12 casos de intensa deslocação. Estas variações são constatáveis no quadro e no gráfico seguinte que apresenta a estatística descritiva da variável (onde se vê uma variância e um desvio padrão bastante elevados) e a distribuição da quilometragem.

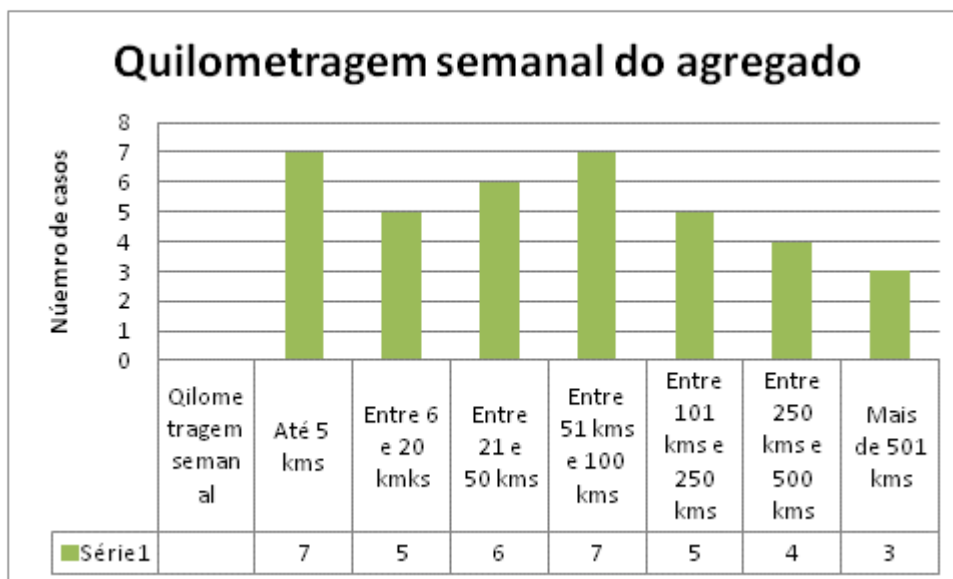


Gráfico 13 - Quilometragem semanal do agregado familiar

A saber, cinco agregados percorrem apenas 1km por semana, os restantes têm padrões muito diferentes, se há alguns que fazem poucas deslocações semanais, há outros que se deslocam frequentemente durante a semana, perfazendo um total de cerca de 1150 km por semana.

Procurou-se também saber qual(is) a(s) razão(ões) que levam os indivíduos a usar o automóvel particular, ao invés dos transportes públicos. Cerca de 35% afirma usar o automóvel particular por não haver oferta de transportes públicos que sirva as suas necessidades. No entanto, alguns indivíduos afirmam que o automóvel particular é também mais cómodo e muitas vezes o agregado familiar precisa dele para fins profissionais.

Destaca-se que cerca de 38% dos e das respondentes considera a hipótese de mudar de meio de transporte caso existisse na aldeia um sistema coletivo organizado de transporte que permitisse maior flexibilidade ou se a oferta de transporte público se alargasse.

Do total de indivíduos inquiridos, 47 possui carta de condução enquanto os restantes 43 não possuem. O que, traduzindo em percentagem reflete um valor de 52% de indivíduos com carta de condução.

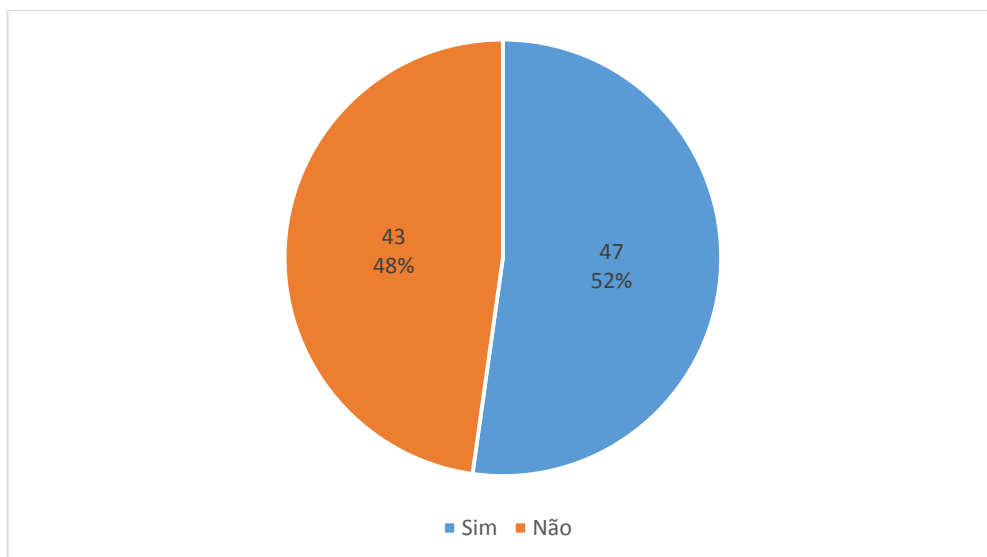


Gráfico 14 - Posse de carta de condução

A grande maioria dos indivíduos encartados (34%) afirma conduzir diariamente, enquanto 18% refere que apesar de ter carta de condução nunca conduz. No gráfico 16, que demonstra a frequência com que os inquiridos conduzem, é possível constatar a expressividade dos indivíduos que não conduzem.

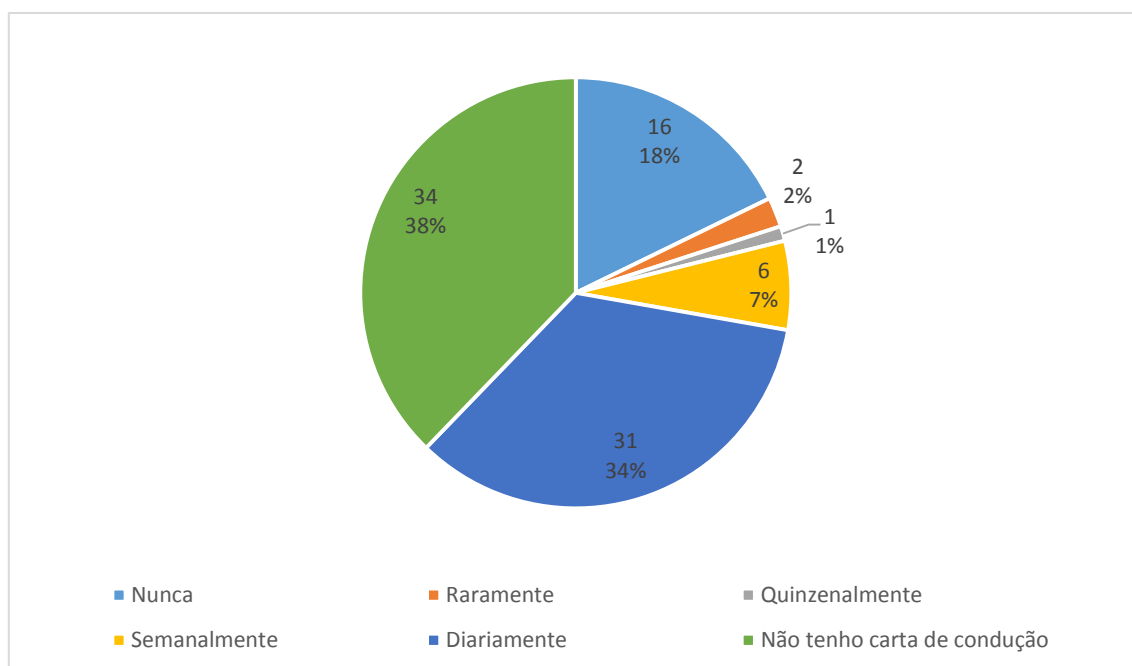


Gráfico 15 - Frequência com que o indivíduo conduz

Procurou-se também saber qual o meio de transporte que os inquiridos e as inquiridas mais utilizam, sendo que 62% responderam usar o automóvel particular/próprio para as suas deslocações. Logo a seguir, e com igual percentagem surgem os inquiridos e inquiridas que

afirmam deslocar-se no automóvel ou motociclo/ciclomotor particular de outrem e os que se deslocam a pé. Em terceiro lugar, na lista de meios de transportes, surgem os inquiridos que optam por usar os transportes públicos para se deslocarem. Poucos são os que usam motociclo/ciclomotor, transporte coletivo da empresa ou uma combinação entre transporte próprio e os transportes públicos.

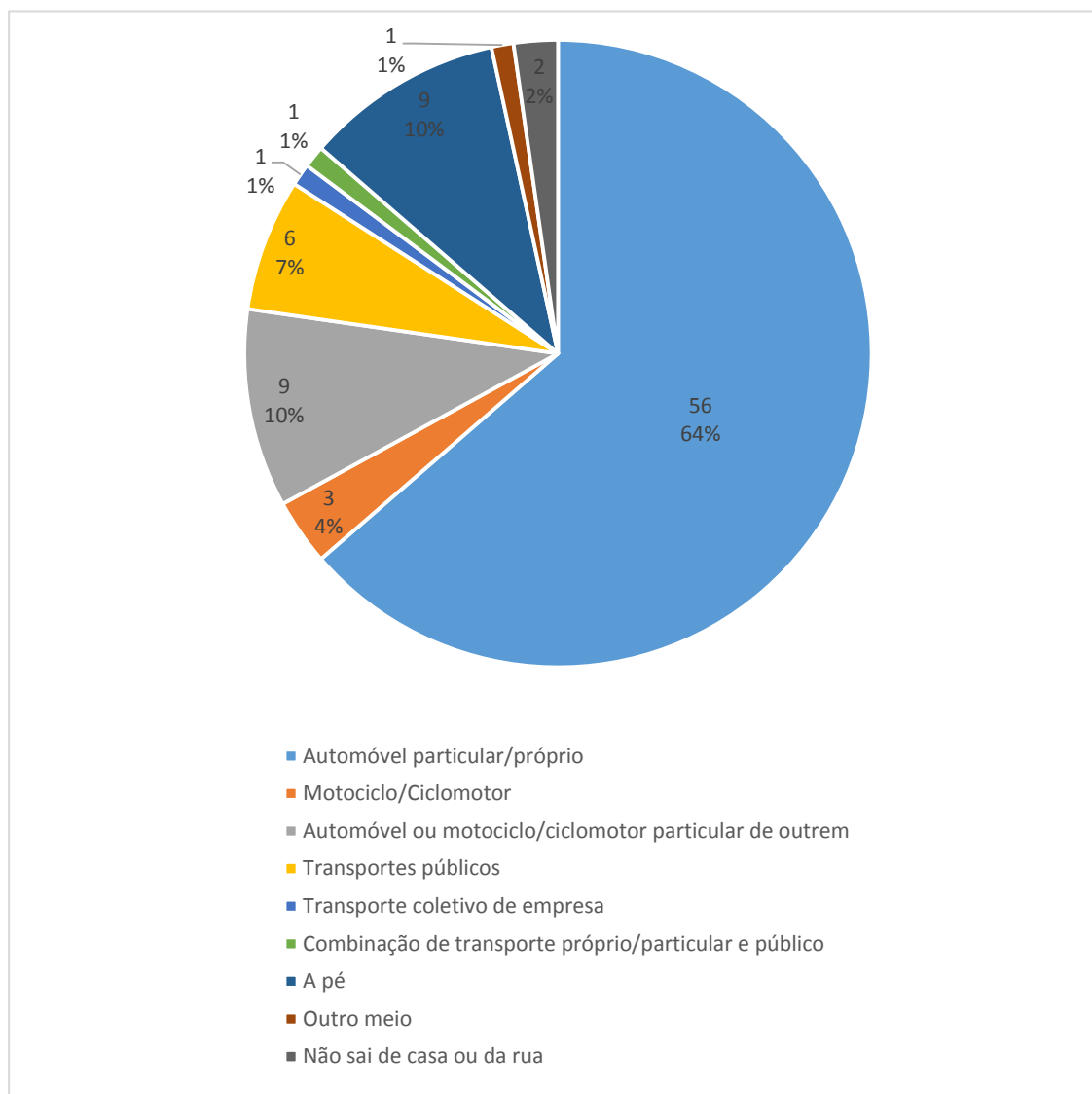


Gráfico 16 - Meio de transporte que o inquirido usa com mais frequência nas suas deslocações

Procurou-se também saber quantos veículos cada agregado familiar possuía. A maioria dos agregados (40,5%) possui um automóvel ligeiro de passageiros. Em relação aos automóveis ligeiros de mercadorias, as vulgares carrinhas, apenas dois agregados familiares possuem. Se atentarmos nos ciclomotores, apenas três agregados familiares possuem um, enquanto cinco agregados familiares possuem um motociclo. Sendo uma aldeia em que a agricultura está presente, nove agregados familiares possuem um trator e quatro possuem uma motoenxada. É interessante observar também que 6 agregados familiares possuem uma bicicleta, e outros



três agregados possuem quatro bicicletas, não obstante este meio nunca é referido como meio de transporte.

## 6.4. Padrões de acessibilidade

Destaca-se antes de tudo o mais que a acessibilidade da população estudada se baseia quase essencialmente no uso de transporte e no percorrer de distâncias consideráveis. Esta constatação é coadjuvada pelo facto da aldeia estudada não dispor de qualquer serviço de abastecimento que não seja um estabelecimento de café onde se pode comprar gás em botija. Para serviços base como alimentação, saúde, educação ou mesmo uma caixa multibanco as pessoas da aldeia têm que se deslocar no mínimo quatro quilómetros. Pelo que desde logo podemos afirmar que há uma relação direta entre as duas variáveis: uma elevada acessibilidade corresponde a um alto nível de mobilidade.

Os padrões de acessibilidade foram recenseados mediante o questionamento de uma lista de serviços sobre os quais se perguntava o local e a periodicidade com que os agregados acediam aos mesmos. Uma análise das respostas permitiu agrupar os agregados de acordo com o seu padrão de mobilidade. Identificámos 3 tipos: um perfil de mobilidade em que o acesso ao transporte particular/próprio é escasso ou nulo, havendo por vezes o acesso ao transporte particular de outrem (a “boleia” com familiares e vizinhos e vizinhas), sendo o modo de transporte mais frequente na aldeia andar a pé. Algumas destas pessoas referem só se sentir bem em casa. Correspondem a um perfil envelhecido (com 65 ou mais anos) e sem carta de condução ou posse de carro, também sem escolaridade ou a saber ler e escrever sem diploma. Os locais de acesso a bens e serviços destas pessoas são, geralmente, os mesmos dos perfis com mais mobilidade - não se verifica associação positiva entre este perfil e o acesso privilegiado mais próximas - o que se altera é a frequência do acesso e a diversidade de locais frequentados, ambos meios restritos.

Ilustra-se este perfil com um caso exemplificativo. Este caso refere-se a um senhor reformado, cujas deslocações são pouco frequentes. Como se pode observar pela figura 5, o indivíduo efetua deslocações quinzenais (para Caria e Peraboa) e anuais (ao Hospital da Covilhã). As suas deslocações quinzenais a Peraboa acontecem por motivos de saúde, ou seja, para ir ao Centro de Saúde, enquanto as deslocações a Caria são para comprar bens alimentares. De mês a mês o indivíduo desloca-se a Caria para aviar as receitas na Farmácia. As deslocações anuais são até ao Hospital Pêro da Covilhã. Muitos agregados possuem horta/terreno e cultivam-no diariamente, neste caso, a horta/terreno é ao lado de casa. No

total semanal, o indivíduo refere fazer apenas em média 1km de deslocações, visto que há semanas em que não sai da aldeia.

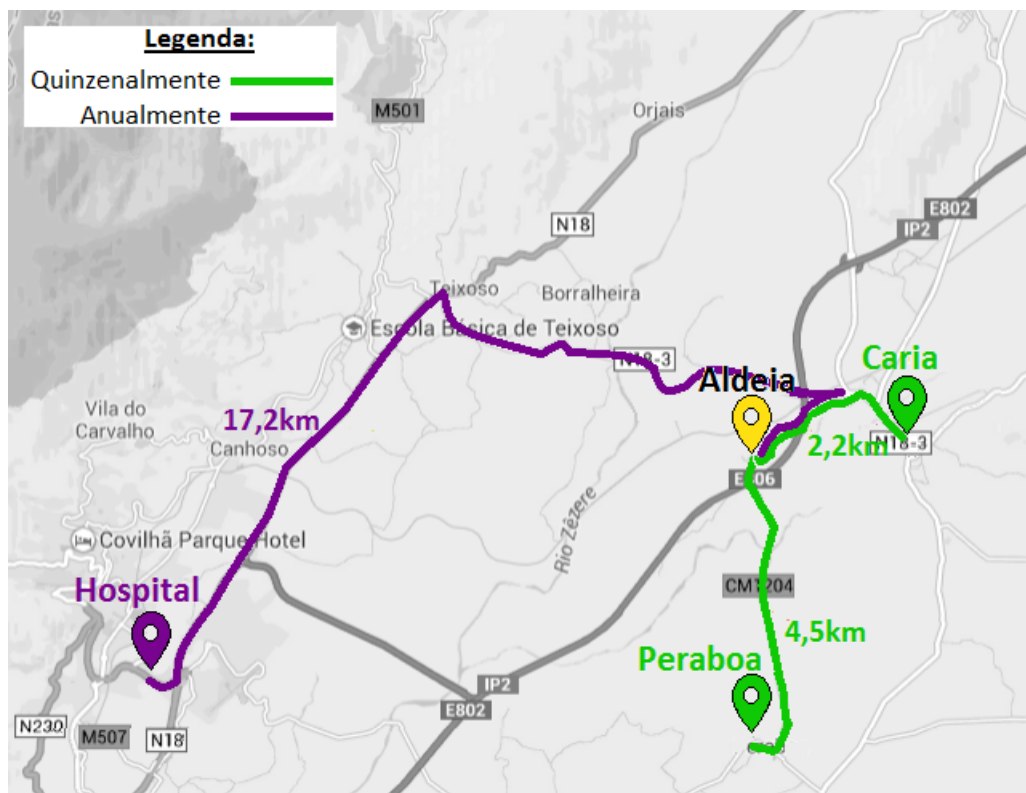


Figura 8 - Caracterização de mobilidade, frequência de deslocações. Fonte: (Google, 1998), elaboração própria.

Os grupos das pessoas com baixa e média mobilidade e acessibilidade caracterizam-se por conter uma maior diversidade de idades, situações perante a profissão e rendimentos. Contudo, encontram entre si mais afinidades ao nível da escolaridade e dos recursos, tendencialmente baixos, de mobilidade.

Exemplificamos com um caso de baixa mobilidade de um casal idoso, proprietários de um motociclo cujas deslocações se realizam semanalmente a Belmonte e mensalmente a outras localidades como a Covilhã, Caria, Vale Formoso, etc., como podemos observar na figura 9. As deslocações semanais do casal são para frequentar o minimercado, as deslocações mensais são para frequentar o Centro de Saúde (Vale Formoso), para ir ao hipermercado (Covilhã) e à Farmácia (Caria). No total semanal, o casal refere fazer em média 30 Km de deslocações.

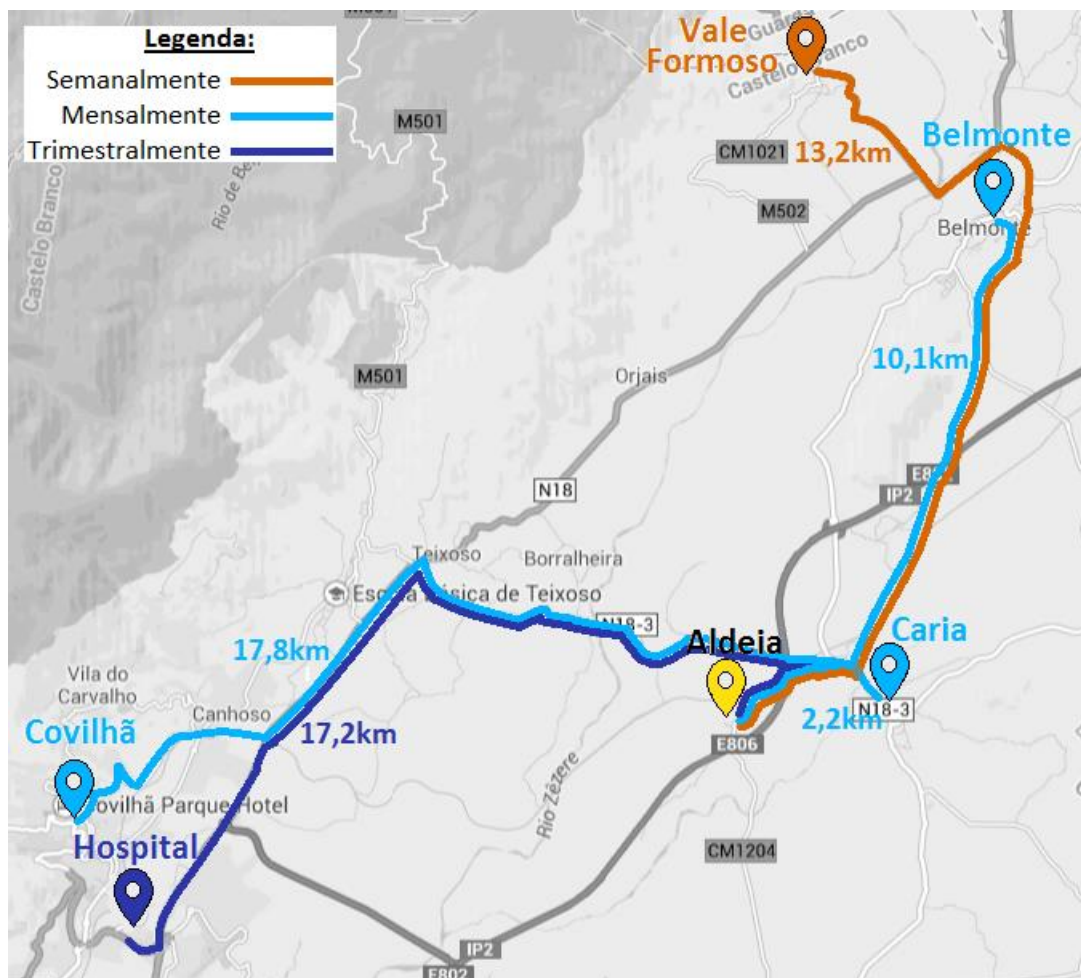


Figura 9 - Caracterização de mobilidade, frequência de deslocações. Fonte: (Google, 1998), elaboração própria.

Optámos por apresentar graficamente dois casos de elevada mobilidade porque se revelaram mais profícuos em diversidade. Ainda assim, apresentam elementos comuns como seja a faixa etária mais jovem, escolaridade mais elevada e profissões mais diferenciadas, concentrando-se neste grupo trabalhadores e trabalhadoras do setor terciário qualificado e as pessoas que efetuam atividades de lazer.

O terceiro caso elucida um agregado familiar, composto por 4 pessoas, com frequentes deslocações para diversas localidades. Como podemos observar pela figura 10, as deslocações do agregado a Peraboa são diárias, devido à escola dos filhos. As deslocações semanais ocorrem para Belmonte, para frequentar atividades de lazer, bem como para ir ao supermercado e, também, para a Covilhã, para ir ao hipermercado. No total semanal, o agregado familiar refere fazer cerca de 300 km de deslocações.

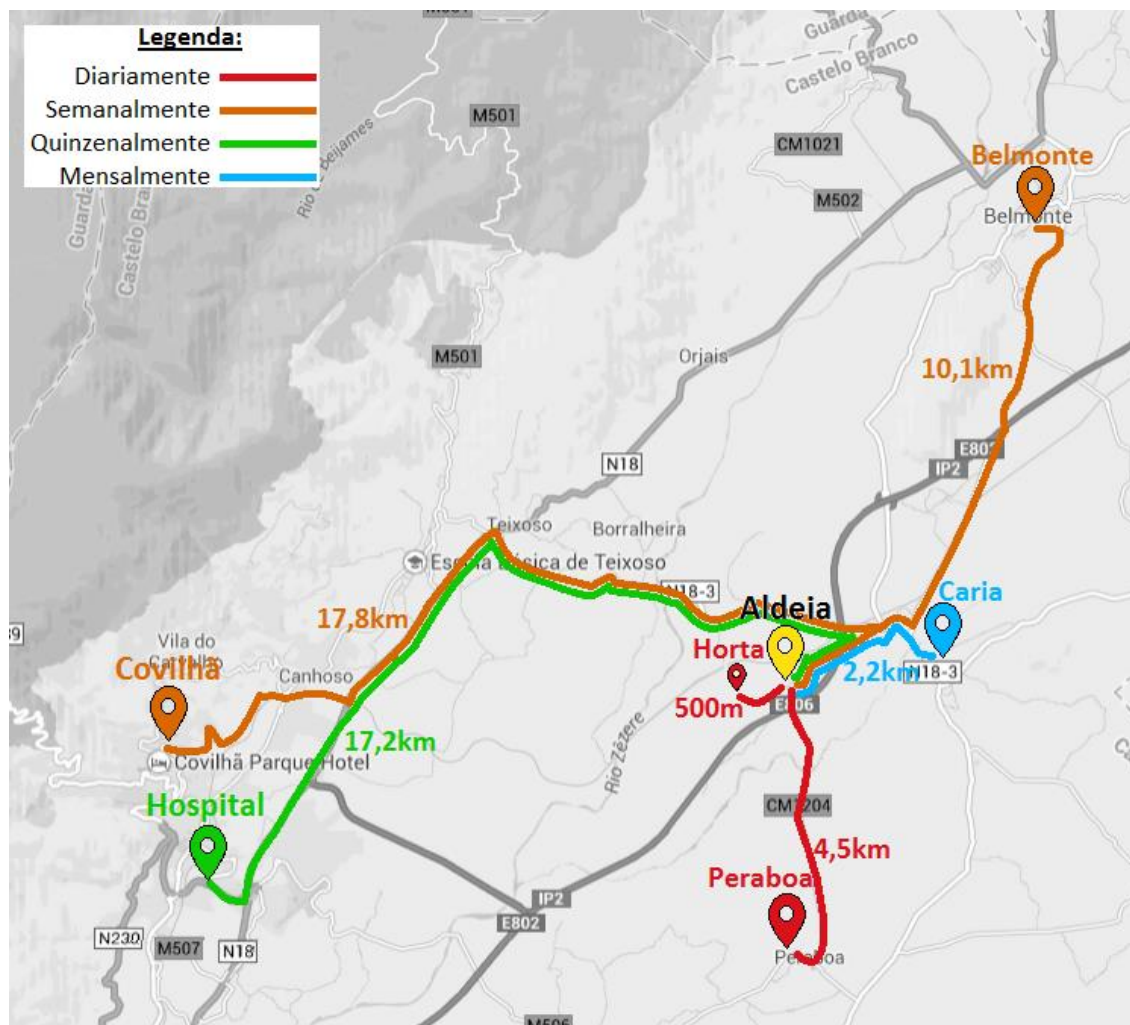


Figura 10 - Caracterização de mobilidade, frequência de deslocações. Fonte: (Google, 1998), elaboração própria.

O quarto caso apresenta um agregado familiar, composto por 5 pessoas com deslocações frequentes. Diariamente o agregado familiar desloca-se ao Tortosendo e a Peraboa por causa da escola dos filhos e das filhas e sobrinho, semanalmente frequenta atividades de lazer em Belmonte e vai ao hipermercado ou supermercado na Covilhã. Quinzenalmente as deslocações a Castelo Branco são por conta de idas ao shopping, enquanto as deslocações trimestrais são efetuadas por lazer. O respondente efetua teletrabalho em casa mas sendo representante de uma empresa internacional em Portugal, efetua mensalmente viagens ao estrangeiro, o que exponencia o seu índice de mobilidade. No total médio semanal, o agregado familiar calcula fazer uma média de 1150 km de deslocações.

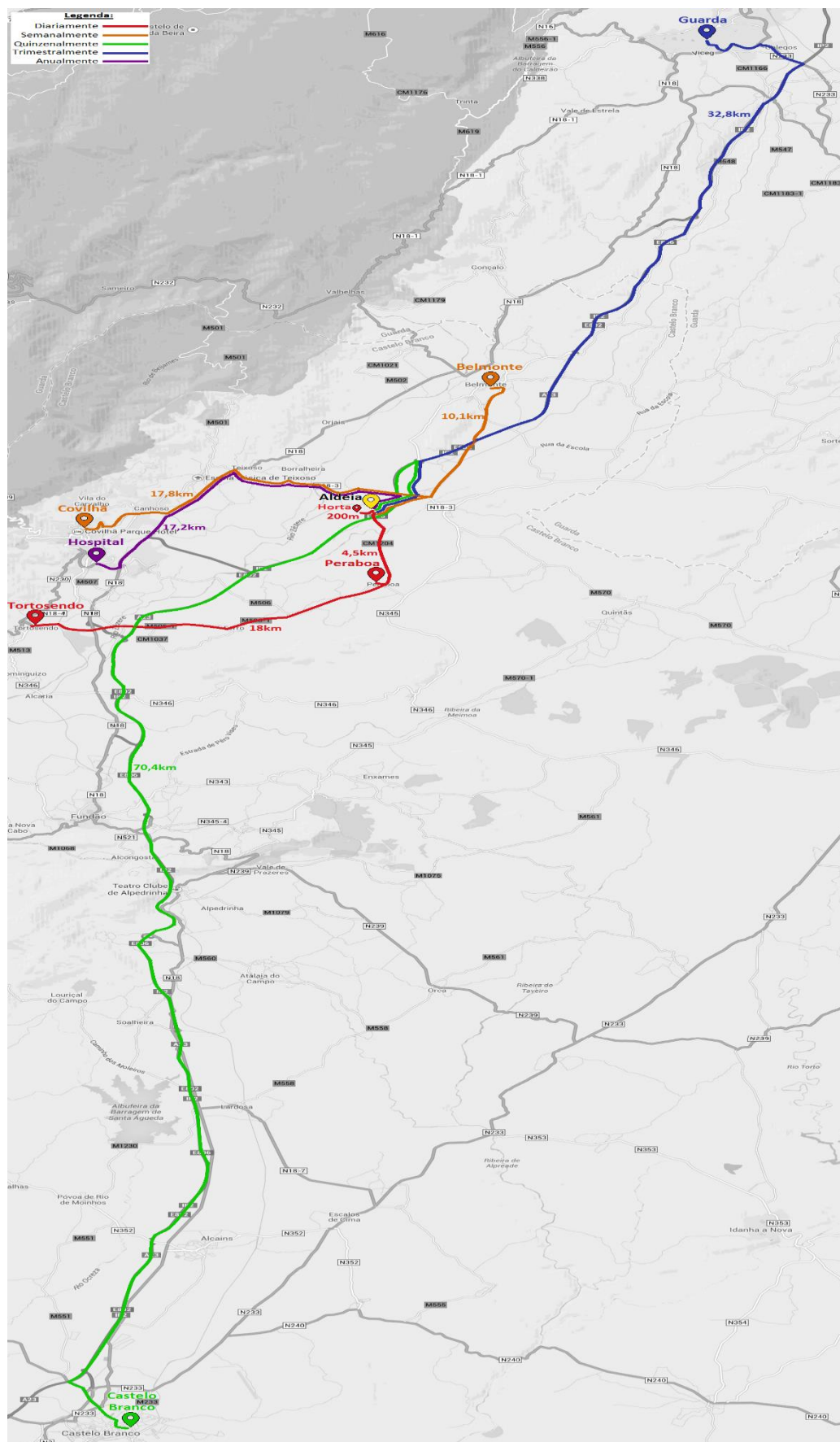


Figura 11 -Caracterização de mobilidade, frequência de deslocações. Fonte: (Google, 1998), elaboração própria.

## 6.5. Necessidade e obstáculos

Procurou-se perceber se a recente crise económica teria afetado as deslocações dos e das habitantes, ao que a maioria (75%) respondeu que sim, enquanto 25% afirmaram que não.

Tabela 9- Necessidade de poupar nas deslocações do agregado familiar

		Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido	Sim	27	73,0	75,0	75,0
	Não	9	24,3	25,0	100,0
	Total	36	97,3	100,0	
Ausente	Sistema	1	2,7		
Total		37	100,0		

Dos que responderam “sim” à necessidade de poupar nas deslocações do agregado familiar, 40,9% deixou de realizar ou diminuiu as viagens de lazer e 27,3% diminuíram nas deslocações quotidianas (ver tabela 10).

Tabela 10 - Práticas de redução de custos com as deslocações

		Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido	Deixou de realizar viagens de lazer	9	24,3	40,9	40,9
	Deixou de utilizar tanto o carro deslocando-se menos	2	5,4	9,1	50,0
	Deixou de ir tantas vezes as compras	1	2,7	4,5	54,5
	Deixou de utilizar o serviço de Taxi	1	2,7	4,5	59,1
	Tenta juntar idas à Covilhã (médico)	1	2,7	4,5	63,6
	Diminui as deslocações	6	16,2	27,3	90,9
	Reduziu o número de viagens de lazer	2	5,4	9,1	100,0
	Total	22	59,5	100,0	
Ausente	Sistema	15	40,5		
Total		37	100,0		



Da população inquirida, 94% tem familiares ou amigos/as a residir fora da localidade, sendo que a frequência de visita a ou por estas pessoas é de 54% dos casos mensal ou mais e nos restantes casos varia entre trimestralmente e nunca, sendo que a visita trimestral é a periodicidade mais seleccionada (24,2%).

Tabela 11 - Frequência de visitas a familiares ou amigos e amigas a residir fora da localidade

		Frequência	Percentagem	Percentagem válida	Percentagem acumulativa
Válido	Semanalmente	6	16,2	18,2	18,2
	Quinzenalmente	6	16,2	18,2	36,4
	Mensalmente	6	16,2	18,2	54,5
	Trimestralmente	8	21,6	24,2	78,8
	Anualmente	4	10,8	12,1	90,9
	Raramente	2	5,4	6,1	97,0
	Nunca	1	2,7	3,0	100,0
	Total	33	89,2	100,0	
Ausente	Sistema	4	10,8		
Total		37	100,0		

Ainda tendo em conta as práticas de poupança por causa da crise económica, 78,4% dos habitantes refere que gostaria de frequentar alguns sítios mais vezes. Os locais mais referidos são Lisboa, Fátima e Covilhã, o que é interessante, visto que agrupam a capital, um local mais emblemático do ponto de vista religioso e depois uma localidade próxima, sendo que esta opção é tendencialmente assinalada nos perfis menos móveis (3 casos). As razões mais apontadas para a não frequência desses lugares mais vezes é destacadamente o facto de ser demasiado caro (54,1%).





## Capítulo VII - Conclusões (possíveis) e reflexão final

Chegados ao fim do percurso investigativo, inicia-se o último capítulo com um balanço da pesquisa, referenciado nos objetivos a que nos propusemos.

Tendo em conta o vasto corpo analítico, pode haver o risco de perder informação, por isso optou-se por estruturar as conclusões em 3 secções: num primeiro ponto efetuou-se uma caracterização da aldeia em questão, tendo por base a Figura 1 - Contexto socioeconómico geral das áreas rurais (ver página 24); num segundo ponto efetuou-se um balanço de acordo com os objetivos a que nos propusemos no início e, por último, fez-se também um balanço tendo em conta as hipóteses enunciadas e destacando alguns aspetos que nos parecem de particular interesse.

### 7.1. Caracterização da aldeia

Após a investigação efetuada, podemos afirmar que a aldeia estudada é pertence á categoria rural profundo, apesar de se situar a uns escassos 18Kms de uma cidade. As poucas pessoas nela residentes que fizeram o percurso de vida de sair de um meio urbano para um meio rural apontam a falta de condições para atrair mais pessoas para a zona devido ao facto de estar desprovida de condições.

Tendo como referência a Figura 1 - Contexto socioeconómico geral das áreas rurais (ver página 24), tentaremos caracterizar a aldeia estudada, segundo os pontos fortes e fracos apontados ao meio rural. Referentemente à ruralidade, um dos pontos fortes da aldeia é o facto de existirem extensas áreas rurais, o que pode ser bom tendo em conta as práticas de agricultura. No entanto, esta característica pode também ser negativa, como é o caso de alguns dos terrenos que se situam em terrenos irregulares e, portanto, difíceis de cultivar. No que respeita à população, o Programa de Desenvolvimento Rural (Programa de Desenvolvimento Rural, 2007, p. 17) identifica como pontos fortes o facto de poder existir um crescimento da população com os imigrantes, bem como uma evolução positiva das acessibilidades rodoviárias, com a conseqüente redução significativa do tempo de deslocação. Na realidade, o que se pode perceber através da investigação é que há uma baixa densidade populacional na aldeia, bem como uma população bastante envelhecida e portanto, uma

fraca atratibilidade do meio rural. Não existe população imigrante na aldeia. Também se verificou que não houve uma evolução positiva das acessibilidades rodoviárias como se previa, mas pelo contrário há uma escassez de transportes públicos e o piso de acesso à aldeia também se encontra em mau estado, o que faz aumentar o tempo de deslocação. Em relação à economia, estamos perante uma aldeia que, devido à faixa etária dos habitantes, tem muitos indivíduos na reforma (39% da população inquirida) e os que estão em fase ativa e empregados (22% da população inquirida) estão espalhados por vários setores de atividade, ao contrário do que se esperava que os indivíduos tivessem, na sua maioria, empregos ligados à agricultura. Por estes dados podemos então concluir que, em relação ao emprego, a agricultura tem vindo a perder importância no meio rural, visto não haver muitos trabalhadores agrícolas. No entanto é de assinalar a posse de horta ou terreno (78,4% dos agregados possui horta ou terreno e 70,3% trabalha nele diariamente) mostrando que a agricultura é uma atividade e uma fonte de bens alimentares para parte significativa da população. Uma das vantagens apontadas ao meio rural é um desemprego mais baixo. Neste caso não se comprova visto que 22% da população em idade ativa está desempregada, o que é um valor elevado. Existe um setor terciário claramente enfraquecido e a saída de população para as zonas urbanas é atestada pela pirâmide etária da comunidade, não obstante algumas entradas de agregados novos.

## 7.2. Estudo dos objetivos de pesquisa

O primeiro objetivo a que nos propusemos dar resposta foi tipificar percursos e modos de transporte das e dos habitantes. Isto é, pretendia-se saber quais os locais que os e as habitantes mais frequentavam e qual o meio de transporte que usavam para essas deslocações, bem como a frequência das mesmas. Para tal, depois da realização do inquérito por questionário com aplicação direta, usámos dois programas (Google Maps e Concept Draw) para elaborar um mapa dos locais que os agregados familiares frequentavam e com que frequência o faziam. Foi criada uma tipologia de mobilidade e acessibilidade ilustrada por cinco agregados familiares tipo, elucidativos de três perfis de mobilidade: mobilidade nula/não existente, baixa mobilidade e elevada mobilidade. A tipologia permitiu-nos compreender que apesar do acentuado envelhecimento da população e dos padrões sociodemográficos e socioeconómicos consistentes com uma comunidade de tipo rural profundo, curiosamente emergiram bastantes casos de mobilidade média e intensa o que permite compreender que: a vida nesta comunidade efetivamente condiciona os e as habitantes à deslocação; sob uma primeira aparência de imobilidade espacio-temporal, coexistem na aldeia movimentos e pessoas em padrões diversificados.

O segundo objetivo definido era efetuar o levantamento das necessidades e constrangimentos de mobilidade e acessibilidade das e dos habitantes da aldeia. Foi possível constatar que com a recente crise económica muitos agregados familiares afirmaram ter que reduzir nas suas deslocações diárias, seja em questões de lazer ou até mesmo de satisfação de bens e necessidades. Percebeu-se igualmente que a acessibilidade pura é praticamente nula visto que está diretamente dependente da capacidade de mobilidade dos agregados, ou seja, variam em proporção direta, colocando em grande fragilidade de condições de vida as pessoas mais imóveis da comunidade.

O terceiro objetivo era analisar a situação de mobilidade de grupos potencialmente mais vulneráveis, nomeadamente as mulheres e a população idosa em geral. Dos dados obtidos é possível afirmar que, contrariamente ao que se esperava, não são exatamente as mulheres as mais afetadas em questões de mobilidade e acessibilidade assumindo-se a idade como um fator muito mais relevante. De facto, é a população idosa quem revela mais obstáculos à mobilidade e acessibilidade, quer sejam mulheres ou homens seja porque não possuem habilitação legal para conduzir nem veículo próprio, ou porque a rede de transportes públicos não serve a necessidade da população e a aldeia em estudo não possui infraestruturas que satisfaçam os bens e necessidades da população. Assim sendo, só é possível essa satisfação quando a população se desloca a outras localidades, o que nem todos os indivíduos têm facilidade em conseguir, principalmente a população idosa. Neste grupo específico dos "idosos e idosas imóveis" ainda foi possível constatar que são mais as mulheres quem recorre a soluções alternativas como a "boleia" ou o "recado" pedido aos filhos e filhas.

Em suma, com a presente investigação conseguimos dar resposta a todos os objetivos a que nos tínhamos proposto no início, quer em relação à mobilidade e acessibilidade da população como em relação à identificação de necessidades e obstáculos a essa mobilidade e acessibilidade, especificamente numa perspectiva de género e da população idosa.

## **7.3. Estudo das hipóteses enunciadas**

### **7.3.1. Hipótese 1**

Para a presente investigação era importante responder à hipótese de que os padrões de mobilidade e acessibilidade no rural eram fortemente condicionados pelo urbano. Neste sentido, procurámos saber quem concessionava a rede de transportes públicos que passavam na aldeia em estudo e descobriu-se que era a empresa Auto Transportes do Fundão, Lda. Os

horários estipulados para o autocarro que passa na aldeia são: de segunda a sexta-feira às 7h40 (o autocarro sai de Benquerença para a Covilhã), às 17h30 e às 18h25 (o autocarro sai da Covilhã), acontecendo estas carreiras apenas em período letivo. Em suma, quem queira ir de manhã da Covilhã para a aldeia não consegue pois não há autocarro. Quem quiser deslocar-se nos fins-de-semana através deste meio de transporte também não pode pois não há transportes ao fim de semana para a aldeia em questão.

Assim, tendo em conta que é uma empresa sediada num meio urbano, os transportes públicos no meio rural, em específico na aldeia em estudo, são condicionados pelo urbano. Se o urbano não tiver em conta as necessidades da população e não definir mais horários para os transportes públicos, a população não tem como usufruir em pleno dos transportes públicos nem pensar as suas deslocações tendo em conta este meio de transporte.

Adicionalmente verificou-se que as cidades circundantes, com especial destaque para a Covilhã, são local principal de abastecimentos e acessos de grande parte dos agregados estudados e ainda local de trabalho para várias das pessoas ativas na comunidade. O hospital da Covilhã é frequentado por todos e todas. Já os espaços comerciais (super e hipermercados) são frequentados pelos agregados de baixa, média e elevada mobilidade. Vilas mais próximas como a de Belmonte desempenha um papel assinalável nos abastecimentos mas claramente não é suficiente para a larga maioria dos agregados pelo que se destaca claramente a relevância do meio urbano como presente na vida quotidiana da maioria dos e das habitantes.

Em suma, podemos afirmar que a hipótese colocada se confirmou e que há um uso do espaço peri urbano e urbano circundante bastante elevado para além de um condicionamento do rural pelo urbano numa relação de alguma complexidade. Estes resultados interpretados à luz da proposta de (Freitas & Vaz, 2009) que sugerem que em contexto de rurbanização o hibridismo das construções identitárias se acentua na proporção direta em que as relações se intensificam mas equacionada especificamente ao nível da mobilidade e transportes, setor em que esta questão assume contornos de maior dependência portanto potencialmente maior expressividade.

### 7.3.2. Hipótese 2

Quisemos perceber se os papéis de género prevalentes na comunidade seguem o modelo tradicional, sendo a mulher quem desempenha as tarefas domésticas tradicionalmente consideradas como femininas, o que condicionaria os seus padrões de mobilidade.

Os resultados obtidos permitem-nos afirmar que, em tarefas como: tratar da roupa, passar a roupa e limpar a casa (tarefas tipicamente femininas) continuam a ser desempenhadas maioritariamente por mulheres, ao que se acrescenta tarefas como cuidar das crianças pequenas (ajudar a vestir, lavar, etc.) e transportá-las às atividades extracurriculares. Por outro lado, uma tarefa tipicamente masculina (manutenção e reparação da casa e dos equipamentos) continua a ser maioritariamente desempenhada por homens.

No entanto, pudemos também encontrar algumas tarefas em que não se verificou haver uma relação com um dos sexos e em que até se verificou algum equilíbrio entre os dois, nomeadamente, preparar as refeições, ajudar as crianças pequenas com os trabalhos de casa, tratar da horta/terreno e também dos animais.

Tendo em conta que temos muitos agregados familiares com apenas um indivíduo, poderia alterar este padrão, no entanto, efetuando um teste de filtragem desses agregados familiares constatou-se que o padrão não foi alterado. Parece assim que esta comunidade apresenta alguma modernidade mas é importante ter em conta que há poucos agregados com dependentes a cargo - por exemplo não há um único agregado com dependentes que não sejam crianças -, poucos casos de pessoas ativas e nestas há uma percentagem elevada de pessoas desempregadas, o que poderá ser uma condicionante importante à alteração de rotinas e modos de vida.

Quanto à relação entre padrões de mobilidade e papéis de género, dadas as condicionantes acima apresentadas não podemos confirmar esta relação. Podemos ainda assim destacar que são as mulheres quem mais transporta menores a atividades extracurriculares e que elas estão habitualmente presentes nas compras, enquanto que a presença masculina é maioritariamente em copresença.

### 7.3.3. Hipótese 3

Por se tratar de uma investigação sob uma perspectiva de género, era imprescindível perceber se as mulheres têm mais obstáculos à mobilidade e acessibilidade do que os homens. Apesar de serem as mulheres quem menos possui habilitação legal para conduzir, não são as mulheres quem tem mais obstáculos à mobilidade e acessibilidade. As mulheres que não possuem carta de condução nem veículo particular/próprio recorrem à sua rede social para obter transporte, maioritariamente pedindo boleia a vizinhos e vizinhas ou amigos e amigas. Há ainda um número superior de mulheres que se desloca a pé do que homens.

Foi referido no Capítulo IV - A questão transversal: assimetrias de género na mobilidade e transportes desta dissertação, que o estudo "Women and Transport" (Hamilton et al. In (Christensen, et al., 2007)), referia que as mulheres residentes em meio rural no Reino Unido detinham em maior número carta de condução do que em qualquer outra zona do país, o que poderia explicar a escassez de transportes públicos nessas zonas. Tal facto não se verifica na aldeia em estudo pois as mulheres detêm carta de condução em menor número e também em menor número que os homens. Assim, esta não pode ser uma explicação para a escassez de transportes públicos na aldeia como sugerido por Christensen para o contexto britânico.

Em suma, podemos afirmar que as mulheres têm mais obstáculos de partida à mobilidade e à acessibilidade do que os homens, visto que a mobilidade rodoviária em veículo próprio é o meio mais utilizado na comunidade e o que confere maior acessibilidade e são mais as mulheres quem não possui carta de condução ou veículo próprio. Contudo e em termos das suas práticas de mobilidade destaca-se que o "imóvel" não é feminino, temos 4 casos de homens e 3 de mulheres neste grupo até porque as mulheres parecem recorrer a estratégias alternativas- boleia com vizinhança ou familiares, pedido de "recados" também à rede social e até mesmo um caso que foi referenciado em que é a lojista quem traz as compras alimentares à senhora, encomendado via telefone.

#### 7.3.4. Hipótese 4

No seguimento do que foi referido na hipótese 3, é possível também responder à hipótese 4 em que se questionou se os padrões de mobilidade são diferentes de homens para mulheres, sendo que os homens utilizam mais o transporte próprio (viatura particular) e as mulheres o transporte público.

De acordo com os dados obtidos, os homens afirmaram utilizar mais o veículo próprio para as suas deslocações, no entanto não podemos afirmar que as mulheres utilizam mais os transportes públicos para as suas deslocações. Como vimos anteriormente, a escassez de transportes públicos não permite que a população dependa deles para satisfazer as suas necessidades, o que significa que nem homens nem mulheres tenham afirmado usar os transportes públicos frequentemente para as suas deslocações - apenas três homens e três mulheres afirmaram usar os transportes públicos para as suas deslocações, sendo que um indivíduo já está reformado e não possui carta de condução e os restantes são estudantes.

Assim, não podemos afirmar que a primeira parte da hipótese se confirma, pois são realmente os homens quem afirma deslocar-se mais no veículo particular (34 homens para 25

mulheres), no entanto não podemos afirmar que as mulheres se deslocam mais nos transportes públicos, estamos perante uma localidade em que a oferta de transportes públicos é efetivamente muito restrita, facto que de resto foi mencionado pelas pessoas inquiridas com bastante frequência. A destacar ainda que praticamente toda as pessoas demonstraram interesse no alargamento do sistema de transportes, por via da melhoria da rede pública ou da criação de um sistema comunitário.

## 7.4. Reflexões finais

No nosso entender os resultados obtidos com esta investigação comprovam a pertinência deste estudo sociológico acerca das mobilidades e acessibilidades numa perspectiva de género em meio rural.

Podemos afirmar que a aldeia estudada é uma aldeia profundamente rural, apesar de se situar a apenas 18kms de uma cidade, os transportes públicos são escassos e mesmo o piso de acesso à aldeia está em muito mau estado. Apesar de em muitos casos, o meio rural poder atrair novos e novas habitantes imigrantes, na aldeia estudada não foi o caso. Não há registo de nenhum imigrante que se tenha mudado para a aldeia nos últimos anos e apesar de a aldeia ainda registar um número significativo de habitantes, a verdade é que nos últimos anos alguns têm optado por se mudar para a cidade. Isto pode dever-se essencialmente à falta de emprego na aldeia e também ao facto de bens e necessidades essenciais para a população terem que ser satisfeitos, na sua maioria, na cidade, o que ilustra bem a dependência das zonas peri urbanas e urbanas. A pergunta é: porquê continuar a viver na aldeia se tudo tem que ser resolvido fora dela? Ou seja, o que faz a população escolher continuar a viver numa aldeia sem serviços como farmácia, centro de saúde, minimercado? O que se verificou é que a é precisamente a mobilidade que sustenta esta permanência na aldeia, concretamente é a mobilidade que permite a acessibilidade a serviços básicos. Para quem não a tem (grupo de pessoas imóveis) há o recurso a estratégias alternativas de acessibilidade, sobretudo no caso das mulheres e há sobretudo a redução dos padrões de consumo ao essencial.

Com os resultados obtidos pudemos também perceber que os empregos ligados à agricultura tem vindo a sofrer uma diminuição significativa. Contudo, também se verificou que muitos agregados familiares possuem hortas e/ou terrenos que cultivam diariamente, o que demonstra que a agricultura não perdeu ainda toda a importância. É curioso também constatar que esta atividade extra, no caso dos empregados e empregadas, e primária no caso de reformados e reformadas, consome um volume de tempo considerável e nunca é considerada atividade de lazer, mesmo nos agregados que têm atividades remuneratórias a

tempo inteiro. A horta ou terreno parece assim desempenhar um papel relevante como uma atividade semi-produtiva, num regime de agricultura de sobrevivência e dando ocupação e atividade aos indivíduos em situação de reforma e de escasso acesso a outras atividades.

A tipologia de mobilidade e acessibilidade permitiu-nos concluir que, apesar do acentuado envelhecimento da população e dos padrões sociodemográficos e socioeconómicos condizentes com uma comunidade de tipo rural profundo, curiosamente surgem muitos casos de média e intensa mobilidade, geralmente associados aos agregados mais jovens e maiores. Tal indica-nos que viver nesta comunidade exige mobilidade aos indivíduos e agregados remetendo quem não a tem para um padrão de restrição e exigindo de quem a tem que invista recursos financeiros e de tempo em deslocações. A discrepância entre as pessoas que mal saem de casa e as que fazem mais de 1000Km semanais é impressionante. O que nos faz pensar e preocupar com o facto de as pessoas com baixa ou nula mobilidade possam não vir a ver satisfeitas as suas necessidades básicas pois não têm como o fazer.

Se pensarmos que a mobilidade em transporte próprio ser o meio mais utilizado pela população para as deslocações, as mulheres são as que têm mais obstáculos de partida para a mobilidade e acessibilidade, uma vez que possuem em menor número carta de condução e veículo próprio. Contudo, percebeu-se que, mais do que o género, a idade é um fator muito mais condicionante. São os idosos e idosas quem tem maiores obstáculos à mobilidade e acessibilidade, seja porque não possuem habilitação legal para conduzir nem veículo próprio, ou porque, como já foi referido anteriormente, a rede de transportes públicos não serve a necessidade da população, não possuindo a aldeia infraestruturas que possam satisfazer os bens e necessidades da população. Mas a idade não é o único fator de exclusão e temos idosos e idosas com mais mobilidade uns que outros e outras. A somar ao fator idade, as baixas habilitações e rendimentos muito contribuem para uma maior imobilidade. Curiosamente o fator género revela-se menos marcante do que esperávamos porque neste grupo de “idosos e idosas imóveis” são mais as mulheres quem recorre a soluções alternativas de mobilidade e acessibilidade, através, por exemplo, da “boleia” ou “recado” pedido aos filhos e filhas. Contudo não podemos deixar de referir as crianças, apesar de serem em menor número, que a partir do 5º ano têm que fazer 36 Km diários com escassos horários de autocarro.

No que respeita aos papéis de género, notámos um equilíbrio no que toca ao desempenho de algumas tarefas domésticas. Podemos estar a assistir a uma mudança de mentalidades em que o homem começa a participar mais ativamente na gestão do lar e da família, ao invés de colocar tudo sobre a responsabilidade da mulher. Seria um tema interessante para voltar a estudar daqui a uns anos, verificar se haveria mesmo uma mudança de mentalidades.



Tudo o que referimos permite-nos dizer que no meio rural estudado a acessibilidade é cada vez mais mobilidade, no entanto nem toda a gente quer ou tem possibilidades para atingir essa mobilidade.



## Bibliografia

- Alves, J. E., 2002. *Património rural e desenvolvimento: do discurso institucional às dinâmicas locais*, Lisboa: Dissertação apresentada para obtenção do grau de mestre em Cidade, Território e Requalificação, Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, Departamento de Sociologia.
- Andrea, A. D., Ciolfi, L. & Gray, B., 2011. Methodological Challenges and Innovations in Mobilities Research. *Mobilities*, volume 6, nº 2, pp. 149-160.
- Anon., s.d. Still driven - Mobility patterns and gender roles in Portugal.
- Araújo, E. R., 2004. *A Mobilidade como objeto sociológico*. Braga, Universidade do Minho.
- Azevedo, R. M., Rodrigo, I. & Figueiredo, E., 2013. *Um rural sem rumo? Análise das representações do rural nas políticas e estratégias de desenvolvimento (2000-2013)*. Évora, ESADR, pp. 1-2.
- Barros, A. d., 1990. A Sociologia Rural perante a problemática do espaço. *Sociologia, Problemas e Práticas*, Volume nº 8, pp. 43-53.
- Bragança, N. d., 1966. O trabalhador rural e a Industrialização. *Análise Social*, Volume nº 16, pp. 647-661.
- Carneiro, I. F., 2004. *O Desenvolvimento Rural em Portugal: dos discursos à prática*. Angra do Heroísmo, SPER e Universidade dos Açores, Angra do Heroísmo., pp. 1-46.
- Carneiro, I. F., 2005. *O Desenvolvimento Rural em Portugal: caminhos percorridos e por percorrer - A contribuição do Programa e Iniciativa Comunitária LEADER para uma Política de Desenvolvimento Rural em Portugal*. Lisboa, ISCTE, pp. 1-22.
- Carvalho, P. d., 2004. *Dimensão subjetiva da pobreza na cidade de Luanda*. Coimbra, Centro de Estudos Sociais, Faculdade de Economia, Universidade de Coimbra.
- Casaca, S. F., 2010. As desigualdades de género em tempos de crise: um contributo para a reflexão sobre as implicações da vulnerabilidade laboral. *Sociedade e Trabalho*, nº 41, Dezembro, pp. 183-204.
- Casaca, S. F., 2013. As novas dinâmicas laborais e os desafios da articulação com a vida familiar. *Sociologia, Problemas e Práticas*, nº 72, pp. 31-52.

Christensen, H. R. et al., 2007. *TRANSGEN - Gender Mainstreaming European Transport Research and Policies Building the Knowledge Base and Mapping Good Practices*. Copenhagen: University of Copenhagen.

Cope, M. & Elwood, S., 2009. *Qualitative GIS - A mixed methods approach*. 1ª ed. London: SAGE Publications.

Darke, P., Shanks, G. & Broadbent, M., 1998. Successfully completing case study research: combining rigour, relevance and pragmatism. *Information System Journal*, Volume 8, pp. 273-289.

Domingues, Á., 1986. Estrutura socioeconómica e mobilidade geográfica - Melgaço na segunda metade do Séc. XIX. *Revista da Faculdade de Letras - Geografia*, I(série I), pp. 113-177.

Fernandes, A. T., 1992. Espaço social e suas representações. *Sociologia: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*, 02(série I), pp. 61-99.

Ferrão, J., 2000. Relações entre mundo rural e mundo urbano - Evolução histórica, situação atual e pistas para o futuro. *Sociologia, Problemas e Práticas*, Volume nº 33, pp. 45-54.

Ferrão, J., Mourato, J., Balula, L. & Bina, O., 2012. *Regiões Funcionais, Relações urbano-rurais e Política de Coesão Pós 2013*, Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa.

Ferreira (org.), V., 2010. *A igualdade de mulheres e homens no trabalho e no emprego em Portugal: políticas e circunstâncias*. 1ª ed. Lisboa: Comissão para a Igualdade no trabalho e no emprego.

Ferreira, A. & Batey, P., 2007. Re-thinking accessibility planning - A multi-layer conceptual framework and its policy implications. *Town Planning Review*, Volume 78 (4), pp. 429-458.

Ferreira, A., Batey, P., Brömmelstroet, M. T. & Bertolini, L., 2012. Beyond the dilemma of mobility: exploring new ways of matching intellectual and physical mobility. *Environment and Planning A*, Volume 44, pp. 688-704.

Ferreira, A. & Els Beukers, M. T. B., 2012. Accessibility is gold, mobility is not: a proposal for the improvement of Dutch transport-related cost-benefit analysis. *Environment and Planning B: Planning and Design*, Volume 39, pp. 683-697.

Figueiredo, E., 2012. *Rural Matters - Significados do Rural em Portugal: entre as representações sociais, os consumos e as estratégias de desenvolvimento*. Lisboa, Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, pp. 68-78.

Figueiredo, E. & Silva, D. S. d., 2013. *Da modernização agrícola ao rural não agrícola - o rural no discurso governativo em Portugal (1985-2011)*. Évora, ESADR, pp. 1-2.

Freitas, R. & Vaz, D., 2009. *Rurbanização, um conceito de emancipação local? A construção de identidades*. Braga, X Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais - sociedades desiguais e paradigmas em confronto. Universidade do Minho.

Gabinete de Planeamento e Política Agro-Alimentar, s/d. *Plano de Desenvolvimento Rural 2007-2013*, s.l.: s.n.

Giddens, A., 2007. *Sociologia*. 5ª ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

Google, 1998. *Google Maps*. [Online]  
Available at: <https://www.google.pt/maps/preview>  
[Acedido em 12 09 2014].

Gray, D. E., 2004. *Doing Research in the real world*. Teller Road: SAGE Publications Ltd..

Gusmão, N. M. M. d. & Alcântara, A. d. O., 2008. Velhice, Mundo Rural e Sociedades Modernas: Tensos itinerários. *RURIS*, volume 2, nº 1, Março, pp. 154-180.

Hanson, S., 2013. Gender and Mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography*, 17:1, 11 Fevereiro, pp. 5-23.

Hedberg, C. & Carmo, R. M., 2012. *Translocal ruralism: mobility and inequality in rural spaces*, s.l.: Springer.

Hequer, J., 2011. *Projecto de implementação do modelo SIG na administração municipal da Matala*. (Trabalho de Projecto apresentado como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Ciências e Sistemas de Informação Geográfica), Instituto Superior de Estatística e Gestão de Informação da Universidade Nova de Lisboa: s.n.

Infopédia, 2003. *Infopédia*. [Online]  
Available at: [http://www.infopedia.pt/lingua-portuguesa/puericultura;jsessionid=Yg2KGrEcAvdcvy95DqmQjw\\_\\_](http://www.infopedia.pt/lingua-portuguesa/puericultura;jsessionid=Yg2KGrEcAvdcvy95DqmQjw__)  
[Acedido em 27 02 2014].

Instituto Nacional de Estatística, 2013. *Instituto Nacional de Estatística - Portal de estatísticas oficiais*. [Online]  
Available at: [http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_indicadores&indOcorrCod=0006041&contexto=bd&selTab=tab2](http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0006041&contexto=bd&selTab=tab2)  
[Acedido em 12 09 2014].

Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P., 2011. *Tipologias de meios e modos de transporte*, Lisboa: Gabinete de Planeamento, Inovação e Avaliação.

Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P., 2011. *Guião Orientador - Acessibilidades, mobilidade e transportes nos planos municipais de ordenamento de território*, Lisboa: Gabinete de Planeamento, Inovação e Avaliação.

Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P., 2011. *Rede Viária - Princípios de planeamento e desenho*, Lisboa: Gabinete de Planeamento, Inovação e Avaliação.

Instituto Nacional de Estatística, I.P., 2012. *Censos 2011 Resultados Definitivos - Região Centro*. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística, I.P..

Instituto Nacional de Estatística, I.P., 2014. *Estatísticas ao Emprego 2014*, Lisboa: Instituto Nacional de Estatística, I.P..

Instituto Nacional de Estatística, 2012. *Censos 2011 Resultados Definitivos - Portugal*, Lisboa: Instituto Nacional de Estatística, I.P..

Lay, B. D., 2003. *Mobility Mapping and Flow Diagrams: tools for family tracing and social reintegration work with separated children*, New York: International Rescue Committee.

Lima, M. P., 1972. Inquérito Sociológico: Problemas de Metodologia. *Análise Social*, volume IX, nº 35-36, pp. 558-628.

Luz, A. P., Francés, A., Fernandes, J. & Dill, A. C., 2001. *Aplicação de um SIG na selecção de locais para implantação de aterros sanitários em áreas vulneráveis à contaminação de aquíferos*, Lisboa: LNEG.

Marques, T. S., 2003. Dinâmicas territoriais e as relações urbano-rurais. *Revista da Faculdade de Letras - Geografia*, XIX(1ª série), pp. 507-521.

Mashiri, M. & Mahapa, S., 2002. Social Exclusion and Rural Transport: Gender Aspects of a Road Improvement Project In Tshitwe, Northern Province, South Africa. Em: P. Fernando & G. Porter, edits. *Balancing the Load. Woman, Gender and Transport*. United Kingdom: Zed Books, p. s/p.

Mateus (coord.), A., 2013. *A economia, a sociedade e os fundos estruturais - 25 anos de Portugal Europeu*. 1ª ed. Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos.

McCall, M., 2006. Precisão para quem? A ambiguidade e a certeza no mapeamento SIG (participativo). *Aprendizagem e Ação participativas*, Aril, pp. 114-121.

Miller, H. J., 2007. Social exclusion in space and time. Em: K. W. Axhausen, ed. *Moving through Nets: The Social and Physical Aspects of Travel*. Elsevier: Published, pp. 353-380.

Mingione, E. & Pugliese, E., 1987. A difícil delimitação do «urbano» e do «rural»: alguns exemplos e implicações teóricas. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, Abril, Volume nº 22, pp. 83-99.

Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas, 2007. *Plano Estratégico Nacional, Desenvolvimento Rural 2007-2013*, Lisboa: Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas.

Ministério das Finanças, 2014. *Orçamento do Cidadão*, Lisboa: Ministério das Finanças.

Narciso, V. & Henriques, P. D. d. S., 2008. O Papel das Mulheres no Desenvolvimento Rural: Uma Leitura para Timor-Leste. *Centro de Estudos e Formação avançado em Gestão e Economia*, pp. 1-18.

Oliveira, C. S., 2013. *Mobility and Gender roles in Portugal: drivers and drivens*, s.l.: working-paper.

Oliveira, C. S., 2014. *Still driven - Mobility patterns and gender roles in Portugal*, Lisboa: Centro de Investigação e Estudos de Sociologia - Instituto Universitário de Lisboa.

Oliveira, C. S. B. d., 2011. *Mobilidades e classes médias em contexto metropolitano - estudo dos modos de vida nas áreas metropolitanas portuguesas*, Lisboa: Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Doutor em Sociologia, Instituto Universitário de Lisboa - Departamento de Sociologia.

Oliveira, C. S. & Villas-Boas, S., 2012. Igualdade de Género na Universidade da Beira Interior. *ex-aequo*, nº 25, pp. 119-136.

Pacheco, E., 2004. *Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes*, Porto: Dissertação de Doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto para a obtenção de grau de Doutor em Geografia, Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Pattinson, P. & Robins, G., 2004. Building Models for Social Space: Neighbourhood-based models for Social Networks and affiliations structures. *Mathematics and Social Sciences*, Volume nº 168, pp. 11-29.

Pinto, J. M., 1981. O Espaço Social Rural: especificidade, funções, transformações (quadro sinóptico). *Revista Crítica de Ciências Sociais*, Volume nº 7/8, pp. 327-329.

Presidência da República Portuguesa, 2014. *Página Oficial da Presidência da República*. [Online]

Available at: <http://www.presidencia.pt/>  
[Acedido em 26 Setembro 2014].

Programa de Desenvolvimento Rural, 2007. *Programa de Desenvolvimento Rural - Continente 2007-2013*, Lisboa: Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas.

Rocha, J. et al., 2005. *Caracterização da franja urbana-rural através de gradientes: análise por continuum versus contraste*. Évora, Actas do X Colóquio Ibérico de Geografia "A Geografia Ibérica no Contexto Europeu", Universidade de Évora, Évora.

Rodrigues, E. V., 2004. *Modos e dinâmicas de exclusão social em contexto urbano e periurbano*. Braga, APS - Publicações.

Rodrigues, E. V. et al., 1999. A Pobreza e a Exclusão Social: Teorias, Conceitos e Políticas Sociais em Portugal. *Sociologia: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*, 09(série I), pp. 63-101.

Rodríguez, I. I., 2006. *Movilidad sostenible y equidad*. Donostia, XVI Congreso de Estudios Vascos: Garapen Iraunkorra-IT. etorkizuna = Desarrollo Sostenible-IT. el futuro = Développement Durable-IT. le future.

Rosa, M. J. V., 2012. *O Envelhecimento da Sociedade Portuguesa*. Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos.

Schell, C., 1992. *The Value of Case Study as a Research Strategy*, Manchester: Manchester Business School.

Schouten, M. J., 2011. *Uma Sociologia do Género*. 1ª ed. Famalicão: Edições Húmus, Lda..

Simões, M. J., Las Heras, S. & Augusto, A., 2011. Género e tecnologias da informação e da comunicação no espaço doméstico: não chega ter, é preciso saber, querer e poder usar. *Configurações*, pp. 155-172.

Sousa, J. F. d., Fernandes, A. & Galiaú, S., 2009. *A Evolução das Acessibilidades em Portugal e as suas Repercussões na Organização do Território*. Cabo Verde, Associação Portuguesa de Desenvolvimento Regional.

Sousa, J. F. d. & Silva, F. N. d., 2005. *Formulação de Políticas Públicas no Horizonte 2013*, Lisboa: Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa.



Thessaloniki, G. & Labrianidis, L., 2007. *The future of Europe's rural periphery, the role of Entrepreneurship in responding to employment problems and social marginalization*, Brussels: European Commission.

Turnbull, P., 2013. *Promoting the employment women in the transport sector*, Geneva: International Labour Office.

Villas-Boas, S., Oliveira, C. S. & Las Heras, S., no prelo. Tarefas domésticas e género: representações de estudantes do Ensino Superior. *Ex-Aequo*, p. s/p.

World Bank, 2014. *The World Bank*. [Online] [Acedido em 18 Setembro 2014].

Yin, R. K., 2014. Designing Case Studies: Identifying Your Case(s) and Establishing the Logic of Your Case Study. Em: *Case Study Research - Design and Methods*. London: SAGE Publications Ltd., pp. 25-66.

Zucker, D. M., 2009. *How to do case study research*, Amherst: School of Nursing Faculty Publication Series.



# Anexos

## Anexo 1 - Questionário

Desigualdades de acessos e mobilidades físicas e virtuais em meio rural

### Inquérito

Este inquérito está a ser aplicado no âmbito de um projeto de investigação de mestrado em Sociologia: Exclusões e Políticas Sociais, na Universidade da Beira Interior. O tema da investigação é Desigualdades de acessos e mobilidades físicas e virtuais em meio rural. O tempo total de preenchimento previsto é de 15/20 minutos.

Este inquérito é anónimo e os dados serão utilizados para fins científicos e académicos e serão tratados de forma agregada salvaguardando a confidencialidades dos respondentes. Procure, por favor, responder a todas as questões.

Desde já agradecemos a sua disponibilidade.

### Parte I - Caracterização Sociográfica

1. Composição do agregado familiar.

Liste as pessoas que compõem o seu agregado familiar e indique as suas características.

	Relação de parentesco com o/a respondente	Sexo (Masculino – M; Feminino – F)	Idade	Escolaridade completa	Situação perante o trabalho (ex. empregado/a; desempregado/a; reformado/a)
<i>Ex:</i>	Cônjuge	M	54	4º ano	Reformado por invalidez
Você mesmo/a					
2ª pessoa					
3ª pessoa					
4ª pessoa					
5ª pessoa					
6ª pessoa					

### Parte II - Formação académica e atividade profissional

1. Em que ano deixou de estudar?

-----

Desigualdades de acessos e mobilidades físicas e virtuais em meio rural

**Parte IV - Organização familiar**

1. No seu agregado familiar indique quem costuma desempenhar as seguintes tarefas:

*Assinalar tudo o que for aplicável.*

	Eu próprio/a	2ª pessoa	3ª pessoa	4ª pessoa	5ª pessoa	6ª pessoa	Outra pessoa. Quem?	Não se aplica
<i>Preparar refeições (almoço, jantar)</i>								
<i>Lavar a loiça (lavar e arrumar)</i>								
<i>Lavar a roupa (lavar, estender e recolher)</i>								
<i>Passar a roupa</i>								
<i>Limpar a casa (aspirar, varrer, arrumar, etc.)</i>								
<i>Manutenção e reparação da casa e dos equipamentos</i>								
<i>Serviços administrativos (faturas, banco, impostos, etc.)</i>								
<i>Fazer as compras habituais (alimentação, produtos de limpeza, etc.)</i>								
<i>Cultivar ou tratar do terreno/ horta</i>								
<i>Tratar de animais</i>								
<i>Cuidar de crianças pequenas (lavar, vestir, alimentar)</i>								
<i>Auxiliar menores nos trabalhos de casa ou brincar com eles/as</i>								
<i>Transportar menores a atividades</i>								

Desigualdades de acessos e mobilidades físicas e virtuais em meio rural

<i>extracurriculares ou outras (ex. casa de colegas)</i>								
<i>Cuidar de outros dependentes a cargo (lavar, vestir, alimentar, cuidados de saúde, higiene, alimentação)</i>								
<i>Transportar outros dependentes a cargo</i>								

**Parte V - Transporte e mobilidade**

1. Das seguintes viaturas indique as que o seu agregado possui e em que número.

<i>Veículos</i>	<i>Quantidade (caso não tenha nenhum escreva 0)</i>
<i>Automóvel ligeiro de passageiros</i>	
<i>Automóvel ligeiro de mercadorias</i>	
<i>Automóvel pesado de passageiros</i>	
<i>Automóvel pesado de mercadorias</i>	
<i>Ciclomotor</i>	
<i>Motociclo</i>	
<i>Quadriciclo</i>	
<i>Trator</i>	
<i>Veículo de tração animal</i>	
<i>Moto-enxada</i>	
<i>Bicicleta</i>	

Desigualdades de acessos e mobilidades físicas e virtuais em meio rural

2. Quem possui carta de condução e conduz no seu agregado familiar?

(Assinale todos os que se adequam)

- Eu próprio/a
- 2ª pessoa
- 3ª pessoa
- 4ª pessoa
- 5ª pessoa
- 6ª pessoa
- Ninguém
- Outro. Quem? \_\_\_\_\_

2.1. Com que frequência os elementos do seu agregado familiar conduzem?

Marcar apenas um X por linha.

	Diaria mente	Semanal mente	Quinzenal mente	Mensalm ente	Anualm ente	Raramente	Nunca	Não tenho carta de condução
<i>Eu próprio/a</i>								
<i>2ª pessoa</i>								
<i>3ª pessoa</i>								
<i>4ª pessoa</i>								
<i>5ª pessoa</i>								
<i>6ª pessoa</i>								
<i>Outro elemento. Qual?</i>								

Desigualdades de acessos e mobilidades físicas e virtuais em meio rural

3. Qual(is) o(s) meio(s) de transporte(s) que o seu agregado mais utiliza nas suas deslocações?

(Indique todos os que usa pelo menos mensalmente)

Marcar apenas um X por linha.

	Eu próprio/a	2ª pessoa	3ª pessoa	4ª pessoa	5ª pessoa	6ª pessoa	Outro elemento. Quem?
Automóvel particular/próprio							
Motociclo							
Automóvel ou motociclo particular de outrem (ex. boleia, empréstimo)							
Bicicleta							
Transportes públicos							
Transporte coletivo da empresa							
Combinação de transporte público e próprio							
Trator							
A pé							
Outro meio. Qual?							

3.1. Caso tenha respondido **AUTOMÓVEL PARTICULAR/PRÓPRIO** na questão anterior, costumam dividir o transporte com outras pessoas da aldeia ou freguesia?

Marcar apenas um X.

- Sim  
 Não

3.1.1. Se respondeu **SIM** à questão anterior, diga com quem partilha o transporte e em que modalidade.

(Exemplo: boleia, partilha de despesas, etc.)

-----

Desigualdades de acessos e mobilidades físicas e virtuais em meio rural

-----  
-----  
-----

3.2. Se respondeu **AUTOMÓVEL PARTICULAR/PRÓPRIO** na questão 3, indique quantos quilómetros (Kms) em média o agregado familiar costuma fazer por semana.

(Mesmo que não saiba o valor exato indique um valor aproximado. Se lhe for mais fácil indique por pessoa do agregado familiar. Se não tiver ideia dos Kms pode indicar os locais. Ex. O meu filho vai e volta todos os dias de casa para a escola Frei Heitor Pinto na Covilhã.)

-----  
-----  
-----  
-----

4. Caso use o automóvel particular para as suas deslocações, quais as razões para o fazer?

(Indique até 3 opções por ordem de importância, sendo que 1 corresponde à mais importante e 3 à menos importante)

- Por ser mais económico
- Por ser mais cómodo
- Por ser mais rápido
- Porque o agregado familiar precisa de o usar para fins profissionais (deslocações a vários locais, reuniões, etc.)
- Porque o agregado familiar precisa de o usar para outros fins (ex. conjugação dos filhos na escola, transporte de outras pessoas, fazer compras, etc.)
  
- Porque não tenho necessidade de usar outro meio de transporte
- Porque não há oferta de transporte público que sirva as suas necessidades



Desigualdades de acessos e mobilidades físicas e virtuais em meio rural

5. Caso use os transportes públicos para as suas deslocações, qual(is) a(s) principal(is) razão(ões) para o fazer?

*Indique até 3 razões, sendo que 1 é a mais importante e 3 a menos importante.*

- Não tem carta de condução
- Não tem automóvel particular
- Por ser mais económico
- Por ser mais rápido
- Porque a oferta da rede pública se adequa bem às suas necessidades
- Por ser mais seguro
- Para evitar o stress da procura de estacionamento
- Porque pode ler ou descansar e os transportes públicos já são razoavelmente cómodos
- Porque o/a cônjuge usa o automóvel familiar diariamente
- Porque outro elemento do agregado familiar usa o automóvel familiar diariamente

6. Qual(is) a(s) principal(is) razão(ões) que o/a faria(m) mudar de meio de transporte habitual nas suas deslocações?

*Indique até 3 razões, sendo que 1 é a mais importante e 3 a menos importante.*

- Aumento sensível do preço dos combustíveis
- Melhoria sensível da oferta da rede pública de transportes
- Todo o estacionamento urbano ser efetivamente pago
- Existir um sistema coletivo de transporte da aldeia ou freguesia que permitisse a mesma flexibilidade
- Existir uma ciclovia até ao meu local de trabalho
- Todo o estacionamento ser gratuito
- Nada me faria mudar de meio de transporte

Desigualdades de acessos e mobilidades físicas e virtuais em meio rural

## Parte VI - Padrões de Acessibilidade

1. Indique com que frequência costuma aceder aos seguintes locais.

Marcar apenas um X por linha.

	Frequência (Diariamente, semanalmente, quinzenalmente, mensalmente, trimestralmente, anualmente, raramente, nunca)	Local ou nome do estabelecimento	Veículo que usa habitualmente para se deslocar (ex. automóvel)
	Trimestralmente	Covimédica, Penedos Altos, Covilhã	Automóvel particular/próprio
<i>Ex. Médico com consultório particular</i>			
<i>Hospital</i>			
<i>Centro de Saúde</i>			
<i>Médico com consultório particular</i>			
<i>Farmácia</i>			
<i>Tribunal</i>			
<i>Escola das filhas</i>			
<i>Locais de atividades (hobbies dos adultos ou atividades extra-curriculares das crianças)</i>			
<i>Banco</i>			
<i>Centro de Emprego</i>			
<i>Segurança Social</i>			
<i>Repartição das Finanças</i>			
<i>Hipermercado</i>			
<i>Supermercado</i>			
<i>Minimercado</i>			
<i>Shopping ou Centro Comercial</i>			
<i>Associação recreativa, cultural, desportiva ou outra</i>			
<i>Espaços de lazer (ex. parques infantis,</i>			

Desigualdades de acessos e mobilidades físicas e virtuais em meio rural

cinema,  
teatro, centros  
culturais,  
restaurantes,  
etc.)

--	--	--

2. Sente que com a recente crise económica teve necessidade de poupar no que diz respeito às suas deslocações diárias?

Marcar apenas um X.

- Sim  
 Não

2.1. Se respondeu SIM à questão anterior diga, por favor, de que forma o fez.

(Exemplo: deixou de ir a sítios que necessita, deixou de fazer deslocações de lazer, mudou para um veículo ou modo de transporte mais económico, etc.)

-----  
-----  
-----  
-----  
-----

3. Tem familiares ou amigos a residir fora da localidade onde vive?

Marcar apenas um X.

- Sim  
 Não

Desigualdades de acessos e mobilidades físicas e virtuais em meio rural

3.1. Se respondeu **SIM** à questão anterior, indique com que frequência os costuma visitar ou encontrar-se com eles.

Marcar apenas um X.

- Diariamente
- Semanalmente
- Quinzenalmente
- Mensalmente
- Trimestralmente
- Anualmente
- Raramente
- Nunca

4. Costuma fazer voluntariado, de forma formal ou informal, como por exemplo ajudar pessoas conhecidas ou vizinhos?

Marcar apenas um X.

- Sim
- Não

### Parte VII - Necessidades e obstáculos

---

1. Tem algum(ns) lugar(es) onde o seu agregado precisasse de ir ou frequentar mais vezes?

Marcar apenas um X.

- Sim
- Não

1.1. Se respondeu **SIM** à questão anterior, indique por favor qual ou quais os lugares e se possível a morada ou o código postal do mesmo.

-----  
-----  
-----  
-----  
-----

Desigualdades de acessos e mobilidades físicas e virtuais em meio rural

1.2. Se respondeu **SIM** à **questão 1**, qual ou quais as razões que o/a impedem de ir ou frequentar esse(s) lugar(es)?

*Indique até 3 razões, sendo que 1 é a mais importante e 3 a menos importante.*

- É demasiado caro
- É demasiado longe
- Não temos tempo disponível
- Não tenho automóvel particular
- Os transportes públicos não servem para o propósito
- Outra: .....

**Obrigada pela sua colaboração!**