

EMÍLIA ARAÚJO

era@ics.uminho

CECS, UNIVERSIDADE DO MINHO

QUESTÕES DE MOBILIDADE, TEMPO E SUSTENTABILIDADE

RESUMO

Este breve texto pretende esclarecer alguns elementos de ordem sociológica que importa reconhecer no que concerne ao diagnóstico e à intervenção na área das mobilidades e da gestão do tempo. Esboçam-se algumas orientações à efetivação de uma política de tempos e mobilidades à escala organizacional e local, demonstrando a pertinência da organização de dados integrada para o conhecimento e a intervenção sobre as mobilidades e o tempo.

PALAVRAS-CHAVE

Mobilidade; diagnóstico; tempo; intervenção

INTRODUÇÃO

As questões relacionadas com a mobilidade e organização do tempo são muito importantes para a tomada de decisão sobre políticas públicas em áreas diversas. Algumas são específicas e de fácil identificação e resolução. Outras implicam o contacto direto com a população e a observação dos seus ritmos e hábitos, de modo a serem objeto de análise e intervenção.

E por que motivos são as questões da mobilidade e do tempo tão relevantes?

Desde logo porque se vive em contextos paradoxais que tanto favorecem e facilitam a mobilidade, como a tornam impossível e negativa. Além disso, assistimos a profundas alterações nos padrões de uso do tempo, que são cada vez mais diversos, dinâmicos e múltiplos.

Politicamente, é fácil e imediato pensar que a melhor solução para as questões relacionadas com a mobilidade e a circulação na cidade, ou com a organização do tempo, passa pelo incremento da regulação e da vigilância.

Com efeito, além de regulatória, a perspectiva política está muitas vezes moldada por uma visão muito administrativa do espaço que conta pouco com a participação pública.

Este breve texto pretende esclarecer alguns elementos de ordem sociológica que importa reconhecer no que concerne ao diagnóstico e à intervenção na área das mobilidades e da gestão do tempo. Esboçam-se algumas orientações à efetivação de uma política de tempos e mobilidades à escala organizacional e local, demonstrando a pertinência da organização de dados integrada para o conhecimento e a intervenção sobre as mobilidades e o tempo.

ELEMENTO 1: MOBILIDADES E USOS DO TEMPO COMO PROBLEMA SOCIOTÉCNICO

As mobilidades e os usos do tempo podem ser pensados enquanto objetos sociotécnicos porque são realidades socialmente constituídas. Em simultâneo, envolvem todo um conjunto de dispositivos técnicos com os quais se convive diariamente e se estabelecem relações de sentido e identificação.

SOCIEDADE E MODOS DE VIDA

Em países como Portugal, com frágil desenvolvimento das políticas públicas e sociais, assuntos como as mobilidades e a organização dos tempos nas cidades e no território, tendem a ser perspetivados como questões cuja resolução cabe, nomeadamente, aos indivíduos e às famílias, cujas decisões são julgadas mais adequadas e ajustadas às suas condições de vida, incluindo trabalho e família (Sales, 2015).

É certo que na última década se assistiu a um esforço significativo para a melhoria das acessibilidades e acesso aos transportes por parte dos poderes públicos. Todavia, importa interrogar a amplitude do conhecimento de que dispõem as instâncias de governo acerca dos modos de vida das populações e o modo como o vertem sobre medidas de intervenção. Falamos de medidas que possam ir além da expansão das redes viárias, do reforço da regulação e da vigilância, ou das estratégias de requalificação e aproveitamento do espaço e do território. Quer dizer, intervenções que favoreçam, de forma integrada, a melhoria da disponibilidade de tempo por parte dos indivíduos e das famílias, nomeadamente na coordenação dos espaços-tempos de trabalho, educação e cultura, lazer e consumo.

Com efeito, todas as questões relacionadas com as mobilidades implicam pensar o tempo e a forma como se despende, usa e distribui. De facto, a mobilidade condiciona a disponibilidade de tempo dos grupos, das famílias e dos indivíduos, interferindo sobre todos os outros tempos, incluindo o tempo para o lazer, a alimentação, o descanso e o trabalho. Quanto mais tempo em mobilidade puder ser “comprado” (sob a forma de condução, velocidade e aquisição de serviços, por exemplo), mais tempo se pode libertar para outra atividade/função. Apenas como ilustração, segundo dados relativos a 2010-2011 e publicados sobre Portugal, pelo INE – Instituto Nacional de Estatística (2012; 2017a) – os gastos com os transportes ocupam o segundo lugar nas despesas dos agregados (cerca de 15%), equivalendo a cerca de metade das despesas com a habitação, água, eletricidade, gás e outros combustíveis (29%), situando-se acima da despesa com a alimentação. Necessariamente, os agregados com crianças tendem a alocar despesas, em geral, mais elevadas ao transporte.

MÉDIA, INOVAÇÃO EM TRANSPORTE E VELOCIDADE

Entender a mobilidade e o tempo de forma integrada implica considerar, tal como temos vindo a propor, as necessidades, os níveis de satisfação e as próprias visões e entendimentos da população abrangida e implicada e não meramente a definição de políticas e/ou programas destinados unicamente a favorecer o “ganho de tempo”, numa perspetiva quantitativa e cronológica. Infelizmente, esta tem sido a tendência generalizada na política contemporânea, tal como efetivada na prática, tanto à escala regional, como nacional e mundial: aumentar a velocidade das coisas, bens e pessoas como forma de colmatar as perdas, os dispêndios, as atividades que se deixam por fazer, ou capacidades que ficam aparentemente desperdiçadas.

Os últimos dois anos têm sido ricos em apostas que prometem a redução dos tempos de deslocação e os média são agentes na construção das mensagens que enfatizam essas qualidades, atribuindo às inovações em transporte um papel socialmente decisivo, tal como se pretende ilustrar com a peça abaixo.

China estreia comboio de alta velocidade com tecnologia local



Comboio Fuxing deixa estação da capital chinesa | REUTERS

Figura 1

Fonte: Morais, 2017

Lembra-se do Concorde? Novo avião supersônico será ainda mais rápido

Juana Almeida / 20 Jun 2017

Vai atingir a velocidade máxima de 2335 quilômetros por hora e é 10% mais rápido do que o antecessor, capaz de atingir o dobro da velocidade do som.



Figura 2

Fonte: Almeida, 2017

Mais um exemplo sobre a forma como a inovação técnica e científica e os média se amarram ao elogio da velocidade é este que apresentamos a seguir, sobre o novo avião supersónico, apresentado como sendo capaz de duplicar a velocidade do som e prometendo um mundo novo de mobilidades intercontinentais mais rápidas (embora muito mais caras e não necessariamente ecológicas).

Na tabela abaixo apresentamos um arranjo possível dos temas incluídos nos estudos da mobilidade e dos usos do tempo.

TEMAS TRADICIONAIS	TEMAS EMERGENTES	DILEMAS E QUESTÕES EMERGENTES ASSOCIADAS
<ul style="list-style-type: none"> • Rede de transportes, horários, percursos e preços • Acessibilidade à rede, horários e circuitos • População abrangida e excluída • Qualidade dos serviços • Lugares de paragem e estacionamento/aparcamento/estacionamento • Segurança e responsabilidade • Adequação das infraestruturas e sinalização ajustada às mobilidades • Estilos de vida e escolha dos transportes • O valor e o consumo do carro • Circulação, infraestruturas e comodidade 	<ul style="list-style-type: none"> • Transportes coletivos flexíveis • Adaptação tecnológica e uso de transporte • Acesso e uso do transporte e novas descrições e exclusões sociais • Velocidade, aumento do consumo e redução do tempo de descanso • Mobilidade forçada, velocidade e fragmentação dos tempos familiares e pessoais • Turismo, transporte e circulação • Transição energética, transporte e valores sociais • Segurança e convivência rodoviária • Representações e cognições espaço-tempo • Espaço tempo virtual e estilos de condução • Segurança e desigualdade social • Sustentabilidade, género, mudança climática e energia 	<ul style="list-style-type: none"> • Segurança das crianças em parques, espaços públicos e habitações • Poluição sonora em zonas habitacionais, doenças mentais e sucesso escolar • Acidentes de viação mortais e incapacitantes • Transporte de crianças, intensidade do tráfego e segurança • Velocidade, transporte e novas exclusões sociais, de género e idade • Transporte, estilos de vida e aspirações (escolhas das escolas e atividades extra curriculares das crianças) • Doença mental nas crianças e jovens, pânico e pressão do tempo • Acessibilidade aos transportes e exclusão social • Energia “verde” e desigualdade social no acesso • Transição energética, economia de baixo carbono e novas desigualdades • Flexibilidade na rede de transportes, nomeadamente no que respeita a paragens e perfil sociodemográfico dos públicos.

Tabela 1: Alguns temas nos estudos da mobilidade e usos do tempo

FUTURO E SUSTENTABILIDADE

São múltiplas as questões relacionadas com a mobilidade e a sustentabilidade, particularmente face à problemática das mudanças climáticas e ao desenvolvimento de estratégias de adaptação e de mitigação e

que implicam aprofundamento de processos sociais de enorme relevância, como a justiça geracional e construção do futuro¹.

A este respeito, partimos de constatações ainda não muito favoráveis. Além do elogio à velocidade ser central, há um claro incentivo, ainda que implícito, por parte do mercado, à reprodução de comportamentos avessos ao desenvolvimento de longa duração. A análise aos dados dos censos de 2011, o INE (2017a) documentava, por exemplo, que a proporção de utilização do automóvel nas deslocações (%) por local de residência era de cerca de 62% (dados válidos para 2013). Os relatórios do Eurostat também dão conta de que em de em Portugal (assim como na Noruega) o uso do automóvel é superior ao da média europeia, representando 89,8 % do transporte de passageiros (Eurostat, 2017a). Com efeito os dados e do Eurostat (2017b), indicam que os transportes são uma das principais fontes de consumo energético na Europa e, logo a seguir, está o consumo privado que atinge valores próximos do consumo na indústria. O roteiro de transição para uma economia hipocarbónica competitiva em 2050 (Comissão Europeia, 2011) estipula um conjunto de objetivos a atingir nos próximos 30 anos no que respeita à descarbonização, inovação e adoção de energias verdes. Mas os dados (Eurostat, 2017b) indicam ainda que os gastos em transporte continuam aumentar, particularmente no domínio da aviação internacional e rodoviário, sendo que, em paralelo, regista-se o baixo consumo de energias renováveis em transporte (Eurostat, 2017c). São resultados coincidentes com as demonstrações da IEA – Agência Internacional de Energia – segundo a qual o consumo de biofuel em transporte rodoviário apenas aumentará 1% nestes 7 anos (2015-2020)

De forma sucinta, toda esta informação ajuda a suportar a ideia de que, a par de qualquer mudança técnica e/ou científica que envolve a mobilidade, a deslocação e os usos do tempo, há variáveis e processos de carácter cultural, social e ideológico que importa considerar, seja do ponto de vista dos efeitos positivos que possa causar, seja das consequências com as quais se terá de lidar. Neste sentido, torna-se importante elucidar sobre outro elemento sociológico relevante que se refere ao papel e ao formato do diagnóstico e da avaliação, em projetos de intervenção.

¹ Esta questão é muito controversa, se quisermos entrar na análise dos discursos e práticas. Com efeito, nesse futuro (futurizado), espaço e tempo aparecem fundidos e inteiramente transmutados no conceito de redes globais. Ademais, este discurso aberto e embora diferencial relativamente ao modo de vida do presente, não é só ressoado por grande parte dos políticos, como convive com o discurso sobre a política orientada para a sustentabilidade.

ELEMENTO 2: METODOLOGIAS DE INVESTIGAÇÃO

A intervenção na área das mobilidades e do tempo implica a abertura da política – de escala nacional e local – para a avaliação e o diagnóstico. Organismos oficiais como o INE e outras entidades de investigação têm desenvolvido estudos acerca da mobilidade, transportes, circulação e tempo. Todavia, trata-se de uma atividade que merece estar integrada no seio das autarquias, por serem estas que, de forma mais imediata, estão implicadas na resolução dos problemas quotidianos de mobilidade e de gestão do tempo.

Esta atividade de diagnóstico e de avaliação requer, como primeiro passo, a definição do tipo de informação a recolher, assim como a delimitação da área geográfica e/ou população a considerar. Dependendo do tipo de problema a enfrentar, estas decisões podem ser tomadas pensando à escala regional ou nacional; ou à escala individual, familiar; ou de uma organização em concreto; ou da freguesia, do bairro, ou rua. Seja qual for a decisão a esse respeito, importa ter presente que a definição da intervenção, o desenho da melhoria a implementar ou a inovação a efetuar devem estar em estrita consonância com o território e a população a intervir. Ainda que os dados nacionais sejam muito pertinentes, aos atores políticos concretos, eles são úteis designadamente nas autarquias locais, nos agrupamentos escolares, nas empresas e nas instituições públicas, permitindo conhecer profundamente as suas próprias realidades.

DIAGNÓSTICO E AVALIAÇÃO

Conhecem-se diversas metodologias adequadas ao diagnóstico das mobilidades e usos do tempo. Normalmente, cruza-se o uso de diários, inquéritos por questionário, com pesquisa documental, nomeadamente dos Censos, grupos de foco e entrevistas e ainda observação que pode recorrer ao registo de campo através de instrumentos específicos de recolha de informação, incluindo visuais. As principais dimensões cobertas por estas técnicas de investigação são as rotinas quotidianas relativas aos usos do tempo, transportes, distâncias percorridas; e também os índices de satisfação e a avaliação da população envolvida nos diagnósticos.

A conceção e a aplicação destas técnicas implicam, normalmente, algum tempo de espera que decorre da necessidade de cumprir um conjunto de requisitos legais e éticos, assim como de garantir a participação dos públicos envolvidos na facilitação de informação.

Há, por isso, interesse em que as autarquias e as diversas entidades que acabámos de mencionar disponham de estruturas adequadas à

monitorização permanente dos dados relativos à mobilidade e aos usos do tempo, seja através da concentração desta atividade em órgãos ou departamentos específicos, seja através da instauração de inquéritos permanentes, eventualmente com recurso a plataformas informáticas. Estas podem estar inclusivamente conectadas entre si, favorecendo comparações, assim como outro tipo de análises mais profundas que ofereçam novas perspetivas de antecipação e de prevenção.

O diagnóstico e a avaliação sobre mobilidades e tempo requerem, ainda na mesma linha, que estes projetos sejam transdisciplinares, que contemplem a participação de profissionais em diversas áreas, incluindo obrigatoriamente as ciências sociais, atendendo a que a mobilidade e o tempo são fenómenos intensamente sociais e culturais. Uma das questões que se impõe aos profissionais que desenvolvem estudos sobre as mobilidades e os usos do tempo prende-se com a quantidade de informação a recolher.

Tal como vincámos acima, as mobilidades e os ritmos são realidades sociotécnicas, pois estão intimamente ligadas e são inclusivamente definidas por uma panóplia alargada de saberes especializados, que integram desde a engenharia à sociologia e à psicologia, e técnicos, mas são ao mesmo tempo condicionadas e produtos de processos sociais que importa descortinar. Ora, face a esta complexidade, é perfeitamente possível que surja interesse em conhecer e/ou recolher informação sobre os mais variados microfenómenos relacionados, na tentativa de se obterem explicações e entendimentos detalhados. Tal aumenta a possibilidade de eleger um leque alargado de categorias de análise. Referimo-nos por exemplo, ao interesse e à pertinência em estudar práticas relativas, por exemplo, às variações nos usos do tempo aos fins-de-semana, a ocupação da noite, as questões da poluição sonora e/ou luminosa, entre outras. Com efeito, todas estas preocupações serão legítimas e adequam-se, ou articulam-se, com os objetivos que podem presidir ao diagnóstico dos usos do tempo e mobilidades, independentemente do contexto físico em análise.

Os inquéritos aos usos do tempo e mobilidades podem ainda ser aplicados de forma sincrónica, levantando dados que caracterizam perfis, rotinas e avaliações, tal como dissemos; ou podem incluir a elaboração de diários nos quais os sujeitos participantes registam as suas atividades, mediante um guião pré-estabelecido, no momento em que ocorrem. Estes diários implicam um tipo de contratualização específica com os sujeitos estudados, mas são geralmente de enorme riqueza de informação, uma vez que permitem aceder com mais detalhe às dinâmicas do quotidiano dos sujeitos.

As entrevistas estruturadas e semiestruturadas constituem hoje uma opção relevante nos estudos da mobilidade e dos usos do tempo e transporte, porque permitem aceder a mais informação de contexto sobre as rotinas e, principalmente, acerca da avaliação e os índices de satisfação dos públicos estudados. Normalmente, as entrevistas implicam o uso de guiões pré-definidos e a construção de uma análise de conteúdo consistente com os objetivos traçados. Cruzam-se no diagnóstico aos usos do tempo e das mobilidades outras técnicas, entre as quais a observação direta com recurso a registos áudio e vídeo da realidade, favorecendo a análise de certas dimensões em momentos posteriores e, eventualmente, com a presença de outros investigadores. Em todo o caso, recomenda-se o uso de grelhas de observação previamente definidas como auxiliares dos registos.

As técnicas mencionadas, especialmente dirigidas à “extração” de informação, não podem esquecer, em nenhum momento, a população em análise, as suas características e reações, de forma a ficar garantida a fidelidade na recolha. Esta é mais uma razão em favor da autonomia (e responsabilização) das autarquias e organizações cuidarem da recolha, análise e armazenamento de informação específica sobre mobilidades e usos do tempo, entendendo-as como meios de apoio à decisão e ao planeamento estratégico. Com efeito, o diagnóstico pode comportar níveis diversos de participação da população estudada, conforme os objetivos que se pretendam atingir. Mas, em geral, a finalização do diagnóstico implica que os resultados documentados possam ser devolvidos e debatidos com a população estudada e/ou os seus representantes, de modo a aferir a informação veiculada e a facilitar a geração de coerência e consistência.

Esta fase pode ser demorada e exige alguns cuidados no manuseio da informação recolhida. Seja qual for a modalidade, o diagnóstico às mobilidades e aos usos do tempo empreende uma série de ligações com os atores e as organizações, podendo refletir, por isso, as visões e as sugestões desses mesmos participantes acerca das necessidades e das alterações a introduzir em benefício coletivo. Como mencionámos antes, estas alterações poderão implicar os atores individualmente, ou as organizações e as entidades públicas no seu todo.

As técnicas a adotar, ao incidirem diretamente sobre comunidades, organizações, ou grupos, podem implicar o uso de amostragem sempre que o universo em estudo seja incomportável e sempre que seja possível aceder às amostras estabelecidas. Todavia, em grande parte dos casos em que o diagnóstico aos usos do tempo e da mobilidade serve propósitos de intervenção e de inovação situados em contextos definidos, a opção pelo

estudo do universo pode ser a mais vantajosa e precisa, permitindo detalhar o tipo de padrões e de dificuldades mais salientes.

Apresentam-se, de forma sucinta, as técnicas mais comuns nos estudos das mobilidades e tempos na sociologia.

MÉTODOS E TÉCNICAS	<ul style="list-style-type: none"> • Análise documental e arquivo • Inquérito por questionário • Diários • Orçamentos do tempo • Entrevista • Observação, com recurso a registos orais e visuais • Grupos de foco <ul style="list-style-type: none"> Técnica Delphi Construção de cenários • Grupos de discussão • Investigação-ação
---------------------------	--

Tabela 2: Técnicas de estudo das mobilidades e tempos

Do exposto se infere que os diagnósticos aos usos do tempo, mobilidades e transportes constituem focos extremamente importantes para a tomada de decisão política. De forma muito sintética podemos expor, como abaixo, esses contributos, dividindo-os em três grandes planos de tipo estrutural: as autarquias, as empresas e organizações e as escolas e entidades educativas.

AUTARQUIAS (NÍVEIS MACROESTRUTURAIS)	EMPRESAS E ORGANIZA- ÇÕES DE TRABALHO (MESO ESTRUTURAIS)	ESCOLAS E OUTRAS EN- TIDADES EDUCATIVAS (MESO ESTRUTURAIS)
<ul style="list-style-type: none"> • Políticas do tempo e da mobilidade • Políticas educativas, de igualdade de género e integração familiar • Medidas de concertação em rede 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestão do tempo e das mobilidades • Gestão de recursos humanos integrada numa política organizacional de tempo e mobilidades • Organização horária, trabalho por turnos, flexibilidade laboral • Conciliação da vida, ritmos laborais 	<ul style="list-style-type: none"> • Organização horária, calendário escolar, estruturas de apoio familiar, conciliação da vida, tempo da escola, tempo na escola, ritmos escolares, calendários de avaliação, tempo familiar e de acompanhamento, atividades extracurriculares, distâncias percorridas, durações e momentos do dia/semana.
DIAGNÓSTICO Apoio a políticas públicas de tempo e mobilidade	DIAGNÓSTICO Apoio a medidas de gestão e formação de recursos humanos Concertação em rede, com organizações e entidades públicas	DIAGNÓSTICO Apoio a medidas de aprendizagem do tempo, observação dos graus de pressão temporal da escola, articulação com o tempo familiar

Tabela 3: Contributos dos estudos às mobilidades e tempos

INTERVENÇÃO E INOVAÇÃO

O diagnóstico aos usos do tempo e das mobilidades comporta, portanto, informação muito importante sobre as dificuldades e, eventualmente, sobre as estratégias a desenvolver, com as quais se identificam os atores envolvidos no estudo.

Na tabela seguinte mencionamos algumas das intervenções que mais frequentemente surgem dos diagnósticos aos estudos do tempo e mobilidades em contexto urbano.

AUTARQUIAS	EMPRESAS E ORGANIZAÇÕES DE TRABALHO	ESCOLAS E OUTRAS ENTIDADES EDUCATIVAS
Intervenção/Inovação	Intervenção/Inovação	Intervenção/Inovação
<ul style="list-style-type: none"> • Conhecimento da realidade das famílias e das comunidades • Alteração dos horários de entrada e saída de escola (descombinando os horários de ponta) • Definição de plataformas comunicacionais e informacionais interativas, participadas e continuamente monitorizadas • Metodologias de convivência entre uso de automóvel, bicicletas e outros meios de transporte 	<ul style="list-style-type: none"> • Diagnóstico e monitorização de informação sobre colaboradores • Atribuição de horários de trabalho ajustados a condições sociofamiliares • Redes de transporte e organização horária 	<ul style="list-style-type: none"> • Conhecimento da realidade das famílias e das crianças • Cuidado e regulação do estacionamento junto às escolas • Educação para o consumo e a circulação • Promoção de atividades recreativas e desporto no espaço das escolas • Promoção de escolhas de consumo sustentáveis
<ul style="list-style-type: none"> • Políticas públicas destinadas à melhoria das condições de mobilidade e usos do tempo 		

Tabela 4: Algumas intervenções e entidades envolvidas nos estudos às mobilidades e usos do tempo

Importa, assim, que ainda durante o diagnóstico se possam utilizar técnicas participativas que permitam aos próprios sujeitos serem co-produtores das eventuais intervenções e inovações a implementar. E estas intervenções e inovações podem ser de diversa índole, podendo abranger mudanças legais e regulamentares, ou implicar diretamente aumento de informação e de reforço de conhecimentos.

As metodologias participativas são essenciais na trajetória da intervenção nestas áreas e envolvem conhecimentos diversos sobre grupos, mediação e comunicação. Estão especialmente adequadas a caminhos ditados pela investigação-ação que enfatiza a importância dos processos reflexivos ao longo de todos os percursos de recolha, tratamento e uso da informação. Através da promoção da participação – individual, coletiva e/

ou por instituição (que recorrem a técnicas já explanadas acima e outras específicas para a atividade participativa) – os participantes podem expressar os seus modos de ver, retratar os seus estereótipos e mudar comportamentos e perspetivas sobre várias das dimensões dos padrões de mobilidade, dificuldades e práticas, assim como usos do tempo.

No que respeita à promoção de medidas inovadoras e com carácter disruptivo (que propõem mudanças significativas (sejam estas de tipo material e/ou cultural e cognitivo), as técnicas participativas potenciam a construção de cenários com as próprias populações abrangidas e partindo dos seus contributos, que constituem, também, objeto de análise e de reflexão, potenciando, igualmente, a mudança e a sua aceitação.

OUTRAS APLICAÇÕES DAS PESQUISAS NA ÁREA DAS MOBILIDADES E DOS USOS DO TEMPO

Para além dos estudos de diagnóstico e de apoio à decisão, que incluem variáveis de índole sociológica e psicológica, desenvolvem-se metodologias de estudo das mobilidades e usos do tempo que tem um carácter mais interacional e que buscam registar e dar conta dos significados que têm os espaços e os tempos para os sujeitos sociais, interferindo sobre o modo como os usam e os avaliam. Normalmente, estes estudos não têm os mesmos propósitos de descrição, mas de incidir sobre determinados objetos / fenómenos que são relevantes pela sua singularidade e que exigem compreensão, à luz de processos e transformações sociais. Assinalam as dimensões subjetivas e valorativas do tempo, do espaço e das deslocções ou distâncias, antecipando o que são as dimensões psicológicas e sensoriais do tempo. Analisam processos como as estadias, as transições, as durações e as paragens e passagens, sendo especialmente interessante destacar as suas aplicações estéticas e artísticas, por vincarem os domínios das perceções, cognições e representações.

Também são importantes para o conhecimento aprofundado dos lugares, das distâncias e dos usos do tempo, justamente porque eles podem permitir explicar alguns dos comportamentos mais salientes das mobilidades hoje, incluindo a natureza, dimensão e densidade dos ritmos sociais. Inserem-se a este respeito as análises sobre as memórias da mobilidade e dos usos do tempo, tão significativos para entender a relação entre comunicação e mobilidade da biografia dos indivíduos; como as análises sobre os significados acerca dos transportes e a dimensão experiencial de vida nos meios de deslocção. Em grande parte, tais estudos incluem o uso de

técnicas de tipo qualitativo e interpretativo, como a entrevista cruzada com observação e etnografia, incluindo o registo e a análise visual. Mas também fazem uso de técnicas mais recentemente legitimadas, como a entrevista em movimento, isto é, que decorre durante o tempo da mobilidade.

Por isso, os estudos das mobilidades, deslocações e usos do tempo entrelaçam-se com os estudos da segurança, da viagem, do turismo e do lazer, fazendo sobressair a necessidade e o interesse em fazer convergir pontos de vista teóricos e epistemológicos explorados em diversas disciplinas para que sejam interpretados e pensados de forma consistente e integrada, do ponto de vista social, espacial e temporal.

Há ainda que distinguir entre escalas de análise de carácter macro cultural e histórico e as escalas de análise aos estilos de vida dos sujeitos e às suas experiências quotidianas, ainda que ambas se intersetem na produção de conhecimento científico.

De qualquer forma, estes estudos podem resultar em propostas de intervenção artística que representam, justamente, as cenas da vida das pessoas e das comunidades que estão ligadas à narrativa da deslocação, do movimento, da saída e do regresso; mas também são altamente constituídas pela tipologia dos meios de deslocação (e de comunicação) disponíveis e imaginados. A mobilidade e as variações nos usos do tempo surgem vincadas de diversas formas na arte e na cultura popular, incluindo canções, provérbios e várias outras manifestações.

Mencionemos, ainda, por exemplo, as obras *Os Retirantes*, retratos de Portinari, dos anos quarenta do século XX que documentam o olhar do autor sobre o êxodo intenso da população brasileira nordestina, devido à falta de condições de vida e popularizados também no artesanato das figuras em barro do Mestre Vitalino Santos que hoje circulam em várias versões nos objetos de comercialização turística daquela região.

Adicionalmente, os meios digitais atuais de registo e armazenamento de informação são extremamente importantes na definição das metodologias de recolha e de intervenção a definir, porque estão diretamente implicados na produção de mobilidades e de normas de usos e cognição do tempo. As fotografias constituem, aliás, um acervo valioso nos estudos da mobilidade e dos usos do tempo, ao permitirem conferir conteúdo aos significados e às experiências do tempo e do espaço e sustentando, deste modo, o uso de outros métodos, como o etnográfico. São, por isso, fontes de análise de relevo a considerar nos estudos que descrevem e analisam grande parte dos fenómenos associados à mobilidade. Facilitam, ainda, a documentação de problemas de mobilidade e organização do tempo,

funcionando como algumas janelas de leitura do mundo social e dos seus modelos de organização.

QUESTÕES EMERGENTES

- Vida em mobilidade
 - Viagens, passagens e vidas em transições e estadias
 - Migrações, integrações e estranhamentos
 - Direitos, espaços e tempos
 - Mudança climática, mudança social e adaptação
 - Colisões paradigmáticas, discursos e possibilidades
 - Emoções, cognição e tecnologia
 - Mobilidade, alimentação e estilo de vida
-

Tabela 5: Questões emergentes

CONCLUSÃO: PENSAR E INTERVIR EM REDE E A IMPORTÂNCIA DE SISTEMAS INTEGRADOS DE INFORMAÇÃO

Para finalizar esta breve contribuição, recorro o interesse que se afigura cada mais premente de as entidades de poder local se envolverem de forma sistemática e direta na recolha e tratamento de informação, assim como no desenvolvimento de projetos de investigação-ação que potenciem a troca de experiências e a reflexividade permanente sobre os vários processos em causa. Este envolvimento merece estruturas designadas para o efeito, com calendários de trabalho, mas também merece estruturas de gestão, tratamento e disseminação da informação que possibilite aferir os atores envolvidos e o tipo de recurso ou ação por eles desenvolvida. A construção de bases de dados informativas sobre os fluxos de mobilidade, as motivações e as dificuldades da população, implicando contato com fontes diversas, além dos indivíduos ou famílias, constitui, assim, um ponto de grande importância, servindo de instrumento de apoio à tomada de decisão.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Almeida, J. (20 junho 2017). Lembra-se do Concorde? *Jornal Económico*. Retirado de <http://www.jornaleconomico.sapo.pt/noticias/lembra-se-do-concorde-novo-aviao-supersonico-sera-ainda-mais-rapido-173469>

Comissão Europeia. (2011). Roteiro de transição para uma economia hipocarbónica competitiva em 2050. Retirado de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52011DC0112&from=EN>

- Eurostat. (2017a). Estatísticas sobre o transporte de passageiros. Retirado de http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger_transport_statistics/pt
- Eurostat. (2017b). Consumption of energy. Retirado de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52011DC0112&from=EN>
- Eurostat. (2017c). Renewable energy statistics. Retirado de http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Renewable_energy_statistics
- Instituto Nacional de Estatística. (2012). Distribuição das despesas de consumo médias anuais (%) dos agregados domésticos privados por local de residência (NUTS - 2002) e tipo de produto consumido (divisão). Retirado de https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0001490&contexto=bd&selTab=tab2
- Instituto Nacional de Estatística. (2017a). Proporção de utilização do automóvel nas deslocações (%) por local de residência (à data dos Censos 2011). Retirado de https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0007135&contexto=bd&selTab=tab2
- Morais, A. (2017, 22 de setembro). China estreia comboio de alta velocidade com tecnologia local. *Diário de Notícias*. Retirado de <https://www.dn.pt/mundo/interior/china-estrea-comboio-de-alta-velocidade-com-tecnologia-local-8788301.html>
- Sales Oliveira, C. (2015). No entretanto ou o (ab)uso do acesso online em mobilidade, *Comunicação e Sociedade*, 28, 229-251.

Citação:

Araújo, E. (2018). Questões de mobilidade, tempo e sustentabilidade. In E. Araújo, R. Ribeiro, P. Andrade & R. Costa (Eds.), *Viver em|a mobilidade: rumo a novas culturas de tempo, espaço e distância. Livro de atas* (pp. 146-160). Braga: CECS.