

### ■ 3.2. Desigualdades no acesso ao serviço público de transportes: contributos da atividade dos motoristas na construção de proximidades territoriais ■

*Liliana CUNHA*

Centro de Psicologia da Universidade do Porto  
Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação  
Universidade do Porto  
lcunha@fpce.up.pt

#### ■ 1. Introdução ■

Iniciamos a nossa reflexão com o que nos parece ser um dos paradoxos da mobilidade por meio do transporte público: se os transportes públicos constituem uma condição de acesso ao ensino, à saúde, ao emprego e a outras atividades e serviços, enfim, a uma condição de participação na vida social, será que é garantida a equidade no acesso às prestações desse serviço público?

Dizemos que se trata de um paradoxo, sobretudo, se considerarmos os discursos inscritos numa era dita pós-moderna, que têm como assunção o pressuposto de uma *mobilidade generalizada*, tendo em conta nomeadamente o aumento crescente da velocidade dos transportes e da distância percorrida nas deslocações quotidianas (Lannoy & Ramadier, 2007). Não obstante, ainda que seja reconhecido o «direito à mobilidade» como necessidade coletiva, nem todos se beneficiam efetivamente de condições equitativas de acesso à sua prestação.

É sob o pretexto de preservação do interesse geral, sempre que o mercado não logre garanti-lo, que se justifica a atribuição da noção de «serviço público» ao setor dos transportes<sup>18</sup>. A referência ao estatuto

---

<sup>18</sup> Esse reconhecimento encontra-se consagrado no artigo 73º do Tratado que institui a Comunidade Europeia e justifica-se, em parte, pelo fato de constituir uma necessidade coletiva, de interesse geral, e, portanto, não passível de uma exploração meramente comercial.

de serviço público poderia fazer entender que a nossa ênfase recairia sobre o cliente transportado e a sua perspectiva relativamente ao serviço prestado. Porém, o ponto de vista que privilegiamos, tributário da Psicologia do trabalho inserida no projeto pluridisciplinar da Ergonomia da atividade e articulado com a influência da «abordagem ergológica», é o da atividade de quem presta esse serviço, assim como dos que intervêm na concepção da rede de transportes.

O objetivo é, sobretudo, o de destituir aqueles que transportam de um estatuto de *passageiros* na história da sua atividade e na reconcepção do sistema de transportes em que ela se enquadra e de reconhecer a necessidade de conferir visibilidade ao que se passa nos territórios que permanecem à margem desta «sociedade móvel»<sup>19</sup>.

## **2. O acesso à mobilidade por transporte público: um direito ou um privilégio?**

A afirmação do direito à mobilidade por transporte público constitui, não raras vezes, o ponto de partida dos que a têm como objeto de estudo, mesmo que as formas de mobilidade não sejam homogêneas e nem sempre todas elas garantidas a todos em todos os lugares. Esse direito é reconhecido também porque, apesar de a mobilidade não se estabelecer *per se* como um objetivo, ou como um fim em si mesma, trata-se de «uma espécie de direito ‘genérico’ que condiciona a efetividade da maior parte dos outros direitos» (Ascher, 2010, p. 197).

Aliás, tendo em vista que os recursos necessários à vida social não se encontram igualmente distribuídos no espaço, nem os indivíduos dispõem das mesmas oportunidades de acederem a eles é que se justifica a ação pública nesse domínio. No caso específico do setor dos transportes rodoviários coletivos de passageiros, onde se situa a nossa análise, a ação pública é simultaneamente traduzida no reconhecimento desse serviço como «serviço público» e na exigência de cumprimento de certas obrigações que lhe são intrínsecas por parte

---

19 Revisão intercalar do Livro Branco da Comissão Europeia sobre os Transportes (Comissão das Comunidades Europeias, 2006) [COM(2006) 314 final].

das empresas de prestação de serviço, como o prevê, em Portugal, a Lei n.º 10/90, de 17 de março – Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres<sup>20</sup> –, «relativas à qualidade, quantidade e preço das respectivas prestações, alheias à prossecução dos seus interesses comerciais» (artigo 2.º, n.º 2e).

Para que o transporte público não seja, de fato, um privilégio reservado aos que se situam em territórios favoráveis à mobilidade — nomeadamente pela sua densidade populacional e pelo reforço da procura desse tipo de serviços —, a prestação de um serviço público de transportes deve também ser custeada por tarifas sociais, que serão objeto de «compensações financeiras pelos poderes públicos quando comprometem o equilíbrio econômico das empresas» (Bavoux, Beaucire, Chapelon & Zembri, 2010, p. 209).

Não obstante, a segregação social, reforçada pela desigualdade dos territórios, nem sempre é contrariada pela mobilidade, sendo esta também resultado de opções de diferentes atores, das políticas definidas e das lógicas que a elas subjazem.

Nesse sentido, colocar o paradigma de uma sociedade móvel em debate implica igualmente considerar «as tensões e as pressões que a ‘mobilidade generalizada’ opera tanto em nível do indivíduo como em nível da sociedade e do espaço físico» (Lannoy & Ramadier, 2007, p. 29). Falamos, concretamente, de exclusão de certas categorias da população, assim como de certos espaços e tempos, que se mantêm à margem da hegemonia de tal paradigma.

### **3. De pés bem-assentados no chão da mobilidade...**

Compreender o fenômeno da mobilidade do ponto de vista dos movimentos que ela gera leva a desvalorizar aquilo que a além ao espaço, às suas fontes de atrito, enfim, ao que a constringe e limita. Mas é exatamente isso o que preconizam as abordagens exterritoriais que concebem a mobilidade independentemente dos seus protagonistas e dos espaços que ela ocupa e reconfigura.

---

<sup>20</sup> Essa lei estabelece as competências do poder central e do poder local em nível da organização e exploração dos transportes ditos regulares de passageiros, urbanos e locais.

A abordagem que privilegiamos contraria, pois, a ideia de que o estudo da mobilidade tem que ser fiel à análise de fluxos, a uma análise tendencialmente «desencastrada» das realidades concretas onde se materializa. Procura-se abandonar aquela visão funcionalista<sup>21</sup>, ancorando-se a análise na variabilidade das suas formas de produção, pelas opções de natureza econômica e política assumidas e, sobretudo, pela atividade de trabalho dos que a tornam possível.

Um dos determinantes da atividade nesse setor corresponde às especificidades do território em que ela é exercida. As relações entre mobilidade e território não se consubstanciam, porém, na existência de um «chão» que serve de suporte a diferentes tipos e alcances de deslocação. O planejamento de transportes não pode manter indiferença face às características de cada território. Ainda que os espaços de circulação do ônibus sejam, por definição, espaços de «passagem», assegurando uma relação intersticial entre os seus lugares, eles configuram uma matriz de vida: o traçado de uma linha de transportes reifica interações entre pessoas e atividades, cria proximidades e gera densidades territoriais.

#### **4. As relações entre mobilidade e território**

A importância de uma análise da mobilidade encastrada no território corresponde a um dos principais contributos do estudo que apresentamos. Não se entenda, porém, esta análise como tradutora de um mero discurso «contracorrente», isto é, se tomamos como discurso dominante o que sustenta a afirmação da desterritorialização, do desencastamento da ação e das relações entre os indivíduos. Aliás, a economia dita de mercado tende a abordar a ação dos indivíduos,

---

21 Adotar uma perspectiva «funcionalista», na análise do setor dos transportes, corresponderia a admitir que o sistema é pré-existente e pode, portanto, ser descrito em si mesmo. Como afirma Bruno Maggi a propósito da lógica funcionalista: «O sistema é predeterminado em relação aos sujeitos, ao seu ser no sistema e ao seu agir. Os sujeitos singulares podem mudar, entrar no sistema ou sair dele, sem mudar a identidade deste, pois ela é independente da identidade dos sujeitos» (Maggi, 2006, p. 172). Como alternativa a essa leitura, sublevamos a análise das opções e decisões assumidas pelos atores e os seus debates, na configuração do sistema de transportes e da sua evolução.

desvalorizando a influência do contexto histórico-espacial enquanto determinante das suas decisões (Pecqueur, 2009). Não será, portanto, de estranhar que, face à tendência de desregulamentação e de privatização, o território tenha sido eleito pelo estatuto de constrangimento, razão pela qual a sua importância foi diminuída, ou até mesmo negligenciada (Le Galès, 1998).

A conceitualização da noção de território exige que comecemos pela definição dos seus limites, identificando do que ele se afasta: o território não é um «conjunto físico de paisagens materiais, mas [sim] (...) expressão e produto das interações que os atores protagonizam. O território, nessas circunstâncias, é proximidade, atores, interações» (Reis, 2007, p. 248). Demarcamo-nos, portanto, de uma referência ao território, delimitada unicamente a partir do espaço físico, para entendê-lo como uma matriz relacional. Não obstante, «(...) se é necessário ultrapassar o empirismo da descrição geográfica, corremos um risco muito grande de imaginar o espaço como uma página branca na qual se inscreve a ação dos grupos e das instituições» (Castells, 2000, p. 181).

As referências a um paradigma de «mobilidade generalizada», aparentemente característico das sociedades contemporâneas, justificariam, em parte, a caducidade que alguns conferem à noção de território, proclamando, em seu lugar, a dissolução dos constrangimentos espaciais e a conquista de uma maior liberdade (individual) de circulação. Mas há também razões que justificam o seu uso na atualidade: «a globalização aumenta a necessidade de localização; as deslocalizações aumentam a necessidade de um local defensivo; a mobilidade generalizada aumenta a necessidade de ancoragens; a mundialização aumenta os movimentos de regionalização; (...) a urbanização aumenta a pobreza dos espaços rurais nos países do sul» (Lajarge, 2009, p. 196).

De modo mais específico, poderíamos dizer que invocar o território no estudo da mobilidade por transporte público se justifica, desde logo, pelo fato de ela estar concretizada num espaço físico tangível, definido com base em critérios, como a densidade populacional, a localização dos principais equipamentos estruturantes da vida social ou uma potencial articulação com outros modos de transporte. A lógica e o predomínio desses critérios podem, no entanto, ser

ponderados e até subvertidos em função de outros fatores, ou seja, o traçado dos percursos no espaço não obedece sempre aos mesmos critérios, nem a um mesmo modelo de hierarquização.

Ainda assim, a atenção que consagramos ao território no âmbito deste trabalho (Cunha, 2012) surgiu, sobretudo, a partir do reconhecimento de que ele intervém na produção de mobilidades diferenciadas e, não raras vezes, reprodutoras de desigualdades sociais. Isso justifica o fato de o admitirmos não como forma de indexação dos fenômenos a analisar, mas como objeto mesmo de investigação, como uma categoria de análise que permite a consideração de outros elementos na apreensão do real. Em vez de ser uma categoria de análise obsoleta, assumimos que o território, como recurso coletivo, requer o reconhecimento da sua singularidade na construção do bem comum e a «acomodação das políticas públicas às especificidades do local» (Jaillet, 2009, p.117).

Efetivamente, o desenvolvimento do trabalho de pesquisa em contexto real e a convocação dos saberes dos próprios trabalhadores no diálogo com o investigador, como preconiza a tradição científica em que nos inscrevemos, correspondem a uma abordagem que resiste à ambição de desterritorializar: «a Ergonomia da atividade envolve-nos assim sobre o terreno da reflexão (e da ação) a propósito de um desenvolvimento humano sustentável, cujo referencial tende a se ‘localizar’ mais do que a se ‘globalizar’» (Lacomblez, 2005, p. 9).

A atividade de trabalho não pode, por conseguinte, ser subtraída da compreensão dos processos de territorialização, inerentes à produção e evolução do território (Lajarge, 2009), mesmo que em um nível micro de análise, como sustenta a pesquisa que desenvolvemos, considerando a *atividade de transportar* e a *atividade de concepção da rede de transportes*, protagonizada respectivamente pelos motoristas e pelos conceptores de mobilidade (Cunha, 2012).

Adotando o ponto de vista da nossa pesquisa, impõe-se, desde logo, a questão: Como garantir a prestação de um serviço público de transporte e a preservação do direito de todos à mobilidade por transporte público, tendo em conta as singularidades que definem um determinado território? E, por outro lado, sendo os espaços da mobilidade eminentemente «móveis», como pode, então, ser mantido o patrimônio de saberes que esse *espaço em que se age* traduz?

## **5. Transportar e transformar os territórios da mobilidade: qual o contributo da atividade dos motoristas e dos conceptores?**

Nos discursos genéricos sobre a mobilidade, encontramos comumente referências implícitas à mobilidade em contexto urbano, assumindo talvez, como residual, a que tem lugar em zonas de baixa densidade populacional, retraída por uma baixa procura do transporte público.

O estudo a que aqui nos reportamos se enquadra, ainda assim, num contexto marcado por este tipo de características: trata-se de um projeto de reconceção da rede de transportes públicos por ônibus de uma área municipal da região Centro de Portugal, tipificada como um território «predominantemente rural» (INE, 2009). A oferta de serviços de transporte público em áreas rurais e de baixa densidade populacional, adaptada às necessidades dos cidadãos que nelas vivem, constitui uma medida prioritária na promoção da coesão territorial e na garantia de equidade social (Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, 2007).

Efetivamente, as condições de mobilidade nesse território correspondem a uma realidade bem-diferenciada do que se passa em contexto urbano: antes do projeto de reconceção da rede de transportes, o número de circulações de ônibus por dia estava limitado a apenas duas, ao início e ao final do dia, de forma mais ou menos coincidente com os horários escolares. E a oferta estava também circunscrita aos dias úteis e aos períodos de atividade escolar.

Os serviços de transporte público foram assim organizados, porque o uso do ônibus se faz sobretudo por motivo escolar, sendo os estudantes os seus principais utilizadores. Foi, particularmente, quase essencialmente em função desse grupo da população que foi reconfigurado o traçado da rede, levando em consideração não apenas a obrigatoriedade atribuída às Câmaras Municipais de assegurar serviços de transporte por esse motivo (Decreto-Lei nº 299/84, de 5 de setembro), mas também porque são esses os usuários que mantêm um padrão de procura mais regular.

Relativamente ao uso do ônibus pela população «não escolar» nesse concelho, podemos dizer que, no caso das deslocações do e para o trabalho, essa taxa de utilização é residual,

o que é explicado pela reduzida oferta de serviços de transporte público e pela defasagem entre os horários escolares e os horários de trabalho praticados pelas empresas da região. Um outro motivo que justifica o recurso ao ônibus é a feira local, com uma periodicidade quinzenal, estando previsto um reforço da oferta de serviços, em coerência com uma procura mais significativa nesses dias. Esse reforço se traduz pela introdução de uma viagem de ônibus ao final da manhã, com o objetivo de assegurar o regresso das pessoas mais cedo do que o habitual. Caso contrário, teriam que esperar até ao final do dia para serem conduzidas até sua casa.

No âmbito dos projetos de reconcepção de redes de transporte, os conceptores (sobretudo, profissionais das áreas de engenharia, geografia e matemática) são, talvez, os atores mais reconhecidos como agentes de territorialização, mesmo se a sua atividade seja, em parte, determinada em função das vias de circulação existentes, dos espaços que permitem a circulação de um ônibus e da densidade dos lugares (densidade populacional e de atividades). Ou seja, face a uma territorialidade instituída, eles têm que definir trajetórias de mobilidade, acabando, muitas vezes, por reforçar polaridades e desigualdades já existentes.

A atividade dos motoristas se encontra igualmente balizada por essas trajetórias predefinidas. Contudo, as análises prosseguidas em contexto real e em cada uma das linhas da rede em estudo, articuladas com o recurso a entrevistas, revelaram como o uso do território na sua atividade de trabalho acaba por se inscrever numa finalidade que visa, ao contrário, *corrigir* potenciais desigualdades.

A perspectiva dos conceptores, evidenciada também a partir de observações da sua atividade e de entrevistas com eles conduzidas, traduz o fato de o trabalho de concepção ser, não raras vezes, pensado com base em um modelo de mobilidade urbana tido como hegemônico. Fazendo uso do vocabulário da Ergologia, diríamos que se trata de uma «postura de exterritorialidade», de «desaderência» (Schwartz, 1996; 2000) face à singularidade da situação concreta em análise e face ao ponto de vista dos que fazem uso desse território na sua atividade.



Ora, num território marcado por uma vasta área, por baixa densidade populacional e escassa oferta de alternativas de transporte público, os problemas em nível da acessibilidade à rede de transportes é uma realidade que não pode ser esquecida. Trata-se de um problema a resolver com que se veem confrontados os motoristas no dia a dia. Os resultados da pesquisa mostraram como a melhoria das condições de mobilidade de que se beneficiam os utilizadores do transporte público advém, sobretudo, de um potencial que é introduzido pela própria atividade dos motoristas. Em virtude da ausência de intervenções regulares sobre esta rede, a atividade dos motoristas surge como «variável de ajustamento» do próprio sistema às necessidades concretas dos seus utilizadores, ainda que nem sempre seja reconhecido o seu ponto de vista, nem o seu contributo específico, como é relatado por um dos motoristas entrevistados:

*Isto não está na escala... Nós compreendemos perfeitamente que é muito longe para os miúdos virem para a paragem. De verão, ainda vá que não vá, agora de inverno, com a chuva é complicado. Nós temos que passar mesmo lá por causa dos miúdos, mas isto não está neste traçado [traçado da linha de autocarro], nem é prioridade da empresa... (M14, motorista, empresa privada, atividade em contexto rural, 2 anos de antiguidade na empresa).*

É de se referir que alguns desses motoristas vivem no mesmo município onde trabalham e são, por isso, legitimamente atores daquele território. Contrariamente ao que acontece num contexto urbano, em que um número considerável de serviços é oferecido diariamente e onde circulam muitos passageiros que se mantêm sob «anonimato», o mesmo não acontece nas linhas situadas no contexto analisado, em que cada motorista está vinculado a uma linha específica. Aqui, os motoristas conhecem bem os seus clientes, sabem os seus nomes, sabem onde vivem e as suas trajetórias quotidianas. A realidade de cada passageiro pesa nas opções do motorista e influencia as estratégias construídas de forma a garantir o interesse público – é necessário ou não realizar um desvio sobre o traçado da linha onde se circula, para «apanhar» alguém que fica mais distante? É preciso fazer parada noutros lugares, mesmo que não previstos e devidamente assinalados?

Assegurar um serviço público de transportes nessa ótica consiste em eleger e contemplar determinados lugares não consagrados no traçado formalmente definido de circulação do ônibus, nos percursos realizados quotidianamente. A introdução de desvios não previstos em alguns pontos do percurso, para o transporte dos que se encontram a uma maior distância das linhas de ônibus, ou a realização de mais paradas do que as assinaladas, constituem estratégias desenvolvidas pelos motoristas com o objetivo de compensar as desigualdades que o sistema de transportes construído acaba por reproduzir.

Os seus discursos revelam, no entanto, que fazê-lo não é evidente, nem escamoteia o «debate de normas e de valores» (Schwartz, 2000) que subjaz a tais opções, como o traduz este motorista:

*É só contras neste trajeto (...): é uma estrada demasiado estreita e é só caminhões que andam a tirar madeira dos pinhais. Eu, se apanhar um trator, se apanhar um caminhão, eu tenho que ir a 'gramá-lo' e já me tem acontecido várias vezes. Porque é assim, uma pessoa não se pode descuidar mesmo. E a minha preocupação mais, aqui no meu trabalho, é eu ter que cumprir um horário. (...) É assim, saio de casa muito tempo antes. Por exemplo, em vez de entrar às 7:00, entro às 6:30, vamos supor. Uma pessoa acaba por estar prejudicada, sempre de todas as maneiras: eu a entrar mais cedo, e eles também não nos estão a pagar para isso, mas a gente, se for apanhada com excesso de velocidade, isso vai sair do meu bolso. Pronto, mas é isso que eu às vezes digo e chateio-me, e depois eles se puderem cortar 10 minutos hoje, 10 minutos amanhã, até o fazem... (Motorista, 6 anos de antiguidade na empresa)*

O trabalho de concepção é pensado à distância desses debates que cruzam a atividade dos motoristas e dos constrangimentos com que se confrontam. A prescrição de novas normas pelos conceptores, por exemplo, sob a forma de horários a cumprir com uma margem de manobra ainda mais escassa, acaba por ignorar simultaneamente o fato de a garantia, para algumas pessoas, de condições de acessibilidade a esses serviços estar dependente das estratégias desenvolvidas

pelos motoristas, e o fato de isso comportar custos de tempo com impacto no cumprimento dos horários estabelecidos:

*Para mim, o mais importante é cumprir os horários e conhecer bem os percursos, para que os meninos não cheguem atrasados. O que aqui nos mói mais é o termos de cumprir os horários, ou melhor, cumprir o que está na escala... Porque é assim, uma pessoa não se pode descuidar mesmo. (...) Eu sei que, se for apanhada com excesso de velocidade, por acaso até nunca me mandaram parar, mas eu sei que todos os dias ando a transgredir, eu sei que se for apanhada a transgredir, essas multas são para mim, não são para a empresa... (Motorista, 11 anos de trabalho na empresa)*

A inscrição de outros lugares ou percursos, para além dos formalmente definidos, institui-se com o tempo, correspondendo a práticas concretas de (re)territorialização das trajetórias de mobilidade nesse contexto. Partilhamos, assim, a reflexão do sociólogo Marié (1982, citado por Ozouf-Marignier, 2009), de que «o espaço precisa da espessura do tempo, de repetições silenciosas, de maturações lentas, para se tornar território» (p. 34). E fundamentamos o interesse de uma concepção dos «territórios da mobilidade» que projete o encontro entre os seus legítimos atores (designadamente, conceptores, motoristas, atores locais) e a confrontação dos seus saberes.

A produção de saberes para a reconcepção dessa rede de transportes, no quadro do que a abordagem ergológica designou como «dispositivo dinâmico a três polos», iria requerer efetivamente o diálogo entre os saberes ditos «acadêmicos», protagonizados nomeadamente pelos conceptores, e os «saberes incorporados à atividade» de que são detentores os motoristas. Mas a construção desse diálogo e a apropriação desses saberes não se compadecem com «assaltos» ao terreno ou em desaderência (Schwartz, 2000).

O diálogo entre esses dois polos não acontece espontaneamente, nem se encontra autolegitimado. Nesse caso concreto, a consagração de um espaço de debate com os motoristas acabou por ficar comprometida pelo tempo definido para o projeto, mas, sobretudo, pelo não reconhecimento do seu contributo no debate sobre a evolução futura dessa rede de transportes.

## **6. Pensar o desenvolvimento de outras formas de se ser móvel a partir do trabalho concreto**

O fio condutor que assumimos no quadro da reflexão aqui produzida consiste em afirmar que, da mesma forma que o território não corresponde à parte fixa que serve de suporte às dinâmicas da mobilidade, porque ele próprio intervém nas alternativas de transporte a que os cidadãos têm acesso, também a mobilidade não deixa o espaço anônimo.

Afastamo-nos, no quadro deste estudo, de uma perspectiva da mobilidade como qualidade intrínseca às pessoas ou aos territórios. A nossa abordagem consiste, contudo, em entendê-la como resultado de opções, de critérios que a definem e lhe dão forma, ou seja, como resultado da intencionalidade dos atores que a concebem e produzem.

O confronto entre a perspectiva dos conceptores e a dos motoristas tornou evidente que o potencial de mobilidade que cada um desses atores imprime ao projeto de concepção da nova rede de transportes é diferenciado e revelador do tipo de saberes que cada um mobiliza na sua atividade concreta.

Os saberes dos motoristas, tributários da sua experiência em linhas específicas dessa rede de transportes, faz com que eles adotem uma «perspectiva de lugar»: ao contemplarem novos lugares de parada do ônibus nas trajetórias seguidas, ou ao realizarem desvios não previstos, para assegurar o transporte daqueles que se encontram a uma maior distância dos pontos de passagem do ônibus. Isto significa que, apesar do recurso a diferentes saberes disciplinares na definição do traçado das redes de mobilidade, apesar de as opções de organização do trabalho anteciparem determinadas formas de exercício da atividade pelos motoristas, é impossível antecipá-la totalmente. As análises que conduzimos em contexto real de trabalho traduzem uma «reserva de alternativas» (Schwartz, 2000), que vão sendo recriadas e introduzidas no sistema, no decurso da atividade de transportar. A preservação desses modos de agir na atividade é fundamental, até porque o tempo necessário para a aprovação da redefinição do traçado de uma linha ou de novas paragens nem sempre é compatível com a evolução das necessidades dos utilizadores desse meio de transporte.

Compreender-se-á melhor agora a definição avançada por Lajarge (2009), de que «o território é o espaço ‘bonificado’ pelos atores» (p. 201). Se a mobilidade, mais do que uma forma de anulação da ideia de território, pelo contributo da atividade transforma e reconfigura o espaço, ou seja, reterritorializa, como podemos pensar o desenvolvimento das condições de mobilidade sem considerar o trabalho concreto e os seus protagonistas?

A pertinência dessa questão se justifica tanto mais sabendo que, apesar de os motoristas exercerem a sua atividade na mesma linha durante vários anos e procurarem atualizar os percursos que realizam em função da evolução das necessidades dos usuários do transporte público, nem sempre é reconhecida a sua perspectiva no trabalho de concepção, ficando assim comprometida a integração dos seus saberes nesses projetos de desenvolvimento, com custos incontornáveis para a vida coletiva.

### Referências Bibliográficas

- Ascher, F. (2010). *Les nouveaux principes de l'urbanisme*. La Tour d'Aigues, France: Éditions de l'Aube.
- Bavoux, J.-J., Beaucire, F., Chapelon, L., & Zembri, P. (2010). *Géographie des transports*. Paris, France: Armand Colin.
- Castells, M. (2000). *A questão urbana* (A. Caetano Trad.). São Paulo, Brasil: Edições Paz e Terra.
- Comissão das Comunidades Europeias (2006). *Manter a Europa em movimento - Mobilidade sustentável para o nosso continente. Revisão intercalar do Livro Branco da Comissão de 2001 sobre os Transportes*, COM(2006) 314 final. Bruxelas, 22 de junho de 2006.
- Cunha, L. (2012). *Mobilidades, territórios e serviço público: debates sobre o interesse colectivo à margem do paradigma de uma sociedade móvel*. Tese apresentada para efeitos de obtenção do grau de Doutor em Psicologia. Porto: FPCE-UP.
- Instituto Nacional de Estatística (INE) (2009). *Tipologia de áreas urbanas*. Retirado de [www.ine.pt](http://www.ine.pt)
- Jaillet, M.-C. (2009). Contre le territoire, la « bonne distance ». In M. Vanier (Ed.), *Territoires, territorialité, territorialisation: controverses et perspectives*, (pp. 115-122). Rennes, France, Presses universitaires de Rennes.

- Lacomblez, M. (2005). *Ergonomie de l'activité et francophonie: héritages, réalités, perspectives*. Retirado de <http://www.ergonomie-self.org/diffusion/contributions.pdf>, a 5 de setembro de 2006.
- Lajarge, R. (2009). Pas de territorialisation sans action (et vice versa)? In M. Vanier (Ed.), *Territoires, territorialité, territorialisation: controverses et perspectives*, (pp. 193-204). Rennes, France, Presses Universitaires de Rennes.
- Lannoy, P., & Ramadier, T. (Eds.) (2007). *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*. Louvain-la-Neuve, Belgique: Academia Bruylant.
- Le Galès, P. (1998). Régulation, gouvernance et territoire. In J. Commaille & B. Jobert (Eds.), *Les métamorphoses de la régulation politique*, (pp. 203-240). Paris, France: Maison des Sciences de l'Homme.
- Maggi, B. (2006). *Do agir organizacional. Um ponto de vista sobre o trabalho, o bem-estar, a aprendizagem*. São Paulo, Brasil: Editora Edgar Blucher.
- Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional (2007). *Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território. Relatório*. Retirado de <http://www.dgotdu.pt/pnpot/>
- Ozouf-Marignier, M.-V. (2009). Le territoire, la géographie et les sciences sociales: aperçus historiques et épistémologiques. In M. Vanier (Ed.), *Territoires, territorialité, territorialisation: controverses et perspectives*, (pp. 31-36). Rennes, France: Presses Universitaires de Rennes.
- Pecqueur, B. (2009). De l'exténuation à la sublimation: itinéraires d'une notion et de ces déclinaisons. In M. Vanier (Ed.), *Territoires, territorialité, territorialisation: controverses et perspectives*, (pp. 205-210). Rennes, France, Presses Universitaires de Rennes.
- Reis, J. (2007). *Ensaio de economia impura*. Coimbra, Portugal: Almedina.
- Schwartz, Y. (1996). Ergonomie, philosophie et exterritorialité. In F. Daniellou (Ed.), *L'ergonomie en quête de ses principes. Débats épistémologiques*. (pp.141-182). Toulouse: Octares Editions..
- Schwartz, Y. (2000). *Le paradigme ergologique ou un métier de philosophe*. Toulouse: Octares Editions.