

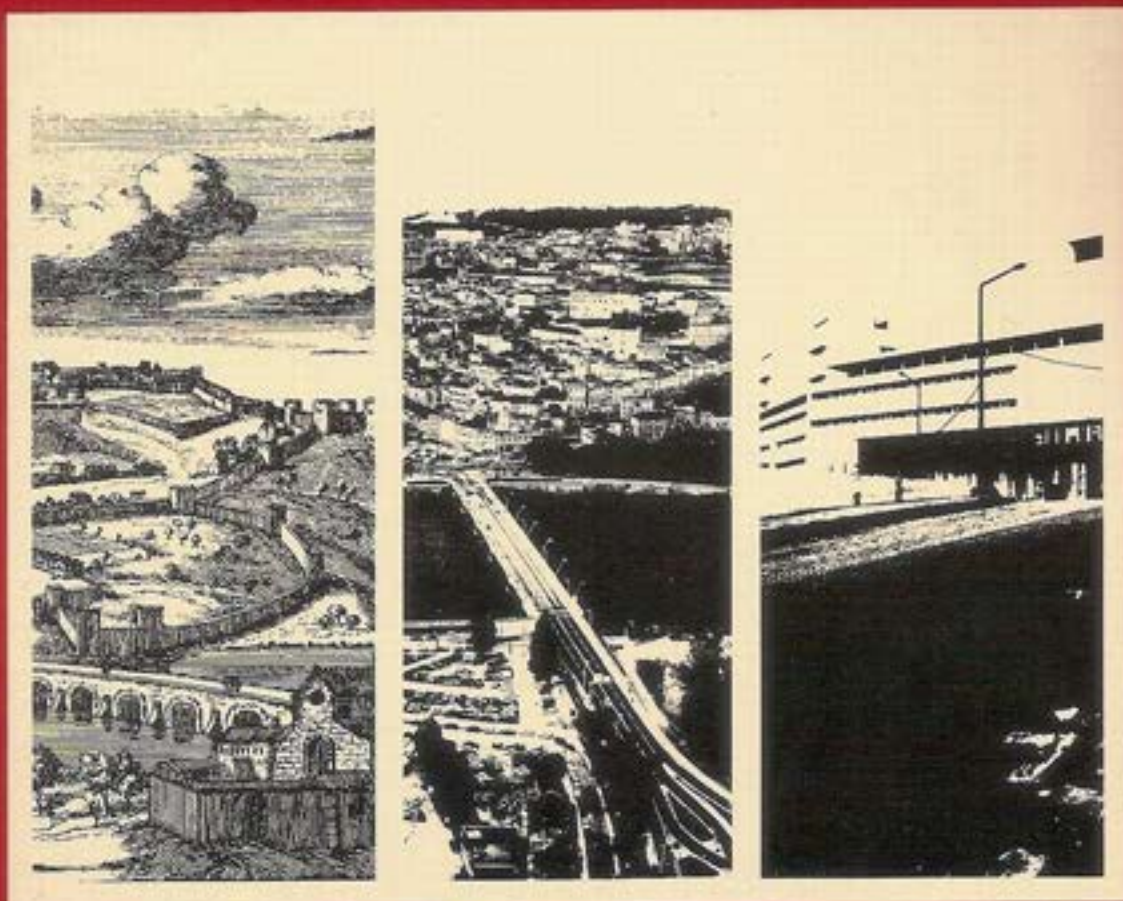
CADERNOS DE GEOGRAFIA

NÚMERO ESPECIAL

INSTITUTO DE ESTUDOS GEOGRÁFICOS
com a colaboração do Centro de Estudos Geográficos

FACULDADE DE LETRAS - UNIVERSIDADE DE COIMBRA

ACTAS DO SEGUNDO COLÓQUIO DE GEOGRAFIA DE COIMBRA
COIMBRA 1999



A ESPÁCIO-TEMPORALIDADE QUOTIDIANA DA POPULAÇÃO

Norberto Pinto dos Santos*

A mobilidade espacial da população de Coimbra associa-se a situações de boa acessibilidade que influencia, directamente, os percursos pendulares diários e a organização espacial urbana, suburbana e rural próxima. A combinação entre a procura de sedentarização, a qualidade de vida centrada na residência, a pendularidade, em substituição da migração, e a importância do consumo afirma novas cronogeografias. Estas surgem, de forma diferenciada, sob a influência das espacialidades posicionais das "estações" de referência da sócio-economia contemporânea: a residência(s) e o lugar/lugares de emprego/trabalho. Identificar a forma com o indivíduo ajusta a sua actividade quotidiana às estruturas existentes é o intuito do texto a apresentar.

A residência, os percursos e as deslocações das famílias

A mobilidade geral da população centrada na pendularidade quotidiana, é um factor estruturador do ciclo e do estilo de vida dos indivíduos, influenciando, por isso, directa e indirectamente as deslocações para compras, para obtenção de serviços e para lazer. Assim, o tempo destinado à mobilidade assume uma importância crescente no dia-a-dia das pessoas, reflectindo-se nos horários de trabalho e, especialmente, nos tempos fora daquele.

Impondo estratégias muito diversificadas, devido à multiplicação das esferas de actuação das pessoas, hoje, é cada vez mais significativa a mobilidade residencial intra-urbana e rural próxima. Resultando de factores diversos, estas mobilidades encontram nos desejos e interesses (expressão do aumento da classe-média com um nível de rendimentos e facilidades de acesso ao crédito acrescido) tanto como nas necessidades, a sua motivação. Não é de estranhar, por isso, a valorização da imagem social através da habitação e do consumo do espaço que essa residência implica, diversificando-se os modos de relação e as esferas sociais onde o indivíduo se integra.

Perspectivados num espaço funcional e sujeitos a uma abordagem onde a vertente sócio-cultural assume um papel de definição muito importante, a mobilidade e os movimentos dos indivíduos integram-se nas relações que se estabelecem intra-, inter- e sub-urbanamente, num processo de terciarização espacial que se estrutura em torno da construção de edifícios para habitação e na reorganização espacial contemporânea da estrutura comercial e de serviços.

A mobilidade suburbana apresenta uma expressão espacial mais significativa a partir do século XIX, com a separação entre a área de domicílio e a área de emprego. De facto, as zonas industriais suburbanas e o campo dão lugar a extensas urbanizações de loteamentos habitacionais e estruturas comerciais de apoio directo a essa população ou de área de influência mais alargada. Estas instalam-se 'paredes meias' com as aldeias da periferia próxima dos centros urbanos. Deste modo, é fomentada a multiplicação das formas de relação social entre o espaço urbano e o espaço rural, recriando-se as periferias ao despontarem, no meio dos campos, áreas urbanas satélites dormitórios ou estruturas comerciais e de serviços com uma qualidade (ambiental, arquitectónica, de acessibilidade específica) que é determinada pelos preços e, obviamente, pela localização dos empreendimentos e a clientela a servir.

Esta conjugação de opções motiva mobilidades espaciais acrescidas, devido à tendência de aumento dos percursos, não só entre a residência e o trabalho, mas também entre a casa e o lugar de compras, a casa e os espaços de lazer. Esta mobilidade é, nas sociedades contemporâneas, imposta desde muito cedo junto dos mais jovens, tornando esta geração num grupo potencialmente mais motivado e receptivo às deslocações, tanto as quotidianas como as esporádicas. A mobilidade acrescida dos progenitores (*babyboomers* e *pós-babyboomers*) é responsável pela crescente redução dos quantitativos de pessoas a residirem na mesma freguesia de nascimento, sem dúvida exponenciadora de uma mobilidade geral ao longo do ciclo de vida das pessoas.

Utilizando o exemplo de Coimbra, através de uma análise comparativa entre quatro freguesias, escolhidas

* Centro de Estudos Geográficos de Coimbra.

pela diversidade da sua organização sócio-espacial (do citadino, ao suburbano, ao periurbano e ao rural) (Fig. 1), verifica-se existirem diferenças com alguma relevância. A percentagem de população que manteve ao longo do seu ciclo de vida a mesma freguesia de residência dos progenitores (sem mudança de residência, portanto) é especialmente significativa em Vil de Matos (rural e periurbana) (80% da população), mas também em Cernache (75%) de características menos rurais mas também periurbanas.

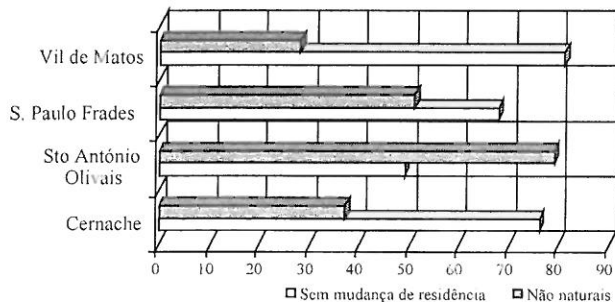


Fig. 1 — Mobilidade residencial da população inquirida
Fonte: Inquérito efectuado nas freguesias referenciadas

Esses valores são menores em São Paulo de Frades (68%) e em Santo António dos Olivais, já que apenas 48% da população se mantém na freguesia de naturalidade. Trata-se, de facto, da materialização das diferenças entre o rural, mais imóvel e fechado, e o urbano, mais móvel e aberto. A ratificação destes dados é conseguida (Fig. 1) pela contabilização dos residentes não naturais, aqueles que apresentam pelo menos uma mudança de residência entre unidades administrativas (freguesia). No espaço urbano, especialmente em Santo António dos Olivais, os valores sobem até 78%, enquanto no espaço periurbano rural, como em Vil de Matos, a redução chega aos 28%; as áreas periurbanas ou suburbanas ficam com valores intermédios: Cernache apresenta 36% e São Paulo de Frades, 51%. Este último valor resulta do facto de uma parte da freguesia estar já integrada no perímetro urbano, fazendo, mesmo, parte da cidade.

A importância desta mobilidade residencial é considerável visto que implica modos de relação entre estilos de vida diferenciados (aquela com mais expressividade em Santo António dos Olivais e menos significativo em Vil de Matos) que afectam o quotidiano das comunidades assim como as das famílias e as individuais, contribuindo para a atribuição de importâncias diferenciadas dos ritmos diários e da utilização do espaço (na relação com os filhos,

nas formas de lazer, nas deslocações para o trabalho ou para as compras).

Há, todavia, que assumir que, apesar do significado contemporâneo do consumo e do lazer, a centralidade de todo o processo de mobilidade quotidiano estrutura-se entre o lugar de residência e o lugar de trabalho. Sendo a relação entre ambos evidente, assume-se que a maneira de pensar o mundo do trabalho se reflecte nas características da habitação (localização, arquitectura, acessibilidade, equipamentos). A actividade profissional condiciona a imagem que o indivíduo transmite socialmente. Ao nível familiar alargado a prestação profissional ganha especial significado na escolha da área de localização da residência, assim como nas opções de conforto e de sociabilidade que o indivíduo dela pode retirar. Assim, a residência é, na actual sociedade de consumo, um espelho da luta continuada entre o nível e a qualidade de vida assumida por cada pessoa ou família.

Com mudanças anteriores ou sem elas, a acessibilidade, de e para a habitação, é de grande relevância, pois a deslocação para o local de trabalho, que pode ser visto como um dos aspectos que melhor caracteriza a sociedade actual, é responsável pela implementação de grande parte das infra-estruturas de transporte e viárias. De facto, o tempo de deslocação imposto pelas características do percurso (trajectos, tipo de piso, número de paragens, carga das vias) e pelo meio de deslocação utilizado, define a própria estruturação urbana e influencia decisivamente o crescimento periurbano. O estudo actual destes movimentos pendulares é tão mais importante quanto se interpõem entre local de residência e local de trabalho um conjunto de paragens relacionadas com actividades específicas e que têm como resultado o aumento da distância tempo e, frequentemente, da distância absoluta, ao mesmo tempo que impõem aos elementos do agregado familiar o delinear de acções concertadas.

Importa, pois, conhecer a disponibilização de tempo imposta pelos percursos da pendularidade diária para deslocação ao trabalho. A Fig. 2 permite verificar que, em Coimbra, a maior parte das pessoas (77,66%) dispense menos de 30 minutos nessa deslocação, sendo os 15 minutos um valor intermédio aceitável como moda, já que 34,64% dos inquiridos afirma demorar menos de 15 minutos no percurso até ao trabalho.

Assim, pode-se concluir que a população de Coimbra não dispense muito tempo nos percursos pendulares diários, ao contrário do que sucede nas áreas metropolitanas portuguesas, onde os tempos de deslocação correspondem a uma parte muito significativa do tempo fora do trabalho, contribuindo esta característica para a

definição da qualidade de vida atribuída às cidades médias.

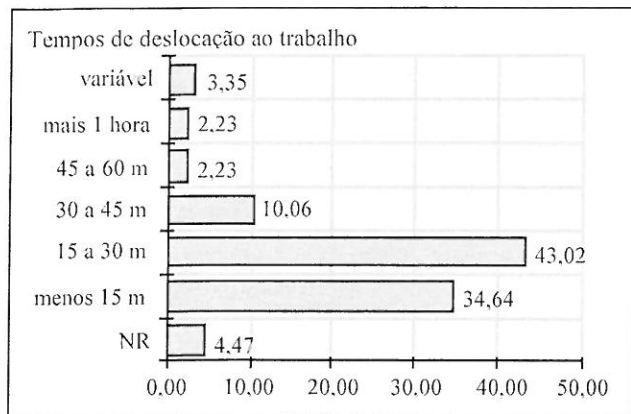


Fig. 2 — Tempos de deslocação para o trabalho

Fonte: Inquérito efectuado nas freguesias referenciadas na Fig. 1

Esta qualidade de vida deve ser entendida de diversas maneiras. Se o tempo de deslocação no automóvel ou no transporte público é menor e o *stress* sofrido pelas pessoas o é também, torna-se igualmente mais fácil conseguir economias de escala familiares e ganha-se tempo para outras actividades, desenvolvidas quer em casa, porque se pode passar mais tempo em família ou em actividades que permitam algum relaxamento (*hobbies*, relações com os vizinhos, a descansar), quer no exterior, porque se tem mais tempo para actividades que, fora do emprego, valorizem física e culturalmente o indivíduo. Todavia, as actividades fora do emprego nem sempre são significativas, quer em número, quer em tempo dispendido; a possibilidade de opção, tal como a menor pressão sobre o tempo, são, no entanto, um estímulo de grande positividade para o indivíduo.

Todas estas condições afectam a quotidianidade do indivíduo, evidenciando-se o conhecimento daquela, de especial significado para a compreensão e explicação da sociedade contemporânea.

A *time-geography* (HÄGERSTRAND), a cronogeografia (PRED) ou o “tempo do espaço” (*timing of space*) (PARKES E THRIFT, 1975) evidenciam isso mesmo, transformando o tempo e o espaço em recursos. Assim, entre oportunidades (canais) e constrangimentos (barreiras, inibições) a *time-geography* permite uma observação do mundo real, que depende do funcionamento de “muitos eventos: serviços de transportes públicos, horas de trabalho, o conjunto das actividades das pessoas no tempo e no espaço”, que MEY e HEIDE (1997) denominam por planeamento espaço-temporal (HUISMAN; FORER, 1999).

A ordem espacial e temporal que organiza a vida humana, tanto na vertente física como social, depende de um conjunto de factores que definem a quotidianidade dos indivíduos, parecendo mais concentrado com a realidade “definir os mecanismos espaço-temporais dos constrangimentos ou limitações que determinam a maneira como as trajectórias são orientadas. Alguns autores creem que o estudo de determinantes negativos poderá ser a forma de ciência social mais segura” (HÄGERSTRAND, 1991: 97 e 98).

Efectivamente, o nosso dia-a-dia está condicionado pela necessidade de descanso concretizado em número de horas de sono, mas também com pela “indivisibilidade dos seres humanos, pela capacidade limitada das pessoas empreenderem mais do que uma actividade num dado tempo, pela duração temporal de todas as actividades, pelo facto de o movimento no espaço consumir movimento no tempo e pela capacidade limitada de acondicionamento do espaço” (ROBINSON, 1998: 329). Este último ponto coincide precisamente com a perspectiva apontada por PARKES E THRIFT, (1975) ao referirem-se ao tempo do espaço, concretizado nos horários de abertura e encerramento dos estabelecimentos, que condicionam, sobremaneira, as deslocações e as actividades. Na realidade, alguns estabelecimentos encontram-se abertos 8 horas por dia, outros 12, 16 ou mesmo abertos 24 sobre 24 horas. Se alguns encerram durante o período de almoço, outros apresentam períodos sem interrupção de funcionamento desde que abrem até que encerram; enquanto outros delimitam substancialmente os períodos de abertura ao público praticando um especialização temporal no período matutino (bancos), vespertino (lojas dos comerciais) e/ou nocturno (bares e discotecas), relacionada com o tipo de actividade que apresentam. Então, o ser humano é, desde logo, limitado espaço-temporalmente pela necessidade de comer, de dormir e de percorrer distâncias. Daí a centralidade do conceito de “episódio marcante”, que impõe ao indivíduo inibições de utilização do tempo e do espaço. Exemplos de marcadores são a necessidade de ir para o trabalho, de estar em casa para tomar conta dos filhos, de ir assistir a uma aula, no caso de um aluno. “Quanto melhor for possível identificar a estrutura de condicionamento do dia de uma pessoa, mais fiável é a estimativa do que pode ser efectuado com o tempo discricionário” (HUISMAN; FORER, 1999).

A quotidianidade individual.

A separação física das pessoas e actividades, traduzida em tempo de viagem, mantém-se como o elemento fundamental de acessibilidade e interacção e a relação

entre lugares de residência e trabalho são as mais elucidativas desta realidade.

O tempo de deslocação depende, em grande medida, do modo de deslocação, o mesmo é dizer, do tipo de veículo utilizado no percurso entre a residência e o trabalho (Fig. 3). A população das freguesias antes referidas utiliza maioritariamente (54,50%) o automóvel particular, confirmando-se a importância deste também na organização do quotidiano das pessoas. De salientar o facto de 78,31% da população se deslocar em veículo motorizado para o trabalho e de apenas 10,58% se deslocar a pé.

Em Coimbra, os que não fazem uso de automóveis particulares usam, normalmente, o autocarro como transporte público, visto que, apesar de existirem linhas de comboio elas servem apenas áreas muito específicas; por outro lado, o facto de a rapidez das deslocações em autocarro serem ainda satisfatórias faz igualmente com que as pessoas não optem por aquele outro meio de transporte. Espera-se a integração, para breve, de novos meios de deslocação que complementem a inovadora, mas polémica, Ecovia; trata-se de uma rede de *light-train* que oferecerá, devido à sua ajustabilidade à rede (paragens e percursos) uma melhor estrutura de transportes à população urbana de Coimbra.

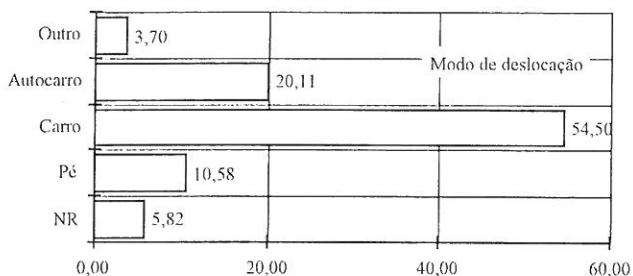


Fig. 3 — Modos de deslocação

Fonte: Inquérito à mobilidade e ao consumo, 1994/1995

Se bem que as opções de transporte sejam diversas, não possuir automóvel na sociedade urbana actual é motivo de redução do usufruto de um conjunto cada vez maior de actividades e espaços, mesmo sabendo-se que os engarrafamentos condicionam cada vez mais a circulação nas grandes e médias cidades. Por contraponto com a utilização do transporte público, possuir viatura própria é ter opções, é poder chegar mais rápido (rapidez potencializada por estruturas como as referidas acima – Ecovia e *lightrain*), é poder usar o tempo de forma menos rígida, é poder efectuar percursos alternativos. Nesta perspectiva, as famílias que se inserem em categorias com maior número médio de automóveis (mais de 1 automóvel por

família), que, no presente caso, tendo por base o inquérito efectuado em 1994/1995 corresponde aos Comerciantes e viajantes, Técnicos e funcionários superiores, Quadros superiores, Empresários e Profissões liberais; são aquelas que melhor podem aproveitar as potencialidades comerciais, de serviços e de lazer da sociedade contemporânea.

De facto, como refere SACARDIGLI (1983: 113), o automóvel é, mesmo, responsável pelo consumo como produtor de sociedade. É assim, porque se consomem muitas coisas que não encaixam muito bem na categoria de bens e serviços, como, por exemplo, várias situações sócio-ambientais: “não consumimos apenas a comida ao jantar, mas em muitos casos também consumimos toda a situação de jantar, participando nele (...). (...) consumimos espaço (espaço-tempo) e também consumimos tempo no instante em que é gerado” CARLSTEIN (1982: 53). A importância do consumo de novos espaços e das diferentes utilizações do tempo confere ao automóvel um lugar de relevo no complexo sistema que é a actual sociedade de consumo, ao encurtar tempos e ao ‘seleccionar’ espaços.

Hoje, os episódios marcantes diversificam-se como resposta a uma sociedade muito receptiva às possibilidades de utilização do tempo fora do emprego. Refiram-se alguns exemplos. O facto de as pendularidades serem cada vez mais importantes e presentes no quotidiano das pessoas faz com que as deslocações a casa, para almoçar, tenham uma expressão diversa da que existia quando as distâncias assumidas por essas pendularidades eram bem menores. Efectivamente, um número crescente de pessoas passa a ter que dispor de um *tempo necessário* de restauração fora de casa (Fig. 4). A juntar a estas regularidades quotidianas surgem outras resultantes do facto de se assumirem como episódios marcantes para um número crescente de pessoas. É o caso do *tempo obrigatório* de aquisição de produtos alimentares (Fig. 5). Uma parte significativa da população envolve-se na aquisição quotidiana de bens alimentares o que, podendo não implicar uma espacialidade alargada, impõe uma disponibilidade temporal muito importante para a organização do dia-a-dia dos diferentes membros da unidade doméstica.

Por outro lado, são cada vez mais relevantes os episódios marcantes que ao tempo livre das pessoas dizem respeito, enquanto fomentadores de padrões de comportamento que é necessário considerar na *geografia do tempo* (DIAZ MUÑOZ, 1991). Quer seja pela multiplicação da utilização de tempos e espaços, como sucede com a utilização dos estabelecimentos de cafeteria (Fig. 6), quer com a disponibilização de tempos acrescidos para fins determinados, associados às novas tecnologias e telecomunicações — ver televisão (Fig. 7), utilizar a *internet*, utilizar consolas e jogos de computador —, começam a ter

um real significado os episódios quotidianos marcantes fora do tempo do trabalho.

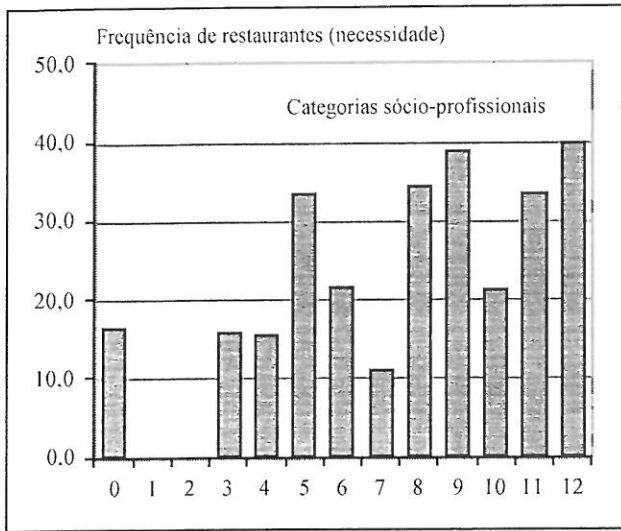


Fig. 4 — Restauração fora de casa, por grupo sócio-profissional
Fonte: Inquérito à mobilidade e ao consumo (SANTOS, 1998)

1 - Agricultores, 2 - Classe baixa/média-baixa empregada no comércio e serviços, 3 - Classe média-baixa/média empregada no comércio e serviços, 4 - Operários e trabalhadores dos transportes e mecânicos, 5 - Trabalhadores da construção civil, 6 - Funcionários públicos e forças de segurança, 7 - Fornecedores de serviços pessoais, 8 - Comerciantes e viajantes, 9 - Técnicos e funcionários superiores, 10 - Quadros superiores, 11 - Empregados, 12 - Profissões liberais.

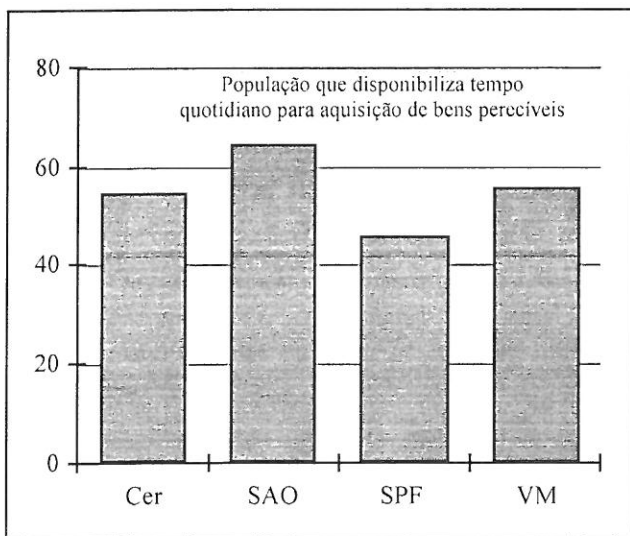


Fig. 5 — Aquisição de produtos alimentares perecíveis
Fonte: Inquérito à mobilidade e ao consumo (SANTOS, 1998)

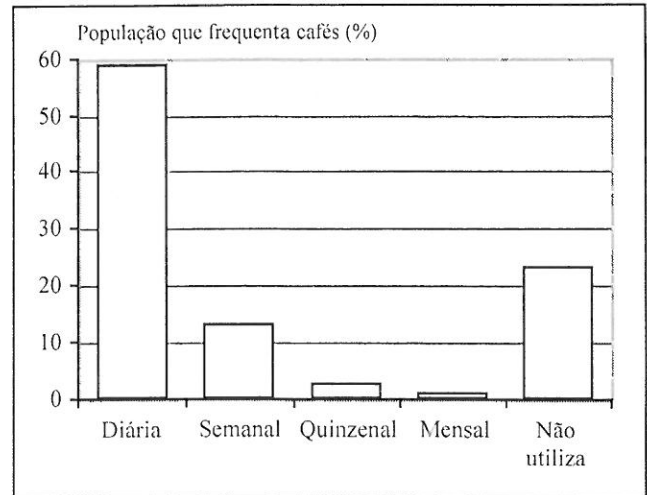


Fig. 6 — Utilização de cafês pela população de Coimbra
Fonte: Inquérito à mobilidade e ao consumo (SANTOS, 1998)

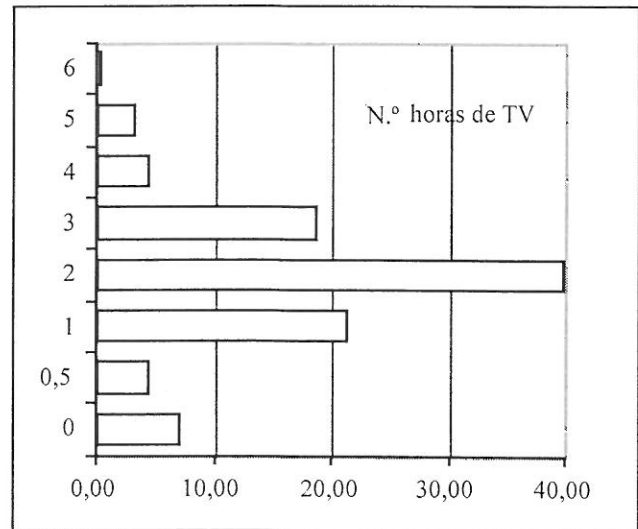


Fig. 7 — Visualização diária de televisão
Fonte: Inquérito à mobilidade e ao consumo (SANTOS, 1998)

A cronogeografia aplicada ao território de Coimbra

Em tudo o que ficou dito salientam-se dois conjuntos de períodos: aqueles em que a população se mantém estacionária e aquela em que a população se desloca. É do jogo de relação entre estes dois fenómenos, entrecruzados com uma crescente variedade de estações, que resulta o padrão de utilização do espaço-tempo diário dos indivíduos. Perspectivar a quotidianidade como padrão implica, precisamente, considerar a existência de percursos habituais que se efectuam durante períodos de tempo e

que se repetem dia após dia. É deste conjunto de circunstâncias que se torna possível criar uma representação dos percursos individuais (isolados ou em conjunto).

Numa perspectiva cronogeográfica, a Fig. 8, oferece uma representação possível do padrão de vida de um habitante de Coimbra, organizado em torno das duas principais estações delimitadoras das mobilidades espaciais: a casa e o trabalho.

Entre estas duas estações desenvolve-se o quotidiano que “é o que se passa todos os dias. Mas também se costuma dizer que no quotidiano nada se passa que fuja à ordem da rotina e da monotonia. Então o quotidiano seria o que no dia-a-dia se passa quando nada se parece passar” (PAIS, 1993: 108). É esta a realidade que a Fig. 8 quer representar. Aquilo que é referido na figura como ciclo de trabalho é um conjunto de trajectos que se efectuam sem serem questionados, que se *fazem de olhos fechados* ou situações em que *o carro até já sabe o caminho* (SANTOS, 1998). Estes percursos inscrevem-se em trajectórias que sugerem que “a série de posições sucessivas não é o simples resultado do acaso, mas, pelo contrário, [de um encaadamento] segundo uma ordem inteligível” (GRAFMEYER, 1994: 81).

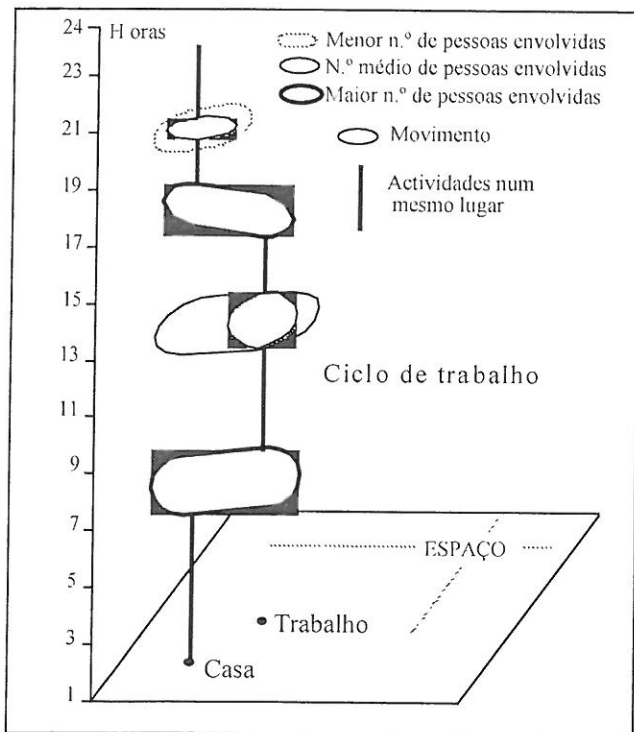


Fig. 8 — Percursos que podem ser efectuados por um indivíduo ao longo de um dia.

Fonte: Adaptado de ZÁRATE MARTIN, 1991: 195.

Cruzando a temporalidade destas trajectórias com o espaço que elas utilizam, como fez HÄGERSTRAND, é possível compreender as mobilidades individuais, permitindo a relação entre as Figs. 8 e 9, precisamente, concluir pela existência dos constrangimentos e identificar as mobilidades espaciais do dia-a-dia das famílias.

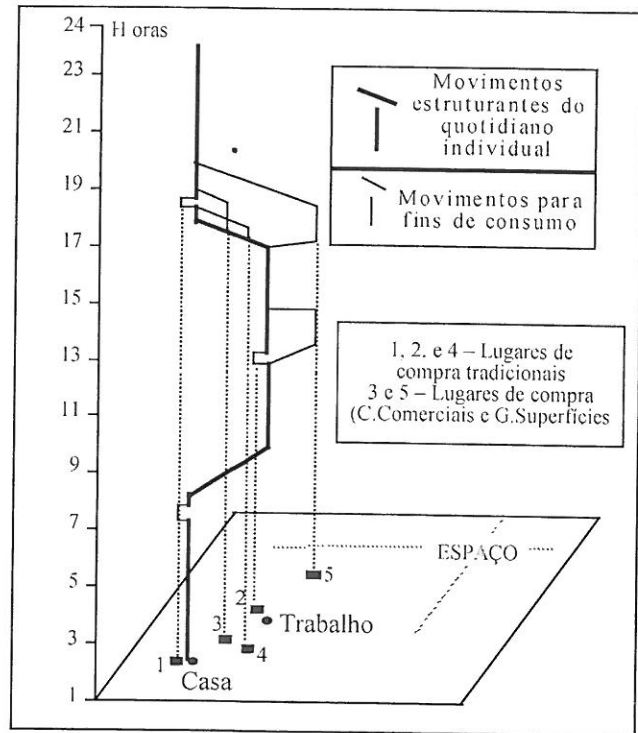


Fig. 9 — A influência do ciclo de trabalho nos percursos não rotineiros

Fonte: Organização do autor (SANTOS, 1998).

Assim, os trajectos diários distribuem-se, normalmente, como foi acima referido, entre as necessidades fisiológicas básicas (descanso e alimentação) e o emprego; os períodos de tempo que separam os lugares onde se levam a cabo as ocupações ou as actividades são os responsáveis pela mobilidade espacial rotineira: a deslocação matutina para o emprego; a deslocação para almoçar, perto do emprego ou na residência, com diferentes amplitudes de movimentos; a deslocação vespertina de regresso a casa; as deslocações esporádicas no total de população, mas rotineiras junto de alguns indivíduos. Todavia, o ciclo de trabalho influencia também outros movimentos, menos rotineiros, em que os lugares-estações se diversificam e dependem das necessidades específicas dos indivíduos num determinado momento. Representou-se a influência da mobilidade do ciclo de trabalho no acesso a lugares de compra/consumo, devido ao seu significado na organização quotidiana. Desta forma, quer para lugares de compra

tradicionais, quer para novas formas de comércio, existe um condicionamento, criado pelo ciclo de trabalho, às deslocações àqueles lugares, normalmente em função da localização da residência e dos tempos de emprego, como se ilustra na Fig. 9.

Depreende-se, pois, que as trajectórias individuais são muito importantes para se poderem compreender, entre outros aspectos, as estratégias das famílias. Todavia, tomam ainda mais significado se se pensar que estas se inserem em prismas espaço-temporais (Fig. 10), que evidenciam claramente a importância da motorização, e a dependência das estações utilizadas em cada dia (lugar de trabalho, de consumo, de recreio), que, como afirma GIDDENS (1981 e 1984), implica, ainda, a projecção do quotidiano das pessoas para fora dos limites absolutos destes prismas “reconhecendo que a vida social através da prática social pode estender-se para incluir interacções com pessoas de outros tempos e de outros lugares (*time-space distancing*)” (ROBINSON, 1998: 330), que se manifesta pela escrita, mas também através da *Internet*, nos *chat-groups*, no comércio electrónico ou no tele-trabalho.

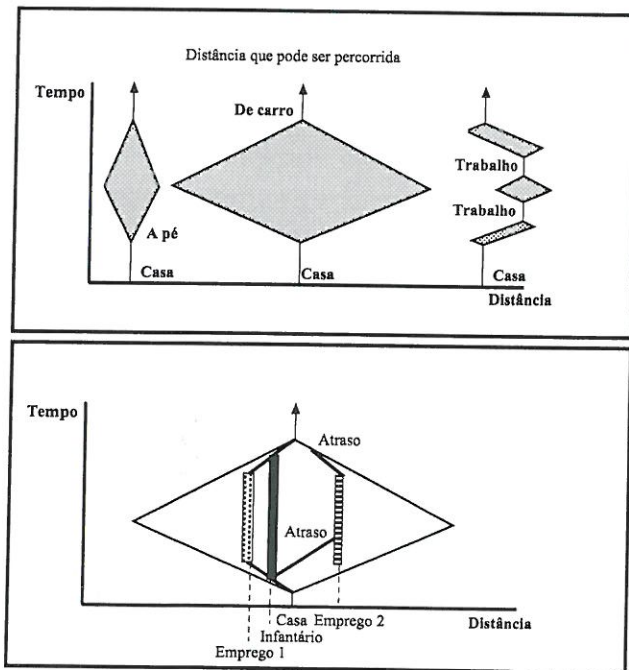


Fig. 10 — Prismas de mobilidade quotidiana
Fonte: PRED e PALM, em LANEGRAN e PALM, 1978.

A conjugação dos percursos individuais da população inquirida explicitam o pretendido conhecimento do quotidiano individual e mostram a necessidade de, para além dos trajectos rotineiros, serem, também, identificados

outros trajectos, eventuais e perenes, “denunciadores dos múltiplos meandros da vida social que escapam aos itinerários ou caminhos abstractos que algumas teorias (...) projectam sobre o social” (PAIS; 1993: 109).

Na realidade¹, estes meandros são, para muitas famílias, já movimentos rotineiros. A análise da Fig. 9 deve ser entendida, precisamente, na perspectiva de que os trajectos actividade-tempo aí expressos correspondem ao quotidiano entendido, recordando PAIS (1993), como o que se passa no dia-a-dia, quando nada se parece passar. Efectivamente, os cronogramas de freguesias (Fig. 11) evidenciam uma similitude de temporalidades que resultam na formação de uma diagonal que expressa a existência de idênticas relações entre as horas do dia e as actividades individuais, corroborando a ideia da organização do tempo das famílias segundo padrões, tanto de mobilidade espacial, como de tempos de actividades quotidianas.

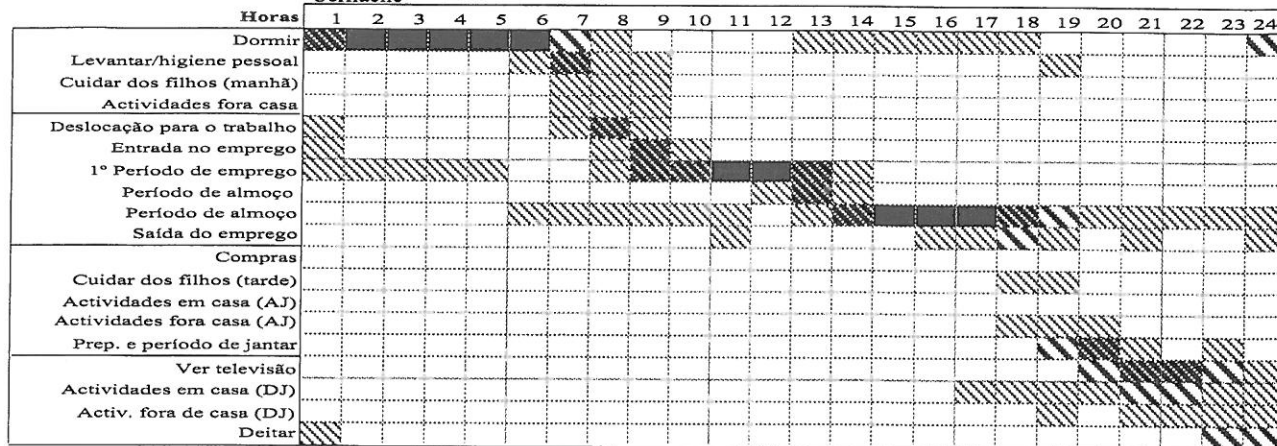
As diferenças registam-se num conjunto de aspectos que convém discriminar: o tempo dedicado aos filhos (manhã, tarde) é mais importante em Santo António dos Olivais e São Paulo de Frades do que nas outras freguesias (Cernache e Vil de Matos), freguesias suburbanas ou periurbanas e mais ligadas a actividades não terciárias.

Um segundo conjunto de diferenças tem a ver com a ocupação do tempo fora do emprego, tanto à noite como no final da tarde. É, de novo, visível uma oposição de comportamentos entre os espaços urbanos e os espaços envolventes da cidade: Santo António dos Olivais e São Paulo de Frades evidenciam novamente mais actividades, tanto fora de casa como em casa, executadas antes de jantar; a estas áreas junta-se Cernache, quando se analisa o período que se segue ao jantar. Indiciadores de actividades fora do emprego, normalmente de lazer/desporto e ocupando o período antes de jantar; estes dados correspondem, no após-jantar, a alguma actividade de sociabilização, *hobbies* ou reprodução familiar.

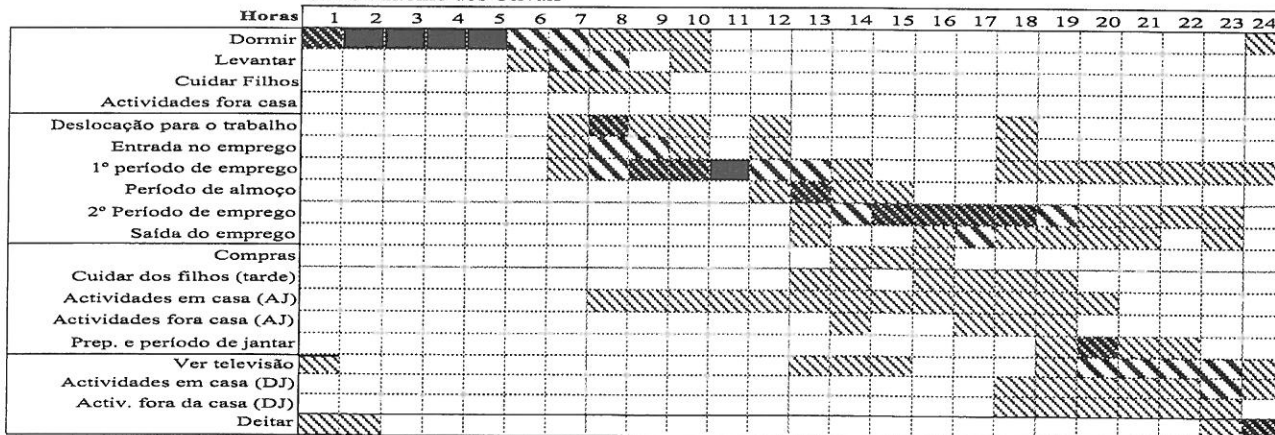
O terceiro aspecto significativo é o facto de as compras não serem tidas como actividades rotineiras para a maior parte da população, que não as refere como fazendo parte do seu dia-a-dia. Na verdade, a tendência para perder o menos tempo possível com as compras da casa e da família faz com que surjam temporalidades que são cada vez menos diárias e crescentemente semanais, quinzenais ou, mesmo, mensais. É, por isso, interessante referir que Cernache, São Paulo de Frades e Vil de Matos não referem as compras como fazendo parte do seu quotidiano. Este dado pode ser explicado com o facto de uma boa parte da população ter uma produção própria que lhe permite suprir uma parte das necessidades em produtos

¹ A análise efectuada, nesta parte do texto, resulta da releitura de um trabalho anterior (SANTOS, 1998).

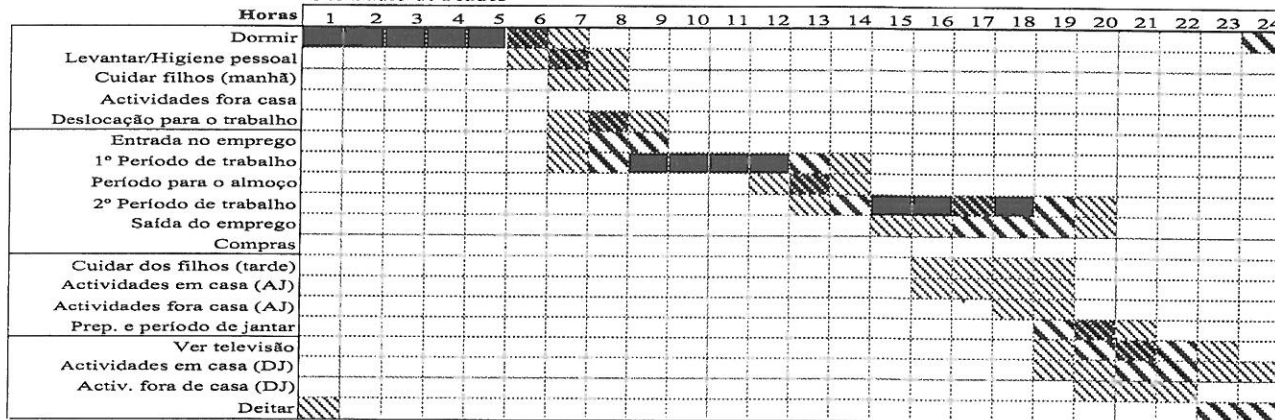
Cernache



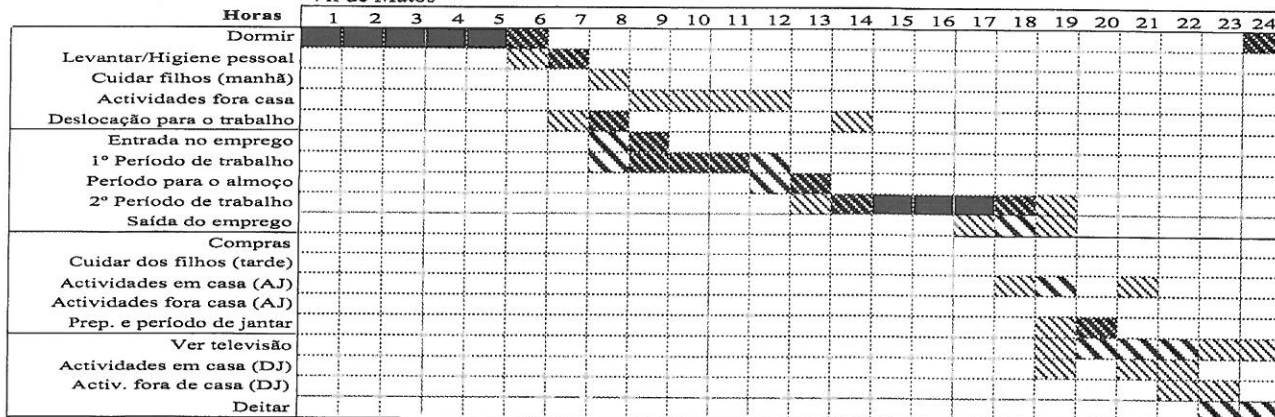
Santo António dos Olivais



São Paulo de Frades



Vil de Matos



≥ 90%
 ≥ 55 < 90%
 ≥ 25 < 55%
 menos de 25%

Fig. 11 — Cronogramas das actividades quotidianas da população das freguesias de Cernache, de Santo António dos Olivais, de São Paulo de Frades e de Vil de Matos.

Fonte: Inquérito à mobilidade e ao consumo (SANTOS, 1998)

percebíveis (hortaliças e frutas, principalmente) que diminuem a importância das compras diárias.

Uma análise de conjunto das representações obtidas (Fig. 12) evidencia que: os períodos de trabalho são predominantemente diurnos e em horários de tempo integral; o período de descanso, que varia entre as 22 horas e as 9 horas, é partilhado pela quase totalidade da população (mais de 80%) entre a meia-noite e as cinco horas da manhã; o período modal de almoço localiza-se entre as 13 e as 14 horas, embora o tempo de refeição se estenda das 11 às 15 horas; a hora de jantar da maior parte da população é às 20 horas, com uma variação entre as 19 e as 22 horas; no final da tarde (entre as 17 e as 19 horas), tem expressão nas actividades dos indivíduos o tempo dispendido com os filhos; ver Televisão é a principal ocupação da população inquirida no período pós-jantar, especialmente entre as 20 e as 23 horas.

Efectuada a interpretação dos dados referidos, torna-se evidente a importância de saber um pouco mais sobre os modos e os espaços que as pessoas utilizam no seu quotidiano. Perante a importância do consumo como facto representa-se aqui modo como os indivíduos utilizam as estruturas comerciais existentes na prossecução dos seus propósitos de consumo.

O espaço de acção quotidiana dos indivíduos

O espaço surge diferenciado em função das características das populações abordadas. A predominância de um certo estilo de vida num espaço concreto implica padrões específicos, uma vez que o espaço não interage por si só. Efectivamente, “o espaço não deve ser visto como uma entidade absoluta de alguma forma separada dos objectos materiais localizados dentro dele [nem] reduzido a esses objectos” (URRY, 1995: 65), valoriza-se, assim, a ideia, também expressa por URRY, de que existem “interdependências complexas entre consumir bens, serviços e espaços e o que os une são os padrões da vida social organizada dentro e através de lugares particulares” (URRY, 1995: 29).

A diferenciação espacial é expressa através do comportamento das populações das freguesias acima referidas e a diversidade de relações entre o consumo e o espaço são evidentes. Se as categorias sócio-profissionais (Fig. 13) influenciam a espacialidade dos consumos, esta está também dependente das características do espaço e do produto (bem) a adquirir. Quando se procura identificar a espacialidade resultante das opções de consumo de Bens Percebíveis (aqueles que têm uma expressão mais quotidiana),

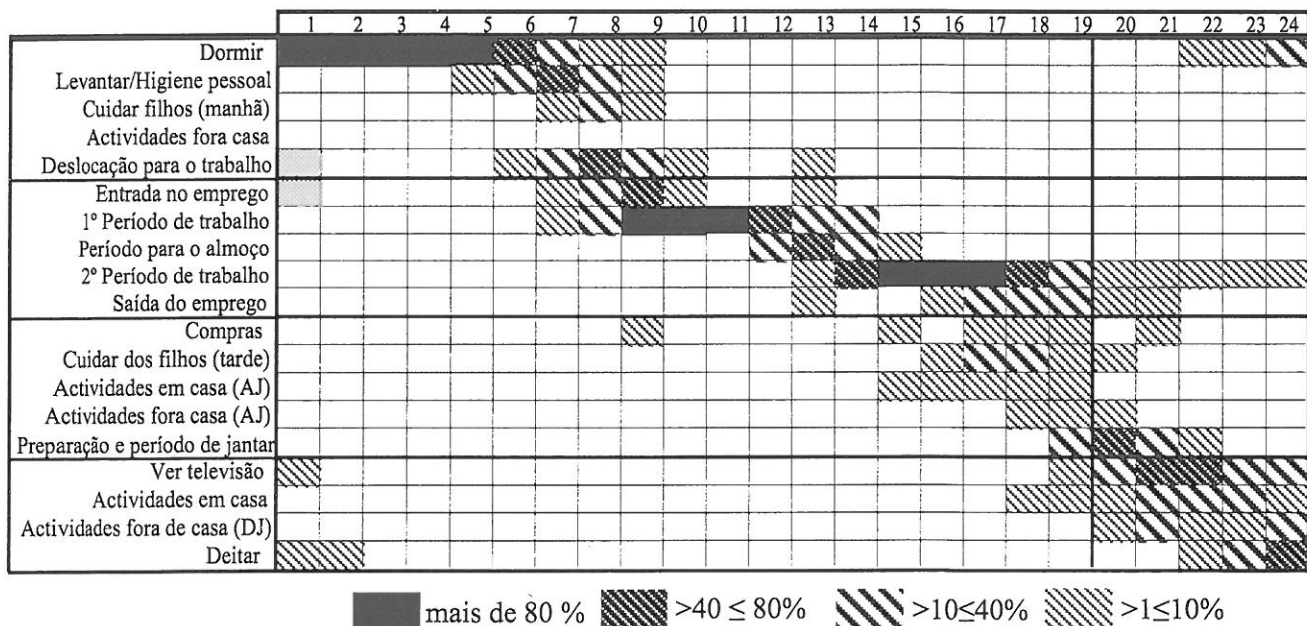


Fig. 12 – Cronograma das actividades da população no concelho de Coimbra
 Fonte: Inquérito à mobilidade e ao consumo (SANTOS, 1998).

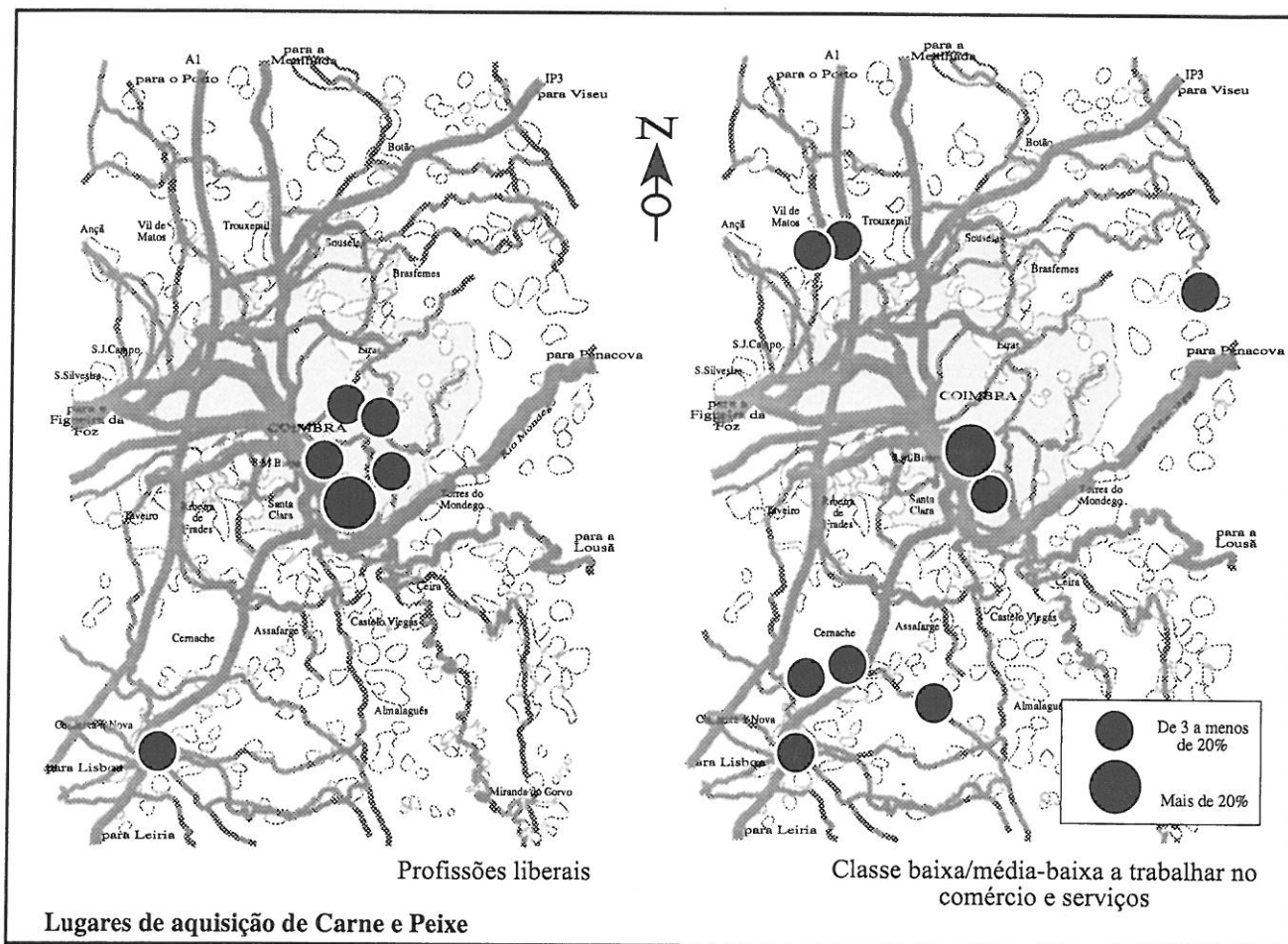


Fig. 13 — Lugares de aquisição de bens perecíveis (carne e peixe): Profissões liberais e Classe média/média-baixa a trabalhar no comércio e serviços.

Fonte: Inquérito à mobilidade e ao consumo (Santos, 1998)

que se adquirem tanto em lojas de especialidade, com em mercearias, em minimercados/supermercados ou em hipermercados, torna-se evidente uma utilização do espaço que valoriza os dois eixos de organização da vida quotidiana: o lugar de residência e o lugar de trabalho (Fig. 10). O indivíduo, quaisquer que sejam a sua categoria sócio-profissional, as suas habilitações literárias, o seu sexo ou a sua idade, tem tendência a aproveitar as características do mercado, continuando a dar valor à lei económica do menor esforço para alcançar um objectivo específico. De facto, quando o simbólico diminui a sua influência no espaço, como sucede com a maior parte dos lugares de venda de bens perecíveis, a opção de compra toma em atenção as oportunidades e as relações sociais — o espaço utilitário.

As relações sociais de consumo que promovem a utilização de postos de venda próximos da residência,

devido a um atendimento personalizado, à venda de produtos *fiados* e à oferta de pequenos serviços (encomendas especiais, transporte de volumes mais pesados a casa, troca de um cheque por dinheiro, informações sobre as diferenças de qualidade do produto), podem compensar um preço algo superior aos praticados em grandes superfícies ou em supermercados. É isso que se verifica nas freguesias em análise. O comércio de bens perecíveis, que raramente o é exclusivamente (excepção feita a talhos e peixarias) sobrevive ou tem que sobreviver pela fidelização dos seus clientes. Essa fidelização é conseguida não através de preços e promoções, difíceis de conseguir com fracos níveis de distribuição, mas através de uma localização de acesso rápido, relativamente à residência, e da procura de relações de alguma intimidade importantes para melhor se compreenderem as necessidades de quem compra.

Todavia, nem todos os indivíduos se sentem atraídos por este tipo de relacionamento e o comércio impessoal, de relações meramente mercantilistas é o ideal de alguns. Não é de estranhar, por isso, que muitos optem pela aquisição de bens perecíveis em lugares distantes da residência, onde se valoriza a variedade, a apresentação, o espectáculo. Aliás, não é de estranhar, também, que sejam cada vez mais os que fazem uso dos dois tipos de consumo, tirando deles o melhor partido possível, porque o consumidor é mais consciente, está mais informado e parece mais paciente.

As diversas opções de consumo referidas encontram-se em qualquer uma das freguesias em análise. Assim, em Cernache (Fig. 10), como em São Paulo de Frades (Fig. 10), e do mesmo modo que em Vil de Matos (Fig. 10), são exploradas todas as possibilidades de consumo nas áreas de residência, enquanto a cidade de Coimbra mantém uma capacidade de atracção materializada em dois centros: a Baixa e o Vale das Flores. Embora não tendo presente estudos anteriores sobre os lugares de aquisição deste tipo de bens em Coimbra, por parte das populações destas freguesias, sabe-se que o Vale das Flores é uma opção recente, já que recente é também a implantação da grande superfície comercial que veio alterar significativamente a espacialidade do consumo em Coimbra. Por seu lado, a Baixa, caracterizada pelo seu ecletismo comercial, oferece ainda modos de consumo tradicionais, a que se juntam novas formas de comércio que lhe permitem manter uma capacidade muito elevada de atracção de clientela.

As características destas duas áreas comerciais são de tal modo importantes que, mesmo para a população urbana de Santo António dos Olivais (Fig. 10), continuam a apresentar-se como principais núcleos de atracção de consumidores, no meio de uma verdadeira dispersão urbana de lugares de compra (esta ocorre, contudo, predominantemente dentro da mesma freguesia e não nas outras freguesias da cidade, excepção feita à Baixa). De salientar, contudo, os lugares da Solum, de Santo António dos Olivais e de Celas como aqueles que, juntamente com a Baixa e com o Vale das Flores, dividem entre si a maior parte dos consumidores de bens perecíveis residentes na freguesia de Santo António dos Olivais.

Pode-se, então, afirmar que, como conjunto de práticas, “o espaço é cada vez mais um produto para consumir, porque ao consumir-se uma *bica* está-se também a consumir o espaço onde essa bebida é tomada” (SANTOS, 1998). Todavia, o interessante é perceber que o modo como se usa o espaço depende da forma como ele é percebido, com o comercial, cada vez mais, a ser entendido como uma conjugação de território de consumo e lazer.

Conclusão

A associação do lazer ao consumo revela-se uma abordagem espacial porque, primeiro, “o papel do comércio no estímulo ao consumo mantém-se mas o ambiente em que ele é feito alterou-se, voltou-se mais para dentro” (SALGUEIRO, 1996), privatizou-se; segundo, criaram-se espaços de passeio integrados em espaços construídos, o que, a par com a implantação de actividades de fruição (cafés, pastelarias, restaurantes, salas de jogos, cinemas, jardins interiores, etc.) faz com que o consumo e o lazer possam ser entendidos como as duas faces de uma mesma moeda, numa grande parte das situações do dia-a-dia.

Quanto ao tempo envolvido no processo, há que sublinhar dois aspectos. Primeiro, o indivíduo tem que dispor de mais tempo para efectuar as suas compras e não pode fazê-lo num intervalo de 10 ou 15 minutos, ou imediatamente antes de regressar a casa. O número de vezes que se vai às compras diminui, como referido, mas o tempo a disponibilizar para esse fim aumenta consideravelmente, por substituição de várias deslocações para compras. Naturalmente, a conjugação de alterações espaço-temporais implica ajustamentos que passam pela disponibilização, em casa, de um espaço específico para a arrumação dos produtos (a dispensa e a arca frigorífica) assim como pela existência de carro particular para o seu transporte.

A ideia de abundância expressa nestes espaços simultaneamente comerciais e de lazer está relacionada com o aumento de grupos sócio-profissionais intermédios e, por isso, com a reestruturação da população activa e baseia-se na predominância de rendimentos acima da média, em trabalhos de horários liberais, no controlo do conhecimento e da cultura. Todavia, também é deveras importante na massificação de consumos, já que uma grande parte da população tem acesso a produtos e bens que de outra forma, dificilmente obteriam, quer porque não seria confrontada com eles, quer porque o seu preço seria dificilmente acessível. A diversificação daquelas actividades terciárias faz com que todo este processo esteja também em estreita relação com os agregados familiares envolvidos na economia informal ou no trabalho doméstico, com o emprego e o aprovisionamento por conta própria lado a lado e não se substituindo um ao outro (PAHL citado por SAUNDERS, 1993: 339). Todos estes tipos de trabalho contribuem para o desenvolvimento endógeno local e para o processo de terciarização da sociedade contemporânea, conduzindo à formação de estruturas locais capazes de dar resposta às necessidades da população em função das características da mobilidade, das comunicações, dos transportes e da própria informática. O “encolher do mundo” (CHAPMAN, 1979) deve ser

acompanhado pela expansão das potencialidades locais que a cidade organiza, distribui e recria.

A predominância de uma classe média urbana (BURGEL, 1993) com um nível de instrução secundário ou superior, economicamente desafogada e adaptada a um género de vida onde o tempo passado na cidade é significativo, condiciona a temporalidade das acções e valoriza determinados comportamentos. O tempo de deslocação surge cada vez mais acrescido, sendo evidente a necessidade de disponibilizar o tempo doméstico através da introdução da tecnologia doméstica é evidente, enquanto a disponibilidade económica origina o aumento do tempo dispendido com outras tecnologias e *hobbies* relacionados com o lazer (TV, vídeo, fotografia, som, coleccionismo(s), cinema, etc...). Assim, criam-se técnicas e tecnologias para ganhar tempo, mas são elas que vão roubar esse tempo e colocar de novo fortes pressões sobre a forma como cada um gere a sua vida quotidiana. Nesta perspectiva, a diminuição do tempo de emprego (diário, semanal e anual) é muito importante (HANDY, 1986), porque impõe a necessidade de se organizar o tempo fora do trabalho (SUE, 1982). Isto sucede na senda da evolução do mundo laboral que, depois de ter sido maioritariamente camponês, deixou de ser predominantemente operário para passar a ser funcionário e técnico. Esta alteração reflecte-se na sectorização profissional do mundo ocidental, que passa da industrialização, desestruturadora do espaço urbano, à terciarização urbanizante, devido à importância atribuída ao trabalho em projectos, supervisão e regulação, reflectindo-se todo este processo nas mobilidades espaciais da população, ao ter que integrar-se em esferas crescentemente variadas de actuação, das de proximidade às de escala global.

BIBLIOGRAFIA:

- BURGEL, Guy (1993) — *La ville aujourd'hui*. Pluriel Intervention, Hachette, Paris.
- CARLSTEIN, TOMMY U. (1982) — *Time resources, society and ecology*. Vol I, Allen & Unwin, Londres.
- CHAPMAN, Keith (1979) — *People, pattern and process. An introduction to human geography*. Arnold, Londres.
- DIAZ MUÑOZ, María Angeles (1991) — “Unas notas sobre las posibilidades docentes y aplicaciones de la geografía del tiempo”. *Serie Geográfica*, Geografías Personales, Nº1, Universidad de Alcalá, Alcalá.
- GIDDENS, Anthony (1984) — *The constitution of society: outline of the theory of structuration*.
- GRAFMEYER, Yves (1994) — *Sociologia urbana*. Colecção Saber, Publicações Europa-America, Lisboa.
- HAGERSTRAND, Torsten (1991) — “Qué hay acerca de las personas en la ciencia regional?” *Serie Geográfica*, Geografías Personales, Nº1, Universidad de Alcalá, Alcalá.
- HAGERSTRAND, Torsten (1996) — “Diorama, path and project”. Agnew, Livingstone e Rogers (eds.) *Human Geography. An essential anthology*. Blackwell, Oxford.
- HANDY, Charles (1986) — *El futuro del trabajo humano*. Editorial Ariel, Barcelona.
- HUISMAN, Otto; FORER, Pip (s/data) — *Computational agents and urban life spaces: a preliminary realisation of the time-geography of students lifestyles*. Internet. Department of Geography, University of Auckland, Auckland.
- JANELLE, Donald (s/data) — *Space-time properties of urban life and urban structure: Discontinuities, distortions and distance*. Internet. Department of Geography, University of Western Ontario, Ontario.
- LENNTORP, Bo (1991) — “Sobre el comportamiento, la accesibilidad y la producción”. *Serie Geográfica*, Geografías Personales, Nº1, Universidad de Alcalá, Alcalá.
- PAIS, José Machado (1993) — “Nas rotas do quotidiano”. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 37, CES, Coimbra.
- PRED, Allan; PALM, Risa (1978) — “The status of american woman. A time-geographic view”. David Lanegran e Risa Palm (eds.) *An invitation to geography*. McGraw-Hill, Nova York.
- ROBINSON, Guy M. (1998) — *Methods and techniques in human geography*. John Wiley & Sons, Chichester.
- SALGUEIRO, Teresa Barata (1996) — “O consumo como motor de reestruturação urbana”. *Dinamismos sócio-económicos e (re)organização territorial: processos de urbanização e reestruturação produtiva*. I.E.G., Coimbra.
- SANTOS, Norberto Pinto (1998) — *A sociedade de consumo e os espaços vividos pelas famílias. A dualidade dos espaços, a turbulência dos percursos e a identidade social*. Faculdade de Letras, Coimbra.
- SAUNDERS, Peter (1993) — *Social theory and the urban question*. Routledge, Londres.
- SCARDIGLI, Vitor (1983) — *La consommation: culture du quotidien*. Sociologie d'Aujourd'hui, PUF, Paris.
- SUE, Roger (1982) — *Vers une société du temps libre?* Sociologie d'Aujourd'hui, PUF, Paris.
- URRY, John (1995) — *Consuming places*. The International Library of Sociology, Routledge, Londres.