

REVISTA BRASILEIRA DE SOCIOLOGIA

SOCIEDADE BRASILEIRA DE SOCIOLOGIA – SBS

Vol. 11, Nº 28 | Maio/Agosto 2023

REVISTA BRASILEIRA DE SOCIOLOGIA

SOCIEDADE BRASILEIRA DE SOCIOLOGIA - DIRETORIA (GESTÃO 2021-2023)

Presidente
Jacob Carlos Lima, UFSCar

1º Vice Presidente
Edna Maria Ramos de Castro, UFPA

2º Vice Presidente
Helena Maria Bomeny Garchet, UERJ

Secretário Geral
Luiz Gustavo da Cunha de Souza, UFSC

Tesoureiro
Emil Albert Sobottka, PUC-RS

1º Secretário
Marco Aurélio Santana, UFRJ

2º Secretário
José Miguel Rasia, UFPR

Diretores
Marcelo Bastos Seráfico de Assis, UFAM
Cristiano W. Noberto Ramalho, UFPE
Maria Carolina Tomás, PUC-MG
Paula Cristina da Silva Barreto, UFBA
Lorena Cândido Fleury, UFRGS

Conselho Fiscal
Bianca Freira Medeiros, USP
Danyelle Linin Gonçalves, UFC
Fabricio Monteiro Neves, UnB

PUBLICAÇÃO QUADRIMESTRAL DA SOCIEDADE BRASILEIRA DE SOCIOLOGIA – SBS

Coordenação Editorial
Jacob Carlos Lima, Universidade Federal de São Carlos

Editores
Lorena Cândido Fleury, Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Maurício Hoelz Veiga Jr., Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Rodrigo da Rosa Bordignon, Universidade Federal de Santa Catarina

Comissão Editorial
Carlos Benedito Martins, Universidade de Brasilia
Celi Scalon, Universidade Federal do Rio de Janeiro
Irlys Barreira, Universidade Federal do Ceará
Rogerio Proença Leite, Universidade Federal de Sergipe
Sergio Tavolaro, Universidade de Brasilia
Soraya Maria Vargas Cortes, Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Tom Dwyer, Universidade Estadual de Campinas

Assessoria Editorial
Regina Vargas

Conselho Editorial
Ana Luisa Fayet Sallas, Universidade Federal do Paraná
Abdelafid Hamouch, Universidade de Lille I
André Pereira Botelho, Universidade Federal do Rio de Janeiro
Arturo Morato, Universidad de Barcelona
Carlos Fortuna, Universidade de Coimbra
Cesar Barreira, Universidade Federal do Ceará
Charles C. Lemert, Yale University
Emil Sobottka, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul
Gabriel Cohn, Universidade de São Paulo
Jacob Carlos Lima, Universidade Federal de São Carlos
José Machado Pais, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa
José Ricardo Ramalho, Universidade Federal do Rio de Janeiro
José Vicente Tavares, Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Lúcio Oliver Costilla, Universidad Nacional Autónoma de México
Marcos César Alvarez, Universidade de São Paulo
Margaret Archer, EPFL- University of Warvick
Maria Stela Grossi, Universidade de Brasília
Michael Burawoy, Berkeley University
Paulo Neves, Universidade Federal de Sergipe
Renato Sérgio de Lima, Fórum Brasileiro de Segurança - FBS
Sérgio Adorno, Universidade de São Paulo

Revisão: Liana Fernandes
Diagramação: Carolina Fernandes

Ficha Catalográfica elaborada pela UFS

RSB: Revista Brasileira de Sociologia / Sociedade Brasileira de Sociologia - SBS. – v. 1 n.1 (2013-) – Sergipe: SBS, 2013.
Semestral. Quadrimestral a partir de 2017.
IISSN 2317-8507 (impresso)
ISSN 2318-0544 (Eletrônico)
1. Sociologia – Periódicos. I. Sociedade Brasileira de Sociologia

CDU 316(051)

As opiniões, afirmações e conceitos emitidos nos artigos publicados na Revista Brasileira de Sociologia são de inteira responsabilidade de seus autores e não expressam posições da RBS ou da Sociedade Brasileira de Sociologia - SBS.

SUMÁRIO
TABLE OF CONTENTS

DOSSIÊ

(I)mobilidades socioespaciais e suas infraestruturas
Socio-spatial (i)mobilities and their infrastructures
Organizadores: Bianca Freire-Medeiros, Palloma Valle Menezes e Alexandre Magalhães

5 **Mobilidades e infraestruturas: algumas possibilidades interpretativas (introdução)**
Mobilities and infrastructures: some interpretative paths (introduction)
Bianca Freire-Medeiros, Alexandre Magalhães e Palloma Valle Menezes

24 **Percursos para a mobilidade sustentável em territórios desiguais: reflexões a partir de um projeto de investigação-ação**
Pathways for sustainable mobility in unequal territories: Reflections from an action-research project
Inês Vieira e Henrique Chaves

51 **Políticas do empoderamento: feminismo, empreendedorismo e mediação em perspectiva móvel**
Policies and politics of empowerment: feminism, entrepreneurship and mediation from a mobile perspective
Gleicy Mailly da Silva

75 **Tornozeleiras eletrônicas, mobilidades e construção de subjetividades: a constituição de uma infraestrutura de vigilância penal**
Electronic anklets, mobilities and construction of subjectivities: The constitution of a criminal surveillance infrastructure
Helena Patini Lancellotti

98 **Estilos de vida móveis e suas infraestruturas: notas sobre Lisboa**
Mobile lifestyles and their infrastructures: notes on Lisbon
Franz Buhr

119 **Mobilidades, emergência climática e a street art de Lisboa**
Mobilities, climate emergency and Lisbon street art
Marcelo de Trói e Susana Batel

148 **Reparações infraestruturais: reconcebendo a justiça restaurativa no Haiti e em Porto Rico**
Infrastructural reparations: Reimagining reparative justice in Haiti and Puerto Rico
Mimi Sheller

Travel, technology, and hybrid mobilities: Interview with Jennie Germann Molz
179 **Viagens, tecnologia e mobilidades híbridas: entrevista com Jennie Germann Molz**
Amanda Arrais, Ana Carolina Padua Machado e Mauricio Piatti Lages

ARTIGOS
Familismo à brasileira: das interpretações do país a construção de um modelo teórico-metodológico
203 **Brazilian familism: from interpretations of the country to the construction of a theoretical-methodological model**
Wilson José F. de Oliveira e Fernanda Rios Petrarca

https://doi.org/10.20336/rbs.976

Mobilidades e infraestruturas: algumas possibilidades interpretativas

Mobilities and infrastructures: some interpretative paths

Bianca Freire-Medeiros[*]
Alexandre Magalhães[**]
Palloma Menezes[***]

RESUMO
Desde o início dos anos 2000, o debate em torno das desigualdades e dos conflitos urbanos vem sendo balizado pelas grades analíticas das mobilidades ou das infraestruturas. No dossiê a que se refere este texto de apresentação, propõe-se algumas convergências interpretativas entre esses dois planos de referência, tomando as mobilidades e as infraestruturas como transversais, interligadas e complementares. O que acontece com as infraestruturas quando conferimos centralidade ao movimento e as pensamos como potencialmente móveis? O que acontece com as mobilidades quando as concebemos como espacialmente situadas e habilitadas por infraestruturas que podem manter, acelerar ou suspender os fluxos? Nos cinco artigos e na entrevista que compõem o dossiê, essas indagações levam a diferentes territórios empíricos no Brasil e em Portugal, assim como a experimentações metodológicas e conceituais.

Palavras-chave: materialidades, fluxos, desigualdades socioespaciais

[*] Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil.
Professora Livre Docente do Departamento de Sociologia da Universidade de São Paulo (FFLCH/USP) e dos Programas de Pós-Graduação em Sociologia (FFLCH/USP) e Turismo (EACH/USP). Líder do grupo de pesquisa Mobilidades: teorias, temas e métodos (MTTM/USP) e coordenadora do UrbanData-Brasil/CEM/USP. bfreiremedeiros@usp.br

[**] Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS, Brasil.
Professor Adjunto de Sociologia na Universidade Federal do Rio Grande do Sul, onde integra o Programa de Pós-Graduação em Sociologia. Pesquisador associado aos grupos de pesquisa Associativismo, Contestação e Engajamento (GPACE/UFRGS), Mobilidades: teorias, temas e métodos (MTTM/USP) e UrbanData-Brasil/CEM/USP. alexandre.magalhaes@ufrgs.br

[***] Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
Professora adjunta e coordenadora do Programa de Pós-Graduação em Sociologia do Instituto de Estudos Sociais e Políticos da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (IESP-UERJ), doutora em sociologia pelo Instituto de Estudo Sociais e Políticos da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (IESP/UERJ) e pelo Department of Social and Cultural Anthropology da Vrije Universiteit Amsterdam. Integrante do grupo de pesquisa Mobilidades: teorias, temas e métodos (MTTM/USP) e líder do BONDE- Coletivo de pesquisa sobre violências, sociabilidades e mobilidades urbanas no IESP/UERJ. palloma.menezes@iesp.uerj.br

ABSTRACT

Since the early 2000s, the discourse surrounding urban inequalities and conflicts has been heavily influenced by two key analytical perspectives: mobilities and infrastructures. In this dossier, to which this introductory text refers, we aim to explore the intersections and interpretive overlaps between these two, viewing mobilities and infrastructures as inherently intertwined and mutually reinforcing. What occurs when we shift the spotlight onto the mobility aspect and consider infrastructures as inherently dynamic? Conversely, what transpires when we perceive mobilities as inherently grounded in space and dependent upon infrastructures that can either sustain, accelerate, or disrupt these flows? In the collection of five articles and the accompanying interview that compose the dossier, these questions lead us on a journey through diverse empirical contexts in both Brazil and Portugal, as well as inspiring methodological and conceptual experiments.

Keywords: materialities, flows, socio-spatial inequalities

Nas últimas décadas, de maneira crescente e nos dois hemisférios, a agenda pública e o debate acadêmico acerca dos conflitos sociopolíticos têm conferido centralidade analítica tanto às mobilidades quanto às infraestruturas, especialmente no contexto das grandes cidades. Constantes urbanas tantas vezes enterradas ou ignoradas devido à sua familiaridade cotidiana, as infraestruturas são postas à luz e desnaturalizadas na sua potência de "fazer agir". O sistema de transporte, por sua vez, deixa de ser questão meramente técnica, expondo tensões e complexidades que já não podem ser decifradas pelas tradicionais pesquisas de origem e destino. Levando o argumento à devida consequência, *mobilidade urbana* passa a ser tomada como o resultado de todas as mobilidades – corpóreas, físicas, comunicativas, virtuais e/ou imaginativas – que se sobrepõem na cidade e demandam infraestruturas que podem reproduzir, reforçar ou desestabilizar desigualdades de várias ordens.

O espaço urbano explicita aquilo que, no limite, é fato para qualquer agregado humano: a mobilidade socioespacial de elementos tangíveis e de signos depende de infraestruturas sociomateriais, orgânicas e não orgânicas, menos ou mais perenes, contingencialmente imóveis (porém sempre mutáveis e dinâmicas) – e é nesse entrelaçamento entre fluxos e fixos que se dá a vida coletiva (Adey, 2006; Hannam *et al.*, 2006; Merriman, 2012; Freire-Medeiros, 2022). Como verá a leitora, suspendemos o pressuposto de que infraestruturas são materialidades findas e fixas, para indagar sobre os fluxos que passam por elas, que elas tornam possível ou que as constituem, a depender da escala de observação, como entes moventes em si mesmos.

Atravessando este dossiê estão duas "viradas" – a móvel e a infraestrutural – que colocam as cidades, especialmente as metrópoles, no centro de suas propostas epistêmicas (Urry, 2007; Sheller, 2017; Wiig & Silver, 2019)[1]. Posto que balanços críticos a respeito de cada uma delas vieram a público recentemente (Vailati & D'Andrea 2020; Freire-Medeiros & Lages, 2020; Zunino Singh *et al.*, 2021; Araújo & Cavalcanti, 2023), não cabia revisitar comunidades interpretativas e controvérsias. Priorizamos colocá-las em diálogo e observar seu alcance na interpretação de processos complexos, ou seja, testar a rentabilidade analítica de sua interseção diante

[1] Obviamente há pesquisas excelentes que elegem áreas rurais, quilombos, terras indígenas, campos de refugiados e espacialidades efêmeras como referência empírica. Ver, entre outros, Milbourne e Kitchen (2014), Carmo e Hedberg (2019) e alguns dos capítulos que compõem as coletâneas organizadas por Nogueira e Moraes (2020) e Vidal e Souza e Guedes (2021).

das desigualdades que operam em diferentes escalas de tempo e espaço, sobretudo aquelas referidas à produção da cidade.

Ao contrário do que se poderia, à primeira vista, supor, nossa proposta não evoca binarismos, longe disso! Quando nos referimos a certos fenômenos ou composições sociotécnicas como "fluxos" ou "fixos" não estamos lhes imputando qualidades ontológicas, mas relacionais e coconstitutivas. É essa perspectiva situacional que nos permite tomar a cidade como feita tanto pelos movimentos de pessoas e *policies*, imagens e máquinas, capitais e projetos, quanto pelas imobilidades desses mesmos entes que podem estar "contingencialmente reunidos para produzir certas *performances* em lugares específicos em momentos específicos" (Hannam *et al.*, 2006, p. 13). Daí ser sempre bem-vinda a ressalva de McCallum e Zunino Singh (2023, p.157):

> Cada ator humano e não humano tem um ponto diferente de vista ou experiência com uma infraestrutura: o que uma autopista significa para os automobilistas – conectividade, por exemplo – pode ser uma barreira para os transeuntes [...]. Mas também tem outro significado para quem a mantém, opera, constrói, regula ou faz negócios com essa autopista.

Além dos estímulos positivos que as interseções entre as duas viradas nos provocaram, a proposta deste dossiê beneficiou-se diretamente das relações dialógicas estabelecidas no contexto do "Mobilidades: Teorias, Temas e Métodos" (MTTM),[2] grupo de pesquisa fundado em maio de 2020. Enquanto a pandemia de Covid-19 impunha um novo regime de mobilidades, os encontros remotos, em que líamos textos de referência e colocávamos à prova nossos escritos, proporcionaram campo fértil de trocas intelectuais e afetivas. Desde então, vimos essas conexões ganhar materialidade e circular sob formatos diversos, de *papers* e artigos (Freire-Medeiros & Lages, 2020; Menezes & Mano, 2020; Mano & Menezes, 2021a, 2021b; Mano, 2021, 2023; Magalhães, 2022; Mendes, 2021a; Jung & Buhr, 2022; Vidal e Souza, 2023, entre outros) a dossiês (cf. Freire-Medeiros *et al.*, 2022), passando por dissertações, teses, coletâneas e livros (Mendes, 2021b; Freire-Medeiros, 2022; Nogueira, 2022; Lages, 2023; Menezes, 2023), grupos de trabalho e mesas-redondas em importantes eventos da área, com destaque para as duas edições mais recentes da Escola de Ciência Avançada em Mobilidades

[2] Ver em https://gpmobilidades.fflch.usp.br

(SPMob2021 e SPMob2023).[3] Assim como o MTTM foi incorporando ao seu núcleo duro pesquisadores e pesquisadoras em diferentes momentos da carreira, situados em várias localidades do Brasil e Portugal, também fomos abrindo ou fortalecendo frentes de interlocução com outros grupos de pesquisa que, tanto quanto nós, se esforçam para evitar o *bias* sedentarista.[4]

A despeito das especificidades de nossos campos empíricos e objetos de pesquisa, as pessoas organizadoras deste dossiê convergimos no interesse pelo urbano e as desigualdades socioespaciais como eixo temático. Partimos de duas premissas comuns: i) não só as estruturas espaciais são componentes intrínsecos dos processos sociais, mas há uma relação de complementaridade – ou benefício mútuo – entre mobilidades e relativa permanência (cf. Lefebvre, [1974] 2006; Urry, 2003; Adey, 2010); ii) as mobilidades, longe de ser desterritorializadas, são o enredo de movimento, representações e práticas espacialmente situados, possibilitado por infraestruturas específicas e integradas que, ao promover conexões, orquestram e hierarquizam as formas de vida social (Urry, 2000, 2003; Cresswell, 2006; Adey *et al.* 2014). A linha de raciocínio que se pode esticar a partir dessas premissas permite perceber que, à dispersão geográfica e à mobilidade na escala transnacional, correspondem concentrações territoriais de recursos com vistas à sua gestão e manutenção. Daí a necessidade de especificar exatamente os agentes do movimento, por que se movem, as infraestruturas que mobilizam e as turbulências que enfrentam em seu percurso (Freire-Medeiros, 2022, p. 67-8).

Que efeitos decorrem, então, de pensar os dois planos de referência – mobilidades e infraestruturas – como transversais e complementares? O que efetivamente acontece com as infraestruturas quando assumimos

[3] As primeira e segunda edições foram realizadas de forma presencial na Universidade de São Paulo, respectivamente em 2017 e 2019, ambas organizadas por Bianca Freire-Medeiros e Thiago Allis, a quem se juntaram Camila Moraes (2021 e 2023) e João Freitas (2023), ambos professores da UNIRIO e membros do MTTM. Para as diretrizes e pretensões que animaram a proposta desde sua origem, ver Freire-Medeiros, Telles e Allis (2018).

[4] Dois dossiês recentes, encabeçados pelo grupos NaMargem (UFSCar) e Periferias, Afetos e Economia das Simbolizações (UFAL), concedem centralidade às mobilidades socioespaciais e contam com artigos de pesquisadoras/es também vinculadas/os ao MTTM: o primeiro foi organizado por Freire-Medeiros, Motta e Fromm (2023) para a revista *Tempo Social* e deriva do Projeto Temático FAPESP "Carros globais: uma pesquisa urbana transnacional sobre a economia informal de veículos (Europa, África e América do Sul)"; o outro intitula-se "Expansão das facções, mutação dos mercados ilegais", organizado por Rodrigues, Feltran e Zambon (2023) para *Novos Estudos* (CEBRAP). O MTTM também é devedor do intercâmbio de longa data com os grupos Cidade e Trabalho (liderado por Vera da Silva Telles/USP) e Mobilidades e Turismo (liderado por Thiago Allis/USP). Recentemente, em interlocução direta com o MTTM, foi criado o BONDE- Coletivo de pesquisa sobre violências, sociabilidades e mobilidades urbanas no IESP/UERJ, sob liderança de Palloma Menezes.

o movimento como "eixo organizador das perguntas, explorações e interpretações" (Zunino Singh, 2018, p. 37)? As autoras e autores aqui reunidos foram convocadas/os justamente a dirigir sua atenção investigativa à confluência entre as circulações e seus suportes, as mobilidades e seus mediadores. Lidos em conjunto, os textos permitem acessar tais cruzamentos examinando infraestruturas relacionadas tanto a mobilidades cotidianas e diferentes modais de transporte, quanto às mobilidades turísticas e migratórias, assim como outras tantas que garantem a vigilância sobre o movimento dos corpos, reforçam as injustiças ambientais e raciais, e acarretam a insustentabilidade planetária.

No primeiro artigo do dossiê, intitulado "Percursos para a mobilidade sustentável em territórios desiguais: reflexões a partir de um projeto de investigação-ação", Inês Vieira (Universidade Lusófona) e Henrique Chaves (Universidade de Aveiro) apresentam os resultados da pesquisa sobre Marvila, zona oriental de Lisboa. O trabalho problematiza os caminhos e dilemas do projeto que envolveu um estudo participativo sobre território e mobilidade local, a criação de uma rede partilhada de bicicletas e o desenvolvimento de um laboratório de reciclagem de plástico. Os autores trabalham com o enquadramento teórico-metodológico da investigação-ação participativa e, ao mesmo tempo, dialogam com o paradigma das mobilidades.

Marvila explicita como as mobilidades cotidianas se entrelaçam com as mobilidades na escala internacional, com marcadores sociais da diferença e com várias camadas de tempo: a região, que concentrava muitas fábricas no passado, está atravessando um processo de gentrificação, atraindo migrantes *lifestyle* com maiores rendimentos, além de turistas. A partir de uma observação do traçado urbano do local, em particular de suas infraestruturas e a forma como condicionam os trajetos, a dupla de pesquisadores nota uma divisão interna entre duas áreas. A parte de cima de Marvila é marcada por uma rede precária de transporte público, habitação municipal com uma população racializada – migrantes internos e internacionais e seus descendentes – e com menores rendimentos financeiros e níveis educacionais. Já a parte de baixo reúne uma população mais branca, com mais capital financeiro e cultural, que conta com um trem que funciona com maior periodicidade. A leitura do artigo de Vieira e Chaves nos motiva, assim, a pensar como "infraestruturas (d)e mobilidades" moldam os ritmos da vida social e evidenciam as desigualdades que as constituem em cada tempo e espaço (cf. Appel *et al.*, 2018).

Raça, gênero, geração, classe, nacionalidade são marcadores que produzem interrupções, hierarquias e distinções nos regimes de mobilidade, numa dinâmica com rebatimentos materialmente apreensíveis em um território como Marvila, mas que também pode ser ativada por infraestruturas digitais responsáveis pelos fluxos dos signos.

Acompanhando práticas empreendedoras de mulheres negras no Brasil, a antropóloga Gleicy Mailly da Silva (Pagu/UNICAMP) discute os modos como essas mulheres se movem por meio de diferentes sentidos de empoderamento, bem como acerca das infraestruturas que criam para que esses sentidos efetivamente circulem. Em "Políticas do empoderamento: feminismo, empreendedorismo e mediação em perspectiva móvel", a autora circunscreve, descreve e analisa um campo de tensões constituído entre a ampliação, difusão e enraizamento do feminismo e a forma através da qual a racionalidade neoliberal captura, parcialmente, tal expressão teórica e política. O artigo também destaca as injunções complexas que se estabelecem por entre essas tensões e que colocam em disputa, por meio de programas públicos ou privados, a produção de subjetividades distintas e que fazem circular ideários outros sobre o ser mulher, especialmente o ser mulher negra. Nesta angulação, diferentes processos são apreensíveis a partir da consideração do movimento constante entre escalas locais, extralocais e globais, em plataformas digitais que se configuram como infraestruturas que permitem a circulação do ideário do empoderamento/empreendedorismo.

Ao considerar a importância das plataformas digitais para as mobilidades daquele ideário – expressão da racionalidade neoliberal – e como ele contribui para a constituição de si (neste caso, das mulheres negras), o artigo ecoa as reflexões de Simone (2016), quando este aponta que as infraestruturas canalizam, definem, contêm, capitalizam os fluxos de intensidade afetiva passíveis de se materializar em diferentes substâncias e composições. Tais fluxos ganham corpo na construção identitária que articula e combina, não sem tensões, construtos e epistemes tão diferentes como o feminismo e o par empreendorismo/empoderamento. Como sugere Merriman (2016) e o artigo de Gleicy Silva comprova, articular mobilidades e infraestruturas como táticas interpretativas de processos multiescalares demanda um foco especial nas diferentes práticas de infraestrutura que resultam em determinadas subjetividades.

A convocação, que ambos os artigos fazem, para que prestemos atenção às mobilidades e imobilidades, aos movimentos potenciais e impedidos,

a seus diferentes ritmos e efeitos sistêmicos amplifica-se pela inserção da categoria vigilância no terceiro artigo do dossiê, intitulado "Tornozeleiras eletrônicas, mobilidades e construção de subjetividades: a constituição de uma infraestrutura de vigilância penal". Helena Lancellotti (Instituto Federal do Rio Grande do Sul/IFRJ) parte dos debates propostos pelos *Social Studies of Science (STS)* e pelo giro infraestrutural, no intuito de refletir sobre as múltiplas redes e relações entre elementos humanos e não humanos que, pode-se dizer, viabilizam o mundo social como um composto de sistemas lógicos que capacitam ou detêm a circulação de materialidades e signos. Para a tornozeleira ser colocada em prática e ganhar certos contornos, é necessário o que Lancellotti nomeia como uma infraestrutura de vigilância penal. Aí estão implicadas práticas e relações entre agentes do judiciário, legislações, cartilhas, agentes e técnicos penitenciários, empresas privadas e seu conjunto de funcionários, redes de telefonia, processos penais, pessoas monitoradas e as redes familiares. Essas relações ocorrem em uma série de escalas que conectam não apenas elementos técnicos, mas formas de governar, classificar e vigiar os movimentos das pessoas na cidade de Porto Alegre, onde a pesquisa foi desenvolvida.

A antropóloga não toma a tornozeleira como coisa em si, distante de seu uso, mas como um ente dinâmico, contingente e em movimento (cf. Merriman, 2016; Star, 2020). Daí seu foco estar nos efeitos dessa infraestrutura na vida cotidiana de pessoas apenadas, em que carregar uma tornozeleira pode significar a saída da prisão, mas também impõe uma mobilidade controlada por uma visível marca de diferenciação. O caso evidencia, portanto, que não é possível falar em mobilidades sem pensar no poder de vida e morte presente em dispositivos de vigilância – tornozeleiras, muros, *checkpoints*, câmeras – cujos usos se fazem em um regime de mobilidades permeado por códigos de diferenciação, protocolos de suspeição e fronteiras raciais (cf. Sheller, 2018; Mano & Menezes, 2021a). No contexto de tal regime de mobilidades, o que está em jogo no uso da tornozeleira eletrônica é mais do que a possibilidade ou não de se mover para apenados e apenadas, mas também a construção de subjetividades desejáveis que estão diretamente associadas aos usos cotidianos dessa infraestrutura de mobilidade.

De Porto Alegre voltamos à capital portuguesa, nos artigos respectivamente assinados por Franz Buhr (Universidade de Lisboa, Portugal), e pela dupla Marcelo de Trói (NUCUS/ Cult/IHAC da UFBA) e Susana Batel (ECSH-

ICSTE, Portugal). Por caminhos distintos, os pesquisadores e a pesquisadora demonstram como, em um jogo de presença e ausência que lastreia hierarquias de prestígio entre as cidades, as mobilidades e suas infraestruturas são parte fundamental daquilo que Aihwa Ong (2011, p. 1) chama de "a arte de ser global" na Lisboa do século 21.

Como já foi amplamente discutido, o turismo é um dos fluxos através dos quais trocas econômicas, sociais e culturais acontecem em escala global, e o crescente escopo dessas trocas, por sua vez, torna-se um estímulo ao turismo globalizado (cf. Urry & Larsen, 2021). Não só Lisboa, mas cidades de portes variados em todos os continentes buscam descobrir sua vocação cosmopolita e, ao mesmo tempo, reforçar sua identidade singular. A partir de operações de *city branding* e afins, esses atributos devem bem posicioná-las na nova competitividade global por turistas e outras populações menos ou mais móveis: nômades e influenciadores digitais, artistas plásticos (grafiteiros) e "expatriados", estudantes internacionais e celebridades do mundo do entretenimento, investidores do mercado financeiro e elites cinéticas em geral. Às mobilidades corporais dessas populações, somam-se e se atualizam os fluxos comunicacionais e imagéticos que garantem a essas cidades o status de *espacialidades móveis*: "em estando os lugares em movimento, difundem-se modelos, ideias, concepções de uma cultura turística em constante deslocamento e (re)produção" (Allis *et al.*, 2020, p. 275).

Em "Estilos de vida móveis e suas infraestruturas: notas sobre Lisboa", Franz Buhr propõe que os cafés – ou melhor, os *coffee shops* que proliferam pela cidade – são *proxi* das transformações infraestruturais por que vem passando a capital portuguesa na última década. Pontos de encontro de diferentes trajetórias de mobilidade, frutos do ímpeto empreendedor de migrantes (privilegiados) que contratam outros migrantes (menos privilegiados) para atender a diversas populações em trânsito, os cafés alteraram significativamente a paisagem da cidade.

Durante o período de 2020 a 2022 e acompanhado por outros integrantes do mesmo projeto de pesquisa coletivo, Buhr realizou incursões etnográficas na freguesia da Misericórdia, região com alta concentração de *coffee shops* à época. Das entrevistas com proprietários desses estabelecimentos, com representantes de associações locais, residentes e proprietários de outros tipos de estabelecimentos comerciais emergem recorrências discursivas que possibilitam refletir sobre a transformação de Lisboa em um *hub* para onde

convergem vários estilos de vida móveis. Como bem observa o autor, o fato de a maioria dos proprietários, funcionários e clientes com quem conversou ser estrangeira, muitos dos quais haviam se mudado para Lisboa nos últimos anos, desafia as abordagens tradicionais de coleta de dados estatísticos, que muitas vezes não conseguem capturar as formas temporárias de habitação. Buhr também destaca a necessidade de uma sociologia global das migrações *lifestyle*, que considere não apenas os impactos do turismo, mas também as questões de exclusão e desapropriação, bem como as fraturas urbanas que se abrem localmente por conta dessas populações móveis.

Uma das consequências analíticas mais interessantes do artigo talvez seja aquela que entrelaça mobilidades turísticas e cotidiano, o mundo do lazer e o mundo do trabalho, qualificando as mobilidades na sua ambivalência: ao mesmo tempo recurso e imperativo, valor cobiçado e dispositivo coercitivo (Elliott & Urry, 2010; Freire-Medeiros, 2022). As iniquidades urbanas ganham novas chaves interpretativas ao considerarmos essa ambivalência, cujo efeito é, como tão bem demonstra Buhr, uma reconfiguração profunda, complexa e extremamente assimétrica das experiências de tempo e espaço na escala da cidade.

Em "Mobilidades, emergência climática e a *street art* de Lisboa", Trói e Batel se ancoram nas mobilidades como operador analítico para pensar as relações entre a vida nas cidades, a *street art* e a emergência climática. Em vez de *coffee shops*, muros e paredes da cidade atuam como infraestruturas que tornam possível a inscrição e circulação de críticas visuais aos modos como a capital portuguesa se reproduz entre continuidades – o privilégio há muito concedido ao automóvel – e descontinuidades – caracterizadas tanto por iniciativas governamentais pouco efetivas que buscam transformar os usos de infraestruturas de transportes quanto por atores que lutam contra os efeitos da emergência climática na vida dos citadinos. A *street art* é tomada não apenas como possibilidade de inscrição material da crítica, que se direciona igualmente a um certo modo colonial e racista de gerir a urbe lusitana, mas como a possibilidade de produção e circulação de imagens outras sobre a cidade.

A discussão acerca da *street art* inscrita em paredes, muros e outras superfícies nos permite retomar a reflexão sobre infraestruturas como "redes construídas para facilitar o fluxo de bens, pessoas e ideias, permitindo o intercâmbio dos mesmos no espaço" (Larkin, 2020). Ao fazer circular

outros signos e imagens sobre a cidade em diferentes suportes, ao conectar bens (materiais e imateriais), pessoas (de governantes a ativistas) e ideias (a superação da chamada "sociedade do carbono", entre elas) a *street art* expõe, de forma icônica, os conflitos que têm caracterizado e atravessado as metrópoles contemporâneas.

Como se vê, tanto a invenção de novas infraestruturas voltadas aos diversos sistemas de mobilidades quanto a adaptação e reparação de infraestruturas existentes são processos dinâmicos e multinivelados, muitas vezes dependentes de parcerias públicas e privadas que são organizadas nas escalas local, regional, nacional e global. Ao mesmo tempo que estruturam as cidades e conectam suas espacialidades dispersas, essas infraestruturas as segmentam e hierarquizam. O leque de questões controversas aí contidas e que foram, por diversos caminhos empíricos, postas na mesa neste dossiê, complexifica-se quando examinado sob a ótica dos desastres e emergências climáticas. Em "Reparações infraestruturais: reconhecendo a justiça restaurativa no Haiti e em Porto Rico", Mimi Sheller (Worcester Polytechnic Institute, Estados Unidos) coloca as infraestruturas sob o enfoque das mobilidades e as revela como fundamentais à vida urbana e à reprodução social, mas também como parte intrínseca das explorações e expropriações constitutivas do capitalismo global-racial ou, como muitos vêm chamando, neocolonial.

Publicado originalmente como parte da coletânea *Infrastructuring Urban Futures: The Politics of Remaking Cities*,[5] o artigo encontra seu ancoradouro no Caribe, região cujas identidades, economias e espacialidades são estruturalmente atravessadas pelas mobilidades turísticas. As particularidades geo-históricas de Haiti e Porto Rico são reposicionadas pela autora no debate mais amplo sobre as capacidades inerentemente desiguais da infraestrutura tanto para conectar e prover algumas pessoas, certos bens e fluxos específicos de informações, quanto para excluir e/ou desconectar outros seres e elementos da condição urbana.

[5] No texto de apresentação, as/os organizadores Alan Wiig, Kevin Ward, Theresa Enright, Mike Hodson, Hamil Pearsall and Jonathan Silver afirmam que a coletânea pressupõe uma epistemologia em que a infraestrutura é não apenas substantivo mas, principalmente, verbo: uma atenção às diversas temporalidades incorporadas nos atos e práticas "infraestruturantes" permite compreender a condição urbana. A urbanização por meio da infraestrutura, argumentam, "não é uma simples relação sujeito-objeto; pelo contrário, invoca um processo coevolutivo contínuo que define dialeticamente a infraestrutura e o urbano" (Wiig *et al*,,2023, p. 14). Invertendo o sentido usual das correntezas acadêmicas, os capítulos recorrem a conceitos que emergem deste lado do mundo para examinar a política de recuperação e recriação de infraestruturas urbanas, no rico norte e além. É possível baixar gratuitamente a obra em https://bristoluniversitypress.co.uk/infrastructuring-urban-futures

A presença ou ausência de infraestrutura em cidades caribenhas pode ser rastreada até as relações de poder do colonialismo e da escravidão, porém deve ser igualmente examinada à luz dos circuitos contemporâneos inscritos no que a autora chama de criptogeografias. Recuperando implicitamente a potência dos argumentos defendidos nos escritos fundadores do paradigma das mobilidades e, especialmente, em seu livro *Mobile Justices* (Sheller, 2018), a socióloga nos convence da necessidade de discutir as políticas e os regimes de mobilidades se quisermos entender como e por que o Estado aloca – ou não – recursos para manutenção e reparo das infraestruturas básicas após eventos devastadores como terremotos ou furacões. Articular um futuro urbano mais justo em escala planetária, argumenta Sheller, exige necessariamente compreender o papel e o lugar das infraestruturas tanto nas cidades quanto nos fluxos de suas relações.

Diversos temas tratados nos artigos que compõem o dossiê são retomados na entrevista que Amanda Arrais (doutoranda do PPGTur/USP), Ana Carolina Padua Machado (doutoranda do PPGS/USP) e Mauricio Piatti Lages (doutor em Sociologia PPGS/USP) fizeram com Jennie Germann Molz (College of the Holy Cross, Estados Unidos). Na conversa, gravada por ocasião da SPMob2023, evento no qual German Molz foi uma das *keynote speakers*, ela fala longamente sobre hospitalidade, economia compartilhada, famílias móveis, mídias sociais, emoções, nômades digitais, turismo educacional e estilos de vida móveis – temas que compõem sua agenda de pesquisa, com menor ou maior frequência, desde o seu doutorado realizado no contexto do Center for Mobilities Research (CeMoRe), fundado por John Urry e Mimi Sheller.

Na condução da entrevista, ganham destaque as relações entre tecnologias e moralidades problematizadas sob inspiração do paradigma das mobilidades e dos STS. A socióloga sugere que usar o conceito de *affordances* ajuda a relativizar a ideia de que a tecnologia pode determinar *a priori* a forma como iremos utilizá-las: se novidades tecnológicas prescrevem e formatam o envolvimento que teremos com elas, sempre há algum tipo de agência para decidirmos como utilizá-las. Analiticamente, as emergências de novas tecnologias são momentos potentes porque afloram, não raro, de aspirações coletivas (a esperança de criar uma comunidade global, por exemplo); mas também revelam ansiedades existentes em determinada época, que dizem respeito não apenas à tecnologia em si, mas à forma como a tecnologia interfere com outros tipos de ordem social e normas vigentes.

Sabemos que novas tecnologias também interferem nos modos de se fazer pesquisa nas ciências sociais e Germann Molz propõe um interessante debate metodológico face às rupturas intrínsecas ao contemporâneo: "Como podemos mudar essas noções sedentárias sobre como coletamos dados para estudar fenômenos móveis? Podemos simplesmente adaptar nossas técnicas antigas a este mundo móvel ou precisamos de novas técnicas?". Para lidar com multilocalização em lugares físicos e em espaços digitais, por exemplo, ela sugere a etnografia virtual móvel (MoVE), em que se misturam estratégias teórico-metodológicas tanto da literatura de etnografia virtual quanto dos chamados métodos móveis.

A entrevista de Germann Molz evidencia, de uma maneira bastante acessível, os desafios epistêmicos de aproximar movimento, teoria e método, reverberando as proposições metodológicas que acompanham o paradigma das novas mobilidades desde o seus primeiros momentos: ao deixar de lado o que é próprio ao repertório cognitivo e político do "nacionalismo metodológico" (Wimmer & Glick Schiller, 2002), assim como as metodologias sedentárias, é preciso evitar a tentação de substituí-los por um fetichismo do movimento (Büscher *et al.*, 2011). Parece-nos pertinente dizer que a riqueza desses protocolos que perfazem os métodos móveis amplia e diversifica os modos como podemos apreender as dinâmicas sociopolíticas e materiais das infraestruturas.

Um dos recursos que os arranjos metodológicos inspirados pelo giro móvel nos oferecem é seguir atores humanos e não humanos como estratégia para observar e experienciar diferentes modalidades de deslocamentos em temporalidades e escalas espaciais variadas. Contudo, como lembram Mol e Mesman (1996), é preciso tomar cuidado para não presumir que acompanhar fisicamente pessoas e coisas por onde quer que elas passem – ou pelos caminhos que elas tornam possíveis – deve ser o único recurso. Em diversas situações, não existe a possibilidade de se mover fisicamente com os atores e infraestruturas cujas lógicas e sentidos sociomateriais pretendemos compreender, seja porque eles são "pequenos ou grandes demais, rápidos ou lentos demais, complexos ou imateriais demais" (Büscher & Veloso, 2018). Outras estratégias precisam ser acionadas para, por exemplo, acompanhar as relações entre práticas e mobilidades que transitam através e/ou por meio tanto de plataformas físicas, que implicam a copresença, quanto digitais, que articulam experiências espaço-temporais a partir de outros diagramas.

Além disso, torna-se fundamental a produção de mapeamentos de fluxos de pessoas, objetos e informações ou mesmo a apreensão das fricções e impossibilidade de movimento em certos lugares como *transfer points* e/ou *checkpoints* (Shamir, 2005).

Nos artigos aqui reunidos, leva-se em consideração, de maneira mais ou menos explícita, que as diferentes dimensões e práticas sociomateriais – com seus ritmos, espacialidades e temporalidades específicas – são "produzidas, fundamentalmente, por e através de (a) movimento, (b) movimento "impedido" (ou "bloqueado" ou "freado") e (c) não movimento ("calmaria")" (Büscher & Veloso, 2018, p. 135). Os artigos permitem compreender, assim, que analisar infraestruturas não significa, de forma alguma, uma sedentarização metodológica dos sentidos e das experiências por meio das quais os apreendemos em nossas pesquisas.

Investigar materialidades ainda pouco estudadas como infraestruturas de mobilidade – pontos de reciclagem, redes sociais digitais, *coffee shops*, muros grafitados, tornozeleiras eletrônicas, equipamentos coletivos arruinados – abre caminho para uma pluralidade metodológica em que se combinam técnicas largamente experimentadas nas ciências sociais sob outros formatos. Exige trazer à tona uma série de documentos e fontes nem sempre acionados, além de estimular uma perspectiva etnográfica orientada à apreensão da vida cotidiana das cidades a partir de suas redes sociomateriais, processos, agentes e disputas que tornam possível a circulação em diferentes configurações urbanas. São inúmeras conexões, escalas, linhas e movimentos que se desvelam, bem como perspectivas de análise, e que possibilitam descrever mecanismos de produção das cidades, de suas formas de vida/existência e, também, de suas desigualdades.

Agradecimentos

Agradecemos às/aos pareceristas, cujas críticas nos serviram de bússola para a configuração final deste dossiê, assim como a Regina Vargas (assessora editorial da RBS) e a Juliana Alcantara (mestranda em Sociologia/USP e membro do grupo de pesquisa MTTM) pelo acompanhamento cuidadoso de todo processo.

Referências

Adey, Peter. (2010). *Aerial life: Spaces, mobilities, affects*. John Wiley & Sons.

Adey, Peter. (2006). If mobility is everything then it is nothing: Towards a relational politics of (im) mobilities. *Mobilities, 1*(1), 75-94.

Adey, Peter, Bissel, David, Hannam, Kevin, Merriman, Peter, & Sheller, Mimi. (2014). Introduction: spaces, systems, infrastructures. *In: The Routledge Handbook of Mobilities*. Routledge.

Allis, Thiago, Moraes, Camila Maria S., & Sheller, Mimi. (2020) Revisitando as mobilidades turísticas. *Revista Turismo em Análise, 31*(2), 271-295.

Anand, Nikhil, Gupta, Akhil, & Appel, Hannah (eds.). (2018). *The promise of infrastructure*. Duke University Press.

Appel, Hannah, Anand, Nikhil, & Gupta, Akhil. (2018). Introduction: Temporality, politics, and the promise of infrastructure. *In:* N. Anand *et al. The promise of infrastructure*. (pp. 1-38). Duke University Press.

Araújo, Marcella, & Cavalcanti, Mariana. (2023). Autoconstrução e produção da cidade: outra genealogia dos estudos das infraestruturas urbanas. *Estudos Avançados, 37* (107), 7-24.

Büscher, Monika, Urry, John, & Witchger, Katian (ed.). (2010) *Mobile methods*. Routledge.

Büscher, Monika, & Veloso, Leticia. (2018). Métodos móveis. *Tempo Social, 30* (2), 133-151.

Carmo, Renato M., & Hedberg, Charlotta. (2019). Translocal mobility systems: Social inequalities and flows in the wild berry industry. *Geoforum, 99*, 102–110.

Cresswell, Timothy. (2006) *On the move: Mobility in the Modern Western World*. Routledge.

Elliott, Anthony, & Urry, John. (2010). *Mobile lives*. Routledge.

Freire-Medeiros, Bianca. (2022). *"A aventura de uns é a miséria de outros": mobilidades socioespaciais e pobreza turística*. [Tese de livre-docência em Sociologia das Mobilidades, Universidade de São Paulo].

Freire-Medeiros, Bianca, Aderaldo, Guilhermo, & Duarte, Fernanda. (2022). Fronteiras, ativismos e (i)mobilidades: perspectivas estético-políticas. *Cadernos de Arte e Antropologia, 11*(1), 3-14.

Freire-Medeiros, Bianca, & Lages, Maurício. (2020). A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções. *Revista Crítica de Ciências Sociais, 123*, 121–142.

Freire-Medeiros, Bianca, Motta, Luana, & Fromm, Deborah. (2023). Carros globais, desigualdades transnacionais: sobre a economia (in)formal de veículos. *Tempo Social, 35*(1), 5-15. https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2023.208976

Freire-Medeiros, Bianca, Telles, Vera da S., & Allis, Thiago. (2018). Por uma teoria social 'on the move'. *Tempo Social, 30*(2), 1-16. https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142654.

Hannam, Kevin, Sheller, Mimi, & Urry, John. (2006). Mobilities, immobilities, and moorings. *Mobilities, 1*(1), 1-22.

Jung, Philipp R., & Buhr, Franz. (2022). Channelling mobilities: migrant-owned businesses as mobility infrastructures, *Mobilities,17*(1), 119-135.

Lages, Mauricio. (2023). *Os chefs e suas criações: mobilidades culinárias nos restaurantes de São Paulo*. [Tese de doutorado em Sociologia, Universidade de São Paulo].

Larkin, Brian. (2020). Políticas e poéticas da infraestrutura. *Revista Anthropológicas, 31*(2), 28-60.

Lefebvre, Henri. (2006). *A produção do espaço*. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: La production de l'espace. 4e éd. Paris: Éditions, 1974).

Magalhães, Alexandre. (2022) (Sobre)viver é habitar no/em movimento: as experiências urbanas das populações pobres e negras. [Apresentação em Mesa Redonda. 33ª RBA - Reunião Brasileira de Antropologia].

Mano, Apoena D. (2023). A vida social da estátua de Michael Jackson na favela Santa Marta, Rio de Janeiro: uma perspectiva móvel sobre regimes de valor. *Etnográfica, 27*, 137-159.

Mano, Apoena D. (2021). Morro de medo: regimes de mobilidades após uma década de Unidades de Polícia Pacificadora em favelas do Rio de Janeiro. *Ponto Urbe, 28*.

Mano, Apoena D., & Menezes, Palloma V. (2021a). Alerta Santa Marta: Dispositivos de (Contra) Vigilância em Favelas no Rio de Janeiro. *Antropolítica- Revista contemporânea de antropologia, 52*, 147-173.

Mano, Apoena D., & Menezes, Palloma V. (2021b). "Pedir ajuda", "fazer pressão" e "estar alerta": reconfigurações entre performances políticas em favelas "pacificadas". *O Público e o privado, 19* (39), 59-84.

Mccallum, S.; Zunino Singh, Dhan. (2023). Infraestructuras de movilidad. *In:* D. Zunino Singh, P. Jirón, & G. Giucci (orgs.) *Nuevos términos claves para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Teseo, 2023.

Mendes, Vinicius de S. (2021a). *"Orgullo y Devoción": seguindo as fraternidades folclóricas bolivianas em São Paulo*. [Dissertação de Mestrado em Sociologia, Universidade de São Paulo]. doi:10.11606/D.8.2021.tde-01092021-174531.

Mendes, Vinicius de S. (2021b). A cidade em festa: fraternidades folclóricas bolivianas em São Paulo. *Brazilian Journal of Latin American Studies, 20* (39), 213-236.

Menezes, Palloma V. (2023) *Entre o fogo cruzado e o campo minado: a "pacificação" das favelas cariocas*. Editora UFRJ.

Menezes, Palloma V., & Mano, Apoena D. (2020). Sanitização comunitária, articulações e trocas de conhecimentos para "cuidar dos nossos": entrevista com Thiago Firmino, liderança da favela Santa Marta, Rio de Janeiro. *Revista Dilemas* IFCS-UFRJ, Reflexões da pandemia, 2020.

Merriman, Peter. (2016). Mobility infrastructures: modern vision, affective environments and the problem of car parking. *Mobilities, 11*(1), 83-98.

Merriman, Peter. (2012). *Mobility, Space and Culture*. Routledge.

Milbourne, Paul, & Kitchen, Lawrence. (2014). Rural mobilities: connecting movement and fixity in rural places. *Journal of Rural Studies, 34*, 326–336.

Mol, Annemarie, & Mesman, Jessica. (1996). Neonatal food and the politics of theory: Some questions of method. *Social studies of science, 26* (2), 419-444.

Nogueira, Maria Alice (ed.) (2022). *Alternative (im) mobilities*. Taylor & Francis.

Nogueira, Maria Alice, & Moraes, Camila dos S. (org.). (2020). *Brazilian Mobilities*. Routledge.

Ong, Aihwa. (2011). Introduction: Worlding cities, or the art of being global. *In:* A. Roy, & A.Ong (ed.). *Worlding Cities: Asian experiments or the art of being global* (p. 1-26). Blackwell.

Rodrigues, Fernando J., Feltran, Gabriel, & Zambon, Gregorio. (2023) Expansão das facções, mutação dos mercados ilegais. *Novos Estudos CEBRAP, 42* (1), 11-18.

Shamir, Ronen. (2005). Without borders? Notes on globalization as a mobility regime. *Sociological Theory, 23*(2), 197-217.

Sheller, Mimi. (2018). Theorising mobility justice. *Tempo Social, 30* (2), 17- 34.

Sheller, Mimi. (2017). From spatial turn to mobilities turn. *Current Sociology, 65*(4), 623-639.

Simone, Abdoumaliq. (2016). Infrastructure as instigation. *In:* Venkatesan, S. *et al.* (ed.) Attention to infrastructure offers a welcome reconfiguration of anthropological approaches to the political. *Critique of Anthropology* [accepted version]. http://eprints.lse.ac.uk/79722/

Star, Susan L. (2020). A etnografia da infraestrutura. *Anthropológicas, 24* (31-2), 61-85.

Urry, John. (2007). *Mobilities*. Polity Press.

Urry, John. (2003). *Global Complexities*. Polity Press.

Urry, John. (2000). Mobile sociology. *The British Journal of Sociology, 51*(1), 185-203.

Urry, John; Larsen, Jonas. (2021). *O olhar do turista*. SESC, 2021.

Vailati, Alex, & D'Andrea, Anthony. (2020). Antropologia da infraestrutura no Brasil: desafios teóricos e metodológicos em contextos emergentes. *Anthropológicas, 24*(31-2), 3-27.

Vidal e Souza, Candice. (2023) Mobilidade e cidade: epistemologia e pesquisa. *Tempo Social, 35*(1), 217-236. https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2023.196609

Vidal e Souza, Candice, & Guedes, André D. (org.). (2021). *Antropologia das mobilidades*. ABA Publicações.

Wiig, Alan, & Silver, Jonathan. (2019). Turbulent presents, precarious futures: Urbanization and the deployment of global infrastructure. *Regional Studies, 53*(6), 912-923.

Wiig, Alan, *et al.* (2023). *Infrastructuring urban futures: The politics of remaking cities*. Bristol University Press.

Wimmer, Andreas, & Glick Schiller, Nina. (2002). Methodological nationalism and beyond: nation–state building, migration and the social sciences. *Global networks, 2*(4), 301-334.

Zunino Singh, Dhan. (2023). Urban infrastructure: Historical and social dimensions of an interconnected world, ed. by Joseph Heathcott, Jonathan Soffer, and Rae Zimmerman (review). *Technology and Culture, 64*(3), 946-948.

Zunino Singh, Dhan. (2018). Cidades, práticas e representações em movimento: notas para uma análise cultural da mobilidade como experiência urbana. *Tempo Social, 30*(2), 35-54. https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142171

Zunino Singh, Dhan, Gruschetsky, Valeria, & Piglia, Melina (org.). (2021). *Pensar las infraestructuras en Latinoamérica*. Teseo Press.

Recebido: 11 set. 2023.
Aceito: 18 set. 2023.

Licenciado sob uma Licença Creative Commons Attribution 4.0

https://doi.org/10.20336/rbs.940

Percursos para a mobilidade sustentável em territórios desiguais: reflexões a partir de um projeto de investigação-ação

Pathways for sustainable mobility in unequal territories: Reflections from an action-research project

Inês Vieira[*]

Henrique Chaves[**]

RESUMO

Numa das freguesias da zona oriental de Lisboa (Portugal), Marvila, que apresenta diversos indicadores de segregação espacial e desigualdades sociais e de mobilidade, foi observada, por diversos atores locais, uma carente resposta na área da mobilidade em bicicleta. Partindo dessa observação, procurou-se encontrar soluções para este problema através de respostas inovadoras e sustentáveis, numa abordagem colaborativa e participativa em contexto local. Este artigo enquadra-se num projeto em curso, observando concretamente: um estudo participativo sobre território e mobilidade local; a criação de uma rede partilhada de bicicletas; e o desenvolvimento de um laboratório de reciclagem de plástico. O projeto sustenta-se na promoção da educação para a mobilidade ativa segura, propondo o diagnóstico de recursos locais, trajetórias, necessidades de mobilidade e reforço da mobilidade em bicicleta em contexto pandémico, potencializando o desenho de novas respostas. Visa, assim, a reflexão e atuação aprofundadas sobre a mobilidade na freguesia, tendo como horizonte a coesão territorial local e com o resto da cidade. Os processos e resultados do projeto serão discutidos partindo de um enquadramento teórico-metodológico de investigação-ação participativa, que potencia o estabelecimento de formas coletivas de diagnóstico e respostas sociais, bem como sustenta a academia no desenvolvimento de políticas e práticas de educação territorial para a sustentabilidade. Associado a este

[*] Universidade Lusófona, Lisboa, Portugal.
Investigadora em ciências sociais e educadora, integrada no CeiED, Universidade Lusófona, e colaboradora no CICS.NOVA, FCSH. Doutorada em Ecologia Humana pela Universidade Nova de Lisboa. ines.vieira@ulusofona.pt

[**] Universidade de Aveiro, Aveiro, Portugal.
Investigador em doutoramento no GOVCOPP-UA, CIES-IUL e CEM-USP e membro do MTTM. Doutoran-do em Políticas Públicas (Universidade de Aveiro), Licenciado e Mestre em Sociologia (NOVA/FCSH). hen-rique.chaves@ua.pt

debate, procura-se, a partir do paradigma das mobilidades, apresentar e relacionar o papel das infraestruturas de mobilidade do território e (i)mobilidades das pessoas que ali vivem.

Palavras-chave: educação territorial, mobilidade em bicicleta, paradigma das mobilidades, métodos participativos, sustentabilidade.

ABSTRACT
In one of the parishes of the eastern area of Lisbon (Portugal), Marvila, which presents several indicators of spatial segregation and social and mobility inequalities, a lack of response in the area of bicycle mobility was observed by several local actors. Based on this observation, innovative and sustainable responses were sought to find solutions to this problem, in a collaborative and participatory approach in the local context. This article is part of an ongoing project, observing specifically: a participatory study on territory and local mobility; the creation of a shared bicycle network; and the development of a plastic recycling laboratory. The project is based on the promotion of education for safe active mobility, proposing the diagnosis of local resources, paths, mobility needs and strengthening of cycling mobility in a pandemic context, underpinning the design of new responses. It thus aims at in-depth reflection and action on mobility in the parish, with a view to territorial cohesion both locally and with the rest of the city. The processes and results of the project will be discussed from a theoretical and methodological framework of participatory action research, which fosters the establishment of collective forms of diagnosis and social responses, as well as supports the academy in the development of policies and practices of territorial education for sustainability. Associated with this debate, we seek, from the paradigm of mobilities, to present and relate the role of mobility infrastructures in the territory to (i)mobilities of the people who live there.

Keywords: bicycle mobility, mobility paradigm, participatory methods, sustainability, territorial education.

Contexto: Marvila, Lisboa

Marvila é uma freguesia (termo que designa uma escala equivalente a subprefeitura, podendo traduzir-se em língua inglesa como *parish*) extensa na zona oriental do município de Lisboa, correspondendo a 7% do território de Lisboa com 7,12 km2, o que a torna a quarta freguesia mais extensa da capital portuguesa e a segunda com maior número de moradores, contando-se 35.482 habitantes em 2021 (Instituto Nacional de Estatística, 2021).

Não obstante a redução populacional que se verificou na última década, esta freguesia apresenta uma distribuição da população por gênero e grupos etários que se assemelha crescentemente à da população de Lisboa, assinalando-se o decréscimo de crianças e jovens e o aumento de população com maior idade. Porém, quando observamos a variação dos dados de 2021 por níveis de ensino, constata-se que, apesar das mudanças observáveis desde 2011, prevalece uma forte distância de Marvila em relação aos níveis de escolaridade de Lisboa, com percentagens bastante superiores de população com ensino básico (54% contra 32% em Lisboa) e muito inferiores com o ensino superior (12% contra 37% em Lisboa) (Instituto Nacional de Estatística, 2011, 2021; Vieira *et al.*, 2022).

Este território é marcado por desigualdades sociais que se manifestam em diversas dimensões. O II Diagnóstico Social de Lisboa destaca, a este respeito, a educação (maior incidência de analfabetismo, menor frequência de educação pré-escolar, elevados números de abstenção escolar e de jovens que não trabalham nem estudam, agrupamentos de escolas considerados TEIP – Territórios Educativos de Intervenção Prioritária), questões associadas a problemas de saúde (número elevado de pessoas com problemas de saúde mental), pobreza e situação perante o trabalho (aumento notório de população com carência alimentar, níveis de desemprego elevados e necessidade de complementos financeiros a diversas gerações populacionais) (Câmara Municipal de Lisboa, Santa Casa da Misericórdia de Lisboa e Instituto de Segurança Social, 2017).

Acresce a distinção social entre as zonas abaixo das linhas de trem (em processo acelerado de investimento imobiliário e implantação de indústrias criativas), à semelhança de grande parte do território lisboeta, e acima das linhas de trem, onde predomina a habitação pública de função social (Silva, 2020; Vieira *et al.*, 2022). Esta distinção explicita a construção diferenciada de populações, em processos mais ou menos formais, através dos quais os

espaços são dedicados a certos usos e diferentes grupos sociais vão sendo direcionados para cada setor desses espaços (Chamboredon, 2020). Daqui resultam processos de estratificação e segregação espacial, conjugando nos territórios segregados a propensão para a relação entre isolamento e alienação social (Wacquant, 2001). Esta dinâmica joga com os processos de metropolização, em contexto de globalização do capitalismo mundial, que implicam um desenvolvimento desigual, reproduzindo desigualdades sociais e intensificando a fragmentação social e espacial (Bassand *in* Pereira, 2018, p. 18), naturalizando a coexistência e proximidade de pessoas com muitos e poucos recursos, de áreas prósperas e espaços emblemáticos em fronteira com áreas empobrecidas e desinvestidas (Pereira, 2018).

O processo de ocupação do território da freguesia de Marvila até aos finais do século XIX dava-se, na sua maioria, por ocupação de lazer, em que os seus terrenos eram apropriados por senhores feudais e pequena aristocracia. No século XX, a ocupação do território (sobretudo junto ao rio) dá-se através da industrialização e, em simultâneo, na sua envolvente, observa-se autoconstrução de habitação precária pelos trabalhadores portugueses vindos do Norte e Centro de Portugal (Ferreira & Gomes, 2015), conhecida vulgarmente em Portugal como bairros de barracas. Entre os diversos bairros construídos nesta zona da cidade, o mais famoso e considerado um dos mais populosos de Lisboa (com cerca de dez a quinze mil pessoas residentes) foi o bairro Chinês, que foi completamente demolido entre 1980 e 2000, sendo os seus moradores realojados em bairros de habitação pública nas redondezas até ao início do século XXI (Junta de Freguesia de Marvila, sd).

Durante os finais dos anos sessenta e até março de 1974 (processo interrompido devido à Revolução de 25 de abril de 1974), a Associação de Produtividade na Autoconstrução (Prodac), com apoio do Estado e do município, iniciou o processo de autoconstrução de habitações públicas de cariz provisório – com finalidade de 12 anos – nas proximidades do bairro Chinês, naquele que ficou conhecido com o mesmo nome da abreviação da associação – o bairro da Prodac (Rebolo, 2018). Este bairro foi ocupado na sua maior parte por habitantes vindos do bairro Chinês; apesar de serem consideradas inicialmente provisórias, as habitações resistem até hoje, sendo o novo bairro constituído por um edificado de habitações horizontais em que hoje reside, na sua maioria, uma população mais envelhecida (Ferreira & Gomes, 2015).

Entre as políticas urbanas de referência para esta zona da cidade, o Plano de Urbanização de Chelas tinha como objetivo construir habitações e suas zonas envolventes. A zona de ocupação desse plano compreendia quase todo o território norte/acima das linhas de trem da freguesia de Marvila. O plano tinha como objetivo estruturar o seu território em diversos bairros, associando cada bairro/zona a uma letra (Zonas I, L, M, N 1 e 2, J, e O). A título de exemplo, o território do bairro Chinês corresponde à letra L, compreendendo atualmente os bairros dos Alfinetes, Marquês de Abrantes, Chalé e Salgadas, também designados bairros do 4 Crescente. Este projeto de urbanização teve início na década de sessenta do século XX, contudo, o seu processo de execução foi diversas vezes alterado e interrompido; entre as várias explicações para estas alterações, pode-se destacar as circunstâncias políticas (sobretudo a Revolução de 1974) e o fato de os diversos bairros de autoconstrução precários que foram construídos ao longo do tempo criarem dificuldades ao avanço do Plano (Heitor, 2004; Rebolo, 2018). Após disputas sobre o *rebranding* desta parte da cidade sob a designação de Marvila, este território é hoje novamente reconhecido como zona de Chelas, e compreende diversos bairros da freguesia, tendo o seu processo de construção de habitações e urbanização sido acelerado com o Programa Especial de Realojamento (Cachado, 2012; Chaves, 2020).

Um outro fator de interesse no território é a fixação de imigrantes dos países africanos de língua portuguesa (e seus descendentes) a partir de meados da década de setenta, com especial ênfase no pós-25 de Abril. Reis (2023) descreve este processo de imigração de origem guineense no bairro do Condado, referindo que houve processos semelhantes nos outros bairros de Chelas, como o bairro do Armador. A partir do trabalho dos autores nos projetos referidos neste artigo, pôde-se constatar a diversidade de população negra (oriunda dessas vagas de imigração e afrodescendência) em diversos bairros de Chelas, sendo também percebida a presença da população portuguesa cigana. Esta última, embora já pudesse estar presente em Marvila desde o Bairro Chinês (existe neste momento pouca documentação e investigação sobre esta questão), em sua grande maioria foi realojada de outros bairros da cidade de Lisboa para esta freguesia, em especial nos bairros do 4 Crescente. No contexto da pesquisa no terreno, foi também verificada uma nova vaga de imigração, com destaque para a presença de pessoas brasileiras, ainda que em pouca quantidade. Neste caso, na sua maioria na

última década e presente nos bairros onde a habitação é majoritariamente providenciada por venda e aluguel.

Em suma, a freguesia de Marvila destaca-se pela sua diversidade populacional ao nível étnico-racial. Os bairros onde se situam as intervenções focadas neste artigo (bairros do 4 Crescente, Armador e Prodac) espelham essa diversidade, ainda que de forma segmentada: o bairro do Armador com uma forte presença de pessoas negras e brancas; o 4 Crescente com uma diversidade entre portugueses ciganos e não ciganos; e o Prodac mais caracterizado por portugueses que migraram dentro do próprio país. Por fim, uma nota importante: em Portugal não existe recolha étnico-racial nos censos da população, dificultando a percepção real das percentagens dessas populações (e, também, do que se esconde com a falta de informação).

Existem também descontinuidades associadas a elementos naturais (como relevo acidentado, parques verdes, outras zonas não construídas e o próprio rio Tejo), mas majoritariamente por elementos construídos (linhas de trem, vias rodoviárias largas, vazios urbanos entre bairros construídos de forma relativamente isolada). Com este traçado urbano, faixas de pedestres estreitas ou inexistentes em várias zonas, ciclovias insuficientes e um território não abrangido por oferta pública ou privada de meios de mobilidade suave e/ou coletiva, Marvila evidencia menores condições para esse tipo de mobilidade em face do restante território da cidade de Lisboa – constatação que levou um conjunto de organizações com intervenção no território a propor a realização de um projeto de investigação-ação que permitisse conhecer melhor essa realidade marvilense e, de forma participativa e colaborativa, contribuísse para a promoção de respostas sociais e educativas (Chaves *et al.*,, 2021).

Abordagem teórico-metodológica

Para o desenvolvimento do projeto Gingada partimos da abordagem teórico-metodológica da investigação-ação participativa, mais sistematizada no campo educativo a partir da década de 1980 (Carr & Kemmis, [1986] 2003). Tal abordagem defende a necessidade de a investigação servir como base para a ação e vice-versa, ancorando a compreensão e propostas de resolução de problemas locais, identificados juntamente com as pessoas

implicadas no processo de investigação (Almeida, 2001; Baldissera, 2001; Saito, 2001; Tripp, 2005).

Esta abordagem alicerça-se num processo reflexivo por parte de todos os envolvidos, incluindo investigadores, todos podendo conhecer os resultados da pesquisa e, partindo dessa partilha, criar reflexividade (Baldisserra, 2001; Saito, 2001; Tripp, 2005; Almeida, 2001). Quebra-se o distanciamento entre investigador/a, contexto e sujeitos de investigação, mobilizando-se o conhecimento acadêmico para responder a problemas locais, e partindo de projetos de ação social ou de outras respostas através de ações participativas e coletivas (Baldissera, 2001).

Partindo da sistematização das caraterísticas da investigação-ação participativa elaborada por Torres (2021), podemos considerar que o projeto Gingada se enquadra nesta abordagem, na medida em que está imbuído de um caráter socialmente crítico e emancipatório ao desenvolver ações promotoras de conscientização (Freire, 1979) e reflexão sobre as circunstâncias de vida dos sujeitos participantes (Freire, 1967). Isso inclui: a intencionalidade sociopolítica do projeto, desenvolvido num grupo social organizado localmente, além de explicitada e articulada com grupos sociais locais; conhecimento considerado instrumento de transformação social e promotor da conscientização; sua criação na sequência de ações reivindicativas locais pela mobilidade em bicicleta e pela qualidade ambiental; o estímulo à participação de membros dos setores populares em diversas fases, desde o planejamento e desenho do projeto e do instrumento de pesquisa até a discussão e validação de resultados do estudo (Torres, 2021, p. 43-44).

Para um maior impacto local e por forma a potenciar o sucesso junto da comunidade, a participação e o trabalho colaborativo — aliados à investigação-ação — foram considerados essenciais, com envolvimento da comunidade na concepção do projeto, submissão do projeto em edital de financiamento público, acompanhamento, dinamização de ações, participação no inquérito, avaliação, validação e disseminação (Vieira *et al.*, 2022, p. 20).

Para concretizar esta abordagem, foi realizada observação participante nas várias atividades do projeto, numa lógica de participantes que também colaboram para a sua monitorização e para a compreensão dos seus resultados no território – *participant-as-observer* no contexto territorial e *complete participant* no contexto do projeto (Cohen *et al.*, 2018, p. 543) –, sobretudo através do seu envolvimento em reuniões de equipe e em eventos

significativos para o consórcio (tendo os pesquisadores a possibilidade de intervir em tomadas de decisão). A componente de pesquisa científica foi mais acentuada na colaboração para o desenvolvimento do Estudo participativo sobre mobilidade (ver detalhes adiante), que incluiu recolha e análise estatística, pesquisa documental e desenvolvimento de método móvel com inquérito por questionário, realizado em 2021 junto de 329 residentes em Marvila e 67 não residentes que visitavam o território.

Apesar das vantagens reconhecidas a esta abordagem, a investigação-ação recebe algumas críticas, nomeadamente pelo seu caráter potencialmente utópico, controlador ou prescritivo, particularista, por privilegiar uma pesquisa orientada para o consenso, e por uma visão que estandardiza a emancipação e a intervenção (Cohen *et al.*, 2018, p. 447-8). Neste projeto procuramos construir uma abordagem de investigação-ação participativa que, apesar de partir de um ponto prescritivo (fundado numa leitura de realismo crítico) de promoção da sustentabilidade social e ambiental, realizou as atividades que propôs com bastante adesão da população local. Em particular, na componente de pesquisa deste projeto, mais focada no Estudo, houve recolha e sistematização de informação primária e secundária; desenhamos um itinerário e instrumentos de investigação específicos para o contexto territorial, ainda que potencialmente dialogantes com outros contextos; e privilegiamos o confronto de interpretações dos resultados em sessões comunitárias, sem anular a diversidade de perspectivas num possível consenso.

Num contexto de diversidade sociodemográfica como é Marvila, os autores se identificam como pessoas brancas, sendo uma mulher portuguesa e um homem imigrante brasileiro, ambos entre os 30 e 40 anos de idade e não residentes em Marvila. Os papéis desempenhados foram, de forma partilhada (entre si, no consórcio e com elementos mais envolvidos da comunidade local), de concepção do projeto, desenvolvimento do projeto para concorrer a edital de financiamento público, construção dos instrumentos de estudo, análise, interpretação, redação e promoção da discussão dos seus resultados e acompanhamento das diversas atividades do projeto. Um dos pesquisadores já era conhecido (e reconhecido pelas lideranças formais/políticas e informais/comunitárias) numa parte do território por ali ter trabalhado e continuar a dinamizar projetos; este pesquisador foi também inquiridor no questionário móvel do Estudo sobre mobilidade (acompanhado de uma outra pesquisadora que participou exclusivamente nessa recolha). A outra

pesquisadora tem um envolvimento mais pontual no território, focando-se neste e num outro projeto em que também participa como representante da equipe acadêmica no consórcio.

Salienta-se que o poder autárquico local (subprefeitura/Junta de Freguesia de Marvila) integra o consórcio de desenvolvimento do projeto em que se enquadra este estudo. Sua participação constitui um dos princípios de funcionamento do programa que financia o projeto (BIP/ZIP – Bairros e Zonas de Intervenção Prioritária, custeado pela prefeitura/Câmara Municipal de Lisboa), na lógica de aproximação entre poder local e tecido associativo para o desenvolvimento de pequenos projetos de intervenção urbana em territórios considerados prioritários (Falanga, 2019). Na prática, algumas reuniões e momentos de discussão do projeto contaram com a presença de um técnico da Junta de Freguesia, houve partilha permanente de informação sobre o trabalho que ia sendo realizado e uma das sessões de discussão de resultados do estudo sobre mobilidade ocorreu nas instalações da Junta de Freguesia, com a presença do seu presidente. Ainda que a presença do poder local tenha um significado e um peso na interpretação de algumas questões suscitadas na discussão sobre problemas de infraestrutura (d)e mobilidade em Marvila, tivemos ocasião de alargar a apresentação de resultados do estudo aos órgãos municipal e metropolitano que acompanham o setor dos transportes, considerando a potencial influência nas políticas públicas municipais (e) de mobilidade.

Os resultados recolhidos a partir do estudo foram também importantes para apoiar a mobilização local por melhores transportes públicos, levando à criação de uma petição para sua melhoria neste território (partindo dos resultados do estudo e do envolvimento de um dos autores do artigo no processo).

A problemática enfocada no projeto e no presente artigo integra-se na discussão teórica sobre segregação socioespacial, processo contextual e multifatorial no qual é possível identificar padrões de segregação residencial e *clustering* de grupos minoritários, bem como a continuidade de formas de segregação através de relações sociais estabelecidas em espaços de vida quotidiana, trabalho, lazer e transporte (Piekut, 2021). Estes processos associam-se à produção social do espaço (Lefebvre, 1991) e à construção social de populações (Chamboredon, 2020), com uma forte importância das políticas urbanas e do papel do Estado na dinamização desses processos e na apresentação de possíveis soluções aos problemas que acarretam (Wacquant, 2001).

A vivência territorial neste contexto social segregado é ponderada a partir das mobilidades, compreendendo meios, modos e tempos de a população residente e visitante se deslocar entre espaços de Marvila, da cidade e da metrópole. Freire-Medeiros e Lages (2020) sistematizam diversas abordagens sobre os atuais estudos de mobilidade e apontam um novo giro das mobilidades, em que se destacam abordagens basilares para a reflexão acadêmica atual. O desenvolvimento da reflexão deste artigo sustenta-se neste enquadramento de um novo paradigma de mobilidades (Sheller & Urry, 2006; Urry, 2007) de modo a refletir a transformação percepcionada nas ciências sociais ao nível das várias formas e significados do movimento de pessoas, objetos e ideias, bem como num enquadramento de educação territorial para a sustentabilidade (Simon *et al.*, 2023).

Projeto Gingada

Partindo de uma abordagem de investigação-ação participativa, o projeto Gingada foi construído no sentido de compreender os – e promover respostas aos – desafios identificados em Marvila em matéria de desigualdade socioterritorial e de mobilidade.

Tendo a sua candidatura sido aprovada, beneficiou-se de financiamento da Câmara Municipal de Lisboa no âmbito do programa BIP/ZIP (Bairros e Zonas de Intervenção Prioritária), na sua edição de 2020 (ref. 087), com execução orçamental até 2021 e período de sustentabilidade das suas ações até 2023. Para o seu funcionamento tem sido fundamental um conjunto de outros financiamentos, por forma a permitir o trabalho contínuo dos diversos atores sociais intervenientes, em cujas linhas de ação este projeto se integrou.

A rede integra um conjunto diferenciado de organizações locais e parceiros acadêmicos. O projeto foi promovido pelas associações Rés do Chão e Grupo Recreativo Janz e Associados, tendo como parceiros o Grupo Comunitário 4 Crescente, o Centro de Promoção Social da Prodac - Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, a Junta de Freguesia de Marvila (órgão de poder local), o CICS. NOVA Universidade Nova de Lisboa e o CeiED - Universidade Lusófona.

Durante o período de execução do projeto foi elaborado o seu *website*[1], bem como foram criadas redes sociais, sendo a comunicação do projeto

[1] Ver: https://gingada.pt

mantida na sua página no Instagram[2] (e através das páginas das organizações que compõem a rede, particularmente da instituição promotora[3]

No âmbito deste projeto foram desenvolvidas três atividades centrais, que descreveremos em seguida: a rede de partilha gratuita de bicicletas; o laboratório para reciclagem de plástico; e o estudo participativo sobre a mobilidade em Marvila.

Rede partilhada de bicicletas

A rede partilhada de bicicletas foi concebida como resposta de intervenção num território desprovido de respostas coletivas públicas ou privadas de mobilidade ativa. A rede pública municipal Gira, com bicicletas partilhadas geridas pela Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, não dispõe de qualquer estação na freguesia de Marvila, apesar de, em maio de 2022, a rede Gira ter em funcionamento 123 estações em Lisboa.[4] Marvila, a par de outros territórios lisboetas com índices de maior desigualdade socioeconômica (além da ausência de estações Gira), possuía igualmente poucas estruturas cicloviárias (Padeiro, 2022). Acresce a não autorização do uso de bicicletas e trotinetas geridas por empresas privadas nesta freguesia; infraestruturas e parqueamento para bicicletas também são deficitários, comparando com outras zonas da cidade (Vieira *et al.*, 2022, p. 70-71).

A rede teve início em 2021, utilizando parte das bicicletas já recolhidas na Cicloficina Crescente, oficina comunitária de bicicletas, como também através de ofertas de bicicletas antigas de moradores e aquisição de bicicletas novas. Foi inicialmente estruturada com dois polos, um na loja de uma das associações promotoras, nos bairros do 4 Crescente, e outro no espaço de uma das entidades parceiras, no bairro da Prodac, onde se realiza a oficina comunitária de bicicletas.

O projeto teve início em contexto de pandemia da Covid-19, o que não foi impeditivo para o seu sucesso inicial, tendo tido bastante procura entre crianças e jovens. No polo 4 Crescente, rapidamente as 10 a 15 bicicletas disponíveis diariamente eram emprestadas. Porém, a utilização diária das

[2] Ver: instagram.com/gingada.pt/

[3] Ver: website https://resdochao.org/ e instagram.com/_resdochao_

[4] Ver: https://www.gira-bicicletasdelisboa.pt/noticias/gira-bate-novo-recorde-viagens/

bicicletas para fins lúdicos das crianças e jovens provocava o seu rápido desgaste, necessitando de um trabalho de reparação continuado que não tem sido possível garantir, uma vez que a rede nunca dispôs de funcionários na área da reparação, contando sobretudo com voluntários. Esta situação levou a que o desgaste das bicicletas ultrapassasse a sua demanda por utilização. O referido polo enfrentou este e outros desafios, como a dificuldade na gestão dos empréstimos face a roubos ou má utilização das bicicletas, tendo ainda de passar por obras no seu espaço para que pudesse abarcar mais recursos. Tais motivos levaram a que este polo da rede fosse desativado.

Em novembro de 2021 teve início o projeto BIP/ZIP Roda Vida, promovido pela associação Descalçada e tendo como parceiras as associações Rés do Chão, Rimas ao Minuto, Grupo Recreativo Janz e Associados, a Junta de Freguesia de Marvila e o CeiED - Universidade Lusófona. Este projeto contempla, entre as suas atividades, dar continuidade à rede partilhada de bicicletas em Marvila. Nesse sentido, no espaço Kriativu, no bairro do Armador, foi ativado um novo polo de empréstimos de bicicletas. Parte das bicicletas disponíveis no polo 4 crescente foi transferida para o novo polo, o qual também se beneficiou de bicicletas oferecidas pela comunidade. Este novo projeto possibilitou também a compra de novas bicicletas para serem disponibilizadas para empréstimos, tendo outro polo da rede também tido reforço da sua frota a partir de um financiamento angariado junto do programa Vinci para a cidadania.[5]

Atualmente, o polo do Armador tem uso quotidiano regular por crianças e jovens que utilizam as 10/15 bicicletas disponíveis. Por outro lado, o polo da Prodac estuda possibilidades de os empréstimos se direcionarem às pessoas que precisam fazer deslocações funcionais pelo território e que possam deixar as bicicletas em outros sítios na freguesia.

Uma crítica entre os promotores dos espaços é de que esta iniciativa ainda não funciona como rede para empréstimos de bicicletas, mas sim junção de polos relativamente autônomos. Ultrapassar essa situação será uma importante conquista desses projetos, possibilitando que uma pessoa que peça uma bicicleta num espaço possa devolvê-la noutro espaço. Neste momento, outras dificuldades são discutidas na operacionalização da rede, como a existência de regras comuns em todos os polos, melhor comunicação com potenciais interessados e partilha de recursos.

[5] Ver: https://www.vinci-cidadania.pt/

A rede tem potenciado o uso regular de bicicletas nos bairros onde os polos estão a operar, criando uma proximidade com este meio de mobilidade, ainda que majoritariamente de forma lúdica. Considera-se que este projeto, bem como outros direcionados à mobilidade ativa na freguesia, seja catalisador de incentivo à mobilidade em bicicleta a curto e médio prazos.

A mobilização local para criação de projetos dedicados à mobilidade em bicicleta tem criado respostas locais às desigualdades sociourbanas nesta freguesia. O projeto Gingada (com apoio posterior do projeto Roda Viva), através desta rede partilhada de bicicletas, tem moldado os usos do espaço público dos bairros onde a rede está ativa.

Laboratório de reciclagem de plástico

O projeto Gingada pretende contribuir para uma visão de sustentabilidade que contempla dimensões ambientais e sociais, considerando o território socioeconomicamente vulnerável em que se insere, a urgência ambiental acentuada por alterações climáticas e a necessidade de contribuir para uma transição cultural e educativa para a sustentabilidade. Nesse sentido, para além de um direcionamento global de compreensão e atuação no campo da mobilidade urbana ativa e sustentável, desenhando-se em torno de diversas formas de dinamização territorial através da bicicleta, a rede Gingada decidiu investir na criação de um laboratório de reciclagem de plástico, no bairro da Prodac.

Inicialmente, o objetivo da criação deste laboratório prendia-se com a intenção de desenhar e produzir, com plástico reciclado localmente, as peças que pudessem ser necessárias para reparar bicicletas na oficina comunitária, bem como promover oportunidades de negócio sustentável a partir de um laboratório aberto e de utilização gratuita pela comunidade.

O laboratório tem como objetivo sensibilizar a comunidade envolvente sobre a necessidade da reutilização do plástico, bem como conhecer possibilidades de reaproveitamento desse resíduo através de máquinas apropriadas para esse fim. Nesse sentido, foram adquiridos equipamentos especializados na área do prolongamento do ciclo de vida do plástico: trituradora; injetora (trabalho com moldes); extrusora (experiência para criar fio para alimentar impressora 3D); forno; prensa (para utilizar no forno); e uma impressora 3D.

Surgiram dificuldades na utilização desses materiais em recursos dedicados a bicicletas; a título de exemplo, os pedais feitos com este plástico reciclado eram pouco resistentes. Contudo, essas dificuldades não limitaram a ação do laboratório, que se foi adaptando para a criação de recursos que poderiam ter utilidade na comunidade. A rede de parceiros foi sendo expandida, localmente e à escala metropolitana. No geral, em cada uma dessas parcerias, o objetivo é que os parceiros sejam formados e possam utilizar o laboratório comunitário de forma independente.

Para o arranque do laboratório foi realizada uma formação que teve presença de técnicos e moradores. Atualmente existem dois moradores com interesse em usar este espaço como recurso para os seus negócios e em 2022 cerca de 120 pessoas visitaram ou participaram nas suas atividades.

Sendo um recurso disponível localmente, o laboratório ainda é pouco conhecido e utilizado, esperando-se que nos próximos tempos passe a ter uma maior utilização local. Trata-se de um espaço que se pode definir como uma estrutura de sensibilização ambiental, um recurso pedagógico e para fins de trabalho que permite a reutilização de plástico que seria, de outra forma, encarado como lixo.

Estudo participativo sobre a mobilidade em Marvila

No âmbito do estudo participativo sobre a mobilidade em Marvila foram realizados 396 inquéritos válidos (83% residentes em Marvila e 17% não residentes que visitavam o território) entre maio e setembro de 2021, num conjunto de 36 momentos e 27 pontos de recolha dispersos pela freguesia. Tal como foi referido anteriormente, este estudo integrou-se num processo participativo e colaborativo de investigação-ação, envolvendo a comunidade local na elaboração e participação no inquérito, sua avaliação, interpretação de resultados e divulgação.

Ainda que o estudo se tenha focado sobretudo na prática espacial (Lefebvre, 1991, p. 33), que contempla a organização física do espaço e as atividades e percursos nele inscritas, a produção social do espaço marvilense contempla também dimensões representacionais, em parte inscritas no plano das artes (urbanas), mas sobretudo no do planejamento urbano. Para evidenciar a realidade empírica do território e da mobilidade partindo de

diferentes tipos de indicadores e formas de reflexão entre diferentes agentes de produção do espaço de Marvila, o estudo estruturou-se em três partes. Na primeira, procedemos à caraterização do território e da mobilidade, com análise estatística e documental para providenciar o quadro evolutivo e atual em termos de território e população, equipamentos e serviços, mobilidade (sistemas, meios, tempos) e a situação da bicicleta em Marvila. Na segunda, focamo-nos nos resultados do inquérito à mobilidade, particularmente com a caraterização dos participantes, da sua utilização do território e dos meios e tempos das suas deslocações, e da situação de utilizadores e não utilizadores de bicicleta em Marvila, bem como percepções sobre a construção de ciclovias no território. A terceira e última parte refletiu a discussão de resultados deste estudo com a comunidade local, em quatro momentos durante o mês de setembro de 2022, incluindo as diversas organizações da rede Gingada, três grupos comunitários da freguesia de Marvila (em sessão organizada com a Pluriversidade Comunitária, estrutura que funciona como uma universidade popular e comunitária, visando o protagonismo dos bairros na reflexão sobre o que os moradores identificam como sendo as suas problemáticas – Reis, 2022) e um grupo transversal focado nos transportes neste território.

Nas sessões participativas, as principais discussões a partir dos resultados deste estudo relacionaram-se com alterações nos usos do território, a difícil efetivação do direito à mobilidade, problemas de planejamento e acessibilidade, questões de segurança, coexistência de meios de mobilidade e cultura de mobilidade coletiva e suave, salientando-se a prioridade de garantir a participação neste planejamento.

Estes resultados foram apresentados ao público no dia 20 de Setembro de 2022 na Biblioteca de Marvila, numa sessão em que foram colocados em debate face aos planos de mobilidade no município de Lisboa, com a participação de Inês Castro Henriques da Câmara Municipal de Lisboa, e aos planos de mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa, com Sérgio Pinheiro da Transportes Metropolitanos de Lisboa. A sessão contou ainda com uma mesa de conversa sobre participação no planejamento da mobilidade urbana, com Ana Pereira (Bicicultura), Bernardo Campos Pereira (Lisboa E-Nova) e Giovanni Allegretti (CES-UC).

Por uma educação participativa para a mobilidade sustentável

Partindo das discussões participativas sobre os resultados do estudo, e considerando a prioridade da rede no sentido de ancorar as reivindicações locais por mais e melhores infraestruturas de mobilidade em Marvila, foram sugeridas algumas recomendações (Vieira *et al.*, 2022), as quais apontavam para uma maior coesão territorial e para a intermodalidade, relativas à mobilidade pedonal, em bicicleta e rodoviária, nomeadamente o estímulo à utilização de bicicleta, a criação de material educativo para condutores de automóveis e o desenvolvimento de formações em espaço escolar para a promoção da coexistência segura no trânsito.

Entre os seus resultados, o laboratório de reciclagem de plástico potencia uma prática de sustentabilidade que se cruza com os princípios da economia circular, ao visar reciclar resíduos materiais (neste caso, plástico descartado após utilização em embalagens) e, dessa forma, promover uma menor utilização de recursos, o desenvolvimento e a adoção de tecnologias mais limpas (Freitas, 2022). Tanto o laboratório como a rede partilhada de bicicletas se sustentam como práticas de educação territorial, enquadráveis na dinâmica social de "novas proximidades" (decorrente da lógica do desenvolvimento sustentável), colocando em prática a resposta a reivindicações e à necessidade socioambiental de poupar recursos e energia, e respeitando o lugar dos cidadãos no território por forma a melhor compreender como promover a sua transformação para a sustentabilidade (Simon *et al.*, 2023).

O acompanhamento e a colaboração nas discussões para a criação e manutenção do projeto, considerando o contexto territorial e temporal/pandêmico em que se desenvolveu e as necessidades de adaptação daí advindas, potenciaram uma presença próxima do autor e da autora e a partilha de processos de discussão, compreensão e decisão sobre que sentidos conferir às intenções de intervenção socioterritorial e educativa para a sustentabilidade a partir da dinamização local da bicicleta. Através das atividades deste projeto e dos seus resultados, o/a parceiro/a acadêmico/a, ancorado/a na abordagem de investigação-ação participativa, foi integrado/a numa dinâmica coletiva para estudar e intervir socialmente, colaborando para o envolvimento da academia no desenvolvimento de políticas e práticas de sustentabilidade.

Acresce que o envolvimento comunitário subjacente a esta participação ocorreu de forma sustentada num projeto que se pretendia de inovação social e boas práticas de intervenção social, com financiamento público relacionado com a intervenção em territórios marcados por desigualdades socioespaciais. No caso concreto deste projeto, tratou-se de desenvolver uma abordagem socioeducativa para a mobilidade sustentável que assentava na exploração e desenvolvimento do – e no – espaço público, aprofundando a ação prévia de instituições locais, partilhando visões e ações sociais.

Com este projeto e seu enquadramento educativo aproximamo-nos dos resultados positivos que se verificam noutras instâncias de mobilização da investigação-ação participativa em educação ambiental: potencia-se um melhor conhecimento do meio socioambiental, estimula-se a alteração de comportamentos e a intervenção pró-ambiental, bem como se favorece a melhoria de aprendizagens e o seu engajamento em lógicas de mudança social para a sustentabilidade, promovendo a conscientização e o desenvolvimento de conhecimento, competências de pesquisa, de avaliação e para a ação (Bywater, 2014).

Com a rede de bicicletas, o laboratório de reciclagem de plástico e o estudo sobre a mobilidade em Marvila, o projeto Gingada potenciou diferentes formas e processos de criação de espaços intersubjetivos e interinstitucionais, nos quais pudemos apreender discursos e práticas diferentes e, não obstante, encontrar pontos em que se possibilitou o diálogo e o acordo sobre alguns sentidos de desenvolvimento. A modalidade participativa foi o aspecto mais consensual, acompanhando a meta global de promoção educativa da mobilidade sustentável.

Não obstante o carácter localizado e particular deste e de tantos outros projetos, o reporte público das suas atividades e a partilha das suas práticas já inspirou o surgimento de novas iniciativas e pode potenciar a reflexão nas áreas em que atua, nomeadamente a reflexão acadêmica sobre possíveis parcerias com a sociedade civil na produção de conhecimento e na promoção de ações em campos (potencialmente normativos, mas que também carecem de aprofundamento dos estudos necessários à compreensão do que constituem e da sua evolução) como o da educação para a sustentabilidade, nomeadamente no âmbito das mobilidades.

Sobre (i)mobilidades socioespaciais e suas infraestruturas

Para uma melhor compreensão sobre as (i)mobilidades socioespaciais e suas infraestruturas neste território, regressamos aos resultados do estudo participativo sobre a mobilidade em Marvila (Vieira *et al.*, 2022), destacando-se que nos indicadores socioterritoriais da freguesia se observa uma menor oferta de transportes públicos e meios de mobilidade suave, menos infraestruturas para a mobilidade em bicicleta e menos utilizadores deste meio, bem como tempos de deslocação mais elevados face à média lisboeta. No *Inquérito à mobilidade em Marvila*, o perfil dos participantes na amostra de inquiridos é semelhante ao dos residentes na freguesia e na cidade de Lisboa, e a maioria dos inquiridos revela deslocar-se a pé e em trajetos com até 15 minutos de duração; os inquiridos de sexo masculino referem tempos menores de deslocação e usam mais meios de transportes individuais, já as de sexo feminino indicam deslocar-se mais a pé e/ou em transportes coletivos, sendo a bicicleta escolhida como meio de mobilidade em menos de 10% das respostas.

Repensemos, então, o traçado urbano em Marvila, em particular as infraestruturas neste território e a forma como condicionam a mobilidade social e espacial. Esta reflexão dialoga com a obra de John Urry (2007) quando nos informa que o caráter complexo da vida social deriva de uma dialética de mobilidade e imobilidade, sistematização e personalização, sendo as experiências de mobilidade estruturadas, em grande medida, por sistemas e plataformas imóveis (como, por exemplo, estradas). É difícil pensar todas as orquestrações modernas de fluidez sem sistemas extensivos de imobilidade, e todos estes sistemas dinâmicos e interdependentes têm profundas consequências nas práticas sociais, influenciando padrões de exclusão socioespacial, bem como a estruturação de redes sociais, lugares e pontos (personalizáveis) de copresença (Urry *in* Vieira, 2019, p. 193-4).

Marvila é um território extenso, com limites biofísicos como o rio, mas sobretudo retalhado por grandes vias destinadas ao trânsito automóvel e linhas de trem. As rodovias enquadram-se no planejamento das saídas da cidade de Lisboa, vias largas que pretendem aliviar rapidamente o trânsito para nordeste, estruturadas com o crescimento urbano e a expansão da utilização automóvel em Portugal. Novamente em diálogo com Urry (2004), podemos aqui recordar a forma como a estruturação de sistemas automóveis é dependente da oferta de estradas, podendo estas

vias evidenciar o padrão poderoso e expansivo da dominação do carro sobre os restantes meios de transporte.

Os diversos bairros desta freguesia vão sendo construídos (e demolidos) em diferentes tempos e lógicas – por autoconstrução espontânea ou acompanhada, para alojamento público, para venda ou aluguel privados, respondendo a diferentes setores de uma sociedade desigual, estratificada. As habitações vão ocupando zonas expectantes de pedaços do território, e vão sendo criadas novas zonas expectantes na promessa de futuras construções de infraestruturas, nomeadamente de uma terceira ponte sobre o rio Tejo (intenção que levou ao encerramento de uma escola centenária em 2010, reestruturada pouco tempo antes, apesar de sua construção não ter avançado até a data atual – Soares, 2015).

As linhas de trem separam a parte de cima de Marvila, mais marcada por habitação municipal (e com diversos bairros associados a diferentes grupos sociais e questões raciais), da parte de baixo, cujos usos têm vindo a ser alterados, com perda da antiga ocupação de armazéns/fábricas e adaptação do seu edificado por indústrias criativas, a par de uma progressiva substituição da população residente num sentido de gentrificação.

Pensando no modo como as mobilidades cotidianas na escala da cidade se entrelaçam com as mobilidades na escala internacional, nomeadamente com referência à imigração (e suas subsequentes gerações diferentemente marcadas por discriminação étnica e racial por parte da sociedade dominante), podemos associar esta diferenciação entre as partes de Marvila à segregação socioespacial e às lógicas fronteiriças de restrição e afastamento (como no contexto europeu marítimo e continental, com restrições impostas a cidadãos não europeus). Na parte de cima, onde a população é mais racializada, juntando migrantes internos e internacionais e seus descendentes, com menores rendimentos financeiros e níveis de qualificação educativa, prevalece a lógica da restrição. Já uma maior permeabilidade fronteiriça (como na mobilidade facilitada a cidadãos europeus) é vista na parte de baixo de Marvila, onde a população é mais branca e dispõe de mais capital financeiro e cultural, e onde a gentrificação pode transnacionalizar-se através da atração de migrantes *lifestyle* com maiores rendimentos e (à escala do território) possíveis turistas (Hayes & Zaban, 2020). É na parte de baixo de Marvila que o trem funciona com maior periodicidade e alguns meios privados de transporte partilhado não deixam automaticamente de funcionar, tratando-se de uma zona de transição entre

partes requalificadas ou em processo de requalificação da frente ribeirinha de Lisboa (Pereira, 2018). Já a parte de cima de Marvila apresenta um cenário de acesso a transportes públicos mais desequilibrado, sobretudo nos bairros mais afastados do metrô, e congrega um conjunto de bairros relativamente isolados (onde decorre o projeto apresentado neste artigo) por influência de políticas públicas para realojamento municipal.

O trem, sistema exemplar de mobilidade pública, com um papel fundamental na construção social moderna do tempo e do espaço (Urry, 2007), apesar de atravessar o território, é pouco encarado como sistema para a mobilidade quotidiana: nos censos de 2021, apenas 3% da população empregada e estudante de Marvila (em percentagem próxima à escala municipal) utilizava o trem nos seus movimentos pendulares (Instituto Nacional de Estatística, 2021). Existem três estações de trem no território, das quais uma está sempre encerrada (Chelas) e outra não funciona ao fim de semana (Marvila), altura em que este meio de transporte só pode ser acedido em Braço de Prata, e com pouca periodicidade. Do trem fica, por isso, mais a marca distanciadora da sua infraestrutura do que (a possibilidade de) seu usufruto pela população local.

O metrô, localizado em zona mais próxima às freguesias centrais de Lisboa, tem um impacto diferente do trem, sendo construído majoritariamente por baixo de terra, sem aumentar as descontinuidades do traçado urbano, e funcionando com uma periodicidade que favorece a mobilidade da população que reside no seu entorno: nos mesmos censos, 12% da população empregada e estudante de Marvila (face a 10% na generalidade de Lisboa) utilizava o metrô nas suas deslocações quotidianas (Instituto Nacional de Estatística, 2021).

Porém, os meios de transporte mais utilizados nesta freguesia são os que beneficiam das rodovias, compensando (de forma insuficiente, no caso do transporte coletivo) as falhas da malha urbana e da oferta de outras soluções de mobilidade. Na mesma contagem censitária, 42% dos trabalhadores e estudantes utilizavam automóvel (em valor inferior aos 48% de Lisboa) e 24% utilizavam ônibus (em valor bastante superior ao de Lisboa, onde se registravam 15%) (Instituto Nacional de Estatística, 2021). Os valores de utilização do ônibus tiveram uma descida de 10% em Marvila face aos censos de 2011, o que em hipótese pode se considerar associado à pandemia da Covid-19.

No que diz respeito à utilização da bicicleta para efeitos de mobilidade, o seu reflexo estatístico/censitário neste território é muito diminuto, ainda mais que no restante espaço da cidade (Raposo, 2022). Porém, nos últimos anos, o investimento em ciclovias protagonizado pelo anterior prefeito de Lisboa levou a um aumento muito substancial de ciclistas na cidade, sobretudo nas freguesias centrais; mas também levou a que uma ciclovia em concreto (da Avenida Almirante Reis), cuja construção condicionou a redução de vias para tráfego automóvel, fosse constituída objeto de disputa política, contribuindo para a substituição do poder político na prefeitura, face à renitência de muitos lisboetas em relação a novos planos urbanos, sobretudo quando realizados sem preocupação com a participação dos residentes nas tomadas de decisão.

Nesse contexto, são compreensíveis as recomendações resultantes das discussões participativas sobre os resultados do estudo relativas à mobilidade e ao seu planejamento urbano participativo, defendendo a introdução de mais transportes ativos partilhados, a redução da velocidade do trânsito, a construção e melhoria de ciclovias e calçadas no território e o acompanhamento dos processos reivindicativos dos grupos locais.

Em Marvila, pensar a bicicleta e a construção de infraestrutura que a suporte é desafiador. A população pretende ser consultada para a tomada de decisão sobre estratégias de mobilidade; revela-se disponível para participar, nem sempre conhecedora sobre o tema, mas majoritariamente favorável à construção de ciclovias, ainda que receosa dos impactos nas rodovias que têm sido importantes para as suas possibilidades de mobilidade até o momento.

Preparar a mobilidade em bicicleta será, aqui, um desafio distinto ao que se assiste, por exemplo, no norte europeu. Porém, podemos reler Urry (2004) para pensar como reforçar a possibilidade de um "sistema de ciclabilidade" (Itani & Herrera, 2021), assumindo que a bicicleta também é dependente de estradas, as quais podem ser adaptadas para a sua utilização em massa; potencializar o fato de o contexto português ser líder na produção industrial de bicicletas; destacar valores associados à utilização da bicicleta como veículo individual mais tendente à sustentabilidade e considerado um símbolo emancipatório, um sistema simbólico de resistência a um sistema de mobilidade orientado pelo carro e a um sistema energético orientado pelo petróleo (a partir de Itani & Herrera, 2021).

Ainda que em Marvila o "efeito bicicleta" tenha sido menos sentido, esta freguesia faz parte do mapa de Lisboa e a questão das ciclovias foi uma das que mais se concretizou enquanto infraestrutura com efeitos díspares na cidade. Falta muito investimento para equipar este território com infraestruturas seguras (sobretudo para a mobilidade em bicicleta e pedonal), promotoras de uma maior coesão no território e qualidade de vida da população.

Considerações finais

A rede Gingada, cujas organizações parceiras têm trabalhado em diversas iniciativas (pontuais e regulares) no território de Marvila, delineou o projeto apresentado neste artigo a partir do conhecimento deste território e reconhecendo efeitos de isolamento, distância e insegurança associados ao seu traçado urbano. O projeto tem respondido a algumas ausências – como a exclusão da rede municipal de bicicletas partilhadas (Gira) e de outras ofertas de mobilidade ativa partilhada, promovendo uma rede local de bicicletas gratuita e com base associativa; a inexistência de laboratórios de reciclagem ao serviço e alcance da comunidade local; e a falta de um estudo aprofundado sobre território e mobilidade em Marvila – e tem vindo a ser globalmente avaliado de forma positiva pelo seu aporte de inovação social, ação em rede pela sustentabilidade, promoção da qualidade de vida no território e contributo para a construção de conhecimento de forma participativa e colaborativa.

Não se pretende alimentar qualquer ilusão quanto à generalização de resultados de um projeto deste tipo, tendo em conta suas limitações. Considera-se também a indispensabilidade de reflexão e de mudança ao nível das políticas públicas, para que possam intervir de forma mais ampla nas múltiplas desigualdades sociais, ambientais e de mobilidade que se intersectam neste território. Ainda assim, pensando nas potencialidades de projetos como este no contexto de Lisboa, destacamos alguns aspectos que podem ser importantes e ter um impacto na mudança de políticas.

Por um lado, a identificação de problemas e oportunidades para promover políticas urbanas e de transporte sustentáveis permite especificar aspectos críticos e a necessitar de intervenção, bem como possíveis direcionamentos de resposta a esses problemas. Por outro lado, verifica-se a mobilização de atores sociais locais, em diferentes níveis de decisão,

vivência e dinamização dos territórios, inclusivamente em situações de conflitualidade sobre rumos possíveis do planejamento urbano local, e que manifestam interesse e disponibilidade para continuarem mobilizados por agendas como as dos transportes, acessibilidades, sustentabilidade à escala local e planejamento participativo.

Uma das formas de concretizar possibilidades de mobilização por essas agendas é a proposta de ações práticas e participativas que visam responder a carências verificadas no território, bem como a construção partilhada de conhecimento sobre o contexto local, trabalhando simultaneamente na capacitação para a promoção dessas políticas e na compreensão do que está implicado nos problemas sociais associados ao território e à segregação socioespacial.

Os efeitos de um projeto como este podem ser úteis para a reflexão sobre políticas para a sustentabilidade, saúde e atividade física, planejamento urbano, intervenção socioterritorial e educativa, numa visão multissetorial de necessidades e oportunidades de intervenção política para promover, entre outros, o direito à mobilidade e à qualidade de vida em espaços que – não obstante pequenas intervenções facilitadas por políticas que privilegiam a ação participativa com a população e o poder local – permanecem segregados.

Espera-se que os resultados deste projeto possam influenciar políticas de reforço da utilização segura da bicicleta em Marvila, da expansão da ciclovia à inclusão de redes públicas e privadas de meios de mobilidade ativa, bem como de intervenção para a manutenção e criação de infraestrutura de apoio ao movimento pedonal. Importa manter a atenção às futuras práticas infraestruturais para compreender sua construção segura num território que permanece desigual na mancha urbana, num tempo de urgência na transição para a sustentabilidade.

Financiamento

Este trabalho foi apoiado pelo Centro de Estudos Interdisciplinares em Educação e Desenvolvimento (UIDP/4114/2020 e UIDB/4114/2020) e pela Unidade de Investigação em Governança, Competitividade e Políticas Públicas (UIDB/04058/2020 e UIDP/04058/2020), financiados por fundos nacionais através da Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P, pela Bolsa de Investigação em Doutoramento FCT com ref. 2021.05128.BD, pelo projeto COFAC/CeiED-ECIJ/0001/2020, e pelos projetos BIP/ZIP (CML) 2021/022 e BIP/ZIP (CML) 2020/087.

Referências

Almeida, José Carlos F. de. (2001). Em defesa da investigação-acção. *Sociologia, Problemas e Práticas, 37*, 175–176.

Baldissera, Adelina. (2001). Pesquisa-ação: uma metodologia do "conhecer" e do "agir" coletivo. *Sociedade em Debate, Pelota, 7*(2), 5–25.

Bywater, Krista. (2014) Investigating the benefits of Participatory Action Research for Environmental Education, *Policy Futures in Education, 12*(7), 920-932. http://dx.doi.org/10.2304/pfie.2014.12.7.920

Cachado, Rita d'Ávila. (2012). Introdução. *In:* Cachado, R. d'à. & Baía, J. (eds.), *Políticas de habitação e construção informal* (pp. 1–5). Mundos Sociais.

Câmara Municipal de Lisboa, Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, & Instituto de Segurança Social. (2017). *II Diagnóstico Social de Lisboa–2015-2016*. Rede Social Lisboa.

Carr, Wilfred, & Kemmis, Stephen. (2003) [1986]. *Becoming Critical: Education Knowledge and Action Research*. Routledge.

Chamboredon, Jean-Claude, (2020). Construção social das populações. *In*: Mazzella, Sylvie, Pereira, Patrícia, & Nunes, João Pedro S. (eds.) *Pensar o território: Jean-Claude Chamboredon, uma abordagem sociológica pioneira*. Edições Húmus, CICS.NOVA/Edições.

Chaves, Henrique. (2020). Transformar o território com investigação-ação, colaboração e participação - Contributos a partir de Marvila. *In*: Silva, Manuel Carlos *et al.* (eds.), *Por uma habitação básica: Cidadania, democracia associativa e metodologias participativas* (pp. 223–238). Afrontamento. http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/70656

Chaves, Henrique, Vieira, Inês, & Consórcio Pedalada. (2021). Inovar de forma colaborativa e participativa através da bicicleta: Contextualização do projeto 'Pedalada' em Marvila, Lisboa. *In:* Santos, Ana *et al.* (orgs.) *Conferência Internacional "Comunidades e Redes para a Inovação Territorial" – Livro de Atas* (pp. 29–36). UA Editora. https://ria.ua.pt/handle/10773/31470

Cohen, Louis, Manion, Lawrence, & Morrison, Keith. (2018). Research methods in education (8.a ed.). Routledge.

Falanga, Roberto. (2019). Measuring citizen participation in urban regeneration: A reflection on the construction of the participation index for the Bip/Zip programme in Lisbon. *Urban Development Issues, 62*, 47–60. https://repositorio.ul.pt/handle/10451/38827

Ferreira, Susana, & Gomes, Ana. (2015). *Prodac: Comunidade em construção*. SCML.

Freire-Medeiros, Bianca, & Lages, Mauricio Piatti. (2020). A virada das mobilidades: Fluxos, fixos e fricções. *Revista Crítica de Ciências Sociais, 123*, 121–142. https://doi.org/10.4000/rccs.11193

Freire, Paulo. (1979). *Conscientização. Teoria e prática da libertação. Uma introdução ao pensamento de Paulo Freire*. Editora Moraes.

Freire, Paulo. s/d [1967]. *Educação como prática da liberdade*. Paz e Terra.

Freitas, Priscila (2022). *Economia circular como impulsionadora de transformação social*. (Dissertação de Mestrado em Sociologia com especialização em Sociologia do Território, da Cidade e do Ambiente). Universidade Nova de Lisboa.

Hayes, Mathew & Zaban, Hila. (2020). Transnational gentrification: The crossroads of transnational mobility and urban research. *Urban Studies, 57* (15), 3009-3024.

Heitor, Teresa Valsassina. (2004). Olivais e Chelas: Operações urbanísticas de grande escala. *In:* Heitor, M. *et al. Momentos de inovação e engenharia em Portugal no século XX* (pp. 152–163). Dom Quixote.

Instituto Nacional de Estatística. (2011). *XV Recenseamento Geral da População. V Recenseamento Geral da Habitação*. https://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=CENSOS&xpgid=censos-homepage

Instituto Nacional de Estatística. 2021. *XVI Recenseamento Geral da População. VI Recenseamento Geral da Habitação*. https://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpgid=censos21_main&xpid=CENSOS21&xlang=pt

Itani, Aya, & Herrera, Vivi. (2021, março 11). What about a "system of cyclability"? – 4CITIES. *4CITIES*. https://www.4cities.eu/what-about-a-system-of-cyclability/

Junta de Freguesia de Marvila. (sem data). Bairro Chinês. *Junta de Freguesia de Marvila*. Disonível em: https://jf-marvila.pt/bairro-chines/ Acesso em: 9 de abril de 2023.

Lefebvre, Henri. (1991). *The Production of Space* (Trad. Donald Nicholson-Smith). Basil Blackwell.

Padeiro, Miguel. (2022). Cycling infrastructures and equity: An examination of bike lanes and bike sharing system in Lisbon, Portugal. *Cities & Health*, 1–15. https://doi.org/10.1080/23748834.2022.2084589

Pereira, Patrícia. (2018). *O Parque das Nações em Lisboa. Uma montra da metrópole à beira Tejo*. Mundos Sociais.

Piekut, Aneta. (2021). Re-Theorising Spatial Segregation: A European perspective. *In:* Pryce, G. *et al.* (eds.), *Urban Inequality and Segregation in Europe and China: Towards a New Dialogue* (pp. 13–38). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-030-74544-8_2

Raposo, Frederico. (2022, nov. 23). Uso de bicicleta em Lisboa cresceu 500% em dez anos, sobretudo onde se fizeram ciclovias. *Mensagem de Lisboa*. http://amensagem.pt/2022/11/23/censos-lisboa-uso-de-bicicleta-aumentou-10-vezes-em-dez-anos/

Rebolo, João Manuel T. (2018). *Processo de Autoconstrução no bairro da PRODAC em Marvila (Lisboa, 1970-74)*. 4a Ed. Workshop - Dinâmicas Socioeconómicas e Territoriais Contemporâneas.

Reis, Catarina (2022, jan. 23). Nasceu em Lisboa uma universidade popular e comunitária, dos bairros para os bairros. *Mensagem de Lisboa* (https://amensagem.pt/2022/01/23/universidade-popular-e-comunitaria-bairros-lisboa/).

Reis, Catarina. (2023). *O homem que via no escuro: A Lisboa de Bruno Candé*. Fundação Francisco Manuel dos Santos.

Saito, Carlos H. (2001). Por que investigação-ação, empowerment e as idéias de Paulo Freire se integram? *In:* Mion, R. A., & Saito, C. H. *Investigação-ação: Mudando o trabalho de formar professores* (pp. 126–135). Gráfica Planeta.

Sheller, Mimi, & Urry, John. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space, 38*(2), 207–226. https://doi.org/10.1068/a37268

Silva, Margarida R. (2020). *History and Stories of Marvila and Beato. Research Note*. ROCK (Regeneration and Optimization of Cultural heritage in creative and Knowledge cities). Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa. http://hdl.handle.net/10451/44490

Simon, Sandrine, Vieira, Inês, & Jecu, Marta. (2023). Multi-level education for sustainability through global citizenship, territorial education and art forms. *Frontiers in Education, 8*. https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/feduc.2023.1129824

Soares, Marisa. (2015, jun.15). Escola onde ia passar a terceira ponte sobre o Tejo continua ao abandono. *Público*. https://www.publico.pt/2015/06/15/local/noticia/escola-onde-ia-passar-a-terceira-ponte-sobre-o-tejo-continua-ao-abandono-1698774

Torres, Carlos Alberto. (2021). Investigação-ação participativa e educação popular na América Latina. *In:* Cortesão, L., & Amorim, J. P. (eds.) *Novos contributos para a leitura da obra de Paulo Freire. Novos tributos a Paulo Freire* (pp. 35–52). Afrontamento.

Tripp, David. (2005). Pesquisa-ação: uma introdução metodológica (Trad. Lólio Lourenço de Oliveira). *Educação e Pesquisa, 31*(3), 443–466. https://doi.org/10.1590/S1517-97022005000300009

Urry, John. (2004). The 'System' of Automobility. *Theory, Culture & Society, 21*(4–5), 25–39. https://doi.org/10.1177/0263276404046059

Urry, John. (2007). *Mobilities*. Polity.

Vieira, Inês. (2019). *Entre a seca africana e a utopia europeia. A percepção do papel do ambiente na mobilidade de refugiados e migrantes etíopes e eritreus em Itália e cabo-verdianos em Portugal*. (Tese de Doutoramento em Ecologia Humana). Universidade Nova de Lisboa. https://run.unl.pt/handle/10362/72829

Vieira, Inês, Chaves, Henrique, & Rés do Chão. (2022). *Estudo participativo sobre a mobilidade em Marvila, Lisboa*. Edições Universitárias Lusófonas. https://recil.ensinolusofona.pt/handle/10437/13871

Wacquant, Loïc. (2001, outubro). Gueto, banlieue, favela: ferramentas para se repensar a marginalidade urbana. Seminário Temático 17: Questão Metropolitana no Brasil: Segregação, Desigualdade e Governança Urbana. XXV Encontro Anual da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Sociais - ANPOCS, Caxambu.

Recebido: 10 abr. 2023.
Aceito: 13 set. 2023.

Licenciado sob uma Licença Creative Commons Attribution 4.0

https://doi.org/10.20336/rbs.922

Políticas do empoderamento: feminismo, empreendedorismo e mediação em perspectiva móvel

Policies and politics of empowerment: feminism, entrepreneurship and mediation from a mobile perspective

Gleicy Mailly da Silva[*]

RESUMO

No presente artigo busco compreender como a circulação da categoria empoderamento torna-se um instrumento discursivo eficaz para a conjunção de práticas que se situam entre o fortalecimento e a difusão de valores feministas e a legitimação de uma subjetividade empreendedora. A pesquisa de campo toma como cena etnográfica a campanha #juntasarrasamos, realizada em 2018 pelo programa de capacitação Plano de Menina, destinado a jovens moradoras de regiões periféricas de São Paulo, em parceria com a marca Seda (Unilever). Meu objetivo é mostrar de que modos a categoria empoderamento se move, articulando ideias, pessoas e produtos. Igualmente, o presente trabalho constitui uma aposta na pesquisa multissituada, em diálogo com a teoria das mobilidades, enquanto perspectiva teórico-metodológica incontornável para a compreensão das mediações entre política, mercado e o digital na contemporaneidade.

Palavras-chave: empoderamento, empreendedorismo, feminismos, mediação, mobilidade.

[*] Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, Brasil.
Doutora em Antropologia Social (USP), é pesquisadora de pós-doutorado e professora colaboradora no Núcleo de Estudos de Gênero Pagu da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Também integra o núcleo de pesquisa Mobilidades, Temas, Teorias e Métodos (MTTM), na Universidade de São Paulo (USP) e, atualmente, como pesquisadora visitante, integra o Gender Centre do Graduate Institute of International and Development Studies (IHEID) em Genebra.

ABSTRACT

In this article, I analyse how the circulation of the category empowerment has become an effective discursive instrument to enable the strengthening and the dissemination of feminist values, and the legitimation of entrepreneurial subjectivity. I present as an ethnographic scene the campaign #juntasarrasamos, held in 2018 by Plano de Menina training programme, aimed at young residents of peripheral regions of São Paulo, in partnership with Seda brand (Unilever). I demonstrate how the category of empowerment operates, connecting ideas, people and products. The current work is an approach to multi-sited research, in dialogue with the theory of mobilities, as an inescapable theoretical-methodological perspective that allows the understanding of the mediations among politics, market and the digital in contemporary society.

Keywords: empowerment, entrepreneurship, feminisms, mediation, mobility.

Introdução

O empreendedorismo ocupa hoje um lugar central no debate sobre os rumos da economia mundial. Desde a década de 1990, com vistas à autonomia das mulheres, um conjunto de atores políticos – organizações financeiras transnacionais, instituições privadas, ONGs, instituições de pesquisa e agentes governamentais – tem investido em programas de fomento à atividade empreendedora, na expectativa de estimular economias locais, particularmente nos países pobres do Sul global.

Em tais contextos, observa-se que a categoria empoderamento tem sido amplamente utilizada para fazer referência a processos individuais e coletivos, integrando a gramática de políticas públicas e de projetos sociais. Enquanto um princípio feminista, empoderamento figura como um termo central para uma diversidade de ativismos feministas. Ao mesmo tempo, também ganha destaque em meio a estratégias de mercado, sobretudo, para a popularização de produtos direcionados às mulheres, conectando contextos sociais específicos a dinâmicas transnacionais.

As reflexões apresentadas neste artigo constituem parte integrante de minha pesquisa de pós-doutorado,[1] na qual mostro como o termo empoderamento ganha relevo no Brasil como um operador discursivo, cujos objetivos se situam entre o fortalecimento e difusão de concepções feministas e a legitimação de subjetividades empreendedoras. Tendo este campo de debates em vista, dou enfoque para a articulação ambivalente entre política, mercado e trabalho no cenário brasileiro.

Argumento que a categoria empoderamento tem desempenhado um papel central na mediação e enunciação de demandas destinadas a um sujeito político cada vez mais complexo e multifacetado. Chamando atenção para o modo como as transformações nas dinâmicas de mercado e de trabalho, propiciadas pelos avanços do capitalismo flexível (Boltanski & Chiapello, 2009), têm alterado as formas de subjetividade e de consciência política, dou ênfase à ampliação dos espaços de aparição e de engajamento entre mulheres negras através dos meios digitais.

[1] Agradeço à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pelo financiamento desta pesquisa (processo nº 2018/04929-8 e processo BEPE nº 2021/13261-3). Agradeço também ao Guilhermo Aderaldo, à Bianca Freire-Medeiros e aos colegas do grupo de pesquisa MTTM (Mobilidades, Temas Teorias e Métodos – FFLCH/USP) pelas discussões e apontamentos sobre minha pesquisa etnográfica que estimularam as reflexões aqui apresentadas. Lembro que as opiniões, hipóteses e conclusões expressas neste material são de minha responsabilidade.

O artigo está organizado em cinco seções, além desta introdução. Na primeira parte, recupero um conjunto de debates que problematizam a categoria empoderamento a partir da teoria crítica feminista. Na segunda seção, apresento algumas reflexões teórico-metodológicas sobre a construção do campo empírico desta pesquisa pensando a respeito do digital e dos desafios que tal contexto implica. Na terceira seção, apresento brevemente o projeto Plano de Menina, chamando atenção para a discursividade dos seus *slogans*, bem como para a produção e circulação de narrativas de superação, mostrando como o empoderamento constitui a categoria-chave de articulação de certas concepções feministas à linguagem empreendedora.

Num quarto momento, tomo como cena etnográfica a campanha #juntasarrasamos, realizada pelo Plano de Menina em parceria com a marca Seda, com o objetivo de mostrar de que modos a categoria empoderamento se move articulando ideias, pessoas e produtos a uma economia de representações sobre as mulheres negras. Por fim, concluo argumentando sobre a importância da pesquisa multissituada, em diálogo com a teoria das mobilidades, enquanto perspectiva teórico-metodológica incontornável para a compreensão das mediações entre política, mercado e o digital na contemporaneidade.

Sentidos do empoderamento

Segundo Srilatha Batliwala (2007), de todos os bordões que integraram o léxico sobre desenvolvimento nos últimos 30 anos, empoderamento é provavelmente a palavra mais usada e abusada, fato que teria provocado modificações em seu significado político "original". Segundo a autora, o conceito de "empoderamento das mulheres" teria sido forjado em meados da década de 1980, particularmente pelas feministas representantes do chamado "terceiro mundo" – reconhecido atualmente como Sul Global –, como uma forma de crítica aos modelos econômicos predominantes voltados ao desenvolvimento.

Ao longo da década de 1990, com as mudanças ocasionadas pela globalização, um conjunto de teorias do desenvolvimento, representadas por agências multilaterais e corporações, mas também por atores governamentais, com o enfoque na relação entre equidade de gênero e desenvolvimento, tomaria a categoria empoderamento como seu principal jargão. Incorporado

em distintos âmbitos de reflexão sobre justiça social, como saúde, educação e trabalho, empoderamento se torna um termo central na conformação de projetos sociais direcionados às mulheres, em contextos sociais diversos, em meio a dinâmicas de escala global.

Embora não seja o objetivo deste trabalho discorrer sobre tal embate teórico, nem realizar uma reconstituição histórica do termo, é importante sublinhar que os debates que problematizam a origem do conceito de empoderamento, bem como as transformações político-econômicas e culturais que dinamizaram seu uso nas últimas décadas, são encontrados na literatura feminista a partir de dois eixos de reflexão: as discussões sobre a relação entre gênero e desenvolvimento; e as teorias do pensamento feminista afro-latino-americano. De modo que empoderamento é uma categoria intrinsecamente viajante, que se configura através de sua própria circulação.

Em linhas gerais, críticas feministas severas têm sido elaboradas a respeito do que parece ser uma grande revolução cultural operada pelo feminismo, que tem atraído trabalhadoras de distintas classes sociais em busca de emancipação, mas sem um confronto direto às estruturas de dominação e de opressão do neoliberalismo.[2]. Segundo tais autoras, marxistas em sua maioria, diferentes apreensões do feminismo têm sido elaboradas em conjunção com os ideais capitalistas, alimentando uma relação perversa entre grandes corporações, organizações internacionais e governos locais.

Confluência perversa (Dagnino, 2007), ressignificação neoliberal dos ideais feministas (Fraser, 2009), feminismo de mercado (Kantola & Squires, 2012), neoliberalização do feminismo (Prügl, 2014), Feminismo Transnacional de Negócios (Roberts, 2015), empoderamento *light* (Cornwall, 2018) são algumas das expressões cunhadas por um conjunto de estudos que

[2] Elisabeth Prügl identifica ao menos três entendimentos relativos ao termo neoliberalismo: "Em primeiro lugar, o neoliberalismo é um projeto político associado à política de Margaret Thatcher, Ronald Reagan e às instituições derivadas do sistema Bretton Woods que envolvem desregulamentação, privatização e ajuste estrutural, os quais em um contexto pós-Guerra Fria poderiam ser generalizados globalmente. Em segundo lugar, o neoliberalismo é uma doutrina ou ideologia econômica sintetizada nas obras de Friedrich Hayek, Milton Friedman e da Escola de Chicago, que combina uma valorização da empresa privada e do mercado como centrais, em detrimento de uma profunda suspeita do estado. Finalmente, o neoliberalismo é também uma formação cultural, uma 'racionalidade' no sentido foucaultiano" (Prügl, 2014, p. 4, tradução minha). Tais diferenciações em termos econômicos, políticos e culturais são importantes porque dizem respeito a movimentos interligados que, no entanto, operam em escalas diferenciadas. Entre a multiplicidade de forças do mercado privado, em escala global, e a governança pública local, a racionalidade neoliberal se insere nos domínios mais íntimos da privacidade, modelando subjetividades. Desse modo, o conjunto de fenômenos que este contexto enlaça nos permite refletir a respeito de possíveis atualizações do processo que filósofo Michel Foucault (1991) denominou "governamentalidade".

se preocupam em investigar as formas como os ideais feministas têm sido integrados a dinâmicas neoliberais, apontando, contudo, para a importância de compreender as possibilidades dessas mulheres de imaginarem e construírem suas próprias versões de uma vida melhor.

No Brasil, contudo, o investimento de ativistas e acadêmicas negras nos movimentos de mulheres tem articulado outros emaranhados de sentido. Joice Berth (2018), por exemplo, recupera a discussão feminista que atribui o contexto de produção da categoria empoderamento aos movimentos de mulheres latino-americanas da década de 1970, enquanto um processo resultante de formas coletivas de superação das opressões de classe, raça, gênero e sexualidade. De modo que a noção de interseccionalidade se apresenta como uma espécie de síntese política constitutiva do feminismo negro brasileiro recente (Rios & Maciel, 2018).

Ao mesmo tempo, sem perder de vista a dimensão crítica do modo como a categoria empoderamento seria utilizada por agências de cooperação internacionais e organizações financeiras para exercer poder sobre populações precárias em função da manutenção das dinâmicas opressivas, Berth (2018) aponta para a importância política do afroempreendedorismo, desde que de fato voltado ao fortalecimento econômico da comunidade negra. E relaciona a "expansão da internet", com o acirramento das disputas de narrativas que têm dado protagonismo para as feministas negras, bem como a relação entre estética e autoestima, como pilares centrais de processos de empoderamento individual, destacando a relevância do trabalho de *youtubers* e influenciadoras digitais negras na promoção de espaços de debate e de autovalorização.

A questão da expansão da internet e das mídias sociais, por sua vez, está mais propriamente relacionada ao que Sonia Alvarez denomina "terceiro momento do campo feminista latino-americano contemporâneo" que, a partir dos anos 2000, seria particularmente marcado pela inter-relação com amplos setores da sociedade não-cívica, pela articulação discursiva em torno da diversidade, estimulando uma pluralização de vertentes, ideias e práticas, e pelo uso das redes e mídias sociais na articulação de "teias político comunicativas". Esse conjunto de transformações, que implicam uma multiplicação horizontal de discursos e atores, em detrimento de sua diversificação vertical, institucional, sinaliza tanto uma "multiplicação de feminismos populares quanto uma popularização do feminismo" (Alvarez, 2014, p. 43).

Tendo em vista esse conjunto de debates, pensando na construção de um campo de observação, algumas questões se impõem. Como definir e delimitar os discursos, as pessoas e as instituições que devem ser rastreadas para entender como a categoria empoderamento se move e se transforma? Pensando que esse campo de controvérsias em torno do empoderamento impõe de saída um trânsito entre as escalas micro/macro, local/global, nacional/transnacional, como construir possibilidades de observação, de descrição e de análise, que permitam que essas confluências sejam percebidas em sua complexidade, e não enquanto um emaranhado disperso de observações fragmentadas?

Na próxima seção, apresentarei algumas reflexões sobre a construção do campo empírico desta pesquisa, destacando seus desafios, bem como as minhas estratégicas teórico-metodológicas para acessar as escalas de mobilidade que tal contexto implica.

Etnografando um campo movediço

Conforme dito anteriormente, minha pesquisa de pós-doutorado tem como objetivo refletir sobre o modo como o termo empoderamento tem sido largamente utilizado, como um operador discursivo, para a conjunção de práticas que se situam entre o fortalecimento e a difusão de valores feministas e a legitimação de uma subjetividade empreendedora. Esta investigação tem sido realizada simultaneamente por meio de uma reconstrução histórica do termo "empoderamento" na teoria feminista, e pelo acompanhamento dos discursos sobre empoderamento através de redes de mulheres negras e de projetos sociais com ênfase no empreendedorismo.

A pesquisa de campo, realizada ao longo de 2019 e 2021, contou com a observação participante de alguns programas de treinamento, o acompanhamento das interações entre coletivos de mulheres negras, influenciadoras digitais e campanhas publicitárias no meio digital, e a aplicação de entrevistas com empreendedoras. Meu objetivo não é explorar o impacto desses programas na vida dessas mulheres, mas entender como o conceito de empoderamento circula através desses programas, redes, marcas e pessoas.

Para tanto, esta pesquisa se articula pela confluência entre a sociologia do trabalho, os estudos de relações étnico-raciais, a teoria feminista e os

estudos de mobilidade, particularmente da "virada das mobilidades" (Freire-Medeiros & Lages, 2020), cujas proposições teórico-metodológicas têm como objetivo questionar as noções mais substancialistas e sedentárias dos processos sociais contemporâneos sem, contudo, ceder a uma romantização dos fluxos e da aceleração do tempo. Pensar tais dinâmicas de circulação e movimento a partir dessa perspectiva implica compreender a mobilidade não enquanto objeto, apenas, mas enquanto uma grade analítica e uma abordagem metodológica (Jirón & Imilán, 2018).

Acompanhar os discursos sobre empoderamento, portanto, significa investir em uma etnografia multissituada, conforme descrita por George Marcus (1995), tomando o empoderamento como uma categoria êmica, mais especificamente como uma metáfora, a qual busco acompanhar na tentativa dar maior complexidade às conexões propiciadas entre uma economia política transnacional e a micropolítica das dinâmicas locais, que relacionam trabalho, ativismo, mercado e representação, e cujos enlaces não são evidentes.

Nesse caso, o digital não representa uma ferramenta da pesquisa somente, mas uma infraestrutura de comunicação que, para além das articulações profissionais entre essas mulheres, me permite considerar as linhas que conectam projetos, saberes, imagens, serviços, discursos, bem como reconhecer distintas escalas de mobilidade entre pessoas, coisas e ideias (Cresswell, 2009). Enquanto infraestrutura mediadora das interações investigadas entendo, conforme aponta Christine Hine (2020), que uma análise que se disponha a apreender o digital deve abrir mão da divisão estanque entre *online* e *offline*, atentando justamente para suas interconexões. Por esse motivo, investigar o digital demanda, igualmente, desapegar da ideia de que "estar lá" dependa de uma presença localizada, valorizando, em vez disso, a experiência de proximidade por meio da combinação entre interações face a face e interações mediadas.

Logo, o empoderamento enquanto "objeto" de investigação revela-se intrinsecamente dependente de dinâmicas intermediadas pelo digital, aparentemente dispersas, mas que se encontram conectadas por redes de estruturas e agentes sociotécnicos, físicos e virtuais. À pesquisadora importa atentar "tanto para *o quê* exatamente está circulando quanto para *o modo* como está circulando e *em relação* a quê" (Freire-Medeiros & Lages, 2020, p. 136).

Na seção a seguir, apresento o Plano de Menina, projeto social dedicado à promoção de cursos de capacitação voltados a jovens moradoras de regiões periféricas de São Paulo, cuja proposta e metodologia me permitem demonstrar de que modos os sentidos do empoderamento circulam, que significados operam e que perfis de mulheres conectam e destacam dentro desse contexto específico.

"Toda menina tem um plano!"

Tomei conhecimento do Plano de Menina através da edição Mulheres que inspiram do TEDx[3] São Paulo, realizada em 2016, tendo como palestrantes 18 profissionais negras de distintas áreas de atuação. Nesta ocasião, Viviane Duarte se apresenta como idealizadora deste projeto social dedicado ao oferecimento de aulas gratuitas de "autoestima, empreendedorismo, liderança, finanças e vida digital" com o objetivo de "empoderar" jovens moradoras de regiões periféricas da cidade de São Paulo.

Nascida na Freguesia do Ó, bairro de classe média baixa da zona noroeste de São Paulo, autodefinida negra, Viviane Duarte, à época com 38 anos de idade, relata em sua palestra no TEDx São Paulo,[4] e em boa parte de suas entrevistas, uma infância de dificuldades em que, ao mesmo tempo que via o esforço de sua mãe para pagar o aluguel, sonhava em ter uma profissão que lhe desse mais oportunidades, sonhos, segundo ela, frequentemente desencorajados pelas pessoas de seu entorno.

Em uma matéria da Revista Trip de 2017, intitulada "Meninas Superpoderosas", a empresária comenta que o empreendedorismo era a opção mais palpável para obter recursos e que, desde a adolescência, permitia-lhe colocar seus planos em ação. O entendimento de que o caminho seria mais

[3] A referida edição do TEDx São Paulo tornou-se relevante para a pesquisa mais ampla porque traz narrativas de experiências pessoais de uma diversidade de mulheres negras, entre artistas, intelectuais, influenciadoras digitais e empresárias, permitindo-me atentar para concepções distintas e complementares dos sentidos do empoderamento. Combinando temas como representatividade, inclusão social, realização profissional, empreendedorismo, feminismo e luta contra o racismo e a discriminação, tecnologia de negócios, superação das dificuldades, luta contra estereótipos, defesa do direito à diferença, o que essas mulheres apresentam em comum são narrativas de superação e a possibilidade de se tornarem referências e modelos de sucesso para mulheres da sua geração.

[4] Link da palestra de Viviane Duarte: https://www.youtube.com/watch?v=ttdMKgapTfs Acessado em 20/01/2023.

longo e difícil para uma pessoa sem privilégios seria fundamental para que ela pudesse "hackear o sistema".

> Com 13 anos, eu queria ir ao show do Skid Row, no Hollywood Rock. Minha mãe falou: 'Ótimo. Qual é o seu plano? Quantos bolos você precisa vender pra comprar os ingressos?' Vendi e vi o meu ídolo da adolescência, Sebastian Bach. O mesmo acontecia quando eu queria comprar um tênis ou fazer um curso: a gente bolava um plano e fazia acontecer.[5]

Formada em jornalismo com MBA em marketing de consumo, em uma matéria publicada em janeiro de 2020, na plataforma uol,[6] a empresária explica sua perspectiva de trabalho que deu origem, primeiro, à Plano Feminino, uma empresa de consultoria com foco em gênero na publicidade, fundada em 2010, com o objetivo de dialogar com marcas globais.

> Comecei a questionar o quanto tinha de consumidores e consumidoras em potencial que a propaganda e o marketing não levavam em conta. Um percentual enorme de pessoas negras que consomem, de mulheres de diversos corpos pedindo visibilidade, que não eram consideradas. É claro que meus gestores já sabiam disso, só invalidaram o que pensavam e diziam coisas do tipo: "Vivi, não colocamos negros nessa campanha porque é um produto premium, precisa de um valor agregado, uma pessoa branca, heteronormativa".

O questionamento de Viviane acerca do potencial de consumo da população negra em relação à sua baixa representatividade no mercado da publicidade diz respeito a um longo debate que ganhou evidência em 1996, com o lançamento e sucesso de vendas da revista Raça Brasil, dedicada ao público negro com enfoque no consumo de produtos de beleza (Silva, 2018, 2019). Nas décadas seguintes, inúmeras mudanças político-econômicas atingem a população negra, ampliando sua oportunidade de escolarização e de participação econômica, sobretudo por conta da ampliação do acesso

[5] Trecho citado da entrevista, intitulada "Meninas Superpoderosas", publicada em fevereiro de 2017, disponível no *site*: https://revistatrip.uol.com.br/tpm/plano-de-menina-viviane-duarte-alexandra-loras-eliane-dias-empoderamento-movimento-negro-feminismo-empreendedorismo. Acessado em: 20/01/2023.

[6] Disponível em: https://www.uol.com.br/ecoa/reportagens-especiais/causador-vivi-duarte-/#cover . Acessado em: 20/01/2023.

ao ensino superior e do relativo aumento do poder de consumo apontado na primeira década dos anos 2000.[7]

Visibilidade, protagonismo e representatividade tornaram-se, então, categorias amplamente difundidas tanto na mobilização política da população negra pela luta pela igualdade, quanto por segmentos voltados às práticas econômicas, particularmente aqueles dedicados ao empreendedorismo, cujas atividades têm sido marcadas por inúmeros paradoxos e pela precarização das formas de trabalho (Silva, 2019, 2018).

Em 2016, é criado o Plano de Menina como um projeto social vinculado à empresa de consultoria Plano Feminino, com a proposta de capacitar adolescentes entre 13 e 18 anos, moradoras de regiões periféricas da cidade de São Paulo. Focalizando a necessidade de uma rede de apoio para "florescerem", o projeto almeja investir na autoestima das meninas para que elas possam "sonhar e fazer planos". De menina moradora de periferia, que aprendeu desde cedo a tornar seus planos realidade com incentivo da mãe, à empresária bem-sucedida engajada com questões sociais, Viviane Duarte alimenta um imaginário e um caminho que levará a menina empreendedora a se tornar uma mulher realizada.

Tendo como princípios, ou *slogans*, empoderamento, empreendedorismo e educação financeira, conforme os dados disponíveis no *site* oficial, o projeto oferece um curso gratuito de seis meses, presencialmente, através de *workshops* e palestras sobre os mais variados tópicos. O ingresso no Plano se dá por dois movimentos: pelo cadastro no *site* Plano de Menina e, mais frequentemente, pela participação via escola ou ONG, com as quais o projeto se articula.

Além das atividades "em sala de aula", a plataforma digital oferece vários conteúdos sobre saúde, autoestima, moda/estilo, dicas de economia e vida digital, com enfoque no uso das mídias sociais, por meio das quais é possível acessar campanhas e conteúdo das empresas patrocinadoras em distintas plataformas conectadas (Facebook, Instagram, Twitter).

[7] George Yúdice (2013) nos ajuda a refletir sobre o consumo de representações assentadas no multiculturalismo como forma de cidadania. Baseado na noção de governamentalidade de Foucault, o autor argumenta que as estratégias e políticas de inclusão, tanto de organizações governamentais quanto por parte das corporações, consistiriam em exercícios de poder através dos quais as instituições construiriam as representações das minorias sociais que julgam representar. A importância em refletir acerca da instrumentalização dessas representações, tal qual argumenta Stuart Hall (2009), diz respeito, sobretudo, ao efeito que a política de representações, articulada pela cultura popular, pelo mercado de consumo e pela mídia hegemônica, exerce sobre as subjetividades.

Ao final do treinamento, há um evento de encerramento e as jovens são integradas a um banco de talentos através do qual podem ser direcionadas a oportunidades de emprego.

Trago aqui um trecho, da mesma matéria da Revista Trip, sobre o projeto, que apresenta exemplos de casos considerados bem-sucedidos.

> Vanessa Rocha, 19 anos, era "nem-nem" quando começou a participar do Plano de menina e mudou a visão sobre si mesma. "Me achava feia, chorava por causa do cabelo pixaim e das espinhas. No curso, a aula de autoestima mexeu comigo. Percebi que tinha que me aceitar como eu sou porque ninguém faria isso por mim. Deixei de alisar o cabelo e passei a gostar de mim assim", conta a garota moradora do Capão Redondo. Vanessa começou a trabalhar como atendente num restaurante do shopping Ibirapuera, em Moema, e pretende prestar vestibular para pedagogia. Sua colega de curso, Marina Luz, 18 anos, sonha em ser nutricionista. "Me formei no ensino médio e comecei a trabalhar no McDonald's. Meu objetivo é juntar dinheiro para pagar a faculdade."[8]

Embora as jovens que configuram o público-alvo do projeto estejam na transição da adolescência para a fase adulta, a categoria "menina" atua como um operador simbólico muito relevante, pois diz respeito ao enfoque recente em uma agenda internacional que tem orientado projetos sociais voltados ao combate às desigualdades entre meninas e adolescentes.[9] Enquanto o *slogan* da empresa de consultoria Plano Feminino é "Toda mulher tem um plano", os *slogans* do projeto social Plano de Menina, difundidos através das mídias sociais Facebook e Instagram, trazem frases como "Toda menina tem um plano", "seja protagonista de sua própria história" e, ainda, "uma menina que tem planos pode mudar o mundo".

Dentro da gramática dos projetos sociais, portanto, a categoria "menina" se torna estratégica para a captação de recursos específicos e parcerias. Em 2019, o projeto se torna uma ONG e é sensivelmente ampliado, a partir da

---

[8] Disponível em: https://revistatrip.uol.com.br/tpm/plano-de-menina-viviane-duarte-alexandra-loras-eliane-dias-empoderamento-movimento-negro-feminismo-empreendedorismo. Acessado em: 20/01/2023.

[9] A categoria "menina" ganhou visibilidade política durante a campanha "Por Ser Menina" ("Because I'm a Girl"), realizada em 2011 pela organização não-governamental humanitária Plan International com o objetivo de chamar atenção internacional para as situações de privação e de violência vivenciadas por meninas em todo o mundo. Contando com o apoio diplomático de mais de 50 países, como resultado da dimensão global da campanha, a Assembleia Geral das Nações Unidas declarou o dia 11 de outubro como Dia Internacional da Menina.

formação de redes de mentoras e embaixadoras locais para a realização dos cursos em todo o país, ampliando também o escopo de meninas atendidas. A título de exemplo, em uma matéria publicada em janeiro de 2020, na plataforma uol,[10] a empresária conta que o Plano de Menina já havia atingido duas mil jovens em dez estados brasileiros e comemora as transformações que acredita ter promovido com o projeto:

> *A menina entra no projeto não se reconhecendo como potência e sai com a visão de futuro maior em relação às que não participam. Esse é o resultado de uma pesquisa que a gente aplicou com a Unilever. Nossas meninas saem mais preparadas para hackear esse sistema, conscientes de questões cidadãs, sociedade, privilégios e dos obstáculos que terão para conseguir furar essa bolha.*

Embora Viviane acione a questão racial ao se identificar como negra e ainda que muito provavelmente a maioria das meninas atendidas sejam negras, devido ao recorte socioeconômico do projeto, nas atividades e falas que acompanhei através das entrevistas, do *site* oficial e das publicidades nas mídias sociais, não há nenhuma menção ao feminismo negro. De modo que os discursos intitulados como feministas, ancorados nas noções de autonomia e liberdade individual, se articulam através de princípios específicos, sobretudo do empreendedorismo, como autonomia financeira, sucesso profissional, autoestima e autorrealização.

Na próxima seção, com o objetivo de chamar atenção para o modo como um conjunto de interações promovidas pelo Plano de Menina possibilita formas de circulação da categoria empoderamento, elenco como cena etnográfica a campanha #juntasarrasamos, promovida em parceria com a marca de produtos para cabelos Seda, pertencente à Global Unilever, realizada em 2017. Enquanto as narrativas de Viviane Duarte relacionam empoderamento à educação empreendedora, alicerçadas por sua posição de identificação e de mediação com as "meninas" do projeto social que ela coordena, a campanha apresentada a seguir nos ajuda a amplificar a busca por representatividade a partir de outras experiências de mediação que, nesse caso, trazem a experiência estética e as categorias de autoestima e de sororidade para a conversa.

---

[10] Disponível em: https://www.uol.com.br/ecoa/reportagens-especiais/causador-vivi-duarte-/#cover . Acessado em: 20/01/2023.

#juntasarrasamos: mediações digitais entre a política e o marketing

No dia 31 de dezembro de 2017, Nátaly Neri, *youtuber* negra, publica em seu canal Afro e Afins (com 812 mil inscritos) um relato de sua experiência como "embaixadora"[11] da Seda.[12] Explica que, desde 2014, a marca de produtos para os cabelos já havia iniciado um projeto *#VaiqVai* dedicado ao "empoderamento feminino", mas que, em 2017, a ideia era ampliar esse tema a partir do mote "colaboração feminina". E descreve a Seda como uma marca "acessível" e "democrática", pelo fato de seus produtos terem um custo popular e de serem facilmente encontrados em supermercados e farmácias.

Nátaly Neri é uma entre as nove *youtubers* contratadas em 2017 como embaixadoras da campanha *#juntasarrasamos*. Das nove influenciadoras digitais,[13] sete se identificam como negras. Dentre os trabalhos previstos em contrato com a marca, estão a participação em vídeos da campanha contendo tutoriais de uso dos produtos da linha nova,[14] bem como a participação em eventos e no canal Seda com a apresentação de vídeos sobre o tema de destaque: a sororidade.

No *site* oficial da Seda a campanha apresenta um questionário (*quiz*) com perguntas que delineiam perfis de mulheres a conteúdos sobre beleza, música, comida, habilidades e ativismo – que podem ser acessados pelo Twitter, Instagram, Facebook e Google e, também, através da página oficial

[11] O termo embaixadora tem sido utilizado não só por projetos sociais, mas também por marcas diversas para fazer menção a uma posição de representação diplomática, ou seja, de mediação entre instituições e público-alvo. Esse estatuto pode ter um sentido simbólico ou, como no caso das *youtubers* com a campanha da Seda, pode significar um contrato com uma marca, incorrendo em uma série de atividades de trabalho como o comparecimento em eventos e a produção de resenhas de produtos para divulgação. Esse tipo de ação, ligada às marcas, pode ser mais bem observada na atuação dessas profissionais nas redes sociais como Youtube e Instagram. O título do vídeo mencionado é "Como foi ser embaixadora de uma marca?" #JuntasArrasamos. https://www.youtube.com/watch?v=4PziZma0YJc. Acessado em 20/01/2023.

[12] A Seda é uma marca de produtos para cabelos pertencente à empresa multinacional europeia Unilever, uma das multinacionais mais antigas, cujos produtos estão disponíveis em 190 países de acordo com os dados oficiais, nos quais está representada através de mais de 400 marcas.

[13] As influenciadoras digitais que participaram da campanha foram: Luciellen Assis, Gabi Oliveira, Nátaly Neri, Gabi Vasconcellos, Rayza Nicácio, Julia Lira, Nanai Costa, Jéssica Freitas, Jaque Cacheia. A escolha das influenciadoras em termos de perfil racial me parece estratégica, sobretudo, para a marca Seda, uma vez que se trata de profissionais cujos conteúdos produzidos para as mídias sociais estão relacionados, em grande medida, com o mercado da beleza, contendo vídeos com resenhas de produtos e tutoriais de uso, por exemplo.

[14] Após o fim da campanha algumas dessas *youtubers*, em geral aquelas com maior número de seguidores nas redes sociais, lançaram linhas de produtos da marca Seda com seus nomes próprios. É o caso de Gabi Oliveira e de Rayza Nicácio.

Plano de Menina –, conectando consumidoras, influenciadoras digitais e produtos. Desse modo, a plataforma apresenta um conjunto amplo de temas tratados por distintos perfis de mulheres, mas que se entrelaçam por meio de categorias como autoestima, confiança, liderança e sororidade.

Parceira da campanha, Valesca Popozuda, cantora de *funk* que ficou famosa com a música Beijinho no ombro, cujo videoclipe oficial pode ser visto no Youtube, é convidada da Seda para reescrever e reinterpretar sua música. Enquanto a letra original é enfocada na relação conflitiva e competitiva entre mulheres, a nova letra dá enfoque à importância da cooperação e incentivo umas às outras. Abaixo, apresento a letra modificada:

> Beijinho no Ombro (Seda ft. Valesca Popozuda): Desejo a todas as amigas vida longa/Unidas vamos conquistar ainda mais vitórias/ Vamos em frente, a parceria é nossa onda/ Sem intriga, sem kaô, amiga colabora/ A gente juntas não precisa de escudo/ Voa mais alto, agora as minas tão com tudo/ No camarote tem lugar para você/ Sem essa de disputa, é bem melhor, você vai ver/ Sororidade aqui é a palavra-chave/ *Keep Calm*, vou explicar pra quem não sabe/ Sororidade é respeito e união/ Entre as mulheres, quem tá nessa sai do chão/ Beijinho no ombro, o recalque é passado/ Tamo juntas arrasando lado a lado/ Beijinho no ombro eu mando pra competição/ Juntas Arrasamos, o bonde faz assim com a mão.

A ideia de tratar o empoderamento feminino pelo viés da sororidade, contra a "cultura de competição feminina", deixa ainda mais evidente o modo como o feminismo aparece nesses discursos como uma categoria abrangente, evidenciando a relação entre empoderamento e consumo, na medida em que a marca Seda passa a ser divulgada pelas *youtubers*. Tal situação nos permite perceber como tais conexões entre mulheres, produtos e discursos tornam-se propositadamente difusas de forma que ativismo e marketing sejam faces de uma mesma moeda.

Conforme aponta Eugenio Bucci (2021) em seu livro *A super indústria do imaginário*, influenciadores/as digitais e consumidores/as das mídias sociais constituem hoje a grande massa de trabalhadores/as cuja função tem sido justamente a de manter a indistinção dessa dobradura entre trabalho e engajamento, entre mercado/política, marketing/protesto, consumo/resistência, visibilidade/precariedade. Já Fernanda Costa-Moura (2014) faz uma interessante reflexão a respeito dos modos de representação no meio digital, a partir das manifestações de junho de 2013 no Brasil. Segundo a

autora, o *streaming* das *hashtags* constitui-se de formas de agrupamento instantâneo de mensagens que enredam grupos de interesse, apoios públicos, listas de contatos, fóruns de discussão e que ganharam importância por sua capacidade de identificar e conectar assuntos em escala global, horizontal e em altíssima velocidade.

Com vistas a superar a concepção das tecnologias digitais como "apenas ferramentas de descrição", Costa-Moura (2014, p. 146) ressalta como tais redes têm alternado os modos de participação no discurso, bem como as formas de fazer ativismo, constituindo novas formas de "criação e construção da realidade". Atentando para a utilidade dessas dinâmicas de redes sociais em termos de articulação institucional e destacando a existência de empresas fornecedoras de serviços de "medição e monitoração" dos movimentos de postagens, ou seja, de meios de avaliação da circulação das *hashtags* nas mídias sociais, ela explica:

> Quando um "evento" ou "fórum" ou "*post*" ou 'perfil' viraliza, isto implica que aquela unidade de informação adquiriu a capacidade de se reproduzir de forma autônoma, o "*streaming*" se espalhando com força e velocidade exponenciais. Neste ponto acontecem tentativas de stalkear (quebrar o código, "tomar a administração de") uma dada página, ou *post*, e/ou tentar identificar quem são "os líderes", quem teria convocado o movimento. Em geral, tarde demais, pois quando o número de *posts* e *tweets* explode, não há mais um centro, e sim, milhares (Costa-Moura, 2014, p. 152).

A partir de tais reflexões, tendo em vista as possibilidades de interação do público consumidor desses conteúdos, que envolve o consumo, mas também a propagação e ampliação desses sentidos, chamo atenção para o modo como tais infraestruturas digitais são centrais para a circulação do ideário do empoderamento/empreendedorismo. Nesse emaranhado de conteúdos, o empoderamento circula agregando sentidos, mas também outras categorias consigo. Categorias que conectam projetos, saberes, imagens, serviços, discursos, produtos e visões de mundo amparadas em relações cada vez mais fluidas e cifradas entre trabalho e engajamento político e que, se recompensam poucas pessoas, alimentam uma amplitude de mediações e de representações sobre poder e reconhecimento que precisam ser devidamente rastreadas.

Em 2018, Viviane Duarte se apresenta, em rede aberta, no programa SuperPoderosas da rede de televisão brasileira, aberta, Band[15], no qual reitera os objetivos do seu projeto social a partir da expressão, frequentemente utilizada por ela, "hackear o sistema". Em suas palavras:

> *Esse hackear é se entender dentro de um sistema de privilégios. Porque, quando a menina nasce, ela nasce pra só estudar em uma escola pública e a gente sabe que tem várias dificuldades. Não tem informação, não tem conexão, aquele QI [quem indica] da nossa época. Na nossa época era QI né. Hoje ainda tem muitas empresas que estão cada vez mais sérias na hora de recrutar. Mas, essa informação de que ela é capaz, de bolsa, de cursos que elas podem fazer que elas não têm ideia. Tudo isso é um privilégio. A informação é um privilégio. Então quando elas têm essa informação, elas conseguem hackear e sair, furar aquela bolha "ah, eu só nasci pra ficar da ponte pra cá". Não. Você pode ocupar qualquer lugar na cidade. Todos os lugares são seus. Da Vila Olímpia ao Capão Redondo. "Você pode estar em todos os lugares". [...]. É muito forte. Eu fico super emocionada com cada formatura porque a gente vê de fato elas acreditando que elas são. E isso é tão poderoso. Eu fico super emocionada porque as meninas, a maioria que passaram aí, quando a gente chegou no espaço pra fazer o trabalho, elas não conseguiam nem tirar foto, não gostavam do cabelo, não gostavam de passar maquiagem porque falavam "eu vou ficar mais feia ainda se eu passar maquiagem". É tanto complexo. É tanta coisa que a gente tem que cuidar e tratar, até elas chegarem nesse momento de subirem num palco, de fazer um talk, de falar delas. [...] Então, isso é muito poderoso porque elas vão ser protagonistas de verdade, elas vão romper muitos espaços. (Trecho transcrito por mim).*

Ao tomar a informação como um privilégio, Viviane Duarte ofusca as relações de poder hierarquizadas que estruturam tais privilégios e deposita nos desejos e planos dessas jovens, associados ao "poder de ser protagonista", a responsabilidade sobre seus futuros. Esse ajuste narrativo, que torna as dinâmicas sociais de desigualdades nubladas em contraponto ao incentivo ao autoaprimoramento e ao trabalho de autoestima, corresponde exatamente ao processo de produção de tecnologias de si, que enfoca as dinâmicas de mobilidade, ignorando os processos estruturais de imobilidade.

[15] Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=u4EB8J0vEKY . Acessado em: 20/01/2023.

"Hackear o sistema", nesse sentido, tem relação direta com aprender a manejar informações, construindo "conexões", como a empresária argumenta, que lhes permita ocupar espaços, como se o movimento entre a Vila Olímpia (bairro nobre da zona sul, considerado grande centro financeiro de São Paulo) e o Capão Redondo (bairro periférico da zona sudoeste da cidade) dependesse apenas da decodificação de informações que estariam disponíveis para acesso. E como se esse tivesse que ser o movimento de toda pessoa nascida ou moradora de um bairro periférico em busca uma vida melhor. Assim, distintos sentidos de mobilidade aparecem nessas narrativas dando ênfase ao "empreendedorismo de si" como uma habilidade, uma atitude e uma demanda.

Desse modo, o Plano de Menina se apresenta muito bem ajustado às demandas internacionais por diversidade nas empresas, às quais têm exercido certa pressão política sobre grandes instituições, atuando como uma espécie de filtro que conecta "meninas de periferia" a empresas interessadas em diversificar seu corpo profissional. Ao mesmo tempo, à medida que certos perfis de jovens conseguem as almejadas oportunidades, tornam-se também modelos de casos bem-sucedidos, ofuscando novamente o poder das estruturas sociais que privilegiam certos perfis em detrimento de outros, ou seja, quem fica de fora e quem entra.

No dia 20 julho de 2020, Amanda Guimarães, formada pelo projeto, aparece em vídeo publicado na página do Facebook da Plano de Menina.[16] Apresentando-se como "embaixadora teen", compartilha o que considera como um novo ciclo de sua vida:

> *Oi, meninas, tudo bem? Eu sou Amanda Guimarães, embaixadora teen aqui do Plano de Menina. E eu vim compartilhar com vocês mais um novo ciclo da minha vida que se inicia, graças a conexões que o Plano de Menina tem feito desde 2016 com meninas que participam do projeto ligando cada uma aos seus sonhos, aos seus objetivos. Nesse mês eu iniciei um novo ciclo na minha carreira profissional com a Louis Vuitton, que agora é uma empresa parceira do Plano de Menina. Isso graças a pessoas que constituem esse projeto e que conseguiram abrir esse espaço para que eu pudesse ocupá-lo. E agora a minha responsabilidade é seguir abrindo caminhos para que outras meninas também, futuramente, possam estar trabalhando lá também e, enfim, outras empresas que*

[16] Disponível em: https://www.facebook.com/planodemenina/videos/585944365401555 Acessado em: 20/01/2023.

> *estão com Plano de Menina. E então eu vim aqui sim pra comemorar mais essa vitória, mas também pra deixar de inspiração para que outras pessoas possam abrir esses espaços no mercado de trabalho para que meninas consigam se empoderar também através do trabalho. Porque é importante a gente entender nossos direitos, se empoderar através das mentorias do projeto, mas é importante também que a gente esteja nesse espaço pra cada vez mais buscar a nossa autonomia e buscar a nossa independência.* [transcrição minha]

Se tais iniciativas não promovem o acesso a melhores oportunidades para a ampla maioria das meninas, ao apontar para casos de sucesso, dando visibilidade àquelas que conseguem se destacar sendo eventualmente contratadas por outras empresas, as ferramentas que este projeto fornece operam, certamente, na consolidação de narrativas políticas e na aquisição de conhecimentos, cujos desdobramentos em termos de criação de oportunidades ainda precisam ser mais bem compreendidos. E as mídias sociais, enquanto infraestruturas, constituem-se centrais para tais processos.

Projetos como este certamente têm promovido mudanças na forma de fazer política, cujas implicações em termos das relações entre trabalho e as tecnologias de si requerem novas lentes de observação e de leitura. Enquanto narrativa, portanto, o empoderamento parece atuar como um vetor pedagógico orientado para as "meninas de periferia", categoria política que as representa e homogeneíza, com o objetivo de estimular um *éthos* empreendedor de modo a transformá-las em mão de obra "qualificada" para as empresas em suas ações de responsabilidade social com foco na diversidade.

Por outro lado, embora haja uma bricolagem visível entre a fala de Viviane Duarte e de Amanda Guimarães, que deixa claro o quanto a jovem se apropriou do discurso institucional, confrontamo-nos também com uma economia de desejos e de representações, elucidados pela fala de Amanda sobre os planos de "ter um bom trabalho, morar em um bom local, ter uma vida estável" e que não podem ser ignorados ou simplificados.

Para avançarmos nessa discussão, como uma forma de não invisibilizar esses sujeitos políticos desejantes e não colocar seus "planos" em contradição com as lutas por justiça social, argumento, amparada por Srilatha Batliwala (2007), que, assim como é preciso ter um olhar crítico aos processos institucionais, é fundamental refletirmos a respeito dos mecanismos de agência dessas jovens, cujas trajetórias configuram estratégias de mobilidade

importantes de serem investigadas. O fato é que é na ambiguidade de seus sentidos que a categoria empoderamento consegue circular amplamente. Quanto maior sua capacidade de agregar sentidos diversos, que possam reunir atores sociais heterogêneos sem parecerem contraditórios, maior sua capacidade de circular e de fazê-los circular.

No artigo "Race, gender and neoliberalism" (2011), Kalpana Wilson analisa como o uso recente de representações visuais de "mulheres pobres dos países em desenvolvimento", em campanhas de publicidade de projetos sociais,[17] tem operado na apropriação de conceitos feministas para discursos neoliberais, bem como na reelaboração de estereótipos sobre as mulheres negras, ao mesmo tempo em que invisibiliza a manutenção das estruturas de poder. Seu objetivo é analisar a transição do foco das políticas de desenvolvimento do *development state* (Estado desenvolvimentista) para o mercado por meio dessas construções representacionais, através de imagens positivas, e que operam de uma forma simbiótica a relação entre ONGs voltadas ao empreendedorismo e a mídia, em um "sistema emergente de governamentalidade transnacional" (Wilson, 2011, p. 321).

Nessa análise, um dos seus principais argumentos está em refletir sobre como o conceito de agência seria articulado às concepções liberais de livre-arbítrio e de liberdade, de modo a enfatizar o poder de escolha das mulheres, em detrimento das especificidades das conjunturas e das estruturas sociais que se impõem sobre elas, ofuscando os limites de suas possibilidades e as escolhas que se dão em função da necessidade de sobreviverem. Diz a autora,

> *This interdependency between constructions of "women in the developing world" as both objects of transformation and redemption and potential entrepreneurial subjects echoes the structure of colonial discourses of salvation, which simultaneously infantilised its objects and imposed a moral responsibility for self-improvement on them.*[18] (WILSON, 2011, p. 329)

---

[17] A autora enfoca especificamente a análise de campanhas de três ONGs: Oxfam Unwrapped, Nike Foundation e Divine Chocolate.

[18] Tradução minha: "Esta interdependência entre as construções de 'mulheres no mundo em desenvolvimento' enquanto objetos de transformação e de redenção, e potenciais sujeitos empreendedores, ecoa a estrutura dos discursos coloniais de salvação que, simultaneamente, infantilizaram seus objetos e lhes impuseram uma responsabilidade moral de autoaperfeiçoamento".

Em diálogo com a autora, o exemplo da campanha da Seda, em parceria com o Plano de Menina, permite-nos reconhecer como as categorias empoderamento, protagonismo e autoestima estão intimamente relacionadas com um imaginário muito específico de mulheres negras, representadas pela escolha das influenciadoras digitais, embaixadoras/trabalhadoras da campanha, cujas imagens circulam nas redes sociais e que, nesse caso, são apropriadas como signo do potencial político das mulheres negras ao mesmo tempo que remete a imagens de mulheres empreendedoras e bem-sucedidas.

Por fim, o caso brasileiro nos permite atentar também para o modo como o mercado e as políticas sociais se beneficiam do conhecimento que as próprias mulheres negras têm produzido sobre si, sobre seus processos políticos de autodefinição, regulando e ofertando um conjunto de bens materiais e simbólicos, ao mesmo tempo que se colocam como apoiadores e mediadores de suas transformações e conquistas, sobretudo, subjetivas.

Considerações Finais

O presente artigo teve como objetivo refletir sobre as possibilidades teórico-metodológicas para a compreensão do empoderamento enquanto operador discursivo que articula uma conjunção de projetos, instituições, pessoas e produtos por meio de conexões entre concepções feministas e dinâmicas neoliberais que complexificam os trânsitos entre local e global no mundo contemporâneo.

Através da pesquisa etnográfica, tendo como ponto de partida o projeto social Plano de Menina, ao considerar o termo empoderamento como uma metáfora a ser seguida, busquei demonstrar de que modos uma metodologia móvel, enfocada não em um objeto ou em uma escala de observação, mas em conexões propiciadas por esta categoria, permitiu-me atravessar sentidos e dinâmicas político-econômicas impossíveis de serem apreendidas por uma observação sedentária ou refratária ao meio digital e às interações produzidas pelas mídias sociais.

A cena etnográfica construída e apresentada neste trabalho buscou elucidar as formas pelas quais distintos perfis de mulheres negras têm sido transformados em um capital relevante para as políticas sociais e para o fortalecimento de uma subjetividade empreendedora no Brasil, em diálogo

com o mercado de consumo. Por meio de políticas sociais como a referida, sobretudo as mulheres negras têm sido representadas a partir de concepções afirmadas como feministas, a exemplo dos termos empoderamento, autoestima e sororidade, cujos usos e sentidos relacionam simultaneamente demandas políticas e estratégias de marketing.

Desse modo, a importância desta pesquisa se revela em sua proposta de contribuir para a compreensão dessa diversidade de atividades políticas, econômicas e culturais, destinadas às mulheres negras, a partir das atividades acompanhadas no cenário brasileiro, tendo em vista o caráter transnacional e digital dessas mediações, através das quais sujeitos variados identificam a experiência do empoderamento com noções de pertencimento político, sucesso profissional, poder econômico, engajamento estético, entre outras que me interessa descrever e compreender.

Referências

Alvarez, Sonia. (2014). Para além da sociedade civil: reflexões sobre o campo feminista. *Cadernos Pagu*, (43), 13-56.

Batliwala, Srilatha. (2007). Taking the power out of empowerment: an experiential account. *Development in Practice, 17* (4-5), 557-565. https://doi.org/10.1080/09614520701469559

Berth, Joice. (2018). *O que é empoderamento?* Letramento.

Boltanski, Luc, & Chiapello, Ève. (2009). *O novo espírito do capitalismo*. Editora WMF Martins Fontes.

Bucci, Eugênio (2021). *A superindústria do imaginário: como o capital transformou o olhar em trabalho e se apropriou de tudo que é visível*. Ed. Autêntica.

Cornwall, Andrea. (2018). Além do "Empoderamento Light": empoderamento feminino, desenvolvimento neoliberal e justiça global. *Cadernos Pagu*, (52), e185202. https://doi.org/10.1590/18094449201800520002

Costa-Moura, Fernanda. (2014). Proliferação das #hashtags: lógica da ciência, discursos e movimentos sociais contemporâneos. *Ágora - Estudos Em Teoria Psicanalítica, 17*(spe), 141–158. https://doi.org/10.1590/S1516-14982014000300012

Cresswell, Tim. (2009). Seis temas na produção das mobilidades. *In:* Carmo, R.M., & Simões, J.A. (org.). *A produção das mobilidades: redes, espacialidades e trajectos*. (p. 25-40). ICS.

Dagnino, Evelina. (2007). Citizenship: a perverse confluence. *Development in practice, 17*(4-5), 549-556. https://doi.org/10.1080/09614520701469534

Fraser, Nancy. (2009). O feminismo, o capitalismo e a astúcia da história. *Mediações, 14* (2), 11-33. https://doi.org/10.5433/2176-6665.2009v14n2p11

Foucault, Michel. (1991). *Governamentality. In:* Burchell, G., Gordon, C, & Miller, P. (ed.). *The Foucault Effect: Studies in Governamentality*. (p. 87-104). University of Chicago Press.

Freire-Medeiros, Bianca, & Lages, Mauricio. (2020). A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 123, 121-142. https://doi.org/10.4000/rccs.11193

Hall, Stuart. (2009). *Que "negro" é esse na cultura negra? In:* Hall, S. *Da diáspora: identidades e mediações culturais*. (p. 317-330). Editora UFMG.

Hine, Christine. (2020). A internet 3E1: uma internet incorporada, corporificada e cotidiana. *Cadernos de Campo, 29* (2), 1-42. https://doi.org/10.11606/issn.2316-9133.v29i2pe181370

Jirón, Paola, & Imilán, Walter. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos*, 10, 17-36.

Kantola, Johanna, & Squires, Judith. (2012). From state feminism to market feminism? *International Political Science Review, 33* (4), 382–400. https://doi.org/10.1177/0192512111432513

Marcus, George. (1995). Ethnography in/of the world system: The Emergence of Multi-Sited Ethnography. *Annual Review of Anthropology, 24*, 95-117.

Prügl, Elisabeth. (2014). Neoliberalising Feminism. *New Political Economy, 20* (4), 1-18. https://doi.org/10.1080/13563467.2014.951614

Rios, Flávia, & Maciel, Regimeire. (2018). *Feminismo negro brasileiro em três tempos: mulheres negras, negras jovens feministas e feministas interseccionais. In:* Labrys, estudos feministas. https://www.labrys.net.br/labrys31/black/flavia.htm

Roberts, Adrienne. (2015). The political economy of "transnational bussiness feminism": Problematizing the corporate-led gender equality agenda. *International Feminist Journal of Politics, 17* (2), 209-231. https://doi.org/10.1080/14616742.2013.849968

Silva, Gleicy. (2018). Cultura negra e empreendedorismo: sensibilidades políticas a reivindicações econômicas e o engajamento através do mercado. *Anuário Antropológico, Brasília, 43* (1), 11-36. https://doi.org/10.4000/aa.2744

Silva, Gleicy. (2019). Corpo, política e emoção: feminismos, estética e consumo entre mulheres negras. *Horizontes Antropológicos, 25* (54), 173-201. https://doi.org/10.1590/S0104-71832019000200007

Wilson, Kalpana. (2011). 'Race', Gender and Neoliberalism: changing visual representations in development. *Third World Quarterly, 32* (2), 315-331. https://doi.org/10.1080/01436597.2011.560471

Yúdice, George. (2013). *A conveniência da cultura: usos da cultura na era global*. Editora UFMG.

Recebido em: 20 fev. 2023.
Aceito: 20 jul. 2023.

Licenciado sob uma Licença Creative Commons Attribution 4.0

https://doi.org/10.20336/rbs.941

Tornozeleiras eletrônicas, mobilidades e construção de subjetividades: a constituição de uma infraestrutura de vigilância penal

Electronic anklets, mobilities and construction of subjectivities: The constitution of a criminal surveillance infrastructure

Helena Patini Lancellotti[*]

RESUMO

O objetivo deste artigo é compreender a constituição de uma infraestrutura de vigilância penal que permite a (i)imobilidade de pessoas com tornozeleiras eletrônicas na cidade de Porto Alegre e os efeitos dessa gestão na vida cotidiana de apenados e apenadas. No Brasil, tornozeleiras eletrônicas têm sido a principal tecnologia utilizada no monitoramento eletrônico de presos e presas fora do espaço de um presídio. Carregam promessas de ressocialização e de redução de custos, da superlotação carcerária e de vigilância. O funcionamento da tornozeleira eletrônica ocorre através da constituição de uma infraestrutura de vigilância penal, em que elementos humanos e não humanos conectam-se em distintas escalas, possibilitando a sua funcionalidade. Essas conexões e os seus efeitos foram apreendidas através de um trabalho de campo *multissituado* a partir da observação e de entrevistas com profissionais atuantes no monitoramento eletrônico de Porto Alegre, agentes de justiça e com pessoas monitoradas e suas redes familiares, além da análise de cartilhas e legislações. Refletir sobre esta tecnologia significa a entendermos como um objeto e como parte de uma infraestrutura de vigilância em que uma série de escalas conectam não apenas elementos técnicos, mas formas de governar, classificar, vigiar movimentos e permitir ou não a mobilidade das pessoas.

Palavras-chave: infraestrutura, tornozeleiras eletrônicas, subjetividades, mobilidade, objetos.

[*] Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS, Brasil. Professora do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Sul – Campus Restinga. Doutora em Antropologia Social pelo Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. helena.lancellotti@gmail.com

ABSTRACT

This article is aimed at understanding the constitution of a criminal surveillance infrastructure that allows the (i)mmobility of people with electronic anklets in the city of Porto Alegre and the effects of this management in the daily lives of convicts. Electronic ankle bracelets have been the main technology used in the electronic monitoring of prisoners outside prison facilities. They carry promises of rehabilitation and of reduction of costs, prison overcrowding and surveillance. The operation of the electronic ankle bracelet occurs through the constitution of a criminal surveillance infrastructure, where human and non-human elements are connected at different scales, allowing its functionality, and whose effects are contingent. These connections were understood through multi-sited field work based on observation and interviews with professionals working in electronic monitoring in Porto Alegre, justice agents and with monitored people and their family networks, in addition to the analysis of booklets and legislation. Reflecting on this technology means understanding it as an object and as part of a surveillance infrastructure, in which a series of scales connect not only technical elements, but ways of governing, classifying and surveilling movements and of allowing or disallowing people's mobility.

Keywords: infrastructure, electronic ankle bracelets, subjectivities, mobility, objects.

Uma breve introdução

> *Eu coloco o carregador* [da tornozeleira eletrônica] *em uma extensão e então fico andando pela casa com o pé arrastando. Fico igual aqueles cachorros com a guia, sabe? Andando em círculos.* (Stefany, 27 anos)

"Andar em círculos" ou "de um lado para o outro" era uma fala comum entre usuários e usuárias de tornozeleiras eletrônicas com quem tive a oportunidade de conversar na fila do atendimento gratuito da Defensoria Pública da Vara de Execução Criminal (VEC) de Porto Alegre. A ação descrita por Stefany – uma jovem de 27 anos que estava no regime semiaberto e com objeto acoplado no tornozelo – faz referência às poucas possibilidades que as pessoas monitoradas possuem de se deslocar pelo território da capital do Rio Grande do Sul devido ao uso de uma tecnologia que promete rastrear e transmitir dados de localização em tempo real para os espaços de monitoração eletrônica.

A narrativa também aciona outro *script* do uso da tornozeleira: o ato do carregamento. Assim como se carrega um aparelho celular, a pessoa que está com o objeto no tornozelo deve se vincular a uma tomada para que a carga da tornozeleira se complete. Utilizar a extensão é uma estratégia para poder circular pela casa até o objeto assinalar que a carga está completa. Carregar o aparelho conectado a uma rede energia elétrica torna-se importante, pois o seu descarregamento está no *roll* de faltas relacionadas ao uso da tornozeleira, cujas implicações podem, inclusive, levar ao cumprimento de castigos ou ao fechamento do regime.

Quando falamos sobre tornozeleiras eletrônicas estamos nos referindo a um objeto que funciona a partir e através de tecnologias que mapeiam e transmitem movimentações de indivíduos nos circuitos das cidades para os espaços onde se monitora essas circulações. Inclusive, uma das principais promessas que envolvem a utilização das tornozeleiras está na caracterização de uma vigilância durante 24 horas por dia. Aliado a este discurso de conseguir localizar o preso nas suas movimentações (e imobilidades), as falas que corroboraram o advento desse objeto no Brasil estão relacionadas com possibilidades de ressocialização (por possibilitar cumprimento da pena fora dos muros da cadeia), baixo custo e como uma solução para a superlotação dos presídios no país.

A breve fala de Stefany nos introduz ao tema deste artigo: os efeitos cotidianos do uso das tornozeleiras eletrônicas no quis diz respeito às possibilidades (ou não) de se movimentar pela cidade e à organização e ajustes dessa tecnologia em determinados contextos. Como veremos, a constituição de como as tornozeleiras eletrônicas devem operar não está dada *a priori*. Para o objeto ganhar certos contornos, é necessária a constituição do que nomeio uma infraestrutura de vigilância penal, em que elementos humanos e não humanos se conectam em distintas escalas, possibilitando sua funcionalidade e cujos efeitos são contingentes. Logo, o objetivo deste artigo é compreender a constituição de uma infraestrutura de vigilância penal que permite a (i) mobilidade de pessoas com tornozeleiras na cidade de Porto Alegre e os efeitos dessa gestão na vida cotidiana de apenados e apenadas.

Os dados que constituem este artigo são provenientes de uma etnografia multissituada (Marcus, 1995) realizada entre os anos de 2017 e 2019. Trata-se de uma pesquisa que se distancia de etnografias clássicas, em que um dos propósitos é desvendar as dinâmicas e estruturas de um único lócus, pois, para compreender a infraestrutura de uma tornozeleira eletrônica é necessário olhar para conexões que ocorrem nos mais distintos e distantes locais: desde o momento de montagem da tornozeleira eletrônica em empresas privadas, até o trabalho realizado por agentes penitenciários alocados em uma central de monitoramento eletrônico, as conexões com o sistema judiciário e as pessoas que utilizam o objeto em seus corpos.

O trabalho de campo a ser narrado nas próximas páginas foi realizado em diferentes espaços da cidade de Porto Alegre. Para compreender o processo de constituição da infraestrutura que possibilita o funcionamento das tornozeleiras na capital, foram realizadas: a) observações no cotidiano e entrevistas com profissionais concursados alocados na Divisão do Monitoramento Eletrônico (DME) em Porto Alegre; b) entrevista com o magistrado titular da 2ª Vara de Execuções Criminais (VEC) de Porto Alegre; c) entrevistas com pessoas monitoradas e suas redes familiares na fila de atendimento da Vara de Execução Criminal (VEC) da Defensoria Pública de Porto Alegre. Além de compreender a ação dos elementos humanos na constituição desse sistema, foi necessário olhar para os elementos não humanos tão centrais para a operacionalização desta tecnologia, como legislações, cartilhas e redes de telefonia. Esses elementos humanos e não humanos são peças centrais na infraestrutura necessária para a operacionalização dessa tecnologia.

Giro infraestrutural: circulações, subjetividades e efeitos contingentes

Para a tornozeleira eletrônica ser colocada em prática é necessário a constituição do que nomeio como uma infraestrutura de vigilância penal. Refletir sobre esta tecnologia significa a entendermos como um objeto e como parte de uma infraestrutura de vigilância, em que uma série de escalas conectam não apenas elementos técnicos, mas formas de governar, classificar e vigiar os movimentos das pessoas. Ao mesmo tempo, essas conexões não são estáticas, visto que objetos podem quebrar ou precisar de reparos e, além disso, os efeitos previstos nem sempre ocorrem como o planejado. Como diz Barry (2020), quando certos projetos viajam para outras regiões – como a tecnologia da tornozeleira eletrônica – eles podem ser utilizados de formas distintas das previstas ou precisar de ajustes para seguir funcionando.

O giro para o campo das infraestruturas tem se tornado uma potência analítica dentro do campo das Ciências Sociais e Humanas, especialmente em pesquisas envolvendo relações entre humanos e não humanos. Nesse sentido, "infraestruturas são locais promissores para a investigação etnográfica, precisamente porque são locais de problemas conceituais que recusam a separação fácil entre o ser humano e o material"[1] (Appel, Anand, & Gupta, 2018, p. 27). Paralelamente, conceituar o que é uma infraestrutura não é uma tarefa tão simples, visto que não existem consensos teóricos e nem empíricos neste campo de debate. As trajetórias de pensamento podem combinar elementos do campo dos *STS*, da biopolítica, da Antropologia das multiespécies e estudos urbanos. Os contornos do objeto de estudo podem ser variáveis, visto que os limites de uma infraestrutura são dinâmicos e infinitos (Harvey, Jensen & Morita, 2017).

As possibilidades de circulações e fluxos são características centrais das infraestruturas. Para Larkin (2013, p. 328), infraestruturas são "redes construídas que facilitam o fluxo de bens, pessoas ou ideias e permitem a sua troca pelo espaço", operando "nos mais diferentes níveis simultaneamente, gerando múltiplas formas de enderaçamento" (p. 330). Nessa perspectiva, elas atuam em diferentes camadas e não carregam/transportam apenas materiais, mas promessas de futuro, afetos, sentimentos, atuando nas

[1] Todas as citações em idioma estrangeiro (no caso, a língua inglesa) foram traduzidas para o português pela autora deste artigo.

nossas imaginações: "Elas nos formam como sujeitos não apenas no nível tecnopolítico, mas também através dessa mobilização de afetos e dos sentidos de desejo, orgulho e frustração, sentimentos que podem ser profundamente políticos" (p. 333). Importante destacar que não são apenas objetos que permitem circulações, visto que as próprias pessoas podem ser elos que possibilitam ou inibem essas movimentações. A partir do conceito de "pessoas como infraestruturas" (*people as infrastructure*) tendo como pano de fundo o espaço urbano em Joanesburgo, AbdouMaliq Simone (2004) leva-nos a olhar para as relações estabelecidas entre os habitantes da cidade como uma infraestrutura.

Infraestruturas não apenas facilitam câmbios e permitem o fluxo de pessoas através de estradas ou o acesso à energia elétrica, à água e às estradas, elas também impedem a circulação. Na África do Sul, falar sobre o período do Apartheid é discorrer sobre infraestruturas, pois elas eram aliadas na execução da política racial, em que o espaço público e de moradia, acesso à energia elétrica, escolas e ao transporte público eram divididos com base em critérios raciais. Antina Von Schnitzler (2013, 2016) demonstra como a implantação de um dispositivo tecnológico de medição de serviços de água e energia, no período posterior (de pós-apartheid e de narrativas neoliberais), está conectado a questões de cidadania e pertencimento a uma nação, projetos políticos, negociações e resistência.

A reflexão de Von Schnitzler (2013, 2016) também nos traz *insights* para entendermos que a política não é apenas produzida a partir de aspectos jurídicos e legais, mas também é feita por meio de objetos materiais e técnicos. Seguindo nesta linha de reflexão, Nikhil Anand (2011, 2012), ao realizar uma etnografia em Mumbai, na Índia, discorre sobre as dificuldades de obtenção de água, assim como a inércia de engenheiros e demais setores municipais para buscar soluções. Fitando um bairro da cidade onde a maioria da população é muçulmana, descreve como o acesso a esse serviço ocorre através de relações sociais e da classificação de categorias como mais ou menos merecedoras. A relação entre política e esferas materiais da vida humana tem sido um fulcro desses estudos, pois "a atenção etnográfica à infraestrutura revela como a política não somente é formada por práticas jurídico-políticas, mas também por um terreno tecnopolítico que consiste em tubulações, redes de energia e banheiros" (Appel, Anand, & Gupta, 2018, p.4).

Em suma, tal como uma série de autores (Appel, Anand, & Gupta, 2018; Anand, 2012; Harvey; Knox, 2015; Harvey, 2018) recorremos ao conceito de infraestrutura para descrever "um arranjo" (*an assemblage*) de pessoas, objetos, práticas e instituições das quais tanto a realização quanto a distribuição de padrões de conectividade, movimento, fluxo e presença são dependentes" (Di Nunzio, 2018, p. 2). Olhar para esses "arranjos" permite-nos compreendê-los enquanto processos, relacionando políticas, temporalidades, pessoas e materiais em conexões nem sempre estáveis e cujos efeitos são contingentes.

Nesse sentido, interessa-nos compreender como a constituição dessa infraestrutura de vigilância penal "gera afetos complexos, experiências e atmosferas, '*infrastructuring*', sujeitos, atmosferas e ambientes de diversas maneiras" (Merriman, 2016, p.87). Ao olhar para as relações entre humanos e não humanos nessa rede, será possível compreender quais ideias, projetos e materiais constituem e se movem por essa infraestrutura de vigilância e quais seus efeitos nas possibilidades de movimentação por territórios e da própria subsistência, atentando também para como as possibilidades de se mover (ou não) pela cidade engendram sentimentos, reformulações de subjetividade e ritmos na vida cotidiana, que, muitas vezes, escapam dos próprios objetivos idealizados ou imaginados.

Organizando a infraestrutura de vigilância penal: legislações e a centralidade do Judiciário

O monitoramento eletrônico não é meramente uma tecnologia de controle e vigilância que ocorre de forma remota, dadas as múltiplas formas com que pode ser utilizado localmente. Apesar de o monitoramento eletrônico ser uma ideia pensada para o contexto norte-americano, diversos países do mundo fazem uso dessa inteligência, utilizando distintas tecnologias para a transmissão de dados. É a sua característica de adaptabilidade que permite ao monitoramento eletrônico e seu conjunto de tecnologias viajar para as mais diversas partes do mundo: uma "convergência global" na prática penal, em que "diversos países moldam respostas semelhantes a problemas definidos similarmente, porque eles enxergam através de uma lente tecnológica semelhante" (Nellis, Beyens; Kaminski, 2013, p.11).

Quando o projeto do monitoramento eletrônico chega ao Brasil, é necessário que ajustes sejam realizados para sua acomodação local, especialmente em um país cuja organização das penas se dá por meio de "sistemas progressivos"[2]: a pena não é cumprida em apenas um único intervalo de tempo dentro de um único espaço, mas sim dividida entre os três regimes de reclusão: os regimes fechado, semiaberto e aberto. Um dos primeiros movimentos é a Lei Federal nº 12.258 de 2010, que regula o monitoramento eletrônico no Brasil. Ela prevê que um magistrado poderá lançar mão da monitoração eletrônica para autorizar a saída temporária no regime semiaberto e determinar a prisão domiciliar. Dentro dessa normativa também está previsto que regressões de regime podem ocorrer caso alguma violação ocorra, assim como revogações de regimes e do próprio monitoramento eletrônico. Considera-se violações, nesse contexto, não cumprir os deveres estabelecidos, causar danos ao aparelho, retirá-lo ou não cumprir as orientações. É importante destacar que, em 2011, o monitoramento eletrônico foi incluído na Lei 12.403[3] como uma medida cautelar a ser utilizada para presos que aguardam sentenças judiciais.

Apesar de existir uma legislação federal tipificando as possibilidades de uso da tornozeleira eletrônica, o que observamos são adaptações do uso do equipamento, de acordo com contextos locais, outros conjuntos de normativas e subjetividades judiciais. São magistrados que irão definir quem pode utilizar uma tornozeleira eletrônica, as principais regras do seu uso, assim como consequências para quem não as cumprir. Na capital gaúcha, existem distintas maneiras de incluir presos e presas na possibilidade de uso de uma tornozeleira eletrônica dentro dos regimes nos quais cumprem suas penas, o que nem sempre está em conformidade com a lei das tornozeleiras eletrônicas no âmbito Federal e diverge de outros estados do país e de cidades do mesmo estado. Para compreender o funcionamento desse conjunto tecnológico na capital gaúcha, entrevistei o magistrado titular da 2ª Vara de Execuções Criminais (VEC) de Porto Alegre, atuante há 22 anos como juiz e com mais de dez anos de experiência na área da execução criminal.

[2] Recorro à definição utilizada por Luiz Antônio Chies para melhor descrever a organização das penas privativas de liberdade no Brasil: "distribuir o tempo de duração da condenação em períodos, ampliando-se em cada um os privilégios que o recluso pode desfrutar de acordo com sua boa conduta e o aproveitamento demonstrado no tratamento reformador" (Chies *apud* Bitencourt, 1993, p. 81).

[3] Veja-se http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12403.htm. Acesso em abril. 2023

Nessa VEC, ele atua nos processos de presos que estão no regime semiaberto masculino de Porto Alegre, enquanto os processos das mulheres que estão nesse regime são de responsabilidade de outro magistrado.

Em Porto Alegre, a tornozeleira eletrônica tem sido utilizada para contornar problemas de infraestrutura prisional, a saber, a falta de vagas nos estabelecimentos prisionais. Diferente do que ocorre em São Paulo e nas unidades federativas citadas por Ricardo Campello (2019)[4], a tornozeleira eletrônica é utilizada na capital gaúcha para, principalmente, presos do regime semiaberto como uma forma de cumprir a pena em suas residências[5] (Gonçalves & Danckwardt, 2017). Talvez ainda mais importante seja a esperança, com o uso da tornozeleira, de evitar o aliciamento de presos e presas por facções, fato que vem ocorrendo nos presídios da cidade, onde a gestão da pena não seria apenas organizada pelo Estado, mas pelos líderes de facções (Soares, 2018).

A possibilidade de utilizar a tornozeleira para contornar problemas locais de infraestrutura prisional está conectada com práticas anteriores da Vara de Execuções Criminais (VEC) de Porto Alegre, de manter presos e presas com direito a progressão para o regime semiaberto em unidades penitenciárias do regime fechado. Essas decisões foram alvo de recursos e levadas ao Supremo Tribunal Federal que, em 2016, após julgamentos, editou a Súmula n.56, rezando que "a falta de estabelecimento penal adequado não autoriza a manutenção do condenado em regime prisional mais gravoso". Esse documento antecipa que a tornozeleira eletrônica seja utilizada nessas situações: "havendo déficit de vagas, deverá determinar-se: [...] a liberdade eletronicamente monitorada ao sentenciado, que sai antecipadamente ou é posto em prisão domiciliar por falta de vagas".

A organização do que é um castigo, assim como do que é uma violação e as próprias regras dessa infraestrutura são realizadas pelo Judiciário, principalmente na figura de juízes da execução criminal, com base em

[4] Como nos conta Ricardo Campello (2019), no estado de São Paulo, por exemplo, as tornozeleiras eletrônicas têm sido utilizadas em consonância com a Lei 12.258, para "controlar o trabalho externo e as saídas temporárias no regime semiaberto" (p. 92).

[5] O uso de tornozeleiras para o regime semiaberto em Porto Alegre não ocorreu sem negociações. Vanessa Gonçalves (2018) pontua que existia, no início, uma resistência de certos órgãos do Ministério Público (MP) para o uso desse artefato em substituição às unidades do regime semiaberto. O órgão insistia em que não havia previsão legal para esse uso, manifestava preocupações de que a tornozeleira pudesse estimular a reincidência. Essa suspeita fez com que a Defensoria Pública, em 2015, procurasse Gonçalves para uma pesquisa, cujo resultado demonstrou o baixo índice de reincidência dos presos e presas incluídos no monitoramento eletrônico.

legislações. Conforme o juiz, em Porto Alegre, o "monitoramento é como uma casa prisional" em que foram estabelecidas algumas regras, como a "zona casa dentro de um raio de trezentos metros", além de outros espaços e possibilidades de deslocamento: "Nós criamos essas regras, zona de inclusão, zona de saída temporária. Estabelecemos rotas pela SUSEPE[6]: rota para vir no fórum, rota para o ambiente de trabalho, zona de inclusão do trabalho"

Descumprir as regras estipuladas tem efeitos diversos, a depender do que é decidido pelo juiz quanto à gravidade da falta cometida. As punições variam conforme essa avaliação. Segundo o juiz, a pessoa que está com tornozeleira eletrônica pode receber uma advertência, um castigo, uma revogação do monitoramento eletrônico ou até mesmo a regressão da pena, voltando para o regime fechado no presídio. Além disso, outros detalhes do processo podem ser modificados, como alterações da data-base[7] e perda de dias de trabalho, situações que implicam mais tempo na malha prisional.

De maneira geral, em Porto Alegre, as pessoas que usam a tornozeleira eletrônica podem circular, dentro de certo horário, em um território que abarque um raio de 300 metros. O que não quer dizer que em outras cidades do estado ou do país[8] exista essa delimitação de território e tempo, como afirmou o juiz, visto que essas definições dependem das organizações feitas por magistrados de cada localidade. Existem também organizações mais individualizadas, por exemplo, presos que têm autorização judicial para trabalhar e/ou estudar, abrindo assim outras permissões de circulação pelo território. Para além de cumprir as delimitações de tempo e espaço, é necessário carregar a tornozeleira eletrônica em uma tomada, como se fosse um aparelho celular, assim como se comprometer a cuidar bem do dispositivo, sem danificá-lo nem tentar retirá-lo do tornozelo.

Essas informações contidas nos mandados judiciais sobre possibilidades de trânsito são inscritas no *software* utilizado para monitorar presos instalado nos computadores dos agentes penitenciários que atuam nos espaços de monitoração eletrônica. A partir da alimentação dessas informações, o *software*

---

[6] Superintendência de Serviços Penitenciários

[7] "[...] Pode-se dizer que a data-base é o dia do início ou do reinício da contagem dos prazos durante o cumprimento de uma pena de prisão, como, por exemplo, na progressão de regime". https://canalcienciascriminais.jusbrasil.com.br/artigos/570226051/a-data-base-na-execucao-penal. Acesso em abril.2023.

[8] Em Curitiba, por exemplo, a pessoa que está com tornozeleira eletrônica no chamado *regime semiaberto harmonizado* pode circular por toda a capital e região metropolitana, sem restrições de território durante o dia.

terá insumos para suas análises e para indicar quem está descumprindo as decisões judiciais. O sistema também avisa, através de sinais que a tornozeleira transmite, quando está no tornozelo das pessoas, diversas suspeitas de violação da tornozeleira eletrônica, tais como tentativas de remoção do objeto – assim como a própria ação de retirá-la – e casos de descarregamento de bateria. O trabalho dos agentes é organizado tendo como um dos principais objetivos acompanhar quem descumpre regras instituídas por juízes, através do que o *software* informa, e realizar essas análises, para assim fornecer as informações aos magistrados quanto ao cumprimento da pena.

São os juízes, suas subjetividades, livres esclarecimentos relacionados com elementos não humanos (como as leis, normativas e classificações) que constituem diferentes identidades para a tornozeleira eletrônica. Além disso, nem mesmo a infraestrutura necessária existe *a priori*, visto que ela é também produzida por combinações e circulações de distintos elementos. A infraestrutura de vigilância penal, assim como a própria tornozeleira eletrônica, adquirem limites a partir de uma série de objetos que são colocados em jogo. O trabalho dos agentes, como veremos a seguir, é central no acompanhamento e na organização dessa mobilidade pela cidade. Além disso, os efeitos dessa gestão também estão relacionados com projetos políticos de reformulação de subjetividades.

Organização do trabalho dos agentes e técnicos penitenciários no cotidiano do monitoramento eletrônico

Em Porto Alegre, atuam na Divisão do Monitoramento Eletrônico (DME) agentes penitenciários e assistentes sociais. Esses profissionais estão distribuídos em dois espaços na cidade: a) na sede da DME, onde executam atividade de monitorar os presos e presas, sem contato presencial com as pessoas monitoradas; b) no Instituto Pio Buck, espaço de instalação, retirada e manutenção de tornozeleiras eletrônicas, com contato corpo a corpo com essa população. Refletir sobre a interação que ocorre entre agentes penitenciários, assistentes sociais, a tornozeleira eletrônica, os alarmes que ela emite, manuais regulando o seu uso e a pessoa que irá adquiri-la em seu tornozelo é de grande importância para compreender os elementos e objetivos que circulam e circunscrevem esta infraestrutura. Não são

apenas agentes e técnicos penitenciários os elementos que atuam nessa infraestrutura de vigilância penal, mas também cartilhas, documentos, torres de telefonia, ligações telefônicas, monitorados e suas redes familiares e a própria tornozeleira eletrônica e o conjunto de sinais que emite. Trata-se de atentarmos para o fato de que não é apenas a possibilidade ou não de se mover que está em jogo nessa infraestrutura, mas de que circulam por ela objetivos que têm relação com a construção de subjetividades desejáveis.

Isso significa pensarmos que artefatos não são entidades neutras, sendo peças centrais para "a reformulação de subjetividades políticas" (Von Schnitzler, 2016). Atentar para essas minucias é dialogar sobre como materiais carregam em si projetos políticos com intuitos de formação e construção de subjetividades. Trata-se de pensar como objetos materiais são distribuídos por territórios e grupos populacionais (Anand, 2012) assim como infraestruturas e como estes objetos passam a ser um ponto de passagem para governar a população, prescrevendo formas de ser e agir.

É no momento de instalação da tornozeleira eletrônica que suas regras são informadas pelos agentes penitenciários. O monitorado recebe uma cartilha com algumas informações sobre o objeto e suas regras, visando o seu bom uso e cumprimento das normas, e um documento informando sobre as possibilidades de movimentação territorial dentro de determinados horários. Aprendem a interpretar o funcionamento técnico da tornozeleira a partir do conhecimento sobre o que significam as cores que piscam no *led* do aparelho. No dispositivo utilizado no estado do Rio Grande do Sul na época da pesquisa, era necessário observar dois *leds*: tanto o que indica a situação da bateria da tornozeleira assim como o que dispõe sobre o funcionamento do aparelho. Para além dessa visualização, cada luz indica uma ação que a pessoa deve apreender para solucionar os sinais luminosos. Como exemplo, ação semelhante à de Stefany descrita no início deste artigo – no ato de carregar o equipamento. Além disso, no mesmo documento há uma explicação do que é a tornozeleira eletrônica, a saber, "um equipamento que permite localizar o monitorado em qualquer área através do sinal GPS e GPRS em tempo real". Uma indicação de que todos os passos da pessoa serão acompanhados.

Conforme consta na *Apresentação* dessa cartilha, "o sucesso do cumprimento da pena com a tornozeleira dependerá de você, caso contrário poderá retornar para o fechado". Cabe à pessoa que está com o aparelho em seu tornozelo cumprir as medidas estabelecidas pelo juiz, o que está relacionado

com observar diariamente os sinais luminosos emitidos pelo dispositivo, ter conhecimento sobre o que eles significam e responder aos seus chamados quando necessário. Existem recomendações com todas as indicações do que deve e do que não deve ser feito com o aparelho. Ao final da primeira folha de descrições, sublinha-se de novo a importância do engajamento moral do indivíduo: "A tornozeleira e seus atos são de sua responsabilidade".

Para o responsável da época pela Divisão do Monitoramento Eletrônico, é necessário dar ao apenado uma sensação de liberdade e de responsabilidade: "O controle é dele. Se não, não estaríamos reeducando. Ele tem que ter uma sensação de liberdade". Nesse sentido, cabe à pessoa gerir a sua pena, sendo um "carcereiro de si".

Este conceito foi pensado por Ricardo Campello (2019) para definir a relação entre lógicas neoliberais de responsabilização individual e o cumprimento da pena de uma pessoa com tornozeleira eletrônica. Utilizando-se das leituras de Michel Foucault (2008) sobre o governo das condutas, o autor discorre sobre como o paradigma neoliberal avança para outras áreas da vida humana – para além de aspectos econômicos – para governar condutas. É o preso quem deve gerir seus riscos em relação à sua pena, deve calcular suas ações tendo como referência as punições que enfrentará caso descumpra regras: "O prisioneiro converte-se em seu próprio carcereiro, orientado pela aritmética utilitária que reitera a regressão penal como risco e virtualidade permanente" (Campello, 2019, p. 94).

Dispositivos tecnológicos são peças centrais na formação de certas subjetividades, que estão relacionadas também com características neoliberais, conforme pontua Campello (2019) pensando sobre o objeto que monitora presos e presas. A tornozeleira eletrônica e a infraestrutura que a faz funcionar atuam na construção de indivíduos que saibam gerir riscos e na construção da responsabilização pelas ações, elementos que se aproximam da ideia de um sujeito neoliberal. Contudo, é necessário compreender algumas peculiaridades de como este conceito viaja e é utilizado em outros espaços, conforme veremos a seguir.

O trabalho das assistentes sociais: entre burocracias, projetos de vida e vigilância

Em Porto Alegre, além de agentes penitenciários, assistentes sociais atuam nas questões relacionadas a tornozeleira eletrônica, alocadas tanto no Instituto Pio Buck quanto na Divisão de Monitoramento Eletrônico (DME). No primeiro espaço – local onde se instala a tornozeleira – elas ficam responsáveis pela entrega da "Carta de Trabalho" e explicações sobre esses trâmites. Não tive permissão para observar o cotidiano das profissionais no Pio Buck. Tive um contato maior com as três assistentes sociais alocadas na DME, onde pude realizar observações no cotidiano de trabalho das mesmas nos anos de 2017 e 2019.

Em 2017, elas eram responsáveis pela triagem dos telefonemas das pessoas com tornozeleira que ligavam pedindo autorização para se deslocar pela cidade, quando precisavam ir além dos 300 metros permitidos. Anotavam as demandas, coletavam endereços e horários dos compromissos para posterior encaminhamento para as/os agentes penitenciárias/os com quem dividiam a sala. Eram esses profissionais da segurança que aferiam se o monitorado teria ou não permissão para realizar a saída desejada. Essas ligações ocorriam por motivos diversos, tais como pedidos para ir ao banco para saque de dinheiro, entrevistas de emprego, solicitações para acompanhar o filho em consultas médicas ou sair para comprar medicamentos. Na avaliação sobre a permissão de saídas, informações transmitidas pelos monitorados e monitoradas não eram analisadas apenas por endereços completos ou se o local informado estava de acordo com o espaço previsto (por exemplo, tratar-se um banco ou um consultório), mas também se o deslocamento era pertinente ou não.

Além da triagem de telefonemas, uma das principais funções das profissionais da área da assistência social estava relacionada com questões de trabalho. Elas atuam na consolidação dos empregos: quando uma pessoa monitorada consegue um ofício, o patrão deve preencher a "Carta de Trabalho" – documento adquirido pelo monitorado no momento da instalação do aparelho – para que as assistentes sociais alocadas na DME possam agendar uma visita para verificar as condições do trabalho. Conforme uma das assistentes, para que uma pessoa consiga trabalhar fora do perímetro permitido pela tornozeleira ela deve preencher uma série de requisitos para obter a aprovação de um juiz. As assistentes sociais têm grande centralidade

nesse processo, pois é a partir dos dados coletados por essas profissionais nas visitas aos postos de trabalho que o judiciário poderá ter insumos para decidir se autoriza ou não o ofício dos solicitantes.

A "Carta de Trabalho" é um documento que contém uma série de informações que devem ser preenchidas pelo empregador, como: nome da empresa, CNPJ, endereço, função, salário e forma de pagamento (mensal ou quinzenal), além de dias e horários de trabalho e folgas. De acordo com uma assistente social entrevistada, além dessas informações, existem algumas regras e compromissos que o dono do estabelecimento deve assumir com a DME, pois, quando a pessoa monitorada está no trabalho, o dono da empresa torna-se responsável por ela, devendo assinar um termo de responsabilidade. Também é o empregador quem deve avisar, por e-mail, quando o trabalhador precisa se deslocar para algum lugar e precisa da autorização da DME para isso, por exemplo.

Tendo esta carta preenchida em mãos, o monitorado deve informar às assistentes sociais que conseguiu um trabalho para que elas possam agendar uma visita ao local. Nessas ocasiões são conhecidas as condições do local onde a pessoa irá atuar, comprovando que o estabelecimento existe. Após essas visitas, as profissionais enviam um documento para o magistrado responsável pelo processo, detalhando sobre o local e o tipo de trabalho que a pessoa irá desempenhar e enviam fotos como uma maneira de facilitar a decisão judicial. Após a autorização do juiz, é função das profissionais da assistência social ligar para o monitorado para informar sobre o aceite, assim como para definir o trajeto que este novo trabalhador faz até o local, assim como horário de entrada e saída e o tempo utilizado para o deslocamento. Trata-se de um processo de criação de uma *zona trabalho*, para que a tornozeleira eletrônica não emita nenhum sinal sonoro ou luminoso indicando uma violação quando a pessoa sair da sua *zona de inclusão* (ou seja, sua residência).

Para uma das profissionais alocadas neste setor, ao realizar a visita nos locais de trabalho, ela conversa com a pessoa que está com a tornozeleira para traçar planos, ou como ela mesma diz, "um projeto de vida", complementando que isso ocorre dentro das possibilidades dos indivíduos que elas atendem. Inclusive, uma das dificuldades relatadas pelas assistentes sociais estava relacionada ao atendimento desse público, com questões de organização em relação ao futuro, já que a vivência dos monitorados (em suas visões)

ocorre muito mais focada no tempo presente. Elas exemplificam narrando uma situação: quando conseguiram um emprego para um monitorado e ele o recusou, justificando que não queria trabalhar naquele momento porque havia vendido o seu carro. A fala das assistentes sociais girava em torno da possibilidade desse dinheiro acabar e do pensamento imediatista que rodeava as mentalidades das pessoas que atendiam – "porque eles gastam isso tudo com churrasco, pagam as coisas para os amigos, acham mais importante passar o dia com o amigo do que ir atrás de trabalho. O que vão fazer quando este dinheiro acabar?".

Elas indicavam que esta reinserção pós-cárcere também era dificultada pela própria "linguagem dos monitorados", com um linguajar "próprio da cadeia". Uma das profissionais disse que, quando uma pessoa ligava para a DME e a chamava de "cara", ela logo o corrigia, pois pensava que para ressocializar um preso ela não deveria falar este mesmo idioma, com gírias que relembram o mundo da prisão. Deveria levá-lo para o seu mundo, para que ele pudesse aprender a viver em sociedade novamente. Conforme as profissionais, os desafios em relação à ressocialização também têm a ver com a dificuldade que muitas pessoas com tornozeleira eletrônica têm de encontrar um emprego, devido ao nível de escolaridade: a maioria das pessoas que elas atendem possuem ensino fundamental incompleto, um retrato da população carcerária no Brasil. E, também, um retrato do público que elas atendiam: conforme dados internos da DME[9], de um total de 1.128 perfis de monitoradas e monitorados em Porto Alegre e região Metropolitana, 616 possuem ensino fundamental incompleto.

Como vimos, a atuação das assistentes sociais não tem relação apenas com formalização de empregos, elas também atuam no nível de intervenções que reforçam a modificação de certos comportamentos. Uma atuação que se aproxima de uma "intervenção pedagógica" no sentido de modificar linguagem e comportamentos, incentivando a construção de projetos de vida e de uma visão de organização de futuro e do dinheiro – para que, por exemplo, não se gaste todo o salário em um churrasco com

[9] Obtive acesso a essas estatísticas após solicitação via e-mail para o responsável pela DME em dezembro de 2019. O segundo nível de escolaridade mais expressivo é de ensino fundamental completo (196), seguindo por ensino médio incompleto (152 pessoas). Os dados obtidos fazem referência a uma população de 1.128 pessoas em Porto Alegre e Região Metropolitana e não abarcam o total de pessoas monitoradas nesses espaços. Conforme consta no e-mail, havia 1.530 monitorados e 117 monitoradas acompanhadas pela divisão

amigos. Esse discurso é também corroborado por cartilhas que incentivam certos comportamentos e responsabilizações.

As regras da tornozeleira eletrônica em Porto Alegre incentivam certas práticas a serem cumpridas pelos indivíduos que as carregam em seus corpos, as quais se aproximam de uma subjetividade neoliberal, a saber: *organização* para carregar o aparelho em certos momentos do dia, *paciência* para fazer ligações para a central e aguardar o atendimento, *cuidado* com os limites de território e limites de horário em que é possível (ou não) permanecer na rua e *zelo* pelo aparelho. É necessário que a pessoa mantenha uma autorregulação de sua rotina para que cumpra as determinações judiciais inscritas no aparelho, sendo responsabilizadas pelas consequências dos seus atos caso isso não ocorra.

Neste ponto, é importante destacar como, em diferentes contextos, essas estratégias de governo e de "autogoverno" não são aplicadas de forma uniforme e para todos (Ferguson, 2010) distanciando-se de um Neoliberalismo (com "N" maiúsculo) enquanto uma categoria universal para explicar contextos distintos, observando como este conceito é localmente adaptado em rearranjos políticos (Ong, 2007). Destaco que ambiguidades perpassam a gestão de pessoas com tornozeleiras eletrônicas: ao mesmo tempo que esta infraestrutura tem um *script* que prevê a construção de sujeitos responsáveis, autônomos e que gerem seus próprios riscos, isso ocorre através de um Estado que busca ser presente e vigilante. Distante de uma ideia de um Estado mínimo, que muitas vezes é preconizado pelo neoliberalismo, o que temos com a experiência da monitoração eletrônica é a sua presença, materializada nessa infraestrutura.

É dentro desse paradoxo entre responsabilidade individual e a presença vigilante do Estado, pensado enquanto relações de humanos (como agentes e técnicos penitenciários) e não humanos (como a própria tornozeleira e as cartilhas), que uma pessoa com tornozeleira deve gerir o seu regime. Ao mesmo tempo que existe um incentivo para que o indivíduo monitorado consiga um trabalho por esforço próprio, essa busca é permeada por uma dependência de permissões: em Porto Alegre, é necessário ligar para a DME para agendar um dia para sair em busca de emprego, receber a autorização para o registro no sistema e posterior comprovação a ser enviada por e-mail de que esteve no local indicado. Além disso, quando a pessoa consegue o ofício, é necessário que o patrão se responsabilize pela pessoa e que haja autorização judicial para o trabalho após a visita das assistentes sociais.

Paralelamente às dependências de autorizações, o Estado minimiza sua responsabilidade quando delega o sucesso do uso do aparelho às pessoas apenadas. São elas que devem gerir os riscos, organizar seu cotidiano, pensar sobre planos de futuro e buscar empregos em um mercado de trabalho cada vez mais competitivo e precário – e isso somente quando conseguem uma autorização para tal, com liberação por parte do juiz e responsabilização do empregador. Além disso, na prática, essas organizações sobre os limites de circulação podem ter efeitos adversos quando comparados com os objetivos da tornozeleira, a saber, a ressocialização e a própria construção de projetos de vida.

Ritmos, (i)mobilidades e subjetividades na vida cotidiana em Porto Alegre

Como vimos anteriormente, a infraestrutura do monitoramento eletrônico tem como um dos seus pressupostos a organização das possibilidades de trânsito pela cidade. É através de mandados judiciais, legislações, *softwares* e tentativas de modificar a conduta das pessoas monitoradas que essa tentativa de estabelecer uma rotina é implementada. Os efeitos dessas práticas na vida das pessoas são diversos e trazem implicações, no cotidiano, que muitas vezes se chocam com os próprios objetivos do monitoramento eletrônico, como a ressocialização, a aquisição de um trabalho e a construção de projetos de vida.

Uma das histórias desses efeitos na rotina é de Alberto e Beatriz, jovens na faixa dos 30 anos de idade. Conheci o casal em meados de fevereiro de 2018. Eles aguardavam na fila da Defensoria o número que tinham em mãos ser chamado. Alberto estava com a tornozeleira eletrônica há dois meses e buscava atendimento porque estava *foragido* – classificação atribuída aqueles que descumprem as regras judiciais. A motivação do descumprimento era de que seu cachorro havia fugido e ele precisou sair correndo – para além do território que pode acessar – para buscá-lo antes que algum acidente ocorresse. Beatriz complementa: "nosso cachorro é muito bravo, poderia matar uma criança". De acordo com o casal, Alberto ficou fora do raio permitido por apenas 10 minutos e, ao ligar para a Divisão de Monitoramento para tentar justificar o que ocorreu, foi comunicado que estava *foragido*.

Enquanto aguardavam, fomos dialogando sobre a vida com o aparelho no corpo. Alberto comentava que não trabalhava. Disse que não foi atras de emprego, porque dificilmente conseguiria ser contrato pelo preconceito que existe. Também reclamava que muito menos conseguia realizar "bicos", empregos esporádicos e sem vínculo, porque não pode sair de casa. Ele estava preocupado em voltar para a cadeia por falta de pagamento de pensão das suas duas filhas do casamento anterior. A renda do casal é proveniente de uma pensão que a esposa recebe. Alberto, que antes de ser preso trabalhava como caminhoneiro, comenta que a sua rotina é agora ficar em casa cuidando da limpeza, comentário que faz sua companheira sorrir.

A tornozeleira eletrônica não inibe apenas as perspectivas de movimentação de quem a utiliza no corpo, mas também da sua rede de convivência mais próxima. Se Alberto precisa cumprir os 300 metros definidos pelo juiz – e quando descumpre pode ter efeitos adversos – Beatriz acabou também por restringir seus movimentos: "Minha vida também mudou, nós só ficamos em casa. Eu estou presa junto". E ainda completa, quando indagados sobre as observações que realizam sobre as luzes do objeto: "Eu não consigo nem dormir tranquilamente".

O relato de Alberto e Beatriz acerca dos limites e limitações que o objeto impõe na rotina se aproximam das percepções de Mario e Gabriele sobre a tornozeleira. De modo diverso do relato anterior, eles buscavam atendimento para solicitar que o rapaz não tivesse o objeto instalado no corpo: queriam a substituição do regime do semiaberto (com tornozeleira eletrônica) para o regime domiciliar sem este objeto. Para o jovem rapaz, o aparelho traria uma série de empecilhos para a sua rotina: "Eu tenho uma oficina de autossocorro, sabe? Então, preciso conseguir me locomover para ir até os clientes. E sei que com a tornozeleira fica difícil conseguir trabalhar".

Naquele momento da conversa, Mario, que havia ficado dois anos e nove meses preso em regime fechado, aguardava a disponibilidade da tornozeleira eletrônica e precisava se apresentar semanalmente no Instituto Pio Buck para verificar se já havia aparelho disponível para uso. Ele estava apreensivo enquanto aguardava atendimento, afirmando que precisava trabalhar por não conseguir ficar parado. Inclusive, na cadeia, trabalhava na cozinha. Além dessa característica pessoal, sua companheira Gabriele citou que o casal pleiteava a domiciliar porque queriam mudar de Porto Alegre em direção ao interior do estado, na cidade dos pais de Mario: "Queremos

começar de novo, ele precisa de um novo lugar pra abrir de novo a oficina dele". Essa aproximação também se justificava porque os pais dele estavam doentes: "O pai dele não tem uma perna e é ele que é uma muralha ali, ele quem conduz tudo. Quando ele foi preso, foi bem difícil. E eu tenho quatro filhas." Outro problema nesse desejo pela mudança estava que, no interior, possivelmente teriam problemas com a tornozeleira eletrônica, devido ao problema de infraestrutura de redes de telefonia. Na fala do casal, as operadoras de telefone não operavam no destino almejado, o que poderia trazer consequências para a pena de Mario.

Os dois casos são exemplares de diversos diálogos que tive com pessoas monitoradas e suas redes familiares e cujas preocupações se assemelhavam. Em ambos os casos, o casal aciona a tornozeleira eletrônica como um elemento que dificulta a própria ressocialização, devido à forma como a infraestrutura está organizada: regras de métricas e a própria impressão de certos ritmos de vida que podem fugir das possibilidades das pessoas monitoradas, especialmente quando conectadas com as dificuldades enfrentadas no mundo do trabalho. Além disso, ambos os rapazes tinham projetos de vida que envolviam trabalhar e estar mais perto da família, aspirações que envolviam também um dos objetivos desse sistema: a responsabilização. Contudo, as próprias regras burocráticas e empecilhos colocados pareciam distanciá-los ainda mais dos próprios fins desse sistema, que se constrói na constituição de certas subjetividades ao mesmo tempo que cria regras que parecem tornar os cidadãos ainda mais tutelados.

Conclusão

Conforme vimos, a tornozeleira eletrônica é distinta em Curitiba, São Paulo, Porto Alegre e outros lugares do mundo, porque os instrumentos que as conectam não são os mesmos. Diferentes leis, regras de território e de horário, entendimentos de quais presos e presas podem utilizar o aparelho, livres esclarecimentos e subjetividades são alguns dos elementos que, quando combinados, dão contornos à tornozeleira eletrônica, criando assim as suas versões. São essas relações que organizam a infraestrutura e imprimem distintas identidades à tornozeleira eletrônica, visto que juízes e juízas possuem uma centralidade e margem de autonomia para definir os usos, regras e punições relacionadas a esse dispositivo de maneiras diferentes.

Esses arranjos influenciam diretamente o trabalho a ser desempenhado pelos profissionais alocados nas centrais de monitoração eletrônica e na sua relação com governar condutas. Apreendemos como cartilhas que definem os bons usos do dispositivo, os sinais luminosos da própria tornozeleira e aconselhamentos e recomendações realizados por profissionais da segurança são projetados para trabalhar em conjunto na formação de um sujeito autônomo, gestor dos seus riscos e responsável: um carcereiro de si (Campello, 2019). Contudo, a autonomia do sujeito – o que poderia aproximá-lo de uma racionalidade neoliberal – é mediada por múltiplas autorizações burocráticas para sair em busca de emprego, para engajar em determinado tipo de trabalho, para deslocar-se em tal horário e tal zona geográfica, além da escassez de empregos.

Por fim, notamos como a organização dessa infraestrutura de vigilância penal afeta diretamente a vida de quem tem uma tornozeleira eletrônica em seu corpo. O conjunto de regras e punições acaba por imprimir certos ritmos de vida e por vezes impossibilita os próprios efeitos desejados e prometidos pelo sistema. Por mais que as intervenções visem a construção de subjetividades cidadãs – calcadas em certos conjuntos de valores – a maneira como a infraestrutura está organizada constantemente cria obstáculos à autonomia e iniciativa do sujeito.

Referências

Anand, Nikhil. (2011) Pressure: The politechnics of water supply in Mumbai. *Cultural Anthropology, 26* (4), 542-564.

Anand, Nikhil. (2012) Municipal disconnect: On abject water and its urban infrastructures. *Ethnography, 13* (4), 487-509.

Appel, Hannah, Anand, Nikhil; Gupta, Akhil. (2018) Introduction: Temporality, politics, and the promise of infrastructure. *In:* Appel, Hannah; Anand, Nikhil; Gupta, Akhil (org.). *The promise of infrastructure*. Duke University Press.

Barry, Andrew. (2020). The material politics of infrastructure. *In:* Maasen S. *et al.* (eds,) *TechnoScienceSociety. Sociology of the Sciences Yearbook* (p. 91- 109). Springer, Cham.

Campello, Ricardo. (2019) *Faces e interfaces de um dispositivo tecnopenal: o monitoramento eletrônico de presos e presas no Brasil*. (Tese de Doutorado em Sociologia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

Chies, Luiz Antônio Bogo. (2006). *A capitalização do tempo social na prisão: a remição no contexto das lutas de temporalização na pena privativa de liberdade.* (Tese de Doutorado em Sociologia). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Di Nunzio, Marco. (2018). *Anthropology of Infrastructure*. Governing Infrastructure Interfaces, Research Note 01 (June 2018). LSE Cities working paper.

Ferguson, James. (2010). The uses of neoliberalism. *Antipode*, 41, 166-184.

Foucault, Michel. (2008). *Segurança, território, população*. Martins Fontes.

Gonçalves, Vanessa Chiari (2018). A prisão domiciliar com monitoramento eletrônico como alternativa ao regime semiaberto: a experiência da Comarca de Porto Alegre. *Revista brasileira de ciências criminais*, 143, 221-244.

Gonçalves, Vanessa Chiari; Danckwardt, Ceres. (2017) O monitoramento eletrônico de mulheres na comarca de Porto Alegre. *Revista da Defensoria Pública*, 17, 131-149.

Harvey, Penny, Knox, Hannah. (2015) *Roads: An anthropology of infrastructure and expertise*. Cornell University Press.

Harvey, Penelope, Jensen, Casper B., & Morita, Atsuro (2016) Introduction: Infrastructural complications. *In:* Harvey, P. *et al.* (org.) *Infrastructures and social complexity: A companion*. Routledge

Harvey, Penny. (2018) Infrastructures in and out of time: The promise of roads in contemporary Peru. *In:* Appel, H. *et al.* (org.). *The promise of infrastructure* (p. 80-101). Duke University Press.

Larkin, Brian. (2013). The politics and poetics of infrastructure. *Annual review of anthropology*, 42, 327-343.

Marcus, George E. (1995) Ethnography in/of the world system: the emergence of multi-sited ethnography. *Annual Review of Anthropology*, 24, 95-117.

Merriman, Peter. (2016). Mobility infrastructures: Modern visions, affective environments and the problem of car parking. *Mobilities, 11* (1), 83-98.

Nellis, Mike, Beyens, Kristel, & Kaminski, Dan. (2013). *Electronically monitored punishment: International and critical perspectives*. Routledge.

Ong, Aihwa. (2007). Neoliberalism as a mobile technology. *Transactions of the Institute of British Geographers, 32* (1), 3-8.

Simone, AbdouMaliq. (2004) People as infrastructure: intersecting fragments in Johannesburg. *Public culture, 16* (3), 407-429.

Soares, Cynthia. (2018) *A experiência do monitoramento eletrônico nos apenados do regime semiaberto da comarca de Porto Alegre*. (Trabalho de Conclusão de Curso em Direito), Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Von Schnitzler, Antina. (2013). Traveling technologies: Infrastructure, ethical regimes, and the materiality of politics in South Africa. *Cultural Anthropology, 28* (4), 670-693.

Von Schnitzler, Antina. (2016). *Democracy's infrastructure: Techno-politics and protest after apartheid*. Princeton University Press.

Recebido: 10 abr. 2023.
Aceito: 15 ago, 2023.

Licenciado sob uma Licença Creative Commons Attribution 4.0

https://doi.org/10.20336/rbs.921

Estilos de vida móveis e suas infraestruturas: notas sobre Lisboa

Mobile lifestyles and their infrastructures: notes on Lisbon

Franz Buhr[*]

RESUMO

O crescimento exponencial do turismo em Lisboa, Portugal, transformou a cidade num destino atraente também para outras populações mais ou menos móveis. Nômades digitais, "expatriados", estudantes internacionais e uma forte mobilidade intraeuropeia fazem-se notar na paisagem urbana de Lisboa, sobretudo em espaços que mesclam práticas de consumo e de trabalho, como *coffee shops*, espaços de *coworking* e de *coliving*. Este artigo, organizado em forma de notas, debruça-se sobre essas novas infraestruturas urbanas que permitem a ancoragem (ainda que passageira) de práticas e estilos de vida móveis em Lisboa. Em particular, discute-se como os *coffee shops* facilitam a manutenção desses estilos de vida e como estão inseridos em processos mais amplos de gentrificação transnacional. O artigo resulta de um projeto coletivo de pesquisa financiado pela União Europeia e inclui trabalho de campo qualitativo nesses espaços, com seus proprietários e utilizadores.

Palavras-chave: cafés, mobilidades, estilo de vida, nômades digitais, gentrificação transnacional.

[*] Universidade de Lisboa, Lisboa, Portugal.
Doutor em estudos das migrações. Investigador integrado do Centro de Estudos Geográficos, Instituto de Geografia e Ordenamento do Território, Universidade de Lisboa. fbuhr@campus.ul.pt

ABSTRACT

The exponential growth of tourism in Lisbon, Portugal, has turned the city into an attractive destination also for other more or less mobile populations. Digital nomads, "expatriates", international students and a strong intra-European mobility are noticeable in Lisbon's urban landscape, especially in spaces that mix consumption and work practices, such as coffee shops, coworking and coliving spaces. Organized as various notes, this article focuses on these new urban infrastructures that allow the anchoring (albeit temporary) of mobile practices and lifestyles in Lisbon. In particular, it discusses how coffee shops facilitate the maintenance of these lifestyles, and how they are embedded in broader processes of transnational gentrification. The article results from a collective research project funded by the European Union and includes qualitative fieldwork with these spaces, their owners, and users.

Keywords: *coffee shops*, mobile lifestyles, digital nomads, transnational gentrification.

1

A chave interpretativa dominante usada para compreender o processo de transformação urbana pelo qual passa Lisboa é o turismo (Cocola-Gant & Gago, 2021; Mendes, 2018; Lestegás, 2019; Barata-Salgueiro, Mendes & Guimarães, 2017; Guimarães, 2021). Na última década, sobretudo após 2011, com a implementação das reformas pós-crise financeira global, as políticas de atração turística ganharam um papel central como medida de recuperação econômica em Portugal – e no sul da Europa de maneira mais alargada. Desde então, a presença turística colonizou o espaço da cidade, alterando profundamente as dinâmicas de bairro, a paisagem comercial, o uso dos transportes e do espaço público, entre outras esferas da vida urbana. No entanto, a consolidação do imaginário de uma Lisboa mais "cosmopolita", barata, ensolarada e próxima do mar atraiu também outras populações com estilos de vida móveis (Duncan, Cohen & Thulemark, 2013). Estudantes internacionais, aposentados estrangeiros, migrantes por estilo de vida, investidores, 'expatriados' e nômades digitais somaram-se às fileiras de utilizadores mais ou menos temporários da cidade, habitando-a por alguns meses (ou mais) e utilizando seus recursos de maneiras desiguais (Malet Calvo, 2018; Biasutti, 2020; Montezuma & McGarrigle, 2019; Caminero & McGarrigle, 2022). Apesar do esforço em curso para compreender cada uma dessas populações, suas especificidades e modos de interação com o tecido urbano, faltam ainda estudos em perspectiva integrada, que deem conta de explorar os espaços onde estas diversas populações se intersectam (Novy, 2018).

Este artigo propõe olhar para os *coffee shops* (ou cafés de especialidade) como infraestruturas que facilitam o encontro e a manutenção de diversos estilos de vida móveis na cidade. Em particular, examina-se o papel dos *coffee shops* como materialidades socioespaciais que sustentam práticas de trabalho remoto, consumo e sociabilidades privilegiadas em Lisboa. Ao fazê-lo, o artigo lança luz sobre a inextricabilidade entre as mobilidades (transnacionais) e as infraestruturas (urbanas) que as tornam possíveis e lhes dão forma. Organizado à semelhança de um caderno de notas, o artigo explora alguns momentos-chave do trabalho de campo, que ajudam a compreender os diferentes usos feitos dos *coffee shops* e os processos que os atravessam.

2

Coffee shops, em inglês, e não cafés, cafeterias, ou cafetarias – como se diz em português de Portugal. Os *coffee shops*, versão curta de *specialty coffee shops*, são os espaços dedicados a servir cafés especiais, preparados por baristas, com recurso a diferentes métodos e em equipamentos profissionais. Essa definição técnica, no entanto, não revela que os *coffee shops* são normalmente associados a qualidades estéticas e de serviço muito específicas (Parasecoli, & Halawa, 2021; Bantman-Masum, 2020b). Decoração minimalista ou pós-industrial, tijolos aparentes, chão de cimento queimado, móveis em madeira, lustres de *designer*. Além do café, itens para comer como *avocado toasts* ou *cinnamon rolls* são incontornáveis. Do outro lado do balcão, jovens com roupas *vintage* ou modernas, alguns com tatuagens e piercings, cortes de cabelo da moda, homens de barba. O atendimento é informal e não hierárquico, apesar de haver uma linguagem que facilmente distingue clientes novatos dos *connoisseurs* (Manzo, 2010; Ott, 2020). Há quem chame esse tipo de café, essa decoração e essas pessoas de *hipsters* (Pierrot, 2021). Aqui, importa compreender a relação entre esses cafés, seus utilizadores e as transformações no espaço urbano onde estão situados.

A partir dos anos 2000, em contextos anglo-saxões como a Austrália, o Reino Unido e os Estados Unidos (Morris, 2019), a aparição deste tipo de cafeteria tem sido associada a processos mais amplos de transformação urbana. A "redescoberta" (com toda a colonialidade contida nesta palavra) dos centros antigos das grandes cidades pelas novas classes médias urbanas traduz-se também na proliferação de novos tipos de espaços de consumo de nicho (e não de "massas"), como cervejarias artesanais, ateliês de cerâmica, lojas de vinis, de produtos orgânicos, de plantas para apartamento etc. (Shaker Ardekani & Rath, 2020). À "redescoberta" dos centros urbanos associa-se a "redescoberta" de produtos populares (como cerveja, café e sanduíches, por exemplo), desta vez, elevados à condição de produtos *gourmet* e consumidos em ambientes e através de rituais mais ou menos esteticizados (Lages, 2015).

Nesses contextos, a relação entre *coffee shops* e gentrificação tornou-se praticamente onipresente nos estudos urbanos (Alkon, Katto & Sbicca, 2020). No "ABC da gentrificação" (Zukin, Kanisitz & Chen, 2015) a letra "A" representa as galerias de arte, a "B" as boutiques e a "C" fica, claro, com os *coffee shops*. Em sua já clássica análise sobre a gentrificação em Nova

Iorque, Zukin, Kasinitz e Chen (p.13) indagam: "quem é que não sabe o que significa quando um café que vende expressos feitos com grãos de origem selecionada, cultivados à meia-sombra e de comércio justo abre na rua de baixo?". Diferentemente dos "cafés de bairro", mais antigos e mais baratos, os *coffee shops* são frequentados por jovens profissionais, oriundos das classes médias, com capital cultural elevado e algum dinheiro "para gastar". Nesse sentido, a emergência de *coffee shops* costuma simbolizar (o potencial de) mudanças na composição socioeconômica dos bairros urbanos. Há, inclusive, estudos que apontam o surgimento dos *coffee shops* como prenúncio da valorização do imobiliário ao seu redor (ver *Which came first, the coffee shop or the gentrifier?* Gu, 2015).

Em Lisboa, os dois primeiros *coffee shops* abriram suas portas em 2015. Os donos: russos e dinamarqueses. Os cafés: um deles com torrefação própria, mobiliário pós-industrial, *brownies* e *banana bread*. O outro minimalista, nórdico, paredes brancas, *brunch* e granola. Cinco anos depois, o número de *coffee shops* na cidade ultrapassava os 60. Em sua absoluta maioria, ouve-se inglês nas conversas de mesa e nos pedidos ao balcão, às vezes francês e alemão. Os itens do menu pouco ou nada têm a ver com os dos cafés mais antigos: ao invés de galão, meia de leite, ou tosta mista, há *flat white*, *chai latte*, e *avocado toast*. Raramente se vê alguma pessoa idosa nesses cafés – o que contradiz a composição sociodemográfica notavelmente envelhecida da cidade e de seu centro histórico. Por outro lado, sempre há pessoas jovens a trabalhar em seus *laptops*, com emaranhados de cabos e adaptadores que os ligam à eletricidade e também outras que tiram fotografias em seus *smartphones* e planejam a continuação da estadia em Lisboa. Sob as lentes da turistificação (Sequera & Nofre, 2018), os *coffee shops* parecem fazer parte de uma transformação da paisagem comercial e dos serviços, que visa atender os hábitos de consumo e lazer das pessoas que visitam Lisboa por alguns dias. De fato, nesse período de cinco anos, Lisboa passou de um destino europeu semidesconhecido a uma das cidades com maior pressão turística do continente. De 2015 até o início da pandemia, o número de chegadas internacionais ao aeroporto de Lisboa aumentou 56,8% (INE, 2022). Empresas de aviação *low-cost* começaram a operar na cidade; *tuk-tuks* passaram a competir com carros e pedestres por espaço nas ruas; e o número de apartamentos turísticos (AirBnb e outras plataformas) aumentou exponencialmente (Pavel *et al.*, 2022). No

entanto, a pesquisa em que se baseiam estas notas procura nuançar essa conclusão genérica e mostrar como outros estilos de vida móveis ajudam a compreender com mais complexidade a mudança dos espaços urbanos, de seus utilizadores e suas funções.

De 2020 a 2022, fizemos trabalho de campo na freguesia da Misericórdia, em Lisboa, uma das unidades administrativas que compõem o centro histórico da capital e que inclui bairros "*cool*" como o Bairro Alto, o Cais do Sodré, a Bica, e parte do Príncipe Real. É esta a freguesia que concentrava o maior número de *coffee shops* da cidade (mais de 25%) em 2020. Entrevistamos mais da metade dos proprietários dos *coffee shops* da freguesia, bem como associações de bairro, residentes e proprietários de outros estabelecimentos comerciais (livraria, perfumaria, bar, doceria etc.). Realizamos também observação participante nos cafés e tomamos nota da dinâmica de funcionamento desses espaços, seus ritmos e programação. A observação participante também incluiu outros cafés além daqueles localizados na freguesia da Misericórdia e abrangeu igualmente uma visita à *Lisbon Coffee Fest* de 2022, uma feira sobre cafés especiais voltada à indústria e aos entusiastas do café.

3

Nômades digitais são profissionais que trabalham enquanto viajam. Ficam algumas semanas ou meses em alguma cidade, depois em outra e assim sucessivamente. Também há os trabalhadores remotos (transnacionais), que decidem viver em outro país, mas não realizam mobilidades sucessivas. Alguns autores chamam esses estilos de vida de "*place independent*" ou "*location independent*" (Reichenberger, 2018; Thompson, 2018), no sentido de que esses profissionais podem trabalhar a partir de qualquer lugar, desde que estejam conectados à internet. No entanto, a ideia de ser "*place independent*" obscurece as inúmeras infraestruturas localizadas (*place-based*) que precisam existir para sustentar esse estilo de vida. Os *coffee shops* fazem esse papel em Lisboa: são espaços facilmente identificados como amigáveis a essas práticas de trabalho (*coworking*) e de socialização entre pessoas em situações semelhantes, isto é, com pouco ou nenhum capital social local, mas com desejo/necessidade de socialização.

Imagem 1. Captura de tela de grupo de nômades digitais em Lisboa no *WhatsApp* (525 membros), janeiro de 2023



A imagem acima ilustra essa "ancoragem" e, ainda, sua organização através das tecnologias da informação mobilizadas por populações *on the move* (Buhr, Desille & Fonseca., 2023): grupos de *WhatsApp*, *Telegram* ou *Facebook* voltados para nômades digitais ou 'expatriados', *sites* de *reviews* (em inglês e outros idiomas) sobre restaurantes e outros recursos urbanos, *influencers* etc.

4

Chegamos ao Lab*, *coffee shop* localizado na freguesia da Misericórdia, numa manhã de junho de 2020. Pedi um expresso simples, minha colega não pediu nada. Bebi meu café em pé porque todas as mesas estavam ocupadas por jovens que trabalhavam em seus computadores portáteis. Consegui notar que duas pessoas programavam algum sistema ou *software* (suponho) e outra estava com o Photoshop aberto. Alguns clientes sentavam-se com as pernas em forma de lótus, sem sapatos e com os pés no estofado do sofá.

Conversamos primeiro com Jéssica[1], funcionária que nos atendeu. Tínhamos marcado uma conversa com um dos proprietários do café, que ainda não havia chegado. Jéssica, jovem brasileira, disse que o café ficava sempre cheio de clientes trabalhando, o que era um alívio naquele momento da pandemia. "Abrimos o café já em *lockdown* e não havia turistas […] O café sobreviveu vendendo pela janelinha da frente […], principalmente por ter uma grande comunidade estrangeira vivendo aqui, que é o nosso público-alvo hoje em dia". Ela contou que chegou a haver um grupo virtual de *habitués* do *coffee shop* chamado *Coffee at Lab* (em inglês), usado para avisar quando estavam indo beber café, caso alguém quisesse fazer companhia. Quando perguntei sobre a clientela portuguesa, Jéssica disse haver poucos, que as pessoas não conhecem o conceito e acham *overpriced*. "Muita gente tem resistência quando vê uma coisa que é só de... de estrangeiro, está tudo em inglês".

Enquanto conversávamos, uma mulher pediu quatro bebidas *to go*, que acomodou numa estrutura de papelão. Interrompi a conversa com Jéssica para perguntar sobre o serviço de *take away* e ela disse que aquela cliente, estrangeira, sempre vinha comprar café para si e para seus colegas que trabalhavam no *coworking* da rua ao lado.

Quando o proprietário do Lab chegou, passamos a conversa para o lado de fora do café, onde as funcionárias tinham instalado algumas mesas e espreguiçadeiras de praia. Nuno, um dos sócios do Lab (que divide com uma *business partner* russa), afirma ser dos poucos donos de *coffee shop* em Lisboa de nacionalidade portuguesa. "Mas vivi em Nova Iorque por 15 anos e gostava de trabalhar em *coffee shops*. Já fui um nômade digital". Nuno conta que, antes dessa unidade do Lab, tinham aberto um primeiro *coffee shop* no Bairro Azul, bairro de classe média alta fora do centro histórico de Lisboa. A experiência não deu certo. "O público lá, disse Nuno, é muito conservador, muito português, muito tradicional. Tem capacidade financeira, mas é muito tradicional". Já na Misericórdia, o *coffee shop* parece ir bem, apesar da concorrência. "Aqui o *crowd* é completamente diferente. Os estrangeiros gostam desse bairro porque não se sentem estrangeiros. […] Eu passo dias aqui no Lab sem falar português".

Nuno ainda diz que "se fizer um cálculo, diria que 90 a 95% dos nossos clientes são estrangeiros e, quando falo estrangeiro, é sempre um misto de expatriado que vive cá, eu não gosto da palavra expatriado, mas estrangeiros

[1] Os nomes das pessoas e dos *coffee shops* foram alterados.

que vivem cá e que trabalham cá, e turistas *walk-ins*, *walk-bys*, e estudantes estrangeiros, de Erasmus". Sobre os cinco a 10% de público português, Nuno diz que são "pessoal viajado, que se calhar viveu fora e quis continuar a ter uma exposição a essa diversidade".

Ao longo da conversa, Nuno usa o termo gentrificação para falar da transformação recente de Lisboa. Aproveito para perguntar se ele acha que os clientes do Lab são os *gentrifiers* de Lisboa, ao que ele responde "Claramente, claramente, claramente", três vezes. E completa: "Quem está a gentrificar é este público-alvo, e este público-alvo não são os cinco, 10% de portugueses, são aqueles 90%".

5

Lisboa, 26 de março de 2022. Vou ao *Lisbon Coffee Fest*, segunda edição do único evento voltado à indústria e aos apreciadores do café de especialidade em Portugal. O evento é enorme e tem vários patrocinadores (marcas de utensílios de café, marcas de café em pó *mainstream*, marcas de máquinas profissionais). Compro meu bilhete e vou no sábado (o evento começou na sexta-feira e termina no domingo), porque nesse dia há uma palestra sobre tendências globais do mercado de café, à qual assisto e tomo notas (separado). Por contraste, diria que há uma sobrerrepresentação de homens no evento e arrisco dizer, com mais certeza, que a esmagadora maioria é branca. Ouve-se português, mas muito mais inglês. A palestra à qual assisto é em inglês. O que me interessa agora é o *Roasters Village*, um evento menor, situado no andar superior, onde se encontram oito torrefadores de café de Portugal (a maioria de Lisboa). Cada torrefação levou sua equipe de baristas e estão lá para conversar sobre café e oferecer degustação (de graça). Converso com o proprietário de um dos dois primeiros *coffee shops* de Lisboa, um homem russo, que agora é proprietário de uma rede de dez *coffee shops* em Portugal, dos quais cinco em Lisboa. Converso também com o gerente (um dos poucos homens negros que vejo no evento) de um *coffee shop* mais recente, situado na freguesia da Misericórdia, cujo proprietário (brasileiro) é também o dono de uma plantação de café no Estado de São Paulo, Brasil. Finalmente, converso com um barista ucraniano, responsável por dois *coffee shops* de Lisboa, propriedade de um outro homem russo. O

barista diz que o segmento dos cafés de especialidade ainda deve crescer muito, ao que indago se isso se deve à popularização desse tipo de café entre os portugueses. Sua resposta, em tom profético: "*No, no. Don't you see who's here? We are all foreigners. There's room for more coffee shops here because more and more digital nomads and expats are coming to Lisbon every year. This will be like a second California*".

6

Largo do Conde Barão, freguesia da Misericórdia, Lisboa, 8 de julho de 2022. Estou ajudando um colega espanhol que começou a gravar um documentário sobre gentrificação em Lisboa, Barcelona e Atenas. Ele iniciou a produção do documentário em Lisboa, e eu faço uma caminhada pela freguesia onde realizei o trabalho de campo enquanto ele capta algumas imagens com seu equipamento profissional. A parafernália atrai alguma atenção e uma turista aproxima-se e pergunta (em inglês) se somos *influencers*. Respondo que gravávamos uma cena para um documentário e que falávamos sobre o *coffee shop* da esquina, cujos proprietários eram dois australianos. A turista sorri e diz: "*Ah! Now I get it! That's why I saw people having avocado toasts there*".

7

Não esperava fazer trabalho de campo hoje. É feriado nacional em Portugal, dia 8 de dezembro de 2022, dia da Imaculada Conceição. Saí para beber um café num *coffee shop* que costumo frequentar perto de casa. Da calmaria da rua, entrei e fiquei surpreso com a quantidade de clientes que trabalhavam em seus computadores, com seus fones de ouvido. Duvidei se era mesmo feriado. Ocupavam praticamente todo o espaço. Tirei uma fotografia (ver Imagem 2). Eram 14h. Arrisco dizer que eram estrangeiros, todos ou quase todos. Mas certamente trabalhavam para empresas de fora, ou tinham clientes fora de Portugal. Fora da foto ficou um casal com ar nórdico, os únicos que aparentavam não trabalhar e que tomavam café e tinham um cão na coleira (provavelmente moram aqui).

Imagem 2. Clientes trabalham num *coffee shop* de Lisboa. 8 de dezembro de 2022, feriado nacional



Foto: acervo do autor.

8

De 2011 a 2021, a freguesia da Misericórdia perdeu mais de 25% de sua população residente, tendência que se verificou em todo o centro histórico de Lisboa (INE, 2022). Apesar disso, a cidade parece cada vez mais cheia: onde antes habitava uma família por décadas, hoje passam centenas de pessoas por meio do aluguel de curta ou média duração. As limitações das formas tradicionais de levantamento estatístico e a dependência anacrônica de um conceito imóvel de *residência* (Ford, 2001; Hall, 2012) deixam escapar dos registros oficiais novas formas temporárias de *habitar* (Stock, 2006; Elliott & Urry, 2010). Muitos nômades digitais, migrantes por estilo de vida, trabalhadores remotos, indivíduos com residência secundária em Lisboa, "expatriados" corporativos, estudantes de intercâmbio e uma parte importante da mobilidade intraeuropeia ficam fora do radar estatístico. Para além da necessidade de uma reflexão ontológica sobre o que significa habitar em um contexto de intensa mobilidade, essa limitação põe em xeque o próprio planejamento urbano em temas como habitação, mobilidade, e espaço público.

A transformação recente de Lisboa, mais ampla e centrada no lazer urbano, lançou também as bases que possibilitam o trânsito de indivíduos globalmente móveis de e para a cidade. O aeroporto e suas sucessivas ampliações, bem como o novo porto de cruzeiros, são exemplos de grandes equipamentos que moldam os fluxos de turistas e de outras populações transientes e, portanto, são infraestruturas de mobilidade. No entanto, em outra escala, há também espaços que delineiam as trajetórias e a ancoragem dessas vidas móveis em Lisboa. Os apartamentos turísticos ou de partilha (*home-sharing*) (Arias-Sans, Quaglieri-Domínguez & Russo, 2022), assim como os *coffee shops* e os espaços de *coworking* e de *coliving*, não só atraem determinados perfis de pessoas como dão sustentação a práticas de vida móveis específicas. Nesse sentido, olhar para os *coffee shops* não é apenas uma estratégia metodológica para encontrar os lugares onde essas populações móveis param, cruzam-se e consomem. Os *coffee shops* ajudam-nos, sobretudo, a entender como o espaço urbano molda-se de forma a sustentar as práticas necessárias à manutenção desses estilos de vida – isto é, como o espaço urbano também se torna *infraestrutura*.

Pensadas enquanto "arquiteturas da circulação" (Larkin, 2013), as infraestruturas são sistemas sociomateriais que facilitam o trânsito de coisas, informação, pessoas etc. São, em outras palavras, o que parece ser necessário para que algo funcione, flua, aconteça (Kockelman, 2013). As tentativas recentes nas ciências sociais de compreender a vida das/nas cidades a partir de suas infraestruturas (Amin, 2014) têm lançado luz sobre os dispositivos e materialidades urbanas e suas capacidades de produção do social. Salas e corredores quase secretos e altamente protegidos são infraestruturas que fazem acontecer as transações dos plutocratas em Londres (Knowles, 2022); lojas de imigrantes podem funcionar como espaços de circulação de notícias e dinheiro entre aqueles em trânsito (Hall, King & Finlay, 2017); assim como banheiros públicos em rodoviárias e estações de trem servem de infraestrutura facilitadora das interações sexuais anônimas entre homens (Wilson, 2016).

Em Lisboa, os *coffee shops* funcionam como *ancoradouros* (Freire-Medeiros & Lages, 2020) para populações *on the move*. Diferentemente dos estudos sobre Nova Iorque, Londres, ou Melbourne, em que as economias hipster e das novas classes médias locais dão conta de explicar o advento dos *coffee shops*, em Lisboa estes espaços estão fundamentalmente ligados ao turismo,

aos estrangeiros e às pessoas que habitam a cidade de maneira provisória. Mesmo a clientela portuguesa, apesar de reduzida, é aquela "viajada" (nas palavras de Nuno) e que possivelmente conheceu esse tipo de café/espaço no exterior. Nesse sentido, os *coffee shops* de Lisboa assemelham-se aos analisados por Bantman-Masum (2020a, 2020b) em Paris, enquanto lugares de reconhecimento e de valorização do *savoir-faire* da mobilidade. Tal reconhecimento se dá via uma oferta de produtos (para além do café, o *avocado toast*, por exemplo, logo identificado pela turista da nota 6) e códigos estéticos associados a uma suposta "afiliação global" (Simkin & Schmidt, 2022), mas também por meio da materialidade dos corpos relativamente privilegiados que ocupam esses espaços com seus computadores enquanto trabalham. Duas ferramentas que ajudam a compreender esse reconhecimento são a noção de *performance* e a noção de privilégio.

Por um lado, a *performance* que acontece num *coffee shop* é em nada semelhante àquela que decorre num café de bairro dito "comum". O *coffee shop* funciona como modulador de *performances* individuais de trabalho remoto e como propiciador de encontros entre pessoas de estilos de vida semelhantes (*like-minded people*) – e o faz a partir de um ambiente reconhecível e "instagramável". A composição dessas maneiras de fazer e de consumir o café, os ritmos dos corpos ao interagirem ao redor de máquinas (iMac para uns, La Marzocco para outros) (Manzo, 2014) e os elementos repetitivos da decoração e do consumo são marcadores de um código cosmopolita específico das classes criativas móveis globais (Florida, 2002). É essa composição que permite a um nômade digital identificar este tipo de *coffee shop* à distância, entrar e, sem hesitação, fazer o mesmo pedido que já fez em Bali, em Berlim, ou na Cidade do México.

Por outro lado, a noção de privilégio relativo é fundamental para compreender esses estilos de vida móveis e seus desdobramentos em termos de sociabilidade, consumo e transformação urbana. A branquitude, visível na Imagem 2 e permeando todo o trabalho de campo, está fortemente presente nos mercados *gourmet*, como o de cafés especiais e o de cerveja artesanal (Chapman & Brunsma, 2020), além de contrapor essas populações móveis com outros migrantes pós-coloniais em Lisboa, tradicionalmente racializados e menos privilegiados.

A literatura sobre migrações por estilo de vida (*lifestyle migration*) demonstra que essas mobilidades são normalmente facilitadas pela

mobilização de privilégios: um "passaporte forte", por exemplo, salário ou aposentadoria vindos de algum país com moeda valorizada, ou mesmo a possibilidade de trabalhar à distância e em qualquer fuso horário (McGarrigle, 2022). Aproveitando-se de desigualdades globais (Hayes, 2020), esses movimentos são também estratégias de maximização do poder de compra através da mobilidade. "Expatriados" com salários no norte da Europa, por exemplo, ou nômades digitais que trabalham para o mercado norte-americano detêm possibilidades materiais mais altas que a média em Portugal, podendo exercer padrões de consumo (residencial ou de serviços) mais elevados que aqueles com salários locais. É nesse sentido que falamos em gentrificação *transnacional* (Buhr & Cocola-Gant, no prelo; Cocola-Gant & Lopez-Gay, 2020) e não em gentrificação *tout court*, uma vez que os *gentrifiers*, como vimos, são, sobretudo, oriundos de outros países mais ricos. Os *coffee shops*, mais caros que os 'cafés de bairro' e atraindo uma clientela com padrões de consumo mais elevados, participam ativamente do processo de gentrificação da paisagem comercial da cidade.

Para além do consumo de bebidas, a utilização dos *coffee shops* como espaços de *coworking* tem papel central no setor. Por um lado, há *coffee shops* que começam a estabelecer regras que limitam o uso das mesas por clientes com computadores (durante o horário do almoço, por exemplo) ou destinam apenas uma parcela das mesas a esse tipo de uso. Alguns cafés apelam a seus clientes para que sigam regras de conduta específicas, como dar gorjetas maiores ou fazer mais pedidos ("*Order! Sipping the same large coffee for two hours doesn't cut it*", lê-se num quadro afixado na parede de um *coffee shop* na freguesia da Misericórdia). Por outro lado, alguns *coffee shops* estimulam o uso de seus espaços para trabalho ao criarem "pacotes" que consistem no pagamento de um preço fixo e no consumo de café coado à vontade, por exemplo. Alguns destes cafés também disponibilizam salas para realização de eventos voltados à população de nômades digitais, "expatriados" e trabalhadores remotos, como aulas de yoga seguidas de *cook your own dinner-experience*, ou mesmo eventos de socialização como *speed-dating*, jogos de tabuleiro, clubes de leitura, além de encontros periódicos de nômades digitais e *expats* (organizados via plataforma *Meetup*). Esses eventos, acolhidos pelos *coffee shops*, garantem a criação de sociabilidades estratégicas, em inglês, entre esses jovens profissionais, seja no âmbito afetivo ou enquanto potenciais clientes (Mancinelli, 2020).

Ao pensarmos os *coffee shops* como infraestruturas que ancoram práticas e estilos de vida móveis, não queremos dizer que, sem eles, não haveria populações transientes em Lisboa. A linguagem da infraestrutura não pressupõe relações de causalidade simples. Aqui importa, antes, verificar que esses cafés nos ajudam a entender como algumas mobilidades materializam-se no espaço urbano e o transformam através de suas infraestruturas materiais. Os *coffee shops* permitem-nos identificar a forma com que esses indivíduos recorrem à cidade, distribuem-se em seu território e garantem a manutenção de seus percursos, práticas de trabalho e sociabilidades móveis.

A observação participante realizada em mais de uma centena de idas aos *coffee shops* de Lisboa instiga-me a pensar nos padrões que encontrei nesses espaços. Se, como disse Nuno (um dos sócios do Lab), a maior parte dos proprietários dos *coffee shops* é estrangeira e cerca de 90 a 95% dos clientes são também estrangeiros (turistas ou pessoas que habitam a cidade de maneira mais ou menos provisória), verifico que as pessoas que trabalham nos *coffee shops* são também majoritariamente estrangeiras, que vivem em Lisboa há relativamente pouco tempo (menos de cinco anos). Jovens de nacionalidade brasileira, sobretudo, mas também do sudeste asiático (Bangladesh e Nepal) e, menos frequentemente, de outros países da América Latina e da Europa. No caso dos funcionários e funcionárias brasileiras, com quem conversei mais vezes, muitos eram jovens brancos, com formação universitária, falavam inglês, viviam em apartamentos coabitados e recebiam salários típicos do setor. Alguns eram estudantes de mestrado em Portugal, outros esperavam completar cinco anos de residência legal para solicitarem a cidadania portuguesa e seguirem, eles também, trajetórias móveis por outros países europeus.

A intersecção dessas diferentes trajetórias nos *coffee shops* de Lisboa não apenas confirma sua função enquanto infraestruturas de mobilidade, mas também como espaços de *estratificação* de diferentes regimes de mobilidade (Glick-Schiller & Salazar, 2013). São migrantes por estilo de vida, que abrem seu próprio negócio (Jung & Buhr, 2022) e contratam outros migrantes, menos privilegiados, para servirem a outras populações em trânsito. Ainda há pouca pesquisa em Portugal sobre as espacialidades urbanas que operam a partir da multiplicidade e da simultaneidade (Massey, 2005) de estilos de vida mais ou menos móveis. Os *coffee shops* são apenas um ponto de entrada, entre muitos possíveis, onde lazer e trabalho, produção e consumo, privilégio e

precariedade articulam-se de maneiras desiguais e através das mobilidades. Da mesma forma, a investigação sobre a transformação urbana provocada pela presença dessas populações móveis precisa ir além do paradigma dos impactos do turismo. Uma sociologia global das migrações por estilo de vida (Hayes, 2021) deve estar atenta aos processos de exclusão e disposessão produzidos, bem como às fraturas urbanas (re)criadas à escala local.

Financiamento

A pesquisa cujos resultados apresentaram-se neste artigo foi financiada pelo programa Horizonte 2020, da União Europeia, no âmbito do projeto SMARTDEST—*Cities as Mobility Hubs* 2020-2023 (GA no. 870753).

Agradecimento

Agradeço aos meus colegas Agustín Cocola-Gant e Eduardo Brito-Henriques e à minha colega Sara Larrabure, com quem tive o privilégio de trabalhar e discutir os resultados desta pesquisa. Agradeço também a todas as pessoas que comentaram versões preliminares deste artigo apresentadas em conferências. Um agradecimento especial ao Matthew Hayes e ao Thiago Allis pelas sugestões e conversas inspiradoras (e pelos cafés).

Referências

Alkon, Alison, Kato, Yuki, & Sbicca, Joshua. (ed.) (2020). *A Recipe for Gentrification: Food, Power, and Resistance in the City*. NYU Press

Amin, Ash. (2014). Lively Infrastructure. *Theory, Culture & Society, 31* (7/8): 137–161. https://doi.org/10.1177/0263276414548490

Arias-Sans, Albert, Quaglieri-Domínguez, Alan, & Russo, Antonio P. (2022) Home-sharing as transnational moorings, *City, 26* (1), 160-178. https://doi.org/10.1080/13604813.2021.2018859

Bantman-Masum, Eve. (2020a). Les coffee shops : nouvelle scène culinaire parisienne et modes de vie mobiles. *Anthropologie et Sociétés, 44* (2), 127–145. https://doi.org/10.7202/1075682ar

Bantman-Masum, Eve. (2020b). Unpacking commercial gentrification in central Paris. *Urban Studies, 57*(15), 3135–3150. https://doi.org/10.1177/0042098019865893

Barata Salgueiro, Teresa, Mendes, Luis, & Guimarães, Pedro. (2017) Tourism and urban changes. Lessons from Lisbon. *In:* Gravari-Barbas, M. & Guinand, S. (Eds.), *Tourism and gentrification in contemporary metropolises: International perspectives* (p. 255-275). Taylor & Francis.

Biasutti, Nilcelene. (2020) *Migração de reformados do 'Sul-Global' ao 'Norte-Global': Portugal como destino dos reformados brasileiros*. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana). Universidade de Lisboa.

Buhr, Franz, & Cocola-Gant, Agustín (no prelo) Tourism mobilities and urban change: geographies of transnational gentrification. *In:* Wilson, J,. & Muller, D. (eds.). *New Routledge Handbook of Tourism Geographies*. Routledge

Caminero, Lea M., & McGarrigle, Jennifer. (2022). Socio-spatial negotiations in Lisbon: Reflections of working-aged lifestyle migrants on place and privilege. *Population, Space and Place, 29* (2), art. e2613. https://doi.org/10.1002/psp.2613

Chapman, Nathaniel, & Brunsma, David. (2020) *Beer and Racism. How beer became white, why it matters, and the movements to change it*. Bristol University Press

Cocola-Gant, Agustín, & Gago, Ana. (2021) Airbnb, buy-to-let investment and tourism-driven displacement: A case study in Lisbon. *Environment and Planning A: Economy and Space, 53* (7), 1671–1688. https://doi.org/10.1177/0308518X19869012

Cocola-Gant, Agustín, & Lopez-Gay, Antonio. (2020) Transnational gentrification, tourism and the formation of 'foreign only' enclaves in Barcelona. *Urban Studies, 57* (15), 3025–3043. https://doi.org/10.1177/0042098020916111

Duncan, Tara, Cohen, Scott A., & Thulemark, Maria. (ed.) (2013) *Lifestyle mobilities: Intersections of travel, leisure and migration*. Ashgate

Elliott, Anthony, & Urry, John. (2010). *Mobile Lives*. Routledge.

Florida, Richard. (2002). *The rise of the creative class and how it's transforming work, leisure, communit and everyday life*. Basic Books.

Ford, Richard. (2001). Law's Territory: A history of jurisdiction. *In:* Blomley, N. (ed.) *The Legal geographies reader: Law, power and space*. (p. 200-217). Blackwell.

Freire-Medeiros, Bianca, & Lages, Mauricio P. (2020). A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 123, 121–142. https://doi.org/10.4000/rccs.11193

Glick-Schiller, Nina, & Salazar, Noel. (2013). Regimes of mobility across the globe. *Journal of Ethnic and Migration Studies, 39* (2), 183-200. https://doi.org/10.1080/1369183X.2013.723253

Gu, Jackie. (2015). *Which came first, the coffee shop or the gentrifier?* (Recurso online). http://jackielgu.github.io/gentrification-map/

Guimarães, Pedro. (2021). Retail change in a context of an overtourism city. The case of Lisbon. *International Journal of Tourism Cities, 7* (2), 547-564. https://doi.org/10.1108/IJTC-11-2020-0258

Hall, Suzanne. (2012). *City, street and citizen: the measure of the ordinary*. Routledge.

Hall, Suzanne, King, Julia, & Finlay, Robin. (2017). Migrant infrastructure: Transaction economies in Birmingham and Leicester, UK. *Urban Studies 54* (6): 1311–1327. https://www.doi.org/10.1177/0042098016634586.

Hayes, Mathew. (2020) Mobilités et urbanisme patrimonial : les modes de vie mobiles et leurs implications territoriales. *Anthropologie et Sociétés, 44*(2), 147–166. https://doi.org/10.7202/1075683ar.

Hayes, Mathew. (2021) A Global Sociology on Lifestyle Migrations. *In:* Dominguez-Mujica, J., McGarrigle, J., Parreño-Castellano, J.M. (eds.) *International Residential Mobilities. Geographies of Tourism and Global Change*. Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-030-77466-0_1.

INE - Instituto Nacional de Estatística. (2022). Portugal. https://www.ine.pt/.

Jung, Philipp, & Buhr, Franz (2022) Channelling mobilities: migrant-owned businesses as mobility infrastructures, *Mobilities, 17* (1), 119-135. https://www.doi.org/10.1080/17450101.2021.1958250

Knowles, Caroline. (2022). Infrastructures of plutocratic London. *In:* Amin, A., & Lancione, M. (eds.) *Grammars of the urban ground*. (pp.164-179). Duke University Press.

Kockelman, Paul. (2013). Agent, person, subject, self: A Theory of ontology, interaction, and infrastructure. Oxford University Press.

Lages, Mauricio P. (2015). *A formação do consumo gourmet no Brasil*. Dissertação. (Mestrado em Sociologia). Universidade de Brasília.

Larkin, Brian. (2013). The Politics and poetics of infrastructure. *Annual Review of Anthropology, 42* (1), 327–343. https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522

Lestegás, Iago. (2019). Lisbon After the Crisis: From Credit-fuelled suburbanization to tourist-driven gentrification. *International Journal of Urban and Regional Research*, 43, 705-723. https://doi.org/10.1111/1468-2427.12826

Malet Calvo, Daniel. (2018). Understanding international students beyond studentification: A new class of transnational urban consumers. The example of Erasmus students in Lisbon (Portugal). *Urban Studies, 55* (10), 2142–2158. https://doi.org/10.1177/0042098017708089

Mancinelli, Fabiola. (2020). Digital nomads: freedom, responsibility and the neoliberal order. *Information Technology & Tourism*, 22, 417–437. https://doi.org/10.1007/s40558-020-00174-2

Manzo, John. (2010). Coffee, connoisseurship, and an ethnomethodologically-informed sociology of taste. *Human Studies, 33* (2–3), 141–155.

Manzo, John. (2014) Machines, People, and Social Interaction in "Third-Wave" Coffeehouses. *Journal of Arts and Humanities, 3* (8), 1-12.

Massey, Doreen. (2005). *For space*. SAGE.

McGarrigle, Jennifer. (2022). Lifestyle migration. *In:* Scholten, P. (ed.) *Introduction to Migration Studies*. IMISCOE Research Series. (p. 167-177). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-030-92377-8_10.

Mendes, Filipe. (2018) Tourism gentrification in Lisbon: The panacea of touristification as a scenario of a post-capitalist crisis. *In:* David, I. (ed.). *Crisis, austerity and transformation: How disciplinary neoliberalism is changing Portugal*. (p. 25-48). Lexington Books.

Montezuma, Joaquim, & McGarrigle, Jennifer. (2019). What motivates international homebuyers? Investor to lifestyle 'migrants' in a tourist city. *Tourism Geographies, 21* (2), 214–234.

Morris, Jonathan. (2019). *Coffee: A global history*. Reaktion Books.

Novy, Johannes. (2018). 'Destination' Berlin revisited. From (new) tourism towards a pentagon of mobility and place consumption. *Tourism Geographies, 20* (3), 418- 442. https://doi.org/10.1080/14616688.2017.1357142

Ott, Brian. (2020). Minimum-wage connoisseurship and everyday boundary maintenance: Brewing inequality in third wave coffee. *Humanity & Society, 44* (4), 469-491. https://doi.org/10.1177/0160597620932898.

Parasecoli, Fabio, & Halawa, Mateusz. (2021). Global Brooklyn: How Instagram and postindustrial design are shaping how we eat. *In:* Parasecoli, F. & Halawa, M. (ed.). *Global Brooklyn: Designing food experiences in world cities*. Bloomsbury.

Pavel, Fabiana, Estevens, Ana, Gago, Ana, & Cocola-Gant, Augustín. (2022). *O Alojamento local na cidade de Lisboa*. Policy Brief. Universidade de Lisboa, Centro de Estudos Geográficos.

Pierrot, G. (2021). *Decolonize hipsters*. OR Books.

Reichenberger, Ina. (2018) Digital nomads – a quest for holistic freedom in work and leisure, *Annals of Leisure Research, 21* (3), 364-380. https://doi.org/10.1080/11745398.2017.1358098

Sequera, Jorge, & Nofre, Jordi. (2018). Shaken, not stirred: New debates on touristification and the limits of gentrification, City, 22 (5-6), 843-855. https://doi.org/10.1080/13604813.2018.1548819

Shaker Ardekani, Reza, & Rath, Jan. (2020). Coffee people in Tehran, Glasgow and Amsterdam. *Journal of Consumer Culture, 20* (1), 122–140. https://doi.org/10.1177/1469540517736557

Simkin, Paulina, & Schmidt, Matthias. (2022). Beyond the coffee cup: The Functions of cafés in Bishkek. *Europe-Asia Studies, 75* (3), 509-524. https://doi.org/10.1080/09668136.2022.2144620

Stock, Mathis. (2006). L'hypothèse de l'habiter poly-topique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles. *EspacesTemps.net* [online] https://www.espacestemps.net/en/articles/hypothese-habiter-polytopique/.

Thompson, Beverly Y. (2018) Digital nomads: employment in the online gig economy. *Glocalism – Journal of culture, politics and innovation, 2018* (1). https://doi.org/10.12893 /gjcpi .2018.1.11.

Wilson, Ara. (2016) The infrastructure of intimacy. *Signs: Journal of Women in Culture and Society, 41* (2), 247–280. https://doi.org/10.1086/682919.

Zukin, Sharon, Kasinitz, Philip, & Chen, Xiangming. (2015). Global cities, local streets. *Everyday diversity from New York to Shanghai*. Routledge

Recebido: 20 fev. 2023.
Aceito: 19 jul. 2023.

Licenciado sob uma Licença Creative Commons Attribution 4.0

https://doi.org/10.20336/rbs.926

Mobilidades, emergência climática e a *street art* de Lisboa

Mobilities, climate emergency and Lisbon street art

Marcelo de Trói[*]

Susana Batel[**]

RESUMO

O presente trabalho pretende examinar e refletir sobre as relações entre mobilidade, emergência climática e *street art* em Lisboa, adotando uma abordagem interdisciplinar. A partir do novo paradigma da mobilidade, procuramos estabelecer a relevância das expressões urbanas artísticas como arena de discussão pública na cidade, enquanto utilizamos como eixo de análise seu caráter efêmero e (i)móvel, legal e ilegal. Analisando o impacto das mobilidades, em especial a do automóvel, o texto apresenta questões relativas ao clima na cidade de Lisboa e de como a *street art* tem se relacionado com as mobilidades, como refletem a emergência climática e como esboçam um esgotamento de modos de vida contemporâneos e o desejo por outros mundos.

Palavras-chave: mobilidades, emergência climática, *street art*, cidades, Lisboa.

[*] Universidade Federal da Bahia, Salvador, BA, Brasil.
Doutor em Cultura e Sociedade (UFBA) e pesquisador associado ao Núcleo de Pesquisa e Extensão em Culturas, Gêneros e Sexualidades - NUCUS (Cult/IHAC).
troimarcelo@gmail.com

[**] Instituto Universitário de Lisboa, Lisboa, Portugal.
Doutora em Psicologia Social, Ambiental e Comunitária (ISCTE-IUL), pesquisadora integrada e subdiretora do CIS-Iscte - Centro de Investigação e Intervenção Social.
susana.batel@iscte-iul.pt

ABSTRACT

This paper aims to examine and reflect on the relationship between mobility, climate emergency and street art in Lisbon, adopting an interdisciplinary approach. Based on the new paradigm of mobility, we seek to establish the relevance of urban artistic expressions as an arena for public discussion in the city, while taking their ephemeral and (im)mobile, legal and illegal character as the analytical baseline. Analyzing the impact of mobility, especially that of the automobile, the text presents questions related to the climate in the city of Lisbon and how street art has been related to mobility, how it reflects the climate emergency and how it outlines a depletion of contemporary ways of life and the desire for other worlds.

Keywords: mobilities, climate emergency, street art, Cities, Lisbon.

Introdução

A partir de uma abordagem interdisciplinar, este artigo estabelece relações entre as mobilidades, a emergência climática e a *street art* na cidade de Lisboa. Para isso, faremos um panorama sobre a situação da mobilidade na capital portuguesa, suas contradições, especialmente no que diz respeito ao uso do automóvel, e algumas ações anunciadas pelo governo para o controle das emissões de gases de efeito estufa. O artigo contextualiza a *street art* em Lisboa e as diferenças com outras manifestações urbanas como o *graffiti*, discutindo como essas refletem a emergência climática e expressam preocupações coletivas com o planeta e o futuro. No que diz respeito à conceituação dessas manifestações artísticas no espaço urbano, ressaltamos que existem diferenças em relação ao que se entende como arte urbana no Brasil. Em Portugal, tais nomeações mantiveram as origens estrangeiras, ou seja, curiosamente, os conceitos não foram "aportuguesados". Assim, *graffiti* é um termo abrangente que designa manifestações políticas, expressões de gangues com total ou parcial "ausência de ideias" (Costa, 2007, p. 178). No Brasil, quando falamos em "grafite", estamos nos referindo a um termo que designa as obras "artísticas" no espaço urbano, legais (autorizadas), em geral autorais, que se diferem da chamada "pichação" ou "pixação", manifestação marginal, de caráter mais identitário de jovens urbanos que se articulam com linguagem e cultura própria, tal e qual se denomina o *graffiti* em Lisboa. Já o que se chama de *street art*, em Lisboa, são manifestações artísticas compostas por uma diversidade plástica de técnicas como *stencil*, poster, *sticker*, murais, o que no Brasil é chamado de "grafite" (p. 178).

Este artigo deve ser lido como uma análise dos campos relacionados à *street art*, mobilidades e emergência climática em Lisboa, considerando como esses campos interagem e que divergências emergem da realidade (i)móvel da cidade. Não nos interessava aqui falar de sujeitos específicos, já que uma análise focada em "sujeitos" já havia sido tema de outro trabalho relacionado a essas manifestações artísticas urbanas (Trói & Batel, 2020, mas ver a cidade enquanto cenário para enunciação de discursos imagéticos e negociação de questões emergentes e fundamentais para a construção de um mundo futuro.

Por conseguinte, pareceu-nos adequado utilizar como metodologia para este artigo a etnografia urbana, inspirada na "experiência errática" descrita no livro *Elogio aos Errantes*, de Paola Jacques (2012), que trata dessa prática

como possibilidade de alteridade e de experimentos corporais na cidade. Revisitando as experiências dos *flâneurs* em Paris, Jacques enfatizou as errâncias de artistas e filósofos, a desorientação e a lentidão como elementos importantes para experienciar a cidade: "[...] deslocamos a questão das errâncias urbanas, da experiência errática da cidade como possibilidade de experiência da alteridade urbana, para sua forma de transmissão pelos errantes, através das narrativas errantes" (Jacques, 2012, p. 20). Da mesma forma, este texto estruturou-se de maneira errática, apostando nas inovações teórico-metodológicas do campo das mobilidades.

Errar pela cidade em plena pandemia da Covid 19 causou-nos estranhamento. Foram seis meses de incursões diárias pela cidade de Lisboa (março a agosto de 2020), coletando essas expressões de arte urbana que refletiam não apenas o momento trágico que o planeta vivenciava, mas que também desenhavam um mundo futuro interditado por epidemias e pelas consequências da emergência climática. Uma cidade deserta como num filme apocalíptico, mas que revelava discursos imagéticos presentes nas obras de arte urbana. Essa experiência nos possibilitou observar com tranquilidade espaços não habitados, descobrindo imagens que interessavam a este trabalho. Existem diversas perspectivas metodológicas para a análise de imagens, que vão da semiótica, passando pela análise do discurso, até a etnografia fotográfica, conforme nos relata Christmann (2008). MacDougall (2005), ao relacionar os sentidos entre imagem e etnografia, afirmou que as imagens tiveram um destaque menor ao longo da história das ciências humanas e sociais e que uma das funções da arte, assim como das ciências, é "ajudar a entender a existência do outro no mundo". Ainda para a autora, a imagem pode ser usada para a compreensão do "indizível" (MacDougall, 2005, p. 73), propondo, ativando e disseminando significados que permitem a reflexão e discussão sobre problemáticas sociais.

Por outro lado, é relevante para o sentido deste texto ressaltar como o tema da mobilidade tem provocado mudanças importantes nas ciências sociais. Podemos afirmar que o filósofo e sociólogo Henri Lefebvre contribuiu para esta mudança ao afirmar que o espaço era um "conjunto de relações" (Lefebvre, 1991). Sobre Lefebvre, John Urry (1995) afirmou que sua ideia de que o espaço era construído a partir de práticas sociais foi revolucionária. Esta sociologia, que emerge no pós 1968, fez uma leitura crítica do marxismo, com uma perspectiva de conflito que não constava

nessa teoria, como os tipos de opressão baseados em raça, gênero, idade e identidade étnico cultural, transformando a sociologia urbana, antes baseada em um paradigma ecológico, para um paradigma socioespacial (Konzen, 2011, p. 95). Bijker (1995), por sua vez, demonstrou as relações entre tecnologias, cultura e sociedade ao defender que a criação da bicicleta foi fruto da luta feminista, significando mudanças comportamentais na sociedade vitoriana. Na linha de estudos que provocaram mudanças no entendimento da mobilidade, é fundamental mencionar o trabalho de Tim Cresswell (2006), que considerou a mobilidade um dos fenômenos mais relevantes da vida contemporânea, demostrando que ela criava hierarquias, o que já tinha sido sugerido por André Gorz (2005) no clássico "A ideologia social do automóvel", publicado pela primeira vez em 1973. Dessa forma, o caminho estava aberto para o estabelecimento de um novo paradigma da mobilidade, conceito cunhado por Urry (2010) e que, na análise de Mimi Sheller (2017), colocou a teoria social em novos caminhos, desestabilizando os campos e disciplinas separados das ciências sociais, transformando, como ele mesmo afirma, o "social como sociedade" em o "social como mobilidade" (Urry, 2010). Este olhar inovador rompeu fronteiras disciplinares, gerando certa "marginalidade criativa". Diferente dos estudos sobre mobilidade da Escola de Chicago, na primeira metade do século XX, voltados para a análise de trajetórias de gangues, trabalhadoras do sexo e, depois, de pesquisas com foco no transporte envolvendo origem-destino, o novo paradigma da mobilidade tornou esse campo interdisciplinar, com estudos "que cruzam fronteiras" produzindo "novas hibridizações nas ciências sociais" (Urry, 2010, p. 348).[1] Nessa perspectiva, o mundo humano e o mundo físico, sociedade e natureza, não podem ser analisados separadamente, assim como as fronteiras entre espaço público e privado também são contestadas no novo paradigma (De Lima Pinto, 2020). Elementos interagem fisicamente e informalmente: pessoas, objetos, imagens e informações são móveis. Logo, parece-nos coerente analisar essas temáticas a partir desse referencial teórico, movendo-nos nos campos da arte, da urbanidade e do clima, cujo cenário de interlocução é a cidade de Lisboa.

[1] Tradução dos autores. No original: "It is this marginality, resulting from scholars moving from the centre to the periphery of their discipline and then crossing its frontiers that produces new productive hybridities in the social sciences".

No que diz respeito às manifestações artísticas urbanas analisadas, a mobilidade se conecta a esse campo por dois caminhos. Primeiro, na própria noção de objetos (i)móveis que essas obras carregam e em seu caráter efêmero na cidade. Enquanto uma "*performance* de rede móvel", como apontado por McAuliffe (2013) na discussão entre legal e ilegal em Sidney (Austrália), o *graffiti* nos espaços legais – ou seja, onde há permissão dos poderes públicos para uma prática considerada ilegal – atribui validação, reconhecimento, valor social e cultural à atividade. Tais expressões tendem a aparecer e desaparecer constantemente da cidade, assim sendo móveis, sobretudo quando ilegais e vigiadas por quem faz a gestão do espaço urbano. Em segundo lugar, essas manifestações urbanas também se utilizam dos modais de transporte coletivo como instrumento de divulgação como apontado por Karlander (2016) ao discutir a mobilidade como um dispositivo semiótico com os *graffiti*s que se movem nos trens do metrô de Estocolmo.

Caso similar pode ser observado nos comboios de Portugal. Comboio é o nome dado aos sistemas de trens que circulam de Lisboa tanto para o subúrbio como para outras cidades daquele país. Ricardo Campos (2007) destacou a relação do *graffiti* com a mobilidade ao narrar as ações dos *writers*[2] nos trens da linha Lisboa-Sintra. O *bombing*, designação dada ao *graffiti* ilegal, é uma ação na qual os autores inscrevem seus nomes em diversos locais da cidade, em especial aqueles com maior visibilidade, nesse caso, as paredes cinzas do caminho de ferro. Já o *backjump* é o ato de grafitar trens, bondes (elétricos) e ônibus. As duas práticas artísticas, definidas como *bombing* e *backjump* em Lisboa, correspondem ao picho ou pixo no Brasil.

Assim, a *street art* e outras expressões urbanas se constituem como manifestações (i)móveis e transitórias no espaço urbano. E seu sentido de atualidade e de expressão de problemáticas contemporâneas será um fator a ser levado em conta para compreender como o espaço citadino tem sido usado como tela e espelho de representações sociais de (i)mobilidades. Fica evidente na nossa análise que os cenários atuais constituídos de dilemas em relação à emergência climática e à constituição de novos mundos também ecoam nessas imagens urbanas. Mas, antes de analisá-las, convém introduzir a questão da mobilidade e como esta se relaciona com a emergência climática e com o espaço urbano em Lisboa. Há uma mudança em curso nos modos de se mover, principalmente com a discussão atual sobre as emissões de gases

[2] Assim são chamados os autores de *graffiti* na linguagem dessa subcultura em Portugal.

estufas. E, embora a hegemonia dos automóveis represente um empecilho na criação de cidades mais humanizadas, fica evidente que há contradições entre as ações governamentais, a realidade estatística dos modos de se mover em Lisboa e aquilo que está expresso nas obras e manifestações urbanas nos muros da cidade.

A mobilidade como alteração do espaço urbano

Paul Virilio (2006, p. 78) dizia que a velocidade era a "esperança do Ocidente".[3] Relacionando velocidade com política, o filósofo urbanista demonstrou como os modos de locomoção alteraram a maneira de estar no mundo.

A história da mobilidade em Portugal se confunde com a história do próprio país. Graças à navegação, o então império português se expandiu para outros continentes a partir do século XV, colonizando e exportando um modo de ser e estar no mundo. Cidades como Salvador, no Brasil, chamada de "Lisboa das Américas" (Sampaio, 1998), foram pensadas para serem réplicas da metrópole, principalmente quando observamos a mobilidade, seu desenho e estrutura urbana (Trói, 2021). Apesar de as cidades coloniais terem sido forjadas também sob a influência e resistência dos povos originários e das pessoas escravizadas, é evidente a adoção dos modos de vida ocidentalizados, de estruturas urbanas forjadas a partir da modernidade (Harvey, 2015) e de sua preponderância em relação aos outros modos de vida. A modernidade, aqui compreendida pela ótica decolonial como um período longo e descontínuo (Mignolo, 2017), "representou uma barreira a outros modos de vida não alinhados com a vida europeia, a saber, organização e práticas indígenas e africanas", o que incluiu os modos de se mover e de constituir cidade (Trói, 2021, p. 313). Nesse cenário, a mobilidade e a estrutura de locomoção, através de serviços públicos, foram usadas para as mais radicais e violentas mudanças na topografia, no meio ambiente e no espaço urbano das cidades coloniais como um efeito sobre os modos de vida, incentivando organizações sociais, reformas radicais com abertura de avenidas e demolições a partir do século XIX, internacionalização e

[3] Tradução dos autores, no original: "Speed is the hope of the West".

privatização de sistemas de locomoção, em versões fantasmagóricas[4] das culturas e das urbanidades eurocentradas (Trói, 2021).

As invenções tecnológicas, a exemplo do trem e do bonde, dos planos inclinados, encontrarão terreno propício na capital portuguesa, sendo o século XIX o período em que a cidade vai encarar verdadeiramente sua expansão com as estradas de circunvalação que definiram o atual limite da cidade, novas avenidas de inspiração parisiense, instalação de elevadores e ascensores, um "crescimento demográfico progressivamente acelerado, sem correspondência imediata ao nível da urbanização" (Costa, 2008, p. 6). No final daquele século, o automóvel surgiria como elemento estruturante para as mudanças sociais e do espaço urbano do século conseguinte, fenômeno que se repetiu em diversas cidades do mundo, incluindo Salvador, Rio de Janeiro e São Paulo. Com papel determinante na urbanização e na alteração da mobilidade, Rodrigues (2012, p. 17) considerou que a indústria automotiva "não vingou" em Portugal, embora o primeiro carro tenha circulado por Lisboa em 1895. Ainda assim, no final do século XX: "Portugal também chegaria à massificação do automóvel ligeiro, mas apenas nos anos 90, cerca de duas décadas mais tarde do que os outros países da Europa" (Souza, 2013, p. 19), refletindo também o impacto da ditadura em Portugal que só foi terminada em 1974.

Na segunda metade do século XX, as discussões sobre os aspectos negativos do automóvel tornaram-se comuns e as consequências do transporte individual começam a impactar a sociedade. A generalização do uso do automóvel "levantou problemas de sustentabilidade ecológica, cuja visibilidade, com o advento do paradigma do desenvolvimento sustentável, tem contribuído para o seu questionamento" (Cachado *et al.*, 2017, p. 396). Falamos aqui não apenas do custo social do automóvel e outros modos motorizados que representam aumento no custo de mortes e vítimas do trânsito em Portugal e no Brasil (Donário & Santos, 2012; Silva, Bravo & Gonçalves, 2021; Vasconcelos, 2008; Morais Neto *et al.*, 2012; Andrade e Jorge, 2017), mas também do alto índice de emissão de gases de efeito estufa, aumento do número de sinistros, perda de tempo em grandes congestionamento de trânsitos, fatores comuns no cotidiano dos grandes centros urbanos (ONU, 2021). Tais questionamentos também estão refletidos nas obras de *street art* no espaço urbano, como veremos.

[4] David Harvey (2015) também articula ideia de fantasia, de mundo fictício, adoção de carruagens, trajes, riqueza, como mitos fundadores da ideia de modernidade.

A produção da mobilidade e as alterações de seus padrões de uso se conectam com a expansão urbana e suburbanização, com os movimentos populacionais que formaram a Área Metropolitana de Lisboa (AML) e um modelo de ocupação que incentivou o uso do transporte privado – ainda que apenas acessível a quem tem recursos para comprar e manter um carro. Dados da pesquisa realizada pelo Instituto Nacional de Estatística (INE), em 2017, revelaram que as profundas transformações das últimas décadas levaram ao aumento da população metropolitana e ao esvaziamento dos centros urbanos – conforme o INE (2018, p. 5), "a maioria das pessoas que trabalha em Lisboa não reside aqui". Os deslocamentos da população residente naquele ano chegaram ao número de 5,4 milhões de deslocamentos/dia, com 2,1 milhões de indivíduos com idade entre seis e 84 anos, sendo que 60% dessas viagens foram feitas em transporte individual e apenas 16% em transporte público, refletindo também o desinvestimento em sistemas públicos, mais sustentáveis e socialmente justos, de transportes.

Apesar do alto índice de uso do transporte individual, a vida com base no combustível fóssil parece dar sinais de esgotamento na Europa, tanto pela questão climática como pelos impactos no espaço urbano, a saber, o esvaziamento das áreas centrais, aumento de estresse e problemas relacionados ao trânsito (Lutz & Fernandez, 2010) e menos interações face a face. Dentre os diversos impactos do uso do automóvel já citados neste artigo, essas interações estão no cerne do "problema sociológico" do uso do automóvel, já que os carros funcionam como "gaiolas de aço" (*iron cages*), transformando as ruas em lugares de passagem e prejudicando as interações pessoais (Morris, 1988 *apud* Urry, 2004). Os transportes coletivos são mais propícios a esse tipo de interação e, não à toa, ao longo da história urbana brasileira, por exemplo, os sistemas de transporte coletivo têm sido palco de diversos conflitos e revoltas urbanas (Trói, 2021), levando Laura Kemmer (2020) a afirmar que o transporte coletivo fez emergir uma "coletividade urbana" que logo foi canal de expressão para insatisfações sociais.

De toda sorte, com a emergência climática, o uso do automóvel tem sido cada vez mais repensado, levando a políticas de desincentivo na Europa e em outras partes do mundo, já que seus fatores de impacto obrigam a sociedade a repensar seu modo de vida. Essa reflexão a respeito do modo de vida contemporâneo está refletida nas obras urbanas que apresentaremos neste texto e que transformam os muros da cidade em uma espécie de arena pública de discussão e vislumbre de mundos futuros.

A política no novo regime climático

Os estudos sobre o aquecimento global surgiram na década de 1890 com o cientista sueco Svant Arrhenius e, em âmbito global, essas discussões se acirraram nos anos 1990 com a discussão sobre globalização. Com o chamado Antropoceno, a nova era em que o humano passa ser visto como uma força geológica (Crutzen, 2002), a sociologia também modifica seu olhar a partir do cruzamento entre as ciências da terra, ciências sociais e filosofia.

Para Bruno Latour (2018), não se pode compreender a política nos últimos 50 anos sem colocar no centro as questões climáticas. O planeta já não suportaria o projeto modernizante, o que levou o antropólogo a defender um "aterramento", um voltar-se para a Terra, definindo a estratégia de uma nova política, já que a própria Terra "não é capaz de manter o projeto modernizante" (Latour, 2018, p. 40).

O Acordo de Paris de 2015 (ONU, 2015), sem dúvida, pode ser pensado como um marco dessa nova política e, apesar da aliança entre os mais de 190 países, há resistência daqueles que são declaradamente contrários ao controle termoambiental do planeta. Limitar o aumento da temperatura do planeta abaixo dos 2o Celsius em relação aos níveis pré-industriais até 2050 é o principal objetivo dos acordantes, implantando medidas que reduzam a emissão de gases de efeito estufa com a redução do uso de combustíveis fósseis, principais agentes do aquecimento global. A emissão de dióxido de carbono (CO2) em função da queima de combustível fóssil em Portugal[5] foi de 5,4 toneladas/por habitante em 2017 (ano mais recente disponível). Embora esteja abaixo das 6,9 t/hab de 2005, é um nível de emissão maior que as 5,2 t/hab de 2015 e as 5,0 t/hab de 2016.

Apesar do ritmo lento de mudanças efetivas, as discussões sobre a emergência climática estão se popularizando e têm suscitado alguma transformação no padrão de comportamento das pessoas. Em Portugal, país que é signatário do Acordo de Paris, o governo tem sido entusiasta das ações voltadas à mitigação das emissões de CO2, incentivando os modos de transporte ativo, pelo menos na capital Lisboa, e capitalizando a imagem de uma cidade que quer se destacar nesse cenário. A despeito das "boas intenções" do governo, tais ações ainda não se converteram em mudanças

[5] Dados do Instituto Nacional de Estatística através do sistema PORDATA da Fundação Manuel dos Santos, simulador disponível em: https://www.pordata.pt/. Acesso em: 22 jan. 2023.

da realidade e parecem mais próximas a estratégias de *marketing* ou *greenwashing*, como veremos.

Colocar em discussão os modos de se mover na cidade significa aprofundar os pressupostos do "direito à cidade" pensados por Henri Lefebvre (2001). Como um conceito em disputa desde meados dos anos 1960 (Mena & Dammert-Guardia, 2019), devemos pensar o direito à cidade fora do mito da origem, como já afirmava Lefebvre (2001, p. 106): "nem retorno (para a cidade tradicional), nem fuga para a frente". Para David Harvey (2012, p. 74), o direito à cidade deve ser visto como um direito humano e, sendo assim, um direito coletivo, inalienável, para além das hegemonias minoritárias que dirigem a vida urbana, já que a urbanização sempre foi um fenômeno de classe. Dessa forma, o novo regime climático amplia ainda mais o conceito de direito à cidade, exigindo necessidades terranas, de preservação e reconstituição do equilíbrio climático e da sobrevivência de coisas humanas e não humanas, longe dos interesses de classe e do capitalismo.

Em Portugal, perguntados se consideravam as alterações climáticas um problema muito grave, 68% dos portugueses responderam que sim em 2011 (Henriques, 2015). Apesar disso, 60% das pessoas ainda utilizam o carro para o deslocamento (INE, 2018), o que se justifica pela falta de infraestrutura e transportes coletivos que facilitem os deslocamentos rápidos para a periferia, que é para onde foram os residentes após o período de especulação imobiliária e turistificação que tem assolado o país nos últimos anos (Quintana & Batel, 2022).

Em 21 de junho de 2018, Lisboa foi distinguida como a Capital Verde Europeia 2020 pelo Comissariado Europeu do Ambiente, Assuntos Marítimos e Pescas, a partir do resultado da avaliação de um conjunto de especialistas internacionais sobre 12 indicadores de sustentabilidade. Novamente, isso nos parece um contrassenso diante da realidade e uma ação mais voltada para o *marketing* ou um protocolo de intenções futuras. Como parte dessas "intenções" e em parceria com a inciativa privada, o governo municipal assumiu diversos compromissos do marco "Lisboa Capital Verde Europeia 2020" e parece haver pelo menos uma sinalização em transformar os desejos de uma sociedade mais sustentável em ações práticas e que se alinhem ao discurso da União Europeia. O governo estabeleceu como meta a redução em 60% nas emissões de CO2 até 2030 e pretende alcançar a neutralidade carbônica até 2050 (Câmara Municipal de Lisboa, 2020).

Além de duplicar a rede de ciclovias com mais 200 km até o final de 2021, a Câmara Municipal diminuiu as faixas de carro e disponibilizou três milhões de euros para a compra de bicicletas. Para marcar esses compromissos com mais de 200 instituições parceiras, a Câmara inaugurou, em 2020, um mural de *street art* na Avenida Calouste Gulbenkian, "simbolizando a união da cidade no caminho da sustentabilidade".[6] O mural é de autoria do artista Smile em parceria com a Viúva Lamego 1849 (fábrica de azulejos) e a Galeria de Arte Urbana.[7]

As imagens institucionais do mobiliário urbano que divulgam o programa Lisboa Capital Verde 2020 trazem a ideia de uma cidade em harmonia, na qual pretos e brancos, pessoas com deficiência, crianças e animais marinhos têm seus direitos garantidos. A ideia é de que as micromobilidades (patinetes, ou trotinetes, e bicicletas elétricas) seriam suficientes para resolver o problema das emissões. Entretanto, a "harmonia" da propaganda institucional está longe de ser real. Do ponto de vista social, a existência de racismo estrutural na sociedade portuguesa começa a ser cada vez mais visível e discutida na esfera pública, incluindo segregação e violência policial na periferia da cidade (Raposo *et al.*, 2019). Do ponto de vista das micromobilidades urbanas, também cada vez mais se contesta e discute essas novas propostas de mobilidades "verdes" que, na verdade, implicam um conjunto de atividades de extrativismo colonialista (Batel, 2021), semelhante ao colonialismo fóssil – as baterias de lítio necessárias para os carros elétricos, para as trotinetes e para o armazenamento de energias renováveis, por exemplo, exigem a extração de lítio, um mineral não renovável, oriundos de espaços rurais, muitas vezes do Sul global, com impactos socioecológicos associados (Jérez, Garcés & Torres, 2021; Canelas & Carvalho, 2023). A suposta solução dos problemas com um mundo eletrificado já mostra reflexos na política externa mundial, o que ficou evidente na declaração de Elon Musk, o maior empresário de carros elétricos, que não escondeu o interesse nas reservas de lítio da Bolívia, afirmando a legitimidade de um golpe de Estado para garantir o acesso

[6] A Câmara fez uma postagem em sua página no Facebook para anunciar o mural, disponível em: https://www.facebook.com/camaradelisboa/posts/3247268765293051. Acesso em: 22 jan. 2023.

[7] O projeto surgiu em 2008 a partir de uma operação de limpeza dos *graffitis* do Bairro Alto e promove as expressões de arte urbana em espaços autorizados.

às reservas pelo capitalismo internacional.[8] Além disso, sabemos que o *greenwashing* da "capital verde" lisboeta tem beneficiado fortemente o setor de turismo, que vem recebendo grande investimento como forma de superação da crise econômica iniciada em 2008. Lisboa está sendo tomada por grandes ondas de especulação imobiliária, expulsando a população pobre residente (Cocola-Gant & Gago, 2021), na qual o mundo desejado dos cartazes institucionais parece bem distante da realidade.

Diante desse cenário de contradições, de *greenwashing*, de disputa do uso do espaço urbano e com a popularização das temáticas ecológicas no que diz respeito ao futuro e das ações para mitigar os efeitos das alterações climáticas, a *street art* tem sido um vetor de proposta, difusão e negociação de representações desse tema, como veremos.

Street art x *graffiti*

Os trabalhos de Ricardo Campos (2007) e Ágata Sequeira (2015) são pioneiros no estudo do *graffiti* e da *street art* em Lisboa. Enfatizamos alguns pontos em relação a essas expressões: o caráter político e identitário do *graffiti* que surge como uma subcultura (Campos, 2007), a efemeridade dessas expressões urbanas na cidade e a migração dos conteúdos artísticos para o ambiente virtual que se configura como um novo território de difusão. Há diferenças de enfoque desses trabalhos, um antropológico (Campos, 2007), outro sociológico (Sequeira, 2015), sendo que nosso texto difere de ambos por focar essencialmente na representação dessas imagens e no caráter interdisciplinar de conectar essas expressões com as mobilidades e a emergência climática.

Como já afirmamos na introdução deste artigo, existem diferenças importantes nos conceitos e entendimentos das expressões artísticas urbanas do Brasil e de Portugal. No Brasil, por exemplo, *graffiti* será uma expressão genérica para designar as obras artísticas no espaço urbano, enquanto "pichação" será essa manifestação marginal, de caráter mais identitário de jovens urbanos que se articulam com linguagem e cultura próprias, tal e

[8] Em julho de 2020, o empresário escreveu na rede social Twitter: "Vamos dar golpe em quem quisermos! Lide com isso". Mais de 50% dos depósitos de lítio do planeta estão na Argentina, na Bolívia e no Chile.

qual se denomina o *graffiti* em Lisboa. Já a *street art* é composta por uma diversidade plástica de técnicas e, para Sequeira, a principal diferença entre essas expressões é que

> subjaz à *street art* uma intenção artística individual e vontade de comunicar para um público universal, que contrasta com a ligação ao «meio» e a significados e códigos mais estanques e de acesso mais restrito no *graffiti*. O recurso na *street art* a referentes da iconografia pop, do design, da arte contemporânea e do *graffiti* […] (Sequeira, 2015, p. 34)

Essas práticas têm, de maneira geral, um caráter de vandalismo e ilegalidade, representando uma transgressão que faz parte do mundo do *graffiti* "desde os seus primórdios" (Campos, 2007, p. 308). E, embora algumas expressões da cidade, mais próximas ao *graffiti*, carreguem conteúdos ligados ao tema da emergência climática, parece-nos que a *street art*, enquanto forma mais aceita, "artística" e, em muitos aspectos, "legal" (autorizada), tem sido a manifestação mais propícia à interlocução com essa temática. O que fica explícito no mural institucional construído para o marco "Lisboa, Capital Verde Europeia 2020", ao qual voltaremos mais a frente.

A *street art* estabelece relações antigas com o muralismo e para Sequeira (2015), apesar da influência do *graffiti*, a *street art* é herdeira de uma tradição de comunicar nas paredes da cidade, não se enquadrando em uma cultura específica. Ela compõe a paisagem urbana com conteúdos, mensagens e comunicações, em uma perspectiva mais voltada à ideologia, à análise das formações e difusões desses discursos visuais do que aos grupos e indivíduos que executam essas obras (ver exemplos na Figura 1).

Se as representações sociais são imagens coconstruídas sobre o real (Araujo, 2008) e que permitem politizar e avançar certas imagens em vez de outras (Batel *et al.* , 2016; Batel, & Castro, 2018), o que as imagens da *street art* literalmente inseridas no espaço urbano representam acerca das problemáticas contemporâneas das cidades e de questões como a emergência climática? Será que os impactos da transformação de Lisboa nas últimas décadas são refletidos e negociados nas obras de arte urbana? Que leituras e reconfigurações essas expressões artísticas poderão engendrar sobre a mobilidade e o futuro?

Em nossa análise, ficará evidente que essas obras explicitam as contradições presentes no cotidiano da cidade e que, apesar das "boas

intenções" de planos governamentais em execução, ainda não vemos uma transformação da realidade urbana, principalmente no que diz respeito à diminuição do uso de automóveis e melhoria do transporte público coletivo. Entretanto, enquanto lugar de passagem e de expressão de uma arte que ainda desafia a autorização para estar ali, o espaço urbano tem sido apropriado como espaço de reflexão para um futuro vivível, longe das consequências da emergência climática e de conflitos sociais provocados pela colonização.

Figura 1 - Mural de Isa Silva, bairro da Graça; figura indígena de autoria de Steep, Marvila; obra tridimensional com sucatas de Bordalo II, orla de Marvila



Fonte: Acervo do autor.

Alertando o presente, desenhando o futuro

Realizando etnografias errantes como os *flâneurs* descritos por Jacques (2012), buscamos os signos da *street art* e do *graffiti* que representassem questões relacionadas às mobilidades e à emergência climática, tentando compreender como tais trabalhos agiam na materialidade do espaço urbano, conferindo significação à realidade. Além disso, buscou-se uma interlocução e o mapeamento dessas imagens a partir do mundo virtual. Sequeira (2015, p. 297) reforçou o papel da virtualidade, mas "a visualização virtual de imagens de *street art* permanece distinta da experiência de encontrar *street art* na rua", e aprofunda: "A divulgação de imagens de *street art* pela internet

surge assim como aspecto central na construção de um percurso artístico neste mundo da arte em particular" (p. 303).

O ambiente virtual forneceu pistas de locais que pudessem apresentar os registros, principalmente porque as pessoas estavam inacessíveis durante o *lockdown* da pandemia que foi bastante rigoroso na Europa. Assim, realizamos etnografias por seis meses, como já dito acima, em vários pontos de Lisboa e em sua área metropolitana, notando registros e trabalhos de artistas, coletivos e anônimos.

A capital portuguesa tem sido um dos espaços mais abertos para essas atividades, sediando inúmeros eventos internacionais[9] e atraindo a atenção de artistas conhecidos mundialmente (a exemplo de Banksy e Os Gêmeos), o que levou Lisboa a receber a alcunha de Capital do *Graffiti* ou Capital da Arte Urbana.

O destaque dado a esse tipo de atividade tem suscitado inúmeros debates públicos. Por um lado, essas obras na cidade têm incentivado algum tipo de turismo itinerante, contribuindo para reificar Lisboa nesse "objeto turístico" (Campos & Sequeira, 2019) que fomenta a expulsão de seus residentes, sobretudo os pobres e racializados, para a periferia. Por outro lado, a atividade tem também recebido críticas por esconder certo descaso com o "patrimônio em ruínas".[10] Para além dessa espécie de "mais-valia" (Campos & Sequeira, 2018) com a qual a *street art* tem sido instrumentalizada em Lisboa, outras questões emergem dessas representações com críticas aos modos de vida nas cidades.

Um passeio pela cidade e ninguém ficará imune a essas obras. A maioria utiliza técnicas bidimensionais, algumas tridimensionais, com o uso de spray, tinta, *stencil* (pichações feitas com algum tipo de molde), *stickers* (adesivos), cartazes, pôsteres e, também, sucata. Desenhos, esculturas, frases escritas em paredes de casas, edifícios e praças públicas, murais pintados em prédios abandonados em grandes avenidas. Frases e imagens que nos

[9] Nas últimas décadas, eventos internacionais têm colocado Lisboa na rota internacional da *street art* a exemplo do 1o Encontro Internacional de *Graffiti* (1999), Projecto Crono (2010), Wool – Festival de Arte Urbana de Covilhã (2012), UnderDogs (2013). Uma linha do tempo sobre a arte urbana da cidade está disponível em: http://lisboaemspray.weebly.com/maacutequina-do-tempo.html. Acesso em: 22 jan. 2023.

[10] John Chamberlaind escreveu um artigo no *The Guardian*, em 2011, com o título "Don't let urban art cover up neglect of Lisbon's crumbling heritage" (Não deixe a arte urbana encobrir o descaso do patrimônio em ruínas de Lisboa), disponível em: https://www.theguardian.com/commentisfree/2011/feb/04/street-art-urban-planning-lisbon-portugal. Acesso em: 22 jan. 2023.

observam e que comunicam o fim dos tempos e, muitas vezes, um mundo onírico no qual animais, plantas e seres imaginários contrastam com a paisagem urbana austera e o congestionamento do trânsito. Representações de indígenas, da natureza, signos diaspóricos de imigrantes que, se não ocupam alguns espaços reais citadinos, por direito povoam esses signos imagéticos pela cidade.

Figura 2 - Cacique Raoni Metuktire, líder da etnia caiapó, representado no mural em Marvila, autoria do artista brasileiro Kobra. Mulher negra batuca um tambor na parede do Centro Cultural de Cabo Verde na Rua de São Bento, autoria de Ergo Bandits



Fonte: Acervo do autor.

Alguns trabalhos se aproximam das temáticas da mobilidade, da emergência climática e do esboço de um mundo futuro. O *graffiti* se utiliza dos artefatos móveis como bondes (elétricos), elevadores e trens (comboios) para sua divulgação. Desenhos de trens e bondes, mas também de carros, bicicletas, barcos, será um tema recorrente para artistas anônimos e para aqueles com visibilidade nacional e internacional. Além de um artefato móvel bastante difundido como atração turística, os bondes (Figura 3) marcam posição nas ruas desafiando a hegemonia dos automóveis, sendo um contraponto na emissão de gases de efeito estufa e se tornando um ícone de Lisboa.

Figura 3 - O elétrico, um forte elemento turístico, além de ser usado na divulgação do *graffiti*, é personagem recorrente nas obras de *street art*



Fonte: Acervo do autor.

Encontramos inscrições urbanas que representavam um desconforto com a atual forma de vida na cidade, nas quais são enfatizadas a solidão dos apartamentos ou dos automóveis. O Caracol da Graça, uma dentre tantas passagens que ligam a parte alta à parte baixa de Lisboa, é marcado por obras vinculadas ao projeto coletivo *Yes, you can spray*.[11] Ali, algumas obras representavam esse conflito com a vida contemporânea como um carro mal tracejado no muro, um motorista solitário e um balão de HQ que sai de sua cabeça como se fora expressar algo, mas que está vazio. Em outra obra em Alfama, há uma relação explícita na qualidade de vida entre o ato de conduzir e respirar (Figura 4).

Em outra parede, uma pessoa está sentada vendo uma televisão, solitária, chorando e uma frase inscrita no mural diz: *More I let the world in less I feel in it*... (Quanto mais eu deixo o mundo entrar em mim, menos me sinto nele...), assinada pelo artista inglês Aldam Neate. Em outro mural, sob um fundo preto, encontramos o seguinte poema sob o título de "Mundo" Segundo: "Sente o mundo/ desabar em conflito/ do Pacífico ao Atlântico/ do Ártico ao Índico/ Tu vem comigo/ Para além das nuvens/ Medito/ Mais perto dos céus/ Encontramos a paz de espírito" (Figura 5). Em outro trecho

[11] Informações sobre o projeto consultadas estão disponíveis em: https://yesyoucanspray.com/. Acesso em: 22 jan. 2023.

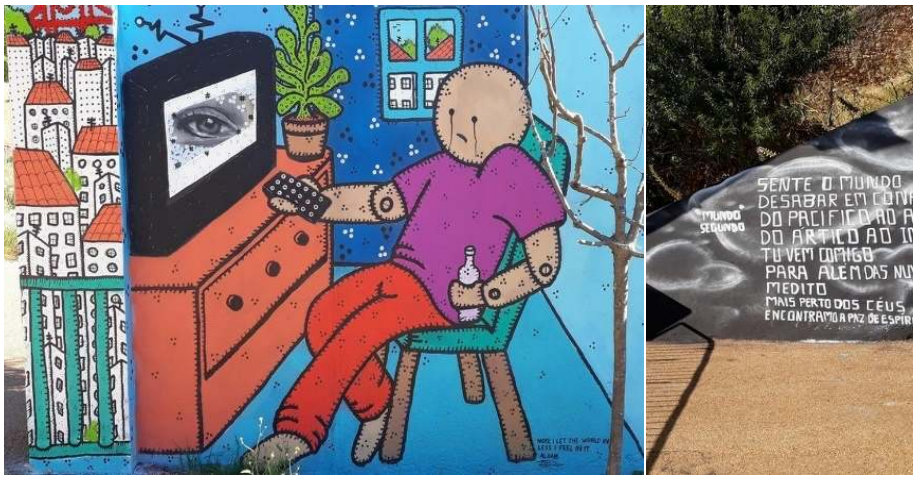
do muro encontramos as seguintes inscrições: *Stay human* (Permaneça humano), frase que vai se repetir em intervenções encontradas em outros sítios de Lisboa. Próxima à Rua de São Bento, encontramos uma frase em inglês: *One of these days, these days will end* (Um dia desses, esses dias vão acabar) (Figura 6).

Figura 4 - Desenho de carro de autoria anônima no Caracol da Graça (esquerda) e arte em ruína nas proximidades do Castelo de São Jorge, em Alfama com o dizer "Conduzir mais, respirar menos"



Fonte: Acervo do autor.

Figura 5 - Representação humana chora vendo TV em mural do artista Aldam Neate e poema ilustra parede no Caracol da Graça.



Fonte: Acervo do autor.

Figura 6 - Frase em muro da Rua Arco do Mamede e *sticker* do artista Morpheus *Save the Earth* na Calçada da Glória.



Fonte: Acervo do autor.

A questão ambiental é temática central para artistas como Morpheus que distribui o *sticker Save the Earth* (Salve a Terra) e para Rezende que, com a técnica do *stencil*, replica a frase *There is no planet B* (Não existe planeta B) e dirige mensagens mais diretas em relação ao colapso ecológico. É dele também um pôster afixado no Bairro Alto, o qual afirma *The Earth is what we all have in common* (A Terra é o que temos de comum). Essa frase vai ao encontro da defesa que Bruno Latour (2018) faz da necessidade de lutarmos por um mundo compartilhado, já que a modernidade teria nos retirado da Terra em diversos sentidos e aberto espaço para o negacionismo e a criação de realidades não compartilhadas. Encontramos também obras inusuais como a que representava a ideia de um suicídio coletivo para salvar o planeta, assinada pelo coletivo *Collective Suicide* em um festival de pôsteres em Marvila.[12] Já na região da Estação de Santa Apolônia, encontramos um *sticker* dizendo que, se o planeta Terra fosse um banco, já estaria salvo, assinado pelo partido político Bloco de Esquerda (Figura 7).

A partir do Cais do Sodré até Alcântara, margeando o rio Tejo, está um dos locais mais utilizados para a expressão do *graffiti*. Além das *tags* (assinaturas pessoais), as obras de *street art* enfatizam figuras com semelhanças fenotípicas de imigrantes, povos originários, imagens de pássaros e da natureza, além de frases como "Fogo nos racistas" e marcação do lugar com símbolos do uso da

[12] A Poster Mostra pública aconteceu até setembro de 2020 e as informações estão disponíveis em: https://www.postermostra.com/. Acesso em: 22 jan. 2023.

bicicleta, o que denota os conflitos raciais em Lisboa, além da disputa pelo espaço das ruas por outros modos de transporte para além dos automóveis, e como estas questões estão interligadas pelas desigualdades e injustiças estruturais e ecológicas criadas pelo capitalismo neoliberal. A região também é ocupada por ciclistas e indivíduos que fazem uso de micromobilidades como os patinetes elétricos (trotinetes). Essa movimentação de pessoas e signos se mistura aos acampamentos de pessoas em situação de rua que também se manifestam por meio de cartazes com pedidos de ajuda financeira e oportunidade de trabalho. Compondo esse cenário, encontramos uma inscrição em letras góticas no adro que fica à beira do Tejo com a seguinte mensagem: *The untold story behind progress* (A história não contada por trás do progresso), incitando-nos a diversas interpretações acerca da própria paisagem urbana local e suas problemáticas (Figura 8).

Figura 7 - Frase em poste do Bairro Alto de autoria do artista Rezende; pôster do grupo *Collective Suicide*, em Marvila; *sticker* em Santa Apolônia com crítica ao capitalismo.



Fonte: Acervo do autor.

De todas as obras encontradas nos meses de investigação, o marco da alcunha midiática "Lisboa Capital Verde Europeia 2020" trouxe conexões valiosas para a pesquisa. Segundo a Câmara de Lisboa, o mural "simboliza a união da cidade no caminho da sustentabilidade". A obra feita com diversas técnicas entre pinturas muralistas, azulejos, além da marca de algumas das 200 empresas que apoiam a ação governamental, fica na Avenida Calouste

Gulbenkian (Figuras 19 a, b, c, d) que está sempre com algum tipo de congestionamento de automóveis, permitindo que seus motoristas possam observá-la com calma.

Figura 8 - Frase na orla do Tejo entre Alcântara e Belém



Fonte: Acervo do autor.

Figura 9 - Detalhes do mural institucional da Câmara de Lisboa de autoria do artista Smile



Fonte: Acervo do autor.

O mural traz imagens de folhas verdes sob um fundo com tom marrom e branco. Um sapo repousa em uma flor branca e uma mão segura uma semente germinando. Alguns pássaros decoram o mural e uma jovem branca

sopra um dente de leão espalhando suas flores ao vento. O mural traz a seguinte inscrição: "Compromisso Ação Climática Lisboa 2030: redução das emissões de CO2 até 2030/ neutralidade carbônica até 2050". Depois, abaixo da frase "Juntos, escolhemos evoluir", a logomarca das empresas que fazem parte da iniciativa. Impactando, principalmente, as pessoas que conduzem automóveis e que passam pela zona, a propaganda institucional do governo que utiliza a *street art* sintetiza a questão da mobilidade e do clima, apresentando, nos muros da cidade de Lisboa, preocupações explícitas sobre um novo tempo que se desenha. Na região movimentada e pouco atrativa para as pessoas que caminham, é a maioria motorizada de Lisboa que entra em contato com a obra. Para além do discurso de um mundo com menos emissões, ainda não alcançado, e na busca por uma cidade mais sustentável, são políticas públicas eficientes que, de fato, incentivarão as pessoas a abandonarem seus automóveis.

Considerações finais

Esta investigação interdisciplinar foi motivada pelo interesse em descobrir se as manifestações urbanas em Lisboa poderiam estabelecer relações de proximidade com as mobilidades e a crise climática. Como afirmado na introdução, a etnografia errática teve interesse no discurso visual dessas imagens.

A etnografia sugeriu-nos que a *street art* e o graffitti em Lisboa problematizam de forma crítica a crise climática, expondo contradições em relação aos modos de se mover pela cidade, aos conflitos raciais, aos debates dos efeitos do colonialismo, às questões de precarização da vida, revelando também estratégias de *marketing* governamental que miram a potencialização do turismo, contextualizando esses campos a partir das novas formas de locomoção e do capitalismo neoliberal. Fica evidente que há uma contradição entre os dados relativos à mobilidade urbana e a hegemonia do transporte individual, potencializador da crise climática, e o desejo por um outro mundo, onde as emissões de gases serão cessadas para evitar o aquecimento do planeta. O artigo amplia a compreensão da *street art* e suas mais diversas expressões, do uso da técnica para a propaganda governamental e como arena importante no debate público de mundos que se configuram com o agravamento da emergência climática e da era pós-pandêmica.

Em muitas direções, a Covid-19 antecipou medidas que deveriam ser tomadas com o agravamento da questão climática e a necessidade de reduzir as emissões (Trói & Quintilio, 2020). Nesse período da pandemia, também surgiram diversas obras nos muros que tratavam do tema, a exemplo de pinturas na margem de Belém próxima à Ponte 25 de abril, demonstrando que essas manifestações urbanas são dotadas de um sentido de atualização e que dialogam com os acontecimentos em uma espécie de ágora imagética na qual são problematizadas questões emergentes para a sociedade. Na avenida Almirante Reis, por exemplo, que após o início da pandemia teve uma de suas pistas transformada em ciclovia, causando descontentamento entre os motoristas de carro, encontramos um *stencil* com a seguinte frase: "Resgatar o futuro, não o lucro" em referência aos impactos econômicos da pandemia e à possibilidade de um retorno a certa normalidade, que foi completamente rechaçado por movimentos sociais.

Como colocam Polli e Kuhnen (2011, p. 58), a preocupação com o destino do planeta envolve, também, "a preocupação com as relações que as pessoas estabelecem com o ambiente" e, aqui, especificamente, com a cidade, onde as diversas manifestações artísticas urbanas têm sido capazes de representar contestações da ordem estabelecida. Desde a Revolução dos Cravos, a arte urbana em Lisboa tem mobilizado políticas e novos pensamentos (Nagel, 1983) e, na atualidade, também é usada como forma de inscrição de sujeitos subalternos e diaspóricos no corpo da cidade (Trói & Batel, 2020). As mudanças relacionadas ao clima e às mobilidades que se apresentam para as cidades neste século também estão presentes e representadas na arte urbana da capital portuguesa, assim como um questionamento sobre os modos de vida engendrados na modernidade com sua ideia de progresso.

Gaston Bachelard (1978, p. 228) disse: "Quando a imagem é nova, o mundo é novo". Se o fim do mundo e uma nova configuração de futuro se anteciparam e já se desenham nos muros da cidade, abrem-se caminhos para que novas investigações sigam nessa direção, enfatizando as relações entre as representações artísticas, ativistas e seu impacto na construção de outro modo de existir na cidade. Este artigo espera ser uma contribuição nesse sentido.

Referências

Andrade, Silvânia S. C. A., & Jorge, Maria Helena P. M. (2017). Internações hospitalares por lesões decorrentes de acidente de transporte terrestre no Brasil, 2013: permanência e gastos. *Epidemiologia e Serviços de Saúde, 26* (1), 31–38.

Araujo, Marivânia Conceição de. (2008). A teoria das representações sociais e a pesquisa antropológica. *Revista Hospitalidade, 5* (2), 98-119.

Bachelard, Gaston. (1978). *A poética do espaço*. Abril Cultural.

Barthes, Roland (1984). *A câmara clara*. Nova Fronteira.

Batel, Susana. (2021). A brief excursion into the many scales and voices of renewable energy colonialism. *In:* Feldpausch-Parker, A. M. *et al.* (eds.) *The Routledge handbook of energy democracy*. (pp. 119-132). Routledge.

Batel, Susana, & Castro, Paula (2018). Reopening the dialogue between the theory of social representations and discursive psychology for examining the construction and transformation of meaning in discourse and communication. *Br. J. Soc. Psychol*. 57, 732–753.

Batel, Susana, Castro, Paula, Devine-Wright, Patrick, & Howarth, Caroline (2016). Developing a critical agenda to understand pro-environmental actions: contributions from Social Representations and Social Practices Theories. *WIREs Clim Change* 2016, 7, 727–745.

Bijker, Wiebe E. (1995). *Of bicycles, bakelites, and bulbs: toward a theory of sociotechnical change*. The MIT Press.

Bourdieu, Pierre (2007). *A economia das trocas simbólicas*. Perspectiva.

Cachado, Rita Á. *et al.* (2017). Usos e meios de transporte na Área Metropolitana de Lisboa: uma abordagem qualitativa da mobilidade. *Análise Social, 52* (223), 392-415.

Câmara Municipal de Lisboa (2019). *MOVE Lisboa – Visão Estratégica para a Mobilidade 2030*. Lisboa, 20 out. 2019. Disponível em: https://www.am-lisboa.pt/documentos/1570551055R8rJZ5qh2Ip11PZ9.pdf. Acesso em: 22 jan. 2023.

Câmara Municipal de Lisboa. (2020). *Revista Municipal Trimestral*, n. 29.

Campos, Ricardo. (2007). *Pintando a cidade: uma abordagem antropológica ao graffiti urbano*. Tese (Doutorado em Antropologia Visual), Universidade Aberta.

Campos, Ricardo, & Sequeira, Ágata (2019). Entre VHILS e os Jerónimos: arte urbana de Lisboa enquanto objeto turístico. *Horizontes Antropológicos, 25* (55), 119-151. https://doi.org/10.1590/s0104-71832019000300005.

Campos, Ricardo, & Sequeira, Ágata (2018). O mundo da arte urbana emergente: contextos e atores. *Revista Luso-brasileira de Artes e Cultura, 1* (2), 70-93.

Canelas, Joana, & Carvalho, António. (2023). The dark side of the energy transition: Extractivist violence, energy (In) justice and lithium mining in Portugal. *Energy Research & Social Science*, 100, art. 103096.

Christmann, Gabriela B. (2008). The Power of photographs of buildings in the Dresden urban discourse. Towards a visual discourse analysis. *Forum: Qualitative Social Research, 9* (3), art. 11. https://doi.org/10.17169/fqs-9.3.1163

Cocola-Gant, Augustin, & Gago, Ana. (2021). Airbnb, buy-to-let investment and tourism-driven displacement: A case study in Lisbon. *Environment and Planning A: Economy and Space, 53* (7), 1671-1688.

Costa, João Manuel H. F. (2008). *Um caso de patrimônio local: a tomada de Lisboa pelos ascensores*. Dissertação (Mestrado em Estudos do Patrimônio), Universidade de Lisboa.

Costa, Luizan P. (2007). Grafite e Pixação: institucionalização e transgressão na cena contemporânea. *In:* III Encontro de História da Arte, IFCH, Universidade Estadual de Campinas.

Cresswell, Tim. (2006). *On the move: mobility in the modern western world*. Routledge.

Crutzen, Paul J. (2002). Geology of mankind. *Nature*, 415, 23.

De Lima Pinto, Simã Catarina. (2020). O novo paradigma epistemológico das mobilidades na dicotomia entre o espaço público e privado. *Revista Húmus, 10* (29).

Donário, Arlindo, & Santos, Ricardo. (2012). *Custo Económico e social dos acidentes de viação em Portugal*. Edival.

Gorz, André (2005). A ideologia social do automóvel. *In:* LUDD, Ned. (org). *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. (p. 73-82) Conrad Editora do Brasil.

Harvey, David (2015). *Paris, capital da modernidade*. Boitempo Editorial.

Harvey, David (2012). O direito à cidade. *Lutas Sociais*, 29, 73–89.

Henriques, Rita S. S. (2015). *Avaliação da implementação da fase III da Zona de Emissões Reduzidas de Lisboa*. Dissertação (Mestrado em Engenharia do Ambiente), Universidade Nova de Lisboa.

Instituto Nacional de Estatística (INE) (2018). *Mobilidade e funcionalidade do território nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa*. Lisboa.

Jacques, Paola B. (2012). *Elogio aos Errantes*. Edufba.

Jérez, Barbara, Garcés, Ingrid, & Torres, Robinson (2021). Lithium extractivism and water injustices in the Salar de Atacama, Chile: The colonial shadow of green electromobility. *Political Geography*, 87, 102382.

Karlander, David. (2016). *Fleeting graffiti: Backjumps, mobilities and metro semiotics*. Tilburg Paper in Culture Studies, n. 161.

Kemmer, Laura. (2020). *Bonding - Infrastructure, affect, and the emergence of urban collectivity*. Tese (Doutorado em Filosofia), Universität Hamburg.

Konzen, Lucas P. (2011). A mudança de paradigma em sociologia urbana: do paradigma ecológico ao socioespacial. *Revista de Ciências Humanas, 45* (1), 79-99.

Latour, Bruno. (2018). *Down to Earth: Politics in the new climate regime*. Polity Press.

Lefebvre, Henri. (2001). *O direito à cidade*. Centauro.

Lefebvre, Henri (1991). *The production of Space*. Blackwell.

Lutz, Catherine, & Fernandez, Anne L. (2010) *Carjacked: the culture of the automobile and its effect on our lives*. Palgrave Mcmillan.

McAuliffe, Cameron. (2013). Legal walls and professional paths: The mobilities of *graffiti* writers in Sydney. *Urban Studies, 50* (3), 518-537.

MacDougall, David. (2005). *The corporeal image*. Princeton University Press.

Machado, Marino, & Diogo, Nuno. (2022). Trotinetes elétricas–é urgente regulamentar. *Acta Médica Portuguesa, 35* (11), 851-852.

Mena, Fernando C., & Dammert-Guardia, Manuel. (2019). Introducción - El derecho a la ciudad: una aproximación. *In:* Mena, F.C., & Dammert-Guardia, M. (org.). *Derecho a la ciudad: una evocación de las transformaciones urbanas en América Latina*. CLACSO, Flacso - Ecuador, IFEA.

Mignolo, Walter D. (2017). Colonialidade: o lado mais escuro da modernidade. *Revista Brasileira de Ciências Sociais, 32* (94), e-329402.

Morais Neto, Otaliba L. *et al.* (2012). Mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil na última década: tendência e aglomerados de risco. *Ciência & Saúde Coletiva, 17* (9), 2223-2236.

Nagel, Rolf. (1983). Imagens da revolução ou *graffiti* de 1974. *Cadernos Bibl. Arq. Doc.*, 1, 75-80.

ONU - Organização das Nações Unidas. (2021). *Global Plan: decade of action for road safety 2021-2030*. World Health Organization.

ONU - Organização das Nações Unidas. (2015). Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima. Acordo de Paris: Adoção da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima. Recuperado de https://unfccc.int/sites/default/files/french_paris_agreement.pdf

Polli, Gislei M., & Kuhnen, Ariane. (2011). Possibilidades de uso da teoria das representações sociais para os estudos pessoa-ambiente. *Estudos de Psicologia, 16* (1), 57-64. https://doi.org/10.1590/S1413-294X2011000100008

Quintana, Begoña A., & Batel, Susana. (2022). La 'aldea urbana'frente a la 'ciudad del lucro': cuestionando el concepto de 'NIMBY'mediante un análisis comparativo de la turistificación en Lisboa y Madrid. *OBETS. Revista de Ciencias Sociales, 17* (1), 47-62.

Raposo, Otávio, Alves, Ana Rita, Varela, Pedro, & Rodlão, Cristina. (2019). Negro drama. Racismo, segregação e violência policial nas periferias de Lisboa. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 119, 5-28.

Rodrigues, José Carlos B. (2012). *A Implantação do automóvel em Portugal (1895-1910)*. Tese (Doutorado em História, Filosofia e Patrimônio da Ciência e da Tecnologia), Universidade Nova de Lisboa.

Sampaio, Antônio Heliodorio L. (1998). *Forma urbana: cidade-real e cidade-ideal*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), Universidade de São Paulo.

Sequeira, Ágata (2015). *A cidade é o habitat da arte: street art e a construção de espaço público em Lisboa*. Tese (Doutorado em Sociologia e Políticas Públicas), Instituto Universitário de Lisboa – ISCTE-IUL.

Sheller, Mimi (2017). From spatial turn to mobilities turn. *Current Sociology, 65* (4), 623-639.

Silva, Carlos Manuel P., Bravo, Jorge Miguel V., & Gonçalves, João Manuel. (2021). *Impacto económico e social da sinistralidade rodoviária em Portugal*. CEGE – Centro de Estudos de Gestão do ISEG e Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), Lisboa.

Souza, Maria Luísa de C. C. O. (2013). *A mobilidade automóvel em Portugal: a construção do sistema socio-técnico, 1920-1950*. Tese (Doutorado em História, Filosofia e Patrimônio da Ciência e da Tecnologia), Universidade Nova de Lisboa.

Trói, Marcelo de & Batel, Susana (2020). Cidade straight versus cidade dissidente: A *street art* como demarcação do lugar em Lisboa. *Pontos de Interrogação – Revista de Crítica Cultural, 10* (2), 247-269.

Trói, Marcelo de. (2021). *Salvador, cidade movente: corpos dissidentes, mobilidades e direito à cidade*. Tese (Doutorado em Cultura e Sociedade), Universidade Federal da Bahia.

Trói, Marcelo de, & Quintilio, Wagner (2020). Coronavírus: lições anti-negacionistas e o futuro do planeta [online]. *SciELO em Perspectiva*, 2020. https://blog.scielo.org/blog/2020/03/31/coronavirus-licoes-anti-negacionistas-e-o-futuro-do-planeta/

Urry, John. (2010). Mobile sociology. *The British Journal of Sociology, 61* (1), 347-366. https://doi.org/10.1111/j.1468-4446.2009.01249.x

Urry, John (2004). The 'system' of automobility. *Theory, Culture & Society, 21* (4-5), 25-39.

Urry, John (1995). *Consuming places*. Routledge.

Vasconcelos, Eduardo A. (2008). O custo social da motocicleta no Brasil. *Rev Transportes Publicos ANTP*, 30-31, 127-142.

Virilio, Paul. (2006). *Speed and politics*. Semiotext(e).

Recebido: 7 mar. 2023.
Aceito: 10 set. 2023.

Licenciado sob uma Licença Creative Commons Attribution 4.0

https://doi.org/10.20336/rbs.974

Reparações infraestruturais: reconcebendo a justiça restaurativa no Haiti e em Porto Rico

Infrastructural reparations: Reimagining reparative justice in Haiti and Puerto Rico

Mimi Sheller[*]

RESUMO

Infraestruturas têm uma capacidade inerentemente desigual de conectar e de prover algumas pessoas de determinados bens e fluxos de informação, enquanto priva de direitos e desumaniza outras através dos próprios processos de (des)conexão de elementos da condição urbana. As injustiças infraestruturais moldam as épocas, os horizontes de tempo e os ciclos de vida. Há uma falta de sincronia entre os horizontes de tempo de durabilidade, materialidade, engenharia e financeirização de infraestruturas e os das necessidades imediatas das pessoas e comunidades viventes – mas também há necessidade de um horizonte de tempo mais longo, que reconheça a demanda por reparações históricas, para além das necessidades imediatas. A justiça restaurativa infraestrutural exige a eliminação da violência de determinações infraestruturais que há muito tempo sustentam a supremacia branca, desumanizando negros, pardos e indígenas, assim como outras pessoas de cor. Aqueles sem acesso ao direito de reivindicar que o Estado forneça o básico para a vida devem ir além da restauração ou do reparo, buscando, em vez disso, reparações infraestruturais e justiça restaurativa como condições materiais para viver. Este ensaio reflete sobre algumas das táticas de reparações flexíveis, provisórias e infraestruturais que surgiram no Haiti e em Porto Rico, onde os sistemas de infraestrutura pública falharam drasticamente. No Haiti, as táticas de apropriação envolveram comunidades (e gangues) que se ligaram a sistemas fraturados onde há pouca provisão estatal. Em Porto Rico, o desastre levou organizações de base a pedirem uma recuperação justa, mas também empreendedores de *blockchain* a aproveitarem oportunidades *offshore* para escapar do estado. Ambos os casos demonstram a precariedade, o poder, as oportunidades e os riscos ocultos nos sistemas descentralizados face a sistemas infraestruturais fragmentados.

Palavras-chave: cidadania infraestrutural, colonialidade, racialização, Caribe, *blockchain*.

[*] Worcester Polytechnic Institute, Worcester, MA, United States.
Dr. Mimi Sheller is the Dean of The Global School at WPI and former tenured Professor of Sociology, Head of the Sociology Department, and founding Director of the Center for Mobilities Research and Policy at Drexel University in Philadelphia. msheller@wpi.edu

ABSTRACT

Infrastructure has an inherently uneven capacity to connect and to provide for some people certain goods and particular flows of information, while at the same time disenfranchising and dehumanizing other people through the very processes of (dis) connecting elements of the urban condition. Infrastructural injustices shape times, time horizons and life cycles. There is a lack of synchronicity in the time horizons of durability, materiality, engineering and financialization of infrastructure versus the immediate needs of living people and communities – but there is also need for a longer time horizon that acknowledges the demand for historical reparations in addition to immediate needs. Reparative infrastructural justice insists on overturning the violence of the infrastructural dispositions that have long upheld White supremacy by dehumanizing Black, Brown and Indigenous people, and other people of colour. Those with no claims upon the state to provide the basics of life must go beyond repair or maintenance, to seek instead infrastructural reparations and reparative justice as material conditions for living in the wake of the racialized infrastructural colour line built upon histories of slavery, colonialism and climate disaster. This text reflects on some of the tactics of flexible, provisional, infrastructural reparations that have emerged in Haiti and Puerto Rico, where public infrastructure systems have drastically failed. In Haiti tactics of appropriation involved communities (and gangs) patching into fractured systems where there is little state provision. In Puerto Rico, disaster led to grassroots organizations calling for just recovery, but also blockchain entrepreneurs taking advantage of offshore opportunities to escape the state. Both cases demonstrate the precarity, power, opportunities and dangers hidden within decentralized systems in the face of splintered infrastructural systems.

Keywords: infrastructural citizenship, coloniality, racialization, Caribbean, *blockchain*.

Introdução[1]

Cidadania infraestrutural – a ideia de que existe uma relação política entre as pessoas e as infraestruturas que definem suas vidas e que, por sua vez, são definidas por aquelas – é elemento fundamental de investigação nos estudos contemporâneos em infraestrutura (Lemanski, 2019, 2020). Para alguns grupos, a promessa de cidadania infraestrutural como uma demanda cotidiana perante o Estado é muito mais precária do que para outros: não apenas seu acesso à infraestrutura é incerto, mas também a promessa subjacente de um Estado funcional e de acesso à cidadania seguem pendentes. Especialmente para aqueles que vivem no rasto da escravidão, a violência e a negação de suas sequelas exigem mais do que *reparações infraestruturais* para capacitar uma "negritude viva" dentro do "projeto inacabado de emancipação" (Sharpe, 2016, p. 2, 5). Este texto, no entanto, colocará em primeiro plano as reparações infraestruturais, na forma que Sharpe define como "um trabalho de despertar", como uma espécie de "conceber de outra forma" e *insistir tenazmente* (Sharpe, 2016, p. 17-19, grifo original). Repensar reparações infraestruturais expõe a questão da violência antinegritude que subjaz às "universalidades estabelecidas pelo Atlântico Norte" (Trouillot, 2021, p. 142) para cidadão, Estado, ser humano, que determinam quem tem o direito de viver e quem será deixado a morrer. Em outras palavras, na medida em que a supremacia e a colonialidade brancas exploram e descartam os corpos negros como *infraestrutura para a autorreprodução branca*, os ideais manifestos de Estado, cidadania e cidadania infraestrutural devem, por sua vez, ser escancarados como ficções analíticas por meio de constantes projetos de justiça restaurativa infraestrutural.

Infraestruturas têm uma capacidade inerentemente desigual de conectar e de prover algumas pessoas de determinados bens e fluxos de informação, enquanto priva de direitos e desumaniza outras através dos próprios processos de (des)conexão de elementos da condição urbana (incluindo a urbanização que se estende para além das cidades e abrange ilhas *offshore*, como as do Caribe). Tais (des)conexões são objeto de várias táticas, não apenas de restauração, mas de reparações infraestruturais, que extrapolam a esfera

[1] Texto publicado originalmente em inglês em Wiig, A. *et al.* (ed.), *Infrastructuring Urban Futures: The Politics of Remaking Cities* (p. 85-108). Bristol, UK: Bristol University Press.
Traduzido do inglês por Carolina Fernandes.

universal dos Estados e da cidadania. A justiça restaurativa infraestrutural exige a eliminação da violência de determinações infraestruturais que há muito tempo sustentam a supremacia branca, desumanizando negros, pardos e indígenas, assim como outras pessoas de cor. Os estudos existentes sobre cidadania infraestrutural têm se concentrado em infraestrutura física, como oleodutos (Appel, 2019), sistemas hídricos (De Coss-Corzo, 2021) e redes de energia (Tormos-Aponte *et al.*, 2021), bem como no árduo trabalho reprodutivo de cuidado, de reprodução social e das "infraestruturas humanas" (*people as infrastructure*) (Simone, 2004). Projeto, governança, promessa e falhas de infraestrutura são todos determinados por – e determinantes das – relações sociais de poder e agência política (Anand et al, 2018). No entanto, além dessas lutas políticas por restauração da infraestrutura falida, procuro reconhecer uma política radical de reparações infraestruturais, que concebe a infraestrutura de um modo diferente ao alterar ou apropriar-se de (des) conexões infraestruturais.

Como argumentaram Anand (2015, 2017), Gandy (2008, 2014) e outros, as cidades do Sul global são locais de modernidade fraturada, onde a infraestrutura, os riscos e as doenças são distribuídos de maneira díspar e onde as desigualdades racial e de classe implicam acesso desigual à provisão de água, saneamento, redes de energia e de comunicação. Há uma evidente colonialidade da infraestrutura desigual que reproduz a "linha de cor" global, como W.E.B. Du Bois a chamou, ou seja, "a relação entre as raças de homens mais claros e mais escuros na Ásia e na África, nas Américas e nas ilhas do mar" (Du Bois, 1903/2021, p. 25). A linha de cor também é um abismo infraestrutural que separa os descendentes de colonos brancos dos regimes escravagistas daqueles "condenados da terra" (Fanon, 1990) que foram submetidos ao sistema de escravidão e que agora habitam as "periferias" "subdesenvolvidas" do Sul global, bem como os guetos, subúrbios, prisões e centros de detenção de migrantes do Norte global (Wynter, 2003). A grande infraestrutura global fornece petróleo, água, gás e energia aos espaços privilegiados e bairros de elite do Norte global, às sedes do poder colonial, às metrópoles imperiais, ao centro da economia mundial e às "cidades habitáveis" e subúrbios preferidos da gentrificação branca. Simultaneamente, os mesmos sistemas de provisão de infraestrutura extraem, poluem e encurtam a vida nas periferias globais e nos espaços racializados dos desprivilegiados: as periferias colonizadas, "dependentes",

"subdesenvolvidas" (Rodney, 1972/2018) e as zonas industriais abandonadas, áreas de risco e zonas de sacrifício, impostas a bairros negros, pardos e indígenas. Esses dois sistemas estão entrelaçados e são mutuamente constitutivos. Portanto, não podemos falar de infraestrutura nas cidades da América do Norte sem considerar suas "sombras globais" (Ferguson, 2006) – sombras que também podem estar mais perto de casa, na expropriação racializada que criva os espaços de acumulação de zonas de extração e descarte. Nas Américas AlterNativas, "modernas de outro modo", onde as "universalidades do Atlântico Norte" não se aplicam (Trouillot, 2021, p. 142), o estudo da cidadania infraestrutural fica incompleto se não tratar da colonialidade da cidadania e das populações racializadas relegadas a uma cidadania de segunda classe ou à não cidadania e que mantêm uma relação diferente com a cidadania infraestrutural. Aqueles sem acesso ao direito de reivindicar que o Estado forneça o básico para a vida – "sem Estado ou nação para nos proteger, sem cidadania a ser respeitada" (Sharpe, 2016, p. 22) – devem ir além da restauração ou do reparo, buscando, em vez disso, reparações infraestruturais e justiça restaurativa como condições materiais para viver.

Além das contribuições de pensadores negros radicais, como Du Bois, Rodney e Trouillot, e de teóricos da reparação infraestrutural no Sul global, como Anand, Gandy, Simone e de Coss-Corzo, minha abordagem se baseia em teorias de "infraestruturação" como uma prática ativa, juntamente com abordagens materialistas da mídia, que enfatizam as geografias materiais e as disposições de poder incorporadas nas infraestruturas de comunicação (Star, 1999; Parks & Schwoch, 2012; Parks, 2014). Entendo infraestrutura, conforme Heather Horst (2013, p. 151), como "um processo dinâmico que é simultaneamente feito e desfeito" e, poderíamos acrescentar, que simultaneamente conecta e desconecta vários usuários. Portanto, infraestruturar implica uma luta diária para remendar conexões perdidas ou apropriar-se criativamente daquela que está disponível (de Souza e Silva *et al.*, 2011). Essa infraestruturação ocorre tanto como estratégia dos poderosos para construir futuros infraestruturais quanto como intervenções táticas "da base", especialmente dentro das estruturas da colonialidade e do capitalismo racial. Em termos mais amplos, porém, esses processos ativos também envolvem a passagem por múltiplos tipos de infraestrutura. Mais do que um estudo de um ou outro sistema – por exemplo, água ou eletricidade

isoladamente –, procuro apresentar seus entrelaçamentos mútuos, bem como o da infraestrutura física com a digital, a comunicacional, a financeira e as infraestruturas sociais de reprodução, política e migração.

Além da reparação: conceituando as reparações infraestruturais

Neste tópico, reflito sobre algumas das táticas de reparações infraestruturais flexíveis e temporárias que surgiram no Caribe, valendo-me de minhas pesquisas sobre Haiti e Porto Rico pós-escravidão e colonialismo e posteriormente aos desastres climáticos. Meus estudos sobre movimentos democráticos populares históricos e reivindicações públicas na Jamaica e no Haiti no século XIX (Sheller, 2000, 2012) sensibilizaram-me para a política subalterna de contestação a regimes de cidadania excludente no Caribe pós-escravidão. Da mesma forma, um trabalho mais amplo sobre as histórias das relações de extração dos EUA com a região do Caribe (Sheller, 2003, 2014) demonstra a exploração da terra e do povo caribenho em benefício do Norte global. Embora Jamaica, Haiti, Porto Rico, República Dominicana e Cuba tenham experimentado formas muito diferentes de (des)conectividade e incorporação ao sistema internacional, padrões diferentes de urbanização e formas variadas de construir e governar sistemas infraestruturais, em todos esses países houve lutas por reconstrução radical e reparações para remediar a colonialidade arraigada e a negação da cidadania, inclusive da cidadania infraestrutural.

O espaço de infraestrutura é uma forma ativa de organizar as capacidades de vida (e morte). Sistemas físicos de água, esgoto e energia, juntamente com sistemas de comunicação, tais como rede de cabos submarinos, torres de telefonia celular, transmissão via satélite e internet móvel, formam o que Keller Easterling chama de espaço de infraestrutura. Easterling (2016, p. 73) descreve o "caráter político do espaço de infraestrutura" com base em "formas de poder casuais, dissimuladas ou persistentes" que se camuflam em suas camadas (ver Parks & Starosielski, 2015; Starosielski, 2015). A (des) conectividade desigual é uma forma importante que esse poder assume e que gera esforços criativos de apropriação. O espaço da infraestrutura não é um mero pano de fundo, mas assume formas ativas, conforme argumenta

Easterling, através da organização de componentes em mecanismos dinâmicos. A (des)conexão é um processo continuamente ativo, uma atividade de conexão e desconexão simultâneas que ocorre na ativação de disposições em qualquer espaço de infraestrutura. A racialização, sugiro, é uma disposição de (des)conectividade infraestrutural que constitui uma das bases da supremacia branca, fundada no genocídio indígena, na escravidão transatlântica e na extração (neo)colonial.

Uma infraestrutura incompleta e falha é um lembrete constante das temporalidades desiguais de construção, manutenção e reparo infraestruturais, que estão sempre embutidas nas relações coloniais e nas economias globais racializadas que marcam cada vez mais profundamente as linhas de vida e morte no Antropoceno. O capítulo de Nikhil Anand sobre abastecimento de água e sistemas hidráulicos públicos de Mumbai no livro *The Promise of Infrastructure* (Anand *et al.*, 2018), por exemplo, mostra como a cidadania é alcançada de forma transacional e infraestrutural, uma vez que as pessoas marginalizadas exigem acesso à água. Tormos-Aponte e colegas (2021) mostram como a restauração pós-desastre das redes elétricas em Porto Rico após o furacão Maria foi impulsionada pelo clientelismo e por afiliações políticas, e não pela necessidade. Patrick Bigger e Nate Millington (2023) mostram como as previsões de novas infraestruturas são um jogo de poder que diz respeito a quem projeta os futuros: quem espera e por quem? As injustiças infraestruturais moldam as épocas, os horizontes de tempo e os ciclos de vida. Há uma falta de sincronia entre os horizontes de tempo de durabilidade, materialidade, engenharia e financeirização de infraestruturas e os das necessidades imediatas das pessoas e comunidades viventes – mas também há necessidade de um horizonte de tempo mais longo, que reconheça a demanda por reparações históricas, para além das necessidades imediatas.

Estudos recentes sobre infraestrutura têm destacado práticas de manutenção e reparo, que podem ser consideradas em termos da feitura de um trabalho de retalhos (*patchwork*). Em um estudo sobre trabalhadores do sistema de abastecimento de água da Cidade do México, Alejandro de Coss-Corzo desenvolve o conceito de obra de retalhos: "Defino obra de retalhos como uma prática de restauração, viabilizada pela experiência adquirida [...] e pelo conhecimento prático dos trabalhadores [...] como uma lógica de reparo, adaptativa e improvisada; e como uma forma sociomaterial,

relacionada tanto à materialidade da infraestrutura quanto às relações que são viabilizadas por meio dela" (de Coss-Corzo, 2021, p. 238).

Destacando a "improvisação, adaptação e incrementalismo" (de Coss-Corzo, 2021, p. 239) nas práticas de reparação, ele argumenta que a obra de retalhos é uma lógica de adaptação infraestrutural que possibilita a resiliência da modernidade urbana em contextos de austeridade e mudanças sociomateriais. De Coss-Corzo mostra que as práticas de restauração "são sempre políticas, emaranhadas com a manutenção de relações de poder e desigualdade em diferentes escalas e entre diferentes atores, incluindo o Estado, bairros informais, fornecedores privados e especialistas internacionais" (de Coss-Corzo, 2021, p. 243). Mas e se a infraestrutura urbana "moderna" ainda não existir? E se não houver uma agência estatal para se envolver na restauração, se as parcerias público-privadas fracassarem e os especialistas internacionais não ajudarem?

O que chamarei de *patching*, por outro lado, não é uma questão de restauração da infraestrutura existente, mas sim uma ação de atrair, roubar ou "conectar-se a" uma infraestrutura parcial à qual uma comunidade ainda não está conectada, ao mesmo tempo juntando um Estado que não está funcionando e formas de cidadania que não existem. Unir retalhos é uma forma de apropriação que também pode se cruzar com formas de violência urbana e extorsão; a infraestrutura, nesse sentido, pode não ter conserto, o que leva a esforços para remendar, roubar ou improvisar formas autônomas de sustentar a vida. Nesses lugares, e entre as pessoas mais sujeitas à negligência e à desconexão da infraestrutura (e do Estado), a necessidade suscita meios alternativos de criação de infraestrutura a partir de baixo: aproveitar os meios de conexão, remendar os sistemas de provisão, apropriar-se das ferramentas de poder infraestrutural, seja apelando para o Estado ou escapando ao seu controle.

A construção e a manutenção da infraestrutura requerem reparos físicos contínuos, especialmente após os constantes desastres naturais que se tornaram tão comuns com a mudança climática causada pelo homem, que alguns chamam de Antropoceno, mas também nos desastres mais lentos do abandono e dos "territórios tóxicos de degradação urbana" causados pelo desenvolvimento (Wacquant, 2016, p. 1077; ver também Auyero, 2012; Auyero & Swistun, 2009). Como coloca AbdouMaliq Simone em seu agora clássico ensaio sobre Joanesburgo, na África do Sul, isso envolve não apenas

a infraestrutura física, mas também a infraestrutura humana como uma plataforma de práticas.

> As cidades africanas são caracterizadas por interseções incessantemente flexíveis, móveis e temporárias de residentes que operam sem noções claramente delineadas de como a cidade deve ser habitada e usada. Essas interseções, especialmente nas últimas duas décadas, dependeram da capacidade dos residentes de se envolverem em combinações complexas de objetos, espaços, pessoas e práticas. Essas conjunções se tornam uma infraestrutura – uma plataforma que proporciona e reproduz a vida na cidade. (Simone, 2004, p. 407-8)

Com base nessa noção de combinações complexas de objetos, espaços, pessoas e práticas, emprego o termo "reparações" de forma polivalente, incluindo as histórias de exclusão racializada e negligência infraestrutural – na verdade, negação do acesso à vida – que exigem uma justiça restaurativa mais explícita. Isso inclui desde as reparações pela escravidão até a demanda por reparações climáticas por parte de pequenos estados insulares que contribuíram menos para as emissões de gases de efeito estufa, mas que sofrem as piores consequências das mudanças climáticas. Assim, reparações infraestruturais concernem não apenas o imediatismo das necessidades cotidianas de sobrevivência, mas também a organização da vida de forma diferente na esteira do desprezo histórico. As reparações infraestruturais podem envolver objetos e sistemas físicos, mas também reorganizar (ou mobilizar) diversos espaços, relações e práticas de forma reparadora.

Nas seções a seguir, concentro-me em dois momentos e *táticas* de reparações infraestruturais – no sentido dado por De Certeau (1984), também retomado por Simone (2004) – em cidades caribenhas que passaram por períodos de desastres naturais, conflitos políticos e estados de emergência: Porto Príncipe, Haiti, após o terremoto de 2010 e a turbulência política contínua desde então; e San Juan, Porto Rico, que passou pelo desastre repentino do furacão Maria em 2017 e pelos desastres lentos e contínuos da colonialidade, dívida pública e austeridade. As cidades caribenhas têm laços profundos com o Norte global – na verdade, foram fundamentais para a urbanização do Norte (Sheller, 2003, 2014) – e, eu diria, não podem ser pensadas ou teorizadas sem considerar-se as infraestruturas globais de (des) conectividade. Essas incluem infraestruturas físicas de rotas marítimas,

espaço aéreo, combustível fóssil e infraestruturas de comunicação, como cabos submarinos e satélites (todos sujeitos, em última instância, ao poder militar dos EUA no Caribe), bem como infraestruturas financeiras cruciais e *software* para conectividade com a Internet, utilizado para "*offshoring*" de vários tipos de serviços baseados em dados, como o setor bancário *offshore*, *call centers* ou serviços baseados na Internet (Freeman, 2000; Lewis, 2020).

Primeiro, usando o exemplo da restauração infraestrutural física no Haiti pós-terremoto, mostrarei como o trabalho improvisado de *juntar retalhos* da infraestrutura (de água, energia e comunicação) sempre esteve presente, mas se tornou cada vez mais uma necessidade diante do colapso da infraestrutura e do desaparecimento do Estado após o choque do terremoto de 2010. Unir os retalhos da infraestrutura tornou-se um meio de lidar com essa situação inviável de um Estado ausente, violência impune, insegurança sem-fim e aumento do custo de vida que, em 2021, culminaram no assassinato do Presidente Jovenel Moïse e na crise constitucional (Katz, 2013; Beckett, 2019; Johnston, 2022) que resultou num colapso infraestrutural que perdura até hoje. Em seguida, com base em meu trabalho anterior sobre a "infraestrutura de ilhas imaginadas" (Sheller, 2009a, 2009b), considerarei como o surgimento de "criptogeografias" no Caribe (Simpson, 2021; Simpson & Sheller, 2022) alavanca Porto Rico para a criptoexperimentação libertária com novas infraestruturas financeiras e políticas baseadas na tecnologia *blockchain*. Busco mostrar como as conexões entre infraestrutura física e digital, estados e territórios reais e imaginários, soberania e não soberania sugerem caminhos para nossos imaginários teóricos sobre infraestrutura superarem os discursos liberais de cidadania universal e as narrativas progressistas (mas fracassadas) de inclusão e restauração humanitária, e, em vez disso, avançar em direção a práticas cruciais de reparação radical e justiça restaurativa.

Juntando os retalhos da vida pós-terremoto em Porto Príncipe, Haiti

A infraestrutura é, ao mesmo tempo, uma necessidade para a reprodução social da vida cotidiana e uma instituição essencial implicada na exploração e na expropriação constitutivas do capitalismo racial global. Em Porto

Príncipe – cidade haitiana que recebeu o nome de seu porto colonial e daqueles que o controlavam, com uma população de pelo menos 2,8 milhões de pessoas –, a infraestrutura pública de provisão de água, energia, transporte e comunicação atende apenas uma parte da população. Autoabastecimento e táticas comunitárias de acesso a esses sistemas essenciais para a vida foram intensificados pelo impacto devastador do terremoto de 2010 e pela subsequente epidemia de cólera, e também pelo evidente fracasso da promessa internacional de reconstrução pós-terremoto, "Build back Better", que nunca foi cumprida (Katz, 2013; Beckett, 2019; Sheller, 2020). Atualmente, uma crise política engendrou um colapso completo da infraestrutura urbana, que foi sitiada por gangues armadas.

A violência estrutural da urbanização haitiana já fora profundamente configurada pela ocupação americana de 1915-34, pela posterior ditadura de Duvalier, pela supressão dos movimentos democráticos e pela imposição de políticas neoliberais de ajuste estrutural que deslocaram as comunidades rurais e impulsionaram a rápida urbanização e o crescimento descontrolado de Porto Príncipe desde a década de 1980 (Arthur & Dash, 1999). Isso fez com que a população que habitava barracos improvisados, sem acesso a serviços públicos, ficasse especialmente vulnerável ao terremoto, bem como às frequentes inundações, furacões e secas. Quando o terremoto de 2010 destruiu inúmeros reservatórios comunitários de água, única fonte hídrica dessas comunidades, e as pessoas foram deslocadas para acampamentos temporários, a água teve de ser transportada por caminhão e distribuída por organizações humanitárias. Essas, muitas vezes, dependiam de mulheres e crianças para fazer o trabalho de distribuí-la (ver Figura 1).

Antes do terremoto, muitas comunidades no Haiti careciam (e ainda carecem) de abastecimento de água encanada (e de esgoto sanitário). A maioria comprava água potável em sachês plásticos ou baldes, ou recorria à purificação com água sanitária no ponto de uso. Os bairros de classe média em Porto-Príncipe eram atendidos pela agência pública Camep [Centrale Autonome Métropolitaine d'Eau Potable] e, mais tarde, formaram parcerias público-privadas que a forneciam mediante medição por hidrômetro em associação com a agência nacional de água Dinepa [Direction Nationale de l'Eau Potable et de l'Assainissement]. Os bairros mais pobres organizaram os *Komite Dlo* (comitês de água) que trabalhavam com a Dinepa e com organizações não governamentais (ONGs) para construir e manter tubulações

ou quiosques comunitários de água. Esses comitês cobravam taxas dos usuários, transferindo parte para a autoridade pública de água e mantendo parte para a manutenção do sistema, para o próprio comitê ou, em alguns casos, para projetos comunitários (Sheller *et al.*, 2013). Na ausência de um Estado eficaz, no entanto, esses arranjos controlados pela comunidade podem adquirir feições de extorsão intimidatória por parte de gangues que, em alguns bairros, assumiram as funções de policiamento. Assim, unir os retalhos da promessa de infraestrutura vale-se daquilo que Chelsey Kivland (2020) chama de "soberania das ruas" do "estado improvisado no Haiti urbano".

Figura 1: Crianças coletando água em um centro de distribuição humanitária, Porto Príncipe, Haiti, 2010



Fonte: acervo pessoal da autora.

A mais recente crise de reprodução da sociedade civil e da cidadania infraestrutural no Haiti é marcada por sucessivas crises políticas, *ensekirite* [insegurança] urbana e sequestros desenfreados que culminaram no assassinato do presidente Jovenel Moïse em julho de 2021, seguido dos obscuros debates em curso sobre a legitimidade do atual governo, liderado pelo primeiro-ministro Ariel Henry (Johnston, 2022). Atualmente, algumas

áreas têm acesso à rede elétrica, mas o serviço é irregular e, mesmo em bairros de classe média ou de melhor situação econômica, muitas residências precisam recorrer a geradores a diesel para obter eletricidade. Os bairros "informais" mais pobres tentam obter acesso a transformadores conectados a subestações locais, ramificando-os, então, em várias ligações elétricas ilegais, o que geralmente resulta em sobrecargas de energia e incêndios (Kivland, 2020). Trata-se de um sistema de energia feito de remendos, em constante colapso, e que também requer uma ampla infraestrutura para o uso de lâmpadas de querosene e a produção e distribuição de carvão para cozinhar. O diesel para geradores e veículos também tem sido fonte constante de conflitos políticos e preços altos, especialmente após o fim do acordo da Petrocaribe com a Venezuela, que levou à escassez de combustível, ao aumento dos preços, a investigações de corrupção no governo e protestos de rua em massa em 2019. O bloqueio do fornecimento de combustível por gangues armadas em 2022 provocou apelos por intervenção estrangeira.

O que vem a ser restauração infraestrutural num tal contexto? Nos anos que se seguiram ao terremoto de 2010, a resposta local e internacional infelizmente consolidou o uso, por parte do governo e das ONGs internacionais, de infraestruturas de logística e comunicação de acesso parcial privilegiado pós-desastre, em vez de apoiar a construção de uma ampla infraestrutura pública (Sheller, 2013, 2019). As bases da ONU das chamadas forças de "manutenção da paz", por exemplo, construíram suas próprias torres de comunicação via satélite altamente seguras e que não estavam conectadas localmente (ver Figura 2). Enquanto as equipes de resgate militares e humanitárias vinham de vários países trazendo o máximo possível de infraestrutura temporária portátil, o esforço de reconstrução não conseguiu fazer nenhuma diferença na restauração da infraestrutura para os moradores dos bairros informais de Porto Príncipe, que sofreram com a falta de moradia e viram poucas melhorias na infraestrutura pública de água, energia ou comunicações (Katz, 2013; Sheller, 2020). Assim, as infraestruturas pós-terremoto de tentativa de conexão e restauração implicaram simultaneamente desconexão, frustração política e desalento generalizado (Beckett, 2019).

Quando as infraestruturas de transporte e comunicação existentes são afetadas por um desastre, as pessoas geralmente se esforçam para reconectar-se, seja reconstruindo estradas, consertando condutos ou instalando linhas de energia ou antenas telefônicas; mas a instalação de novas infraestruturas

após um colapso também pode levar ao que Graham e Marvin (2001) chamam de "desvio" e "fragmentação", um processo em que alguns grupos ou regiões são conectados em detrimento e às custas de outros. Infraestruturas de conexão funcionam como geografias implícitas de desconexão que geralmente reforçam as exclusões estruturais e iniquidades racializadas existentes. Esse foi o caso do Haiti pós-terremoto, onde a reconstrução da infraestrutura nunca pôde ser separada da competição acirrada por quaisquer conexões com o Estado local, ONGs, agentes de ajuda estrangeira e "soberanos de rua", todos os quais poderiam oferecer diferentes possibilidades de conexão de infraestrutura, mas sempre de forma fragmentada e incompleta.

Figura 2: Base da Minustah (Missão de Estabilização das Nações Unidas no Haiti) em Leogane, Haiti, 2010



Fonte: acervo pessoal da autora.

Além disso, as infraestruturas de comunicação e as tecnologias de localização também estão inseridas em – na verdade, são a base de – mecanismos globais irregulares de poder que têm efeitos mais ou menos democratizantes, dependendo de como são operados. A conexão digital também exige *infraestrutura física*, como telefones celulares, antenas telefônicas, satélites, Wi-Fi, cabos subterrâneos, telefones e eletricidade; *infraestrutura institucional*, como uma rede de provedores de serviços,

regulamentações governamentais, códigos legais e protocolos de engenharia; e *infraestrutura social*, como alfabetização, habilidades matemáticas e conhecimento técnico. As intervenções emergenciais que se seguiram ao terremoto trouxeram novos tipos de conectividade física (como sistemas de comunicação móvel via satélite) que esquivaram a infraestrutura pública nacional (como a empresa pública nacional de telecomunicações do Haiti, que foi privatizada e vendida a uma empresa vietnamita) e só estenderam a conectividade àqueles com poder, que tinham acesso a uma infraestrutura institucional e social privilegiada. O uso de infraestruturas de comunicação temporárias para responder a desastres só funciona se houver comunidades organizadas para se apropriar da tecnologia e adaptá-la às suas necessidades de forma que possa ser estendida para uma provisão de longo prazo. Acesso infraestrutural requer unir física, institucional e socialmente locais conectados onde as pessoas e as comunidades possam manter acesso contínuo a sistemas de energia, água e comunicação. Isso requer não apenas a reparação ou a manutenção da conectividade comunitária, mas também justiça restaurativa para superar as exclusões históricas.

Kivland (2020) descreve como os jovens do bairro informal de Bel-Air, em Porto Príncipe, organizam-se num contexto de "soberania das ruas", tentando substituir o Estado e levar a infraestrutura necessária para seus bairros. Sem a provisão estatal de infraestrutura pública, esses grupos não se autodenominam gangues mas *baz* [base], empregando um termo de infraestrutura para sua própria formação. Os *baz* tentaram convocar o Estado e aproveitar seus poderes, negociando com candidatos políticos por seus votos ou com ONGs para proporcionarem força de trabalho e legitimidade de base para seus projetos comunitários. No entanto, o colapso do Estado e a conexão deste com grupos armados (conhecidos como *chimè*, ou espias) também trouxeram ondas de conflito, incluindo violência armada, estupros e sequestros em bairros pobres (que acabaram se estendendo a bairros de classe média e sequestro de estrangeiros). As ONGs que operam provisão gratuita de água ou instalam transformadores elétricos em bairros sem energia também estão produzindo sistemas destinados ao fracasso, a menos que criem também infraestrutura humana e social.

Alguns líderes de gangues se tornaram políticos, aproveitando a cidadania infraestrutural para reivindicar liderança política. A gangue "G9 e Família", controlada pelo ex-policial Jimmy Chérizier, conhecido como

"Barbecue", era aliada do partido governista PHTK [Parti Haïtien Tèt Kale], contra os *baz* de Bel-Air, que eram alinhados ao partido Lavalas. O G9 e Família praticava várias formas de extorsão, exigindo pagamentos de vendedores ambulantes e de motoristas de transporte público, bem como através de sequestros. Eles assumiram o controle das forças policiais locais e de serviços públicos, como fornecimento de eletricidade e água, exigindo pagamentos. O controle dessa infraestrutura tornou-se uma forma fundamental de manobra política para legitimar-se e mobilizar uma "base" política. Embora envolvido em inúmeras execuções extrajudiciais (incluindo o infame Massacre de La Saline, que matou pelo menos 71 pessoas), Chérizier começou a se apresentar como líder revolucionário de um movimento político popular que lutava pelos pobres e marginalizados, fazendo discursos públicos e liderando marchas após o assassinato, em julho de 2021, de seu aliado, o Presidente Jovenel Moïse (Insight Crime, 2022). O Estado efetivamente desapareceu no Haiti (Beckett, 2019), mas a demanda por reparações infraestruturais continua.

Essas constelações dinâmicas de política infraestrutural podem ser imaginadas como remendos de conectividade em zonas de desconectividade. Mas os remendos infraestruturais têm seus perigos, especialmente quando se baseiam em ameaças e atos de violência da *baz*. Na ausência de provisão estatal e diante das falhas da ajuda transnacional, a democratização da infraestrutura exige especial atenção às capacidades já demonstradas pelas comunidades para uma possível conexão, mas também consciência das infraestruturas mais amplas de violência estatal em que as comunidades pobres estão enredadas, incluindo a cumplicidade do Estado com o comércio ilícito transnacional de armas e drogas, que operam seus próprios canais clandestinos (e marítimos) de infraestrutura na América Central e no Caribe, com o Haiti servindo como um dos principais elos da cadeia. Proteger e expandir formas dispersas da insurgente "conectividade da base" exige que perguntemos como as apropriações locais da infraestrutura podem ser construídas de forma a fortalecer a autonomia e a agência dos atores locais, permitindo a reparação da *mizè* (miséria) cotidiana sem reforçar o uso e o abuso da coerção armada. De qualquer forma, é evidente que as anti-infraestruturas improvisadas da soberania das ruas não são uma falha: elas são uma faceta de futuros infraestruturais conquistados por meio da violência.

Enquanto a estratégia de juntar retalhos sugere a configuração de recursos infraestruturais a partir da base por parte de desamparados aguerridos em contextos violentos, outra tática relacionada se apropria de reparações infraestruturais por meio da prática de golpes. Jovan Scott Lewis (2020) mostrou como os "golpistas" de Montego Bay, na Jamaica, aproveitaram-se da infraestrutura física e humana dos *call centers* como oportunidade de virar o jogo contra a acumulação de capital global. Eles tiraram proveito da conectividade avançada para canalizar dinheiro de norte-americanos para seus próprios bolsos. Se remendar é encontrar *soluções alternativas* para acessar infraestruturas das quais se está desconectado (costurando infraestruturas alternativas improvisadas e tirando proveito de alianças com elites por meio da força), aplicar um golpe é explorar a boa conectividade infraestrutural para *reverter o fluxo* de bens/serviços/dinheiro de volta para o próprio local. Com base nos *insights* de Lewis sobre esse tipo de justiça restaurativa, na próxima seção, abordarei a chegada de investidores em criptomoedas em Porto Rico como outro possível terreno para reparações infraestruturais. Em que medida os novos arranjos do espaço da infraestrutura digital podem proporcionar a expansão das capacidades daqueles que não são os cidadãos infraestruturais protegidos do Estado imaginado?

Criptografando utopias libertárias em San Juan, Porto Rico

Após a destruição causada pelos furacões Irma e Maria, em 2017, um grupo de investidores em criptomoedas desembarcou em San Juan, Porto Rico, com pretensões de restaurar a economia e a ilha devastada. Em contraste com a infraestruturação a partir de baixo, essas iniciativas vieram de fora da região e não estão associadas à justiça restaurativa. No entanto, elas sugerem uma extensão das táticas de pirataria e escape do sistema Estado-nação, que há muito tempo atraem caribenhos. As criptoutopias brincam com as histórias caribenhas de *marronage* (quilombos) e pirataria, que se aproveitam dos espaços intersticiais das ilhas para explorar novas possibilidades. Aqui, concentro-me em outra tática de reparação infraestrutural relacionada ao surgimento de "criptogeografias" (Simpson, 2021) no Caribe, construídas com base no *blockchain* e que aproveitam o simbolismo das ilhas tropicais *offshore* como locais de liberdade, experimentação e evasão do Estado.

Embora as disparidades digitais tenham atraído muita atenção crítica, mais recentemente a crescente "datificação" da sociedade e da cultura algorítmica distingue as "desigualdades digitais tradicionais", ou disparidade digital – acesso, uso, resultado – das "novas desigualdades digitais" (conhecimento, banco de dados, tratamento) que estão produzindo uma "disparidade algorítmica" (Ragnedda, 2020, p. 93-4). Os sistemas de dados estão envolvidos na produção de "código/espaço" (Kitchin & Dodge, 2011; Kitchin *et al.*, 2018) de maneira a reforçar e reproduzir as injustiças de mobilidade (Sheller, 2018). As abordagens sobre equidade de dados destacam que os projetos de infraestrutura e a tomada de decisões estão intrinsecamente ligados a dados, algoritmos e, cada vez mais, à inteligência artificial (IA), com muitos resultados injustos. Os destinos turísticos ativados por *software* e a arquitetura de luxo em ilhas particulares no Caribe, por exemplo, aproveitam as tecnologias cibernéticas para apoiar a mobilidade e a acessibilidade dos turistas, enquanto marginalizam os não cidadãos, como os migrantes haitianos que trabalham em economias dependentes do turismo em todo o Caribe (Sheller, 2009a).

Ao remodelar as formas de mobilidade, propriedade, soberania e cidadania, essa infraestrutura turística apoiada por *software* também alavanca o poder militar dos EUA para controlar o Caribe (Sheller, 2021). Os estudos de infraestrutura, portanto, precisam combinar pesquisas anteriores sobre urbanismo fragmentado (Graham & Marvin, 2001) e código/espaço (Kitchin & Dodge, 2011) com as novas geografias transnacionais de turismo, militarismo, capital financeiro, territorialidade *offshore* e fantasias de evasão extraterritorial, que se tornaram tão proeminentes nas novas configurações emergentes de infraestrutura cibernética da Web3, *blockchain* e "criptoilhas".

Poucos estudos sobre código/espaço previram a chegada das criptomoedas baseadas em *blockchain*, *tokens* não fungíveis (NFTs) e seu potencial de ruptura radical dos modelos existentes não apenas de finanças e bancos, mas também de Estados, cidades, cidadania e pertencimento. A chegada das tecnologias de *blockchain* conduz a um nível totalmente novo as questões de agência, autonomia e democracia levantadas nos estudos de infraestrutura, estudos de *software* e estudos de mobilidade. Se a conectividade infraestrutural tradicional se referia a redes públicas centralizadas de conectividade, esses sistemas sempre estiveram em tensão com a descentralização e a provisão local. Graham e Marvin (2001) observaram a

fragmentação do que outrora foram aspirações de infraestruturas públicas nacionais em espaços de infraestrutura privilegiada para as elites; por outro lado, nas cidades do Sul global a descentralização foi, em geral, a norma, com ausência de infraestruturas públicas centralizadas para tratamento de água, eletricidade ou comunicação. Isso tornou esses locais especialmente suscetíveis à infiltração de agentes de "finanças descentralizadas" (*defi*).

O que fica implícito nas reparações infraestruturais não é tanto o colapso e a reparação de sistemas outrora centralizados de fornecimento e controle de infraestrutura, mas sim, como já descrito, as oportunidades de improvisar novas conexões infraestruturais invadindo as existentes. Não se trata propriamente de desmembrar o que já existe, mas sim de fractalizar e redistribuir as possibilidades infraestruturais emergentes. Esse tipo de inventividade está relacionado às "tecnologias políticas criativas" para infraestruturação que Simone descreve para o contexto de Jacarta, onde "a infraestrutura exerce uma força, não apenas nos materiais e nas energias que disponibiliza, mas também na forma como atrai as pessoas, as envolve, une e expande suas capacidades" (Simone, 2013, p. 243). Que forças e energias estão se fundindo em torno das capacidades dos criptoimaginários gerados pelas tecnologias de *blockchain* e suas tecnologias políticas criativas concebidas?

Os liberais, muitos dos quais na ala direita do espectro político, também aproveitaram o declínio do poder centralizado e do pertencimento político, adotando a ideia de "sociedades *startup*" que fogem às formas existentes de regulamentação estatal e financeira e criam suas próprias práticas de infraestruturação horizontal, na forma de "organizações autônomas dispersas", como uma espécie de universo paralelo construído com base na tecnologia *blockchain* emergente. Esse rompimento implícito com o monopólio estatal sobre a territorialidade e o direito contratual pode ter um alto custo para a esfera pública e para os cidadãos, mas também pode oferecer novas potencialidades infraestruturais para os habitantes excluídos das zonas *offshore* de colonialidade e exclusão racializada. Alguns teóricos da infraestrutura, como Dominic Boyer (em Anand *et al.*, 2018), defendem uma infraestrutura revolucionária que constrói um futuro de desenvolvimento local e formas descentralizadas de poder e pertencimento político. Muitos defensores da energia verde, por exemplo, defendem microrredes comunitárias distribuídas capazes de manejar várias entradas de energia renovável. Essas ideias de descentralização inspiraram algumas das

afirmações feitas por investidores de criptomoedas em Porto Rico; no entanto, resta saber se essas infraestruturas rizomáticas trarão necessariamente um futuro mais sustentável e justo.

Isabelle Simpson explorou como se configura o imaginário das sociedades *startup* tanto pelas próprias tecnologias de *blockchain* quanto pelos discursos de descentralização, redes de pares e governança "sem monopólio" usados por desenvolvedores e entusiastas de criptomoedas para descrever e promover essas tecnologias (Simpson, 2021). Juntas, exploramos como as ilhas, tanto naturais quanto criadas pelo homem, tornaram-se locais privilegiados para a experimentação de tais empreendimentos, que "muitas vezes dependem de tecnologias como *blockchain* e criptomoedas para levantar capital, experimentar novos modelos de governança, atrair investidores e empreendedores e persuadir governos com promessas de inovação regulatória revolucionária e oportunidades de negócios lucrativos" (Simpson & Sheller, 2022). A promessa das sociedades *startup* baseadas em *blockchain* é que elas podem libertar seus participantes de Estados, bancos e sistemas burocráticos autoritários, inclusive cidadania nacional e controle de fronteiras. Elas oferecem uma suposta tela em branco, na qual as pessoas podem criar mecanismos de confiança mediados digitalmente por transações criptografadas e seguras mantidas no registro permanente do *blockchain*. No entanto, o local preferido para essas sociedades *startup* tem dado asas à ideia de fuga para uma ilha paradisíaca tropical e, na verdade, também envolve "fuga" para ilhas reais no Caribe.

Várias dessas sociedades *startup* foram atraídas por jurisdições insulares *offshore* onde há pouca ou nenhuma tributação – incluindo Porto Rico – e pouca regulamentação governamental, o que lhes permite fazer experiências com *defi* ao mesmo tempo que resistem à regulamentação estatal.

Argumentamos (Simpson & Sheller, 2022) que "as ilhas são particularmente atraentes para os proponentes de sociedades *startup* precisamente porque sua intersticialidade imaginada [...] permite a esses aspirantes a construtores de cidades e empreendedores políticos explorar o espaço e os imaginários insulares para 'sair' e se posicionar estrategicamente como 'fora' do alcance do Estado, mas ainda com vantagens dentro da economia global". Simpson (em Hagen & Diener, 2022; Simpson, 2021) desenvolve o conceito de "criptogeografias" para descrever esses espaços híbridos projetados que possibilitam escapar ao Estado e um caminho (supostamente)

"extrapolítico" (Thiel, 2009). Além disso, a visão criptoutopiana afirma que as microtransações em *blockchain* permitirão novas formas de infraestrutura, através das quais serviços como água, eletricidade ou dados podem ser comprados em pequenas quantidades, atendendo tanto a pequenos consumidores e bairros informais quanto à elite.

Após a dizimação de várias ilhas do Caribe pelos furacões Irma e Maria, no outono de 2017, líderes de tecnologia, negócios e inovação estrangeiros apresentaram ideias para reinventar Porto Rico como uma criptoutopia. Uma dessas iniciativas, primeiro chamada de *Puertopia*, mas rebatizada como *Sol*, consistia em um grupo de investidores em criptomoedas liderado por Brock Pierce, ex-ator infantil, atualmente investidor em criptomoedas e que foi candidato independente à presidência dos EUA em 2020. Eles propunham usar a "infraestrutura de *blockchain*" para restaurar o desenvolvimento urbano em Porto Rico após o furacão Maria (Bowles, 2018; Watlington, 2019). Dezenas de investidores em criptomoedas, atraídos pela isenção de impostos federais sobre renda pessoal e ganhos de capital em Porto Rico, mudaram-se e transferiram seus negócios para a ilha (Bowles, 2018; Klein, 2018). O grupo alugou um hotel quatro estrelas chamado Monastery e, em março de 2018, realizou uma conferência de cúpula sobre *blockchain* chamada Puerto Crypto.

Porto Rico pós-desastre, onde a rede de energia havia entrado em colapso e levaria anos para ser recuperada, oferecia oportunidades promissoras para a criação de criptogeografias intersticiais. Em maio de 2018, a *Startup* Societies Foundation também realizou sua cúpula anual na George Mason University, na Virgínia, sob o tema "Rebuild Puerto Rico" (Reconstruir Porto Rico) e realizou um *hackathon* convocando "investidores, desenvolvedores de *blockchain*, formuladores de políticas, empresas de infraestrutura verde, incorporadoras imobiliárias, ONGs, acadêmicos, especialistas em Zona Econômica Especial e *startups* de tecnologia para formar um consórcio de reconstrução de Porto Rico como cidade *startup* sustentável" (McKinney, 2022). Isso ocorreu no exato momento em que os porto-riquenhos não só estavam se recuperando do furacão Maria, mas também lutavam contra as medidas de austeridade associadas à legislação Promesa (Puerto Rico Oversight, Management, and Economic Stability Act), que forçou cortes na educação, nas pensões e na saúde, além da reestruturação da concessionária pública de eletricidade, conhecida como Prepa. Ao se valer da situação de emergência, esse tipo de "capitalismo do desastre" (Klein, 2018) reflete a

"acumulação por adaptação" altamente desigual (Dawson, 2017, p. 65) que se enraíza após os desastres naturais. Nesse caso, podendo se alimentar continuamente de investimentos criptocapitalistas especulativos e da desapropriação lucrativa de terras, deslocando os porto-riquenhos por meio de uma espécie de gentrificação de desastres (Marcos & Mazzei, 2022).

Como explica o antropólogo porto-riquenho Yarimar Bonilla (2018), a Lei 20/22, originalmente aprovada em 2012 e posteriormente modificada, permitiu que investidores ricos que passassem metade do ano em Porto Rico se beneficiassem de "isenções de impostos federais e locais, imposto sobre ganhos de capital e impostos sobre renda passiva até o ano de 2035". Isso provou ser altamente atraente:

> Originalmente concebida para atrair financistas ricos, a lei acabou atraindo empreendedores do ramo de tecnologia, entusiastas das criptomoedas, nômades digitais e sonegadores de impostos que escolhem seus países de residência com base em incentivos econômicos, liberdade regulatória e "oportunidades de valor", em vez de laços culturais ou políticos. O *status* de Porto Rico como um território não incorporado dos EUA é adequado para esses empreendedores sem vínculos. Como não é uma nação nem um estado dos EUA, permite que os recém-chegados mantenham sua cidadania americana enquanto se beneficiam das ambiguidades legais do *status* territorial (Bonilla, 2018).

Porto Rico pós-Maria oferece um contexto ideal para a experimentação de fantasias tecnológicas e ciberlibertárias de evasão – como uma nova infraestrutura sem Estado – em parte devido ao seu pesado endividamento e ao colapso da infraestrutura (não muito diferente do Haiti, embora posicionado de forma distinta por ser um território dos EUA que poderia atrair investimentos de capital). Deliberadamente estruturada como um espaço financeiro e político intersticial em que tanto a criptosecessão quanto a criptogovernação eram possíveis, a ilha era especialmente vulnerável à infiltração – outro tipo de remendo nesse momento de recuperação emergencial.

Os puertopianos poderiam praticamente "deixar" os EUA e suas regulamentações fiscais, mantendo a cidadania americana e apresentando-se não como colonizadores estrangeiros, mas como criptocapitalistas benevolentes e defensores do desenvolvimento tecnológico, que vêm em socorro de seus compatriotas. Como Bonilla e Klein explicam, os criptoinvestidores poderiam dizer a si mesmos:

> É aqui que precisamos estar, pois podemos operar em uma estrutura ambígua. Dada a relação colonial de Porto Rico com os EUA, nem toda a legislação federal se aplica. E não apenas isso, mas podemos de fato definir os termos e criar precedentes – precedentes legislativos – de como o *blockchain* e o *Bitcoin* e todos esses tipos de novas tecnologias serão aplicados. (Bonilla & Klein, 2018)

Assim, a infraestrutura financeira do paraíso fiscal *offshore*, juntamente com o colapso da infraestrutura de provisão pública de energia, água e comunicações, criou as condições ideais para a experimentação libertária de novas formas de infraestruturação descentralizada e não estatal. No entanto, para os porto-riquenhos, elas não eram tão ideais assim.

Como argumenta Keller Easterling (2016, p. 73), isso revela os tipos de disposições que estão "camufladas nas dobras do espaço da infraestrutura", moldando seu caráter político por meio de efeitos multiplicadores. A indeterminação do espaço extraestatal insular como paraíso fiscal, Zona Econômica Especial e soberania comprometida favoreceu os puertopianos a acumular capital e comprar imóveis de luxo em San Juan, no exato momento em que o setor público porto-riquenho era retalhado e o povo de Porto Rico era forçado por um comitê de supervisão, nomeado pelo Congresso, a pagar a dívida ilegítima contraída pelo Estado (Klein, 2018). Como um crítico argumenta: "[e]mbora não haja barreiras físicas cercando a criptoutopia em San Juan, há barreiras e portais digitais que impedem a entrada de qualquer pessoa, a menos que ela seja um 'investidor credenciado' de alto patrimônio líquido... e que esteja dentro do 'espaço *blockchain*'" (Crandall, 2019, p. 286). Dessa forma, em vez de fornecer infraestrutura, no sentido de prestação pública, a criptogeografia cria uma anti-infraestrutura que promete retirar a infraestrutura da esfera política, mas que, potencialmente, deixa a maioria da população fora do novo espaço emergente do *blockchain*.

Em meio à ruína e na ausência de qualquer tipo de reparação infraestrutural que de fato proporcionasse financiamento público para água ou eletricidade à população porto-riquenha, a *Puertopia* rapidamente se tornou um modelo para outras sociedades *startup* e criptosecessionistas, como a Honduras Próspera Inc., um projeto controverso de cidade experimental lançado em 2017 por um grupo de investidores de risco americanos e empresas de tecnologia na ilha turística de Roatán, em Honduras. A "Honduras Próspera é descrita como uma 'plataforma' – tanto um espaço quanto uma interface

política e econômica projetada para facilitar o desenvolvimento econômico, atrair investimentos e incentivar o empreendedorismo" (Simpson & Sheller, 2022). Essas novas "plataformas" servem como infraestruturas para experimentos de organização não estatal e urbanização intersticial, dentro e fora do controle do poder estatal. Por exemplo, o jovem presidente de El Salvador, Nayib Bukele, fez com que seu país fosse o primeiro a declarar o *Bitcoin* como moeda de curso legal nacional e, em seguida, anunciou planos para construir a primeira "Cidade *Bitcoin*" livre de impostos do mundo, apoiada por títulos *Bitcoin* e alimentada por energia geotérmica vulcânica (Renteria, 2021).

Resta saber se essas criptoinfraestruturas fortalecerão reparações infraestruturais horizontais ou reproduzirão o poder oculto em suas dobras. Os criptoempreendedores infraestruturais do Caribe conseguirão aproveitar o *blockchain* para juntar os retalhos das criptogeografias de infraestruturas reparadoras, ou a ausência do Estado provocará mais insegurança e violência por parte daqueles que os haitianos chamam de *baz*? Se essas criptogeografias poderão algum dia apoiar a resistência infraestrutural e a criatividade negras em um terreno hostil, formando um novo tipo de "terreno endiabrado" (McKittrick, 2006) de justiça reparadora, permanece uma questão em aberto.

Conclusão

Os processos de reconstrução pós-desastre nas Grandes Antilhas demonstraram a obstinação da colonialidade do poder, suas bases cinepolíticas e a luta por futuros alternativos para infraestrutura (Sheller, 2018, 2020). As táticas de remendar, burlar e criptografar são, cada uma, exemplos de formas mais amplas de reconstruir ativamente os futuros infraestruturais por meio de inovações experimentais de urbanização insular, embora ainda erguidas sobre as ruínas do capitalismo racial e do colonialismo. Apesar de imaginadas como periferias urbanas em ilhas *offshore*, as cidades caribenhas estão estreitamente ligadas aos processos de infraestruturação desigual do Norte global, enredados na supremacia branca e na antinegritude. Surgindo como espaços intersticiais de negociação, apropriação e contestação, especialmente após desastres e emergências, os futuros infraestruturais improvisados já estão tomando forma nas dobras e

fora do alcance do Estado soberano e à margem dos domínios da cidadania. Habitando essas cidades híbridas nas margens do sistema internacional desgastado dos estados-nação modernos, existindo sem as cidadanias idealizadas do acesso à infraestrutura, as populações marginalizadas de todo o Caribe precisam tomar as rédeas das reparações infraestruturais para sua sobrevivência cotidiana e reconstrução de sua vida em ruínas.

Assim como os *maroons* fugitivos e os piratas do Caribe desestruturaram as atividades fluidas das *plantations* e do sistema transatlântico da escravidão, todo sistema infraestrutural apresenta pontos fracos. Os quilombolas fugiram para o interior das ilhas montanhosas ou para as planícies pantanosas da costa, enquanto os piratas continuaram a se movimentar, navegando por enseadas isoladas e se escondendo em ilhas remotas, como a Île de la Tortue, na costa noroeste do Haiti. Tanto os quilombolas quanto os piratas invadiam os espaços de circulação mais estruturados que sustentavam a economia escravista das *plantations* e se apoderavam dos bens e das pessoas cuja mão de obra era necessária. Essa era também uma espécie de justiça restaurativa, mas que o sistema dominante não tolerava. Forçados a assinar tratados, deportados para lugares remotos ou caçados até a extinção, não havia espaço para esses experimentos libertários/liberacionistas no centro da infraestrutura capitalista colonial-racial de plantações baseadas na escravidão, frotas de navegação fortemente armadas e comércio global extrativista. Haverá espaço para esses experimentos hoje?

Argumentei que as atuais práticas caribenhas de reparação infraestrutural vão além de simples conceitos de reparação, na medida em que também viram o jogo contra o Norte global e o capital global ao se apropriarem, infiltrarem-se e beneficiarem-se das lacunas infraestruturais, motivadas por reivindicações políticas de justiça restaurativa. Esses mesmos atores e espaços urbanos insulares agora estão prestes a se apoderar de geografias criptografadas para uma infraestruturação disruptiva que é distribuída horizontalmente no *blockchain*, mas as dinâmicas da violência e da insegurança são maus augúrios. Ao abrir nossa imaginação para significados mais amplos de infraestrutura restaurativa, espero ter sugerido algumas vias pelas quais as reparações podem ser obtidas por meio da infraestruturação a partir das bases, a qual se vale de agência criativa, da infraestrutura

social, e da infraestrutura digital tanto quanto da física para promover suas reivindicações. Mas isso também tem seus riscos.

O que paira sobre tudo isso é a negação contínua do acesso à infraestrutura – e à própria vida – para as populações do Caribe africano e de outros países caribenhos em tempos de crise climática planetária e emergência de saúde global: parados na fronteira, interceptados no mar, desnacionalizados e deportados, apesar da devastação causada por furacões, terremotos ou pandemias. No entanto, aqueles que têm insistido tenazmente em viver não serão eliminados tão facilmente. As táticas caribenhas de criatividade infraestrutural persistem na esteira do capitalismo racial global, com suas dívidas impagáveis, embargos e economias extrativistas. Remendar e burlar são práticas incessantes e, provavelmente, em breve serão seguidas pela criptografia a partir das bases, uma vez que essas práticas infraestruturais de justiça restaurativa permitem que as pessoas *chèch lavi* (busquem a vida) em meio às ruínas do Estado que nunca as quis, nunca se preocupou com elas e nunca lhes proveu infraestrutura. A justiça infraestrutural restaurativa, ironicamente, pode exigir o fim dos imaginários universais de cidadania infraestrutural do Atlântico Norte, por meio da dissolução das estruturas existentes de conectividade exclusiva, em vez de sua reparação e manutenção. À medida que o centro se desgasta, as margens podem prevalecer.

Referências

Anand, N. (2015). Leaky states: water audits, ignorance, and the politics of infrastructure. *Public Culture, 27*(2), 305- 30.

Anand, N. (2017). *Hydraulic City: Water and the infrastructures of citizenship in Mumbai*. Duke University Press.

Anand, N., Gupta, A., & Appel, H. (eds.). (2018). *The Promise of Infrastructure*. Duke University Press.

Appel, H. (2019). *The Licit Life of Capitalism: US oil in Equatorial Guinea*. Duke University Press.

Arthur, C., & Dash, J. (eds.). (1999). *Libète: A Haiti Anthology*. Latin America Bureau.

Auyero, J. (2012). *Patients of the State: The politics of waiting in Argentina*. Duke University Press.

Auyero, J., & Swistun, D.A. (2009). *Flammable: Environmental suffering in an Argentine shantytown*. Oxford University Press.

Beckett, G. (2019). *There Is No More Haiti: Between life and death in Port-au-Prince*. University of California Press.

Bigger, P., & Millington, N. (2023). Temporalities of the climate crisis: Maintenance, green finance and racialized austerity in New York City and Cape Town. *In:* Wiig, A. *et al.* (eds.), *Infrastructuring Urban Futures: The politics of remaking cities* (1st ed., p. 42–66). Bristol University Press.

Bonilla, Y. (2018, fev. 28). For investors, Puerto Rico is a fantasy blank slate. *The Nation*. https://www.thenation.com/article/archive/for-investors-puerto-rico-is-a-fantasy-blank-slate/

Bonilla, Y., & Klein, N. (2018, mar. 21). Six months after Maria, residents resist efforts to turn island into privatized Bitcoin playground. *Democracy Now*. https://www.democracynow.org/2018/3/21/six_months_after_maria_residents_resist

Bowles, N. (2018, fev. 2). Making a crypto utopia in Puerto Rico. *New York Times*. https://www.nytimes.com/2018/02/02/technology/cryptocurrency-puerto-rico.html

Crandall, J. (2019). *Blockchain*s and the "Chains of Empire": contextualizing *blockchain*, cryptocurrency, and neoliberalism in Puerto Rico. *Design and Culture, 11*(3), 279- 300.

Dawson, A. (2017). *Extreme Cities: The Peril and Promise of Urban Life in the Age of Climate Change*. Verso.

De Certeau, M. (1984). *The Practice of Everyday Life*. University of California Press.

De Coss-Corzo, A. (2021). Patchwork: repair labor and the logic of infrastructure adaptation in Mexico City. *Environment and Planning D: Society and Space, 39*(2), 237- 53.

De Souza e Silva, A., Sutko, D.M., Salis, F.A., & de Souza e Silva, C. (2011). Mobile phone appropriation in the *favelas* of Rio de Janeiro, Brazil. *New Media & Society, 13*(3), 411- 26.

Du Bois, W.E.B. (2021). *The Souls of Black Folk*. New American Library. (Publicação original de 1903).

Easterling, K. (2016). *Extrastatecraft: The power of infrastructure space*. Verso.

Fanon, F. (1990). *The Wretched of the Earth*. Trad. C. Farrington. Penguin.

Ferguson, J. (2006). *Global Shadows: Africa in the neoliberal world order*. Duke University Press.

Freeman, C. (2000). *High Tech and High Heels in the Global Economy*. Duke University Press.

Gandy, M. (2008). Landscapes of disaster: water, modernity, and urban fragmentation in Mumbai. *Environment and Planning A: Economy and Space, 40*(1), 108- 30.

Gandy, M. (2014). *The Fabric of Space: Water, modernity, and the urban imagination*. MIT Press.

Graham, S., & Marvin, S. (2001) *Splintering Urbanism: Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Routledge.

Hagen, J., & Diener, A.C. (eds.). (2022). *Invisible Borders in a Bordered World: Power, mobility, and belonging*. Routledge.

Horst, H.A. (2013). The infrastructures of mobile media: towards a future research agenda. *Mobile Media and Communication, 1*(1), 147- 52.

Insight Crime. (2022, out. 20). Jimmy Chérizier, alias "Barbecue". *Insight Crime*. https://insightcrime.org/haiti-organized-crime-news/jimmy-cherizier-alias-barbecue/

Johnston, J. (2022, fev. 7). They fooled us. *Center for Economic and Policy Research*. https://www.cepr.net/report/they-fooled-us/

Katz, J.M. (2013). *The Big Truck that Went By: How the world came to save Haiti and left behind a disaster*. Palgrave Macmillan.

Kitchin, R., & Dodge, M. (2011). *Code/ Space Software and Everyday Life*. MIT Press.

Kitchin, R., Lauriault, T., & McArdle, G. (eds). (2018). *Data and the City*. Routledge.

Kivland, C.L. (2020). *Street Sovereigns: Young men and the makeshift state in urban Haiti*. Cornell University Press.

Klein, N. (2018). *The Battle for Paradise: Puerto Rico takes on the disaster capitalists*. Haymarket Books.

Lemanski, C. (ed). (2019). *Infrastructures of Citizenship: Practices and identities of urban citizens and the state*. Routledge.

Lemanski, C. (2020). Infrastructural citizenship: the everyday citizenships of adapting and/or or destroying public infrastructure in Cape Town, South Africa. *Transactions of the Institute of British Geographers, 45*(3), 589- 605.

Lewis, J.S. (2020). *Scammer's Yard: The crime of black repair in Jamaica*. University of Minnesota Press.

Marcos, Coral M., & Mazzei, P. (2022, jan. 31). The rush for a slice of paradise in Puerto Rico. *New York Times*. https://www.nytimes.com/2022/01/31/us/puerto-rico-gentrification.html

McKinney, J. (2022, nov. 4). Consortium to rebuild Puerto Rico. *TRVST.world*. https://www.trvst.world/charity-civil-society/consortium-to-rebuild-puerto-rico/

McKittrick, K. (2006) *Demonic Grounds: Black women and the cartographies of struggle*. University of Minnesota Press.

Parks, L. (2014). Walking Phone Workers. *In:* Adey, D. *et al.* (eds.) *The Routledge Handbook of Mobilities*. (p. 243-255). Routledge.

Parks, L., & Schwoch, J. (eds). (2012). *Down to Earth: Satellite technologies, industries, and cultures*. Rutgers University Press.

Parks, L., & Starosielski, N. (eds). (2015). *Signal Traffic: Critical studies of media infrastructures*. University of Illinois Press.

Ragnedda, M. (2020). *Enhancing Digital Equity: Connecting the digital underclass*. Palgrave Macmillan.

Renteria, N. (2021, nov. 22). El Salvador plans first "Bitcoin City", backed by bitcoin bonds. *Reuters*, https://www.reuters.com/markets/rates-bonds/el-salvador-plans-first-bitcoin-city-backed-by-bitcoin-bonds-2021-11-21/

Rodney, W. (2018) *How Europe Underdeveloped Africa*. Verso. (publicação original de 1972).

Sharpe, C. (2016). *In the Wake: On blackness and being*. Duke University Press.

Sheller, M. (2000). *Democracy After Slavery: Black publics and peasant radicalism in Haiti and Jamaica*. Macmillan Caribbean.

Sheller, M. (2003). *Consuming the Caribbean: From Arawaks to Zombies*. Routledge.

Sheller, M. (2009a). Infrastructures of the imagined island: software, mobilities, and the architecture of Caribbean paradise. *Environment and Planning A: Economy and Space, 41*(6), 1386- 1403.

Sheller, M. (2009b). The new Caribbean complexity: mobility systems, tourism and the spatial rescaling. *Singapore Journal of Tropical Geography, 30*(2), 189- 203.

Sheller, M. (2012). *Citizenship from Below: Erotic agency and Caribbean freedom*. Duke University Press.

Sheller, M. (2013). The islanding effect: post- disaster mobility systems and humanitarian logistics in Haiti. *Cultural Geographies, 20*(2), 185- 204.

Sheller, M. (2014). *Aluminum Dreams: The making of light modernity*. MIT Press.

Sheller, M. (2018). Caribbean futures in the *offshore* Anthropocene: debt, disaster, and duration. *Environment and Planning D: Society and Space, 36*(6), 971-986.

Sheller, M. (2019). Locating technologies on the ground in post-earthquake Haiti. *In:* Wilken, R. *et al.* (eds) *Location Technologies in International Context*. (p. 129-142). Routledge.

Sheller, M. (2020). *Island Futures: Caribbean survival in the Anthropocene*. Duke University Press.

Sheller, M. (2021). The geopolitics of *offshore* infrastructure- space: remediating military bases, tourist resorts, and alternative island futures. *In:* Mostafanezhad, M. *et al.* (eds). *Tourism Geopolitics: Assemblages of infrastructure, affect, and imagination*. (p. 283-305). University of Arizona Press.

Sheller, M., Galada, H.C., Montalto, F.A., Gurian, P.L., Piasecki, M., Ayalew, T., & O'Connor, S. (2013). Gender, disaster and resilience: assessing women's water and sanitation needs in Leogane, Haiti, before and after the 2010 earthquake. *wH2O: The Journal of Gender & Water, 2*(1), 18- 27.

Simone, A. (2004). *People as infrastructure*: intersecting fragments in Johannesbur. *Public Culture, 16*(3), 407- 29.

Simone, A. (2013). Cities of uncertainty: Jakarta, the urban majority, and inventive political technologies. *Theory, Culture & Society, 30*(7/8), 243 -263.

Simpson, I. (2021). Cultural political economy of the start-u p societies imaginary. PhD dissertation, McGill University, Montreal.

Simpson, I.; Sheller, M. (2022). Islands as interstitial encrypted geographies: making (and failing) cryptosecessionist exits. *Political Geography*, 99: art 102744.

Star, S.L. (1999). The ethnography of infrastructure. *American Behavioral Scientist, 43*(3), 377-391.

Starosielski, N. (2015). *The Undersea Network: Sign, storage transmission*. Duke University Press.

Thiel, P. (2009, abr. 13). The education of a libertarian. *Cato Unbound*. https://www.cato-unbound.org/2009/04/13/peter-thiel/education-libertarian/

Tormos-Aponte, F., García-López, G., & Painter, M.A. (2021). Energy inequality and clientelism in the wake of disasters: from colorblind to affirmative power restoration. *Energy Policy*, 158: art. 112550. https://doi.org/10.1016/j.enpol.2021.112550

Trouillot, M.-R. (2021). *Trouillot Remixed: The Michel-Rolph Trouillot Reader*. Edited by Y. Bonilla, G. Beckett, & M.L. Fernando. Duke University Press.

Wacquant, L. (2016). Revisiting territories of relegation: Class, ethnicity and state in the making of advanced marginality. *Urban Studies, 53*(6), 1077- 1088.

Watlington, C. (2019). Tales from the cryptos: *blockchain* visionaries and old colonial scams in Puerto Rico. *The Baffler*, 43, 16-23. https://www.jstor.org/stable/26564953

Wynter, S. (2003). Unsettling the coloniality of being/ power/ truth/ freedom: towards the human, after man, its overrepresentation - an argument. *CR: The New Centennial Review, 3*(3), 257- 337.

Recebido: 7 ago. 2023.
Aceito: 20 ago. 2023.

Licenciado sob uma Licença Creative Commons Attribution 4.0

https://doi.org/10.20336/rbs.975

Travel, technology, and hybrid mobilities: Interview with Jennie Germann Molz

Viagens, tecnologia e mobilidades híbridas: entrevista com Jennie Germann Molz

Amanda Arrais[*]
Ana Carolina Padua Machado[**]
Mauricio Piatti Lages[***]

ABSTRACT
Jennie Germann Molz is Professor of Sociology at the College of the Holy Cross in Worcester, Massachusetts where she teaches courses on social theory, travel and tourism, mobile technologies, global citizenship, and emotion. We had the opportunity to interview her during the SPMob 2023: Fourth School of Advanced Science in Mobilities, held from June 13-21, 2023, at the University of São Paulo and the Federal University of the State of Rio de Janeiro, to which she attended as a keynote speaker. In this interview, Germann Molz emphasizes the need to overcome the moralistic view of technology. Rather than subscribing to technological determinism, she proposes the concept of affordances, claiming that, while technology affords certain ways to engage with it, we have agency in determining how we will utilize it and integrate it into our lives. That's why in her works, she describes the many and complex ways in which travelers have been engaging with communication and networking technologies while on the move. Technologically-mediated interactions do not necessarily result in frail and brittle sociality, she adds, since they may entice new forms of solidarity, emotional support and a sense of togetherness or belonging.

Keywords: mobile lifestyles, network hospitality, worldschooling.

[*] University of São Paulo, São Paulo, SP, Brazil.
Doctoral candidate in Tourism at the University of São Paulo (USP) with a co-supervision arrangement with the Multilingualism and Minorities program at the University of Groningen (RUG), and has a Master's degree in Philosophy from the Cultural Studies program at the University of São Paulo (USP). She is currently a member of the Mobilities and Tourism (MobTur) research group.

[**] University of São Paulo, São Paulo, SP, Brazil
Doctoral student of Sociology at the University of São Paulo, she has a Master's Degree in Tourism from the same institution. She is member of the research groups Mobilities and Tourism (MobTur), Mobilities: Theories, Themes and Methods (MTTM) and DemandaTur.

[***] University of São Paulo, São Paulo, SP, Brazil
Doctor in Sociology from the University of São Paulo and, with a Master's Degree in Sociology from the University of Brasília. He is member of the research groups Mobilities: Theories, Themes and Methods (MTTM) and Culture, Memory and Development (CMD). 1

RESUMO

Jennie Germann Molz é professora de Sociologia no College of the Holy Cross em Worcester, Massachusetts, onde ministra cursos sobre teoria social, viagens e turismo, tecnologias móveis, cidadania global e emoção. Tivemos a oportunidade de entrevistá-la durante a SPMob 2023: Quarta Escola de Ciência Avançada em Mobilidades, realizada de 13 a 21 de junho de 2023, na Universidade de São Paulo e na Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, evento do qual ela foi uma das principais palestrantes. Nesta entrevista, Germann Molz enfatiza a necessidade de superarmos a visão moralista da tecnologia. Em lugar de o determinismo tecnológico, ela propõe o conceito de *affordances* (em tradução livre, potencialidades de uso) alegando que, embora a tecnologia proporcione certas formas de nos envolvermos com ela, temos algum grau de agência para determinar como a iremos utilizar e integrá-la em nossas vidas. Em seus trabalhos, ela descreve as muitas e complexas maneiras em que viajantes se envolvem com tecnologias de comunicação e *networking* enquanto estão em movimento. As interações mediadas tecnologicamente não resultam necessariamente numa sociabilidade frágil, acrescenta ela, uma vez que podem suscitar novas formas de solidariedade, apoio emocional e um sentimento de união ou pertença.

Palavras-chave: estilos de vida móveis, hospitalidade em rede, *worldschooling*.

Introduction

Jennie Germann Molz is a Professor of Sociology at the College of the Holy Cross in Massachusetts, USA. Following her interest in tourism mobilities, her academic journey led her to Lancaster University, England, where she earned a Ph.D. in Sociology and served as a Postdoctoral fellow at the Centre for Mobilities Research (CeMoRe), founded in 2003. The main focus of Germann Molz's work revolves around the implications of new digital technologies for different practices of travel and hospitality. Her research interests include hospitality, the sharing economy, mobile families, social media, belonging, emotions, digital nomads, educational travel, and mobile lifestyles.

The opportunity to interview Germann Molz arose when she was one of the keynote speakers at "SPMob 2023: Fourth School of Advanced Science in Mobilities", held from June 13-21, 2023, at the University of São Paulo and the Federal University of the State of Rio de Janeiro. Conceptualized by Bianca-Freire Medeiros[1] and Thiago Allis[2], the event aims to disseminate the *mobilities turn* in social theory and research (Sheller & Urry, 2006; for the SPMob general concept, see Freire-Medeiros, Telles & Allis, 2018). Speakers and participants were encouraged to explore new methods for tracking moving empirical objects (Büscher & Urry, 2009), to reflect critically on flows, fixities, and frictions (Freire-Medeiros & Lages, 2020), and to investigate socio-spatial mobilities and their dynamics of presence and absence, proximity and distance (Urry, 2007).

At the event, Germann Molz discussed the seminal book *The Tourist Gaze 3.0* (Urry & Larsen, 2011) alongside Mimi Sheller,[3] Thiago Allis and Bianca Freire-Medeiros in a public session at SESC Pinheiros, in São Paulo, and presented the opening conference "On the Horizon: Tourism's Unfinished Futures" in Rio de Janeiro. During the days of SPMob2023 in São Paulo, she also delivered the conference "Mobilizing and Mooring Tourism: Reflections at the Intersection of Tourism Studies and the Mobilities Paradigm" for a numerous and attentive audience.

---

[1] Bianca Freire-Medeiros is Professor of the Department of Sociology at the University of São Paulo (USP), associate researcher at the Center for Metropolis Studies (CEM), coordinator of UrbanData - Brasil and leader of the research group Mobilidades: Teorias, Temas e Métodos (MTTM).

[2] Thiago Allis is Professor of Tourism at the School of Arts, Sciences and Humanities at the University of São Paulo (USP) and leader of the research group Mobilities and Tourism (MobTur).

[3] Mimi Sheller is the Dean of The Global School at Worcester Polytechnic Institute. She co-founded the Centre for Mobilities Research (CeMoRe) and the journal Mobilities.

In this interview, Germann Molz emphasized the idea that we must go beyond a moralistic view of technology. If we want to understand how people, places, mobile technologies, and digital or hybrid environments are intertwined, we need to change or adjust our analytical lenses. Rather than subscribing to technological determinism, she advocates for the concept of *affordances*. According to her, whether technology *affords* certain ways of engaging with it, we have agency in determining how we will utilize it and integrate it into our lives. That's why in her works such as *Travel Connections* (2012) and others, she described the many and complex ways in which travelers were engaging with communication and networking technologies while on the move. Technologically-mediated interactions do not necessarily result in frail and brittle sociality, she adds, since they may entice new forms of solidarity, emotional support and a sense of togetherness or belonging. Their effects are complex and paradoxical.

Mobilities' perspective highlights the spatial and temporal dimensions of movement. As Germann Molz (2014, p. 554) accurately explains: "social life is produced through various intersecting mobility systems and experiences. In her works, she addresses the intersection between traveling and communicating for travel bloggers, couch surfers, Airbnb guests and hosts, world schoolers and other groups of mobile individuals. What she has perceived as features of an emerging *mobile sociality*, especially regarding the shift from *Web 1.0* to *Web 2.0*, is now everywhere, thanks to the rapid growth of smartphones, mobile computing devices, user-generated social media and online social networking platforms. All this leads to a "nearly ubiquitous connectivity that characterizes contemporary social life" (Germann Molz, 2014, p. 553).

How does this relate to topics of infrastructure and mooring (Hannam, Sheller & Urry, 2006)? Digital, mobile, and networking technologies are now proliferating in all parts of society and, therefore, they comprise the mobile infrastructures of our everyday life. "Mobile, mediated and networked relations now constitute the dominant mode of social life" (Germann Molz, 2012). In *Mobilities*, sociologist John Urry (2007, p. 17) has noticed "how new technologies of both transport and communication characterize modern societies". For the travelers Germann Molz interviewed and investigated, experiences were always "in between mobilities and moorings", as they were driven by competing desires to escape and to embrace. Furthermore, in addition to relying on material infrastructures, staying in touch with friends

and family while on the road involves an emotional mooring, as it "grounds them within their social networks even as they lead a mobile lifestyle" (Germann Molz, 2012). For her, these are some of the interesting ways to grasp the impacts of network technologies and platforms in a "technology-saturated society".

Among Jennie Germann Molz's most notable publications *are Travel Connections: Technology, Tourism, and Togetherness in a Mobile World* (2012, Routledge), *Mobilizing Hospitality: The Ethics of Social Relations in a Mobile World*, co-edited with Sarah Gibson (2016, Routledge), and "Social networking technologies and the moral economy of alternative tourism: The case of couchsurfing.org" (2013), published in *Annals of Tourism Research*. *More recently, she authored The World is Our Classroom: Extreme Parenting and the Rise of Worldschooling* (2021, NYU Press) and co-edited *Affect and Emotion in Tourism* with Dorina-Maria Buda (2023, Routledge). She was also a founding co-editor of the journal *Hospitality & Society*.

The interview took place on a Saturday, June 17, 2023, at Sesc Avenida Paulista, during her stay in São Paulo. All of its content was recorded and transcribed. What follows is an edited version of the dialogue, which was organized and formatted for public reading.

Introdução

Jennie Germann Molz é professora de Sociologia na *College of the Holy Cross*, em Massachusetts, Estados Unidos. Seguindo o interesse no campo das mobilidades turísticas, sua jornada acadêmica a levou até a Universidade de Lancaster, Inglaterra, onde obteve seu Ph.D. em Sociologia e atuou como bolsista de Pós-Doutorado no *Centre for Mobilities Research* (CeMoRe), fundado em 2003. O principal foco do trabalho de Germann Molz gira em torno das implicações das novas tecnologias digitais para diferentes práticas de viagem e hospitalidade. Seus interesses de pesquisa incluem hospitalidade, economia compartilhada, famílias móveis, mídias sociais, pertencimento, emoções, nômades digitais, turismo educacional e estilos de vida móveis.

A oportunidade de entrevistar Germann Molz surgiu quando de sua presença como uma das principais palestrantes da "SPMob 2023: Quarta Escola de Ciência Avançada em Mobilidades", realizada de 13 a 21 de junho

de 2023, na Universidade de São Paulo e na Universidade Federal do Rio de Janeiro. Concebido por Bianca Freire-Medeiros e Thiago Allis, o evento tem o objetivo de disseminar o *giro das mobilidades* em teoria e pesquisa social (Sheller & Urry, 2006; para o conceito geral da SPMob, ver Freire-Medeiros, Telles & Allis, 2018). Os palestrantes e os participantes são encorajados a explorar novos métodos para rastrear objetos empíricos móveis (Büscher & Urry, 2009), a refletir criticamente sobre fluxos, fixos e fricções (Freire-Medeiros & Lages, 2020), e a investigar as mobilidades socioespaciais e suas dinâmicas de presença e ausência, proximidade e distância (Urry, 2007).

No evento, Germann Molz discutiu o livro seminal *O Olhar do Turista 3.0* (Urry & Larsen, 2011) com Mimi Sheller,[4] Thiago Allis e Bianca Freire-Medeiros, no SESC Pinheiros, em São Paulo, e apresentou a conferência de abertura "*On the Horizon: Tourism's Unfinished Futures*" no Rio de Janeiro. Durante o período da SPMob2023 em São Paulo, ela também apresentou a conferência "*Mobilizing and Mooring Tourism: Reflections at the Intersection of Tourism Studies and the Mobilities Paradigm*" para uma plateia atenta e numerosa.

Nesta entrevista, Germann Molz enfatiza a ideia de que devemos ir além de uma visão moralista da tecnologia. Se desejamos entender como pessoas, lugares, tecnologias móveis e ambientes digitais e híbridos estão entrelaçados, precisamos mudar ou ajustar nossas lentes analíticas. Ao invés de adotar o determinismo tecnológico, ela defende o conceito de *affordances*. De acordo com ela, ainda que a tecnologia proporcione certas formas de engajamento, temos autonomia para determinar como iremos utilizá-la e integrá-la às nossas vidas. Esse é o motivo pelo qual, em *Travel Connections* (2012) e outros trabalhos, ela descreveu as várias e complexas formas pelas quais viajantes se relacionam com as tecnologias de comunicação e de *networking* enquanto se deslocam. As interações mediadas pela tecnologia não resultam necessariamente em uma sociabilidade frágil, acrescenta ela, porque podem atrair novas formas de solidariedade, apoio emocional e senso de pertencimento. Seus efeitos são complexos e paradoxais.

A perspectiva das mobilidades ressalta as dimensões espaciais e temporais do movimento, como Germann Molz explica: "a vida social é produzida por meio de vários sistemas e experiências de mobilidade que se cruzam (2014, p. 554). Em seus trabalhos, ela aborda a interseção entre viagem e comunicação para blogueiros, *couchsurfers*, hóspedes e anfitriões do Airbnb,

[4] Mimi Sheller é reitora da The Global School no Worcester Polytechnic Institute. Ela co-fundou o Center for Mobilities Research (CeMoRe) e o periódico Mobilities.

worldschoolers e outros grupos de indivíduos móveis. As características que ela diagnosticou como inerentes a uma sociedade móvel emergente, sobretudo em relação à mudança da *Web 1.0* para a *Web 2.0*, estão agora em toda parte, graças ao rápido crescimento de *smartphones*, computadores móveis, mídias sociais geradas por usuários e plataformas *online* de redes sociais. Tudo isso leva a uma "conectividade quase onipresente que caracteriza a vida social contemporânea" (Germann Molz, 2014, p. 553).

Como isso se relaciona com os tópicos de infraestrutura e *ancoradouros* (Hannam, Sheller & Urry, 2006)? As tecnologias digitais, móveis e de rede estão se alastrando para todas as partes da sociedade e, desse modo, constituem as infraestruturas móveis de nossa vida cotidiana. "As relações móveis, mediadas e em rede constituem agora o modo dominante de vida social" (Germann Molz, 2012). Em *Mobilities*, o sociólogo John Urry observou o modo "como as novas tecnologias de transporte e comunicação caracterizam as sociedades modernas" (2007, p. 17). Para os viajantes investigados por ela, as experiências estão sempre inseridas "entre mobilidades e ancoradouros", pois são movidas por desejos concorrentes de escapar e de abraçar. Depois, além de depender de infraestruturas materiais, manter contato com amigos e familiares durante a viagem envolve uma *ancoragem emocional*, pois "os apoia em suas redes sociais mesmo quando levam um estilo de vida móvel" (Germann Molz, 2012). Para ela, essas são algumas das formas interessantes de apreender os impactos das tecnologias e plataformas de rede em uma "sociedade saturada de tecnologia".

Entre as publicações mais notáveis de Jennie Germann Molz estão *Travel Connections: Technology, Tourism, and Togetherness in a Mobile World* (2012, Routledge), *Mobilizing Hospitality: The Ethics of Social Relations in a Mobile World*, coeditado com Sarah Gibson (2016, Routledge) e "Social networking technologies and the moral economy of alternative tourism: The case of couchsurfing.org" (2013), publicado em *Annals of Tourism Research*. Mais recentemente, ela escreveu *The World is Our Classroom: Extreme Parenting and the Rise of Worldschooling* (2021, NYU Press) e coeditou *Affect and Emotion in Tourism* com Dorina-Maria Buda (2023, Routledge). Ela também foi coeditora e fundadora da revista *Hospitality & Society*.

A entrevista aconteceu em um sábado, 17 de junho de 2023, no Sesc Avenida Paulista, durante a sua estada em São Paulo. Todo o conteúdo foi gravado e transcrito. O que se segue é uma versão editada do diálogo, que foi organizada e formatada para leitura.

Interviewers: *Let's start with your academic trajectory. How was the contact with John Urry and Mimi Sheller at Lancaster University and with the New Mobilities Paradigm, which was being developed during the period? Did your Ph.D. and Post-Doc project change a lot as you went deeper into the mobility framework?*

Jennie Germann Molz (JGM) - Thank you so much for inviting me to do this interview and for sharing ideas about your work with me. I decided to study at Lancaster because I had read *The Tourist Gaze* (Urry, 1990). I looked to find out "Where is John Urry and is there a Ph.D. program there?". When I arrived at Lancaster, I started working with Mimi Sheller and Anne-Marie Fortier,[5] who were both lecturers in the Sociology department at Lancaster. They were supervising my Ph.D. project, which I had proposed as an ethnography of a small village in Vietnam that had recently re-opened to international tourists. I was starting to put into place all of the things I needed to do fieldwork in Vietnam. As I was online doing the research about how to get a study visa and so on, I kept finding websites from travelers who were backpacking around the world. These websites were fascinating to me! So, my Ph.D. project changed completely. I thought "Ok, this intersection between round-the-world travel and technology is more interesting to me than doing fieldwork in one place".

Interviewers: *Were they travel blogs?*

JGM: Well, that's what we would call them now, but the word blog did not exist yet, at the time. These backpackers were beginning to take advantage of *Web 2.0* possibilities, so they were publishing websites that could also interact with the readers or the audience. For example, they had a comments section. And this is what I was so interested in because when I was traveling around the world in the early 1990s, I couldn't be in contact with anyone. It was right around the time the Internet became available, but it was not very common. When I was traveling, we were still receiving letters at the *Poste restante*.[6] However, I did see one backpacker at a hostel who had a big

[5] Anne-Marie Fortier is a Professor of Sociology at Lancaster University. Among her books are *Migrant belongings: Memory, Space, Identity* (2000) and *Uprootings/Regroundings: Questions of Home and Migration* (2003), co-edited with Sara Ahmed, Claudia Castañeda and Mimi Sheller.

[6] *Poste restante* is known as a delivery service where the mail is posted and the recipient collects it.

laptop with all the cords and he was trying to splice them into the telephone wire to get a modem connection. As I was designing my doctoral research, I remembered this guy and I thought it might be more interesting to think about how people like him were experimenting with travel and technology than it would be to go to just one place. John Urry and Mimi Sheller (2006) were starting to write, publish and talk about the *Mobilities Paradigm* and it all made sense to me that this should be the theoretical lens for thinking about what these tourists, these travelers were doing.

Interviewers: *We live in a "technology-saturated society", as you have encapsulated before (Germann Molz, 2012, p. 24). Societies in which technologies of transportation and communication, visualization, and social media are now ubiquitous and pervasive. However, social scientists still look at the relationships between new technologies and social life with distrust or moral suspicion. Why do you think this happens? Are there longstanding preconceptions about their impact? How to construct a sociological view of these hybrid interactions?*

JGM: This is a great question! And I think it's really interesting that you're picking up on this enduring idea of distrust. In many cases, scholars are addressing technology from a critical perspective. But I think what you're suggesting here is something a little bit different than critical, it's more negative. I did my master's degree in Popular Culture Studies and, at the time, we were engaging with theories about mass or popular culture informed by the Frankfurt School.[7] These theories took this moralistic view, although it wasn't named as such, that television, the telephone, these technologies were fragmenting the social fabric, isolating people, and feeding into the worst impulses of human nature to just want to be fed entertainment rather than to have critical engagement with cultural products. I'm thinking about Neil Postman's book, *Amusing Ourselves to Death: Public Discourse in the Age of Show Business* (1985), which criticizes television's impact on society and really positions viewers and people as non-critical thinkers. I think that maybe it's that orientation that you see continuing on and being applied not

[7] The Frankfurt School is known as a movement of Philosophical and Sociological knowledge that emerged, since the mid-1930s, at the University of Frankfurt and had critical theory as its main established line. It was marked by a variety of intellectuals and generations with names such as Theodor Adorno, Max Horkheimer, Herbert Marcuse, Jürgen Habermas, Franz Neuman, among others.

just to television, but to every new technology that enters the public sphere. There's a similar way of thinking in some of the early work on tourism. Daniel Boorstin's (1961) work on *pseudo-events*, which was referring to tourists as cultural dupes who just take anything that you feed to them. They're not really trying to understand the culture that they're visiting, they're just consuming whatever is in their tourist bubble. This notion of tourists as dupes never sat right with me because it didn't make sense to understand round-the-world backpackers or couchsurfers or many of the interviewees in my research. Bringing that to the current day, into some of the more recent scholarship, there have been several ways of thinking about this. There's a whole debate around *technological determinism*, this idea that technology somehow determines how users will use it or how users will interpret it. Then, the concept that became really useful for me coming out of Science and Technology Studies (STS) was the idea of *affordances*. Rather than the technology determining how we will use it or how we will perform in a particular place, the technology *affords* certain ways of engaging with it and we then have some kind of *agency* in deciding how we're going to use it or how it's going to become part of our lives. *Affordances* was a more helpful concept for me to deal with that debate around *technological determinism*. The other work that really influenced my thinking about new technologies and shifting away from that moralistic view was Carolyn Marvin's book *When Old Technologies Were New* (1988). Marvin is a historian and she goes back and looks at when the telegraph was first invented, when the radio was first invented, the telephone, and so on. Each new technology enters the social sphere in a bit of a moral crisis, then people work out the moral meanings of that technology. New technologies often tap into existing aspirations, for example hopes of creating a global community, but they also reveal existing anxieties. One of the anxieties about introducing the telephone into people's homes was that people might have access to other people of different social classes that they should not be communicating with. Or that young women might pick up the phone and be able to talk to a man somewhere or communicate with someone whose racial or class background isn't socially appropriate for them to be interacting with. Therefore, the anxiety isn't just about the technology itself, it's about how the technology enters or threatens to disrupt other kinds of social norms and social order.

Interviewers: *There's indeed an interplay between technological affordances and social desires. Things are being enacted. This combination or assemblage (tech + social relations) is sort of being collectively constructed in the present. Some technologies don't even get the use they're supposed to.*

JGM: This is why technical fixes, technical solutions to social problems, don't always work. Because it has to be a social solution to a social problem and then maybe we can use the technology secondarily. But usually, we're like "Okay, what can the tech do?" and then we build a solution based on that, as opposed to "What do we need?" and then build the tech around that.

Interviewers: *In your work, you have been investigating different types of travelers and tourists, such as flashpackers,*[8] *couchsurfers, round-the-world travelers with their blogs, voluntourists, Airbnb tourists, slow tourists, culinary tourists, and so on. Do you think such distinctions help us understand the aspirations and anxieties of contemporary tourism practices? Are they more diverse in the 21st century?*

JGM: It's kind of interesting to think about it as types because I'm actually very skeptical of typologies. I find them useful up to a point and then their usefulness kind of falls apart once I go into the empirical field, because no actual person fits the category but the category gives us a little bit of a map of how things might be. If you look at this list, actually, the travelers that I've interviewed and studied, they're all of these things at the same time. It's not like there are couchsurfers who don't eat, because of course they're eating while traveling, so they're also culinary tourists. But they're also often flashpackers because they're using mobile technologies while they're traveling. Sometimes, voluntourists go and stay in an Airbnb, so these are really like overlapping practices that people are doing rather than discrete categories. But I think you're right in suggesting that by giving these different practices a name, like couchsurfing or voluntourism, gives us an entry point for thinking about their diverse aspirations and anxieties. Sometimes people will frame it in terms of who benefits and who suffers,

[8] Flashpackers are travelers who merge aspects of conventional backpacking with elements of more luxurious or comfortable travel. The term itself is a fusion of "flash," which conveys notions of style, trendiness, or even affluence, and "backpacker," denoting those who typically seek budget-conscious and self-directed travel encounters.

which is maybe more of a political framework for it. For me, thinking about anxieties and aspirations is just more interesting, I guess.

Interviewers: *Does it also imply more attention to the subjective or affective dimension? Like the social ties constructed within these different types of travel?*

JGM: I think you're right and I think that gets to where my scholarship falls in terms of the sociological imagination. I tend to approach it more from the micro level, from the level of identity and lifestyle, only then I try to think about structure or larger historical forces a bit more. But I'm so much more interested in the personal stories and the rich texture of actual everyday experiences. It's the story that pulls me in and then, from there, I try to step back and look at where in the bigger picture these couchsurfers or culinary tourists fit. Thus, my interest is much more in the everyday performances of self.

Interviewers: *Following this line of reasoning, what is interactive tourism, and who are interactive tourists? Is it related to mobile sociality? Considering these intersections between technologies and travel experiences of different kinds, why did you phrase this concept interactive tourism?*

JGM: This is a great question and I think this term *interactive travel* or *interactive tourism* dates my work because I think today the term I would use is travel or tourism. The interactive almost isn't even remarkable at all anymore. When we are on observation decks, for example, mostly everyone is on their phones taking pictures. It is completely normal, we don't think "Look at all these people with their phones!". It doesn't even occur to us. When I was first writing about *interactive travel*, it was at this moment right when the iPhone had been invented and when *Web 2.0* was rolling out. This was really transformative, because the first iteration of the internet was really just broadcasting websites, pushing out websites, but you couldn't interact with the website, you could just read it. Then, with *Web 2.0* and with the interactive features, you could comment, you could have a discussion forum, and you could have peer-to-peer interactions. All that was really transformative in terms of the *affordances* that the technology was

providing. I think that's why maybe my book has a shelf life [laughs], now it's a historical account.

Interviewers: *About this transition, do you mean that every social interaction and every travel experience is now mediated by these digital technologies?*

JGM: Pretty much. And I would say if it's not, you have to make a choice to opt out, in most cases. Not to overgeneralize, because even now not everyone has a mobile phone or has access to the internet, but that privileged stratum of travelers that I'm studying more or less does.

Interviewers: *Do mobile technologies necessarily dilute the distinctiveness of places or detach people from places as some authors claim? How places or tourist destinations are being fueled by the circulation of information, photos, and messages on social media?*

JGM: On the walk over here, we were just talking about Walter Benjamin (1995) and his work on the arcades, the *flâneur*, and the idea of aura. Is the aura diluted by the proliferation of all of these images on social media? This goes back to your earlier question about the moralization of technology. We often talk about authenticity in these moral debates. Are places losing their authenticity because they are so mediated and because those media images are circulated so broadly? By the time I actually arrive to look at the Eiffel Tower, do I even feel it's the real place? I would go back to the concept of *affordances* because that is one of the effects that the technology *affords*, that perhaps, in some ways, meaning is being diluted or the experience of being in a place is definitely being impacted by the circulation of that place in social media. But then, on the other hand, when I was doing the research for *Travel Connections* (Germann Molz, 2012), I noticed that as much as a sense of place was being diluted by technology, other meanings and other ways of being in place were being invented and experimented with. I use the concept of *enchantment* and *disenchantment*, which is inspired by the work of American sociologist George Ritzer (2005) on Weber's idea that the modern world is *disenchanted*. I won't give you a lecture on the Enlightenment, the discovery that the Earth revolves around the sun and not the other way around, the challenges to cosmological ideas about human exceptionalism…

The argument goes that modern life has sort of been hollowed out of meaning and purpose. But one of the things I was curious about was how technology might be *re-enchanting* places. There are other forms of mystery and there are other forms of depth and *new ways of connecting* with places because of the technology or through the technology. For example, when I studied the mobile walking tours in Boston, I found that they led tourists to off-the-beaten-path corners of the city and revealed sights and insights that were otherwise hidden. Therefore, the technology can both hollow out and dilute places but also give us new, cool, exciting ways to engage with places.

Interviewers: *In your discussion on Travel Connections (Germann Molz, 2012), you explored a sense of togetherness and connection facilitated by the mobile world. Recently, practices of virtual tourism have emerged and multiplied. What is your perspective on how connection and a sense of togetherness can be both experienced and analyzed within this context.*

JGM: There's a sense that it's not ever going to replace corporeal tourism. John Urry was very influenced by Diedre Boden and Harvey Molotch's (1994) idea of a "compulsion to proximity". People want to be together and they want to be together in certain places. That is a desire that virtual tourism hasn't been able to replicate yet. But maybe it can; maybe there are ways of replicating togetherness that are more important than replicating the sense of being in a place. It seems to me like a lot of the research on the technology in this area is around *e-word-of-mouth*, ratings, or destination management questions, as opposed to these other questions about identity, selfhood, and lifestyle that I'm more interested in.

Interviewers: *Regarding the ways in which mobilities shape social inequality, there are similarities and differences within empirical contexts. Both rich and poor people are mobile, but the contours, qualities, and textures of their movements are highly differentiated. Mobilities' literature talks about involuntary migrants, refugees, and asylum seekers. On the other hand, it talks about middle-class and upper-class professionals, the so-called expatriates, the kinetic elites (Sheller & Urry 2006), and so on. How to deal with these social differences? Should we adjust our analytical lens from one group to another?*

JGM: For a lot of researchers, social class is the starting point. Someone could ask "What is this class of traveler doing?" and that's the unit of analysis which bounds what they're actually looking at. In my research, I get interested in a thing that people are doing, like when I get interested in *worldschooling* as a lifestyle practice (Germann Molz, 2021). And it just so happens that who's doing worldschooling, of course, is a very small slice of relatively privileged families. Or my interest in *digital nomadism* (Mancinelli & Germann Molz, 2023) leads me to this very small slice of the demographic profile of people who are in a particular social class. That's probably a limitation or a weakness in my own research design. I'm looking at a lifestyle practice rather than looking at a relation like you're talking about. If I were to ask "Whose forced mobility or forced immobility makes a digital nomad lifestyle possible?", maybe that would be a more interesting way for me to come into the debate rather than saying "What are digital nomads doing?". In other words, it may be more interesting to ask what is making that lifestyle possible. What makes the worldschoolers' lifestyle possible? What makes an expat family's lifestyle possible? And often it is someone else having to stay put or someone else being forced to travel.

Interviewers: *Normally, social groups are treated separately by social researchers. They do research on poverty or they research rich people, but they rarely see the interconnections and systems that put together and intersect rich people's mobilities and poor people's mobilities. In your research, how do you deal with this consciousness of class? How do you deal with it analytically? Do you have to be explicit that your interviewees are rich or poor people and how this helps in writing down your analysis?*

JGM: Even though I critique the work of Zygmunt Bauman, I also find his work so interesting and I love reading it. Bauman (1998) has this concept of tourists and vagabonds, and it's so helpful to me thinking about how he describes them as two sides of the same coin. Because if we get caught up in the dichotomy of who's moving and who's not moving, we hardly see anything interesting. But it changes everything if we look at who's moving under different conditions and how some people's mobility relies on the mobility or immobility of others. I haven't written about it, but one of the ways I think about it is in terms of a *politics of comfort*. Who's traveling

in comfort? And who's not? And who's traveling with peace of mind? For example, "Oh yeah, when I get to Immigration, of course my passport is going to be fine and of course my bag is going to go through Customs". Whereas other people who maybe are also on the flight are not comfortable because they're not sure if their visa is going to be accepted at the immigration checkpoint. They're traveling in worry. I think those affective nuances are really interesting to think about.

Interviewers: *When John Urry talked about "the end of tourism", what was being suggested is that the tourist gaze became increasingly integrated into the everyday. You also write on this topic. What do you mean when you say a set of dichotomies such as home and away collapse in this process?*

JGM: In his work, John Urry has taken Heidegger's concept of *dwelling*, which is a very ontological, a very fundamental concept. It's about *beingness* and *becoming*. Then he mobilizes it and he talks about *dwelling in mobility* (see Urry, 2000). We can make ourselves at home while we're traveling. This goes back to *the politics of comfort* because it's much easier for some people to feel at home than for others. For me, being from the United States, I arrive in Sao Paulo, but I recognize all of these cultural markers. When I walk by Burger King or McDonald's at Paulista Avenue it feels familiar to me. But for other travelers, maybe it's harder for them to feel at home while they're traveling. I developed this idea of *global abode* around that issue (Germann Molz, 2008). Travelers and backpackers have all of these objects and embodied, ritualistic, and habitual ways of making themselves at home, anywhere that they are. For example, one of the women I interviewed carried a mug with her everywhere she went. She would have her oatmeal in that mug every day for breakfast, that was how she started her day, and that gave her a sense of familiarity. Or people would go to the same restaurant every day in a new place to try to feel at home there. It addresses the "homing desires" that Avtar Brah (1996) talks about. Even though we have a desire to move, we also have a desire to be rooted. That tension is part of who we are as humans. It also reflects a colonial mindset, like "This is mine now", "I can be here", "I belong here", and "I'll make myself at home here" that is not necessarily true for everyone. But this goes back the other way too and it reminds us that home is not, and never has been, the stable, fixed,

static place that we assume it to be. Home is also constantly being habitually reproduced by eating our breakfast in the same bowl every morning or by making ourselves at home in our homes. Therefore, this idea of global abode disrupts both the stability of home and the mobility of travel.

Interviewers: *About the digital nomads you're studying now, they make themselves at home wherever they go with a lot of existing infrastructure like Wi-Fi cafes. And cities are redesigning themselves in similar ways to receive them.*

JGM: Absolutely! When nomads arrive in a new place, the first impulse is: "Where will I live?", "Where will I work?", "Where is my community?" and to build that around themselves. And you're right. There are all these cottage industries of intermediaries catering to that desire, like offering co-working spaces or connectivity services. There's this new accommodation app that I just saw called *Landing* that offers flexible, short-term leases for digital nomads. It's your spot in Sao Paulo, or your spot in Beijing, or your spot in Bangkok, your little apartment where you can "land" and do your digital nomad work from there. But I like to reflect on both sides of it, as with the tourist gaze. Just as cities or tourist destinations reorganize themselves to appeal to the tourist gaze and the tourists arrive already knowing what they want to see, cities are now organizing themselves to meet the needs of digital nomads. It's that partnership, that interplay between the place and the people.

Interviewers: *Continuing with the discussions about objects of tourism desire and the industry's role in building myths and products, how do you conceive the idea of network hospitality and what are its specificities in relation to other forms of hospitality, such as commercial, domestic, or virtual? What are your perceptions of network hospitality in the context of the contemporary tourism industry, considering exponents such as Airbnb, for example?*

JGM: *Network hospitality*, the way I'm envisioning it, is not a different type of hospitality, but instead a form of togetherness that occurs in commercial, domestic or virtual domains. What I was trying to get at with this idea was that there is an emerging, new social logic. *Network hospitality* is trying to describe a new way of being together thanks to the *affordances* of all of these network technologies and peer-to-peer platforms. In developing this idea, I

was inspired by Andreas Wittel's (2001) work on *network sociality*, which in turn was inspired by Manuel Castells' (1996) work on *network society*. I was trying to think about how, in the 21st century, so much of the way that people are together isn't necessarily just social, but it's hospitable.

People do their social lives in hospitality settings, like restaurants, hotel lobbies, and so on. So, we're actually in places that are hospitality settings, often commercial and sometimes private, domestic hospitality settings. And a lot of the discourses around tourism, but also around national policy toward immigration, are filtered through this idea of hospitality, hosting, and guesting. So, when we think about sociality, we're often thinking about how we host each other or how we are guests with each other.

I was trying to think about how these new platform technologies are shaping those encounters in particular ways. Andreas Wittel's concept of *network sociality* lists five specific features of this new kind of sociality that he was identifying. I tried to come up with *five parallel features of network hospitality*. The first one was that we have all these instances of *sharing with strangers*, as you do with Uber, couchsurfing or Airbnb. The second feature was this idea of *engineering randomness*. With the internet, mobile mapping, and social media, everything is kind of known. You know where you're going because you have the map on your phone, you know what your Airbnb place is going to look like because you looked at 73 pictures of it before you got there. And so, it goes back to my earlier comments about *disenchantment* and *re-enchantment*. So, tourism becomes disenchanted because there's no mystery, there's no question, and we know what's going to happen because we can pre-visit places on our phones. But the couchsurfers I interviewed were inventing ways of *engineering randomness*. Some of them told me: "Oh, yeah, I'll just accept a request from somebody. I won't even look at their profile" to try to reinsert some of that unknownness into the experience.

Then, the other feature I was interested in was the idea of *feeling like a guest*. This is getting at the affective quality of what it feels like to interact with strangers. On this point, I'm really informed by Paula Bialski's (2004) work. She's a Polish-Canadian sociologist and writes about *intimate tourism* and how it feels to get to know a stranger really quickly, really intensely, and then say goodbye tomorrow and never see each other again. The fourth one was *pop-up assemblages* and how we can use technology to almost have Flash Mob type sociality. There was this really interesting project called

Restaurant Day. People would come out, they would sell food out of the window of their houses. It was just a very grassroots thing. And it was very last minute because they were able to use the technology to coordinate it, really quickly.

The final one is *guests without hosts*. This is the idea that the technology and the forms of interaction that the technology *affords* flatten the host-guest power hierarchies of it. Everyone is a guest or everyone is a host. It kind of disrupts the host-guest hierarchy. But I've since developed this idea into some other more critical directions as well about the ways technology can sort of replace the host. What is happening in places that are allowing short-term rental is that there's a lot of speculative investment. And so, the people who are buying these places to rent out aren't even really the hosts, they're just speculative landlords who may delegate to a property manager, so they're not really hosting the guests. What happens in these neighborhoods is that the price of housing rises so high that the only people who can afford to be there are guests. The local hosts get pushed out. So, you have neighborhoods full of guests wanting to have the experience of local life, but there are no hosts to host them because of the economic impact on housing. These are some of the ways I'm trying to develop this idea.

Interviewers: *Revisiting your discussion on slow tourism and the rhythms that surround the phenomenon of tourism, as well as the contemporary movements that reveal much about mobility and immobility, how do you currently visualize and perceive global tourism? Considering this context and including discussions about movement, speed, slowness, and rhythm, which are also part of tourism's object of desire. Also, how do you visualize the face myths of tourism, which circulate and are part of the tourism industry, showing how rhythm and place are highly intertwined?*

JGM: You are asking about my new favorite concept, which I've been thinking about for a long time: *the spatio-temporality of tourism* and *pace* (see Germann Molz, 2010). I'm really interested in this idea of *pace* and *the politics of pace*, which is informed by Tim Cresswell's (2010) work on the politics of mobility. The project I want to work on next is about the emotional politics of pace. That is, the affective and atmospheric qualities of pace, but also the moral discourses that we assign to moving fast and moving slow.

Whose speed is seen as morally justifiable and whose slowness is seen as immoral or criminal even? So, there's this whole moral geography of pace as well. But this idea of *pace myths* comes from Rob Shields, who worked with John Urry as well. He had this notion of *place myths*, about how the images of place circulate (Shields, 1991), which relates to your earlier question about whether places are diluted because of the media circulation of place imagery that primes the way tourists want to experience the place. Then, I was just adding on other dimensions about the temporality of the place: Is it a fast city or a slow, laid back place? Do tourists often travel because they want to have a temporal or rhythmic experience, as well as seeing a place? That's the idea.

Interviewers: *You propose the application of a Mobile virtual ethnography (MoVE) for the investigation of mobile-mediated walking tours, travel blogging, flashpacking, couchsurfing, Airbnb, and worldschooling. Can you explain the process behind the development of these virtual ethnography practices in your research? How does the appropriation of images and text in virtual spaces relate to the ethnography approach?*

JGM: This may be another intervention that dates my research, because I think that, at this point, the idea of doing virtual ethnography, netnography, or using digital text as part of the evidence, or as part of the data set, is normalized. It's almost assumed that the digital artifacts in some way are going to be part of the story that you're investigating. But when I was starting my Ph.D., this was not assumed at all, and so anthropologists like Daniel Miller and Don Slater (2000), Christine Hine (2000) and Sarah Pink (2008) were trying to figure out how to move our social scientific methods into this digital space or virtual space. Can we just use our same old methods in digital spaces? Or do we need new methods? Same with mobilities. How do we shift these sedentarist notions about how we collect data to study mobile phenomena? Can we just adapt our old techniques to this mobile world or do we need new techniques? I was trying to thread that needle between "OK, I'm going to be studying travelers, but I'm not going to be studying them just online or just offline because they're not traveling just online or just offline. I have to find a way to do both". I was trying to learn from the virtual ethnography literature that was coming out and from the new mobile

methods that were being developed. *Mobile virtual ethnography* (MoVE) was my attempt to combine those.

Interviewers: *Mixing methods?*

JGM: Yes, mixed methods! Multi-sited ethnography was not new but this idea of multi-sited in physical places and in digital spaces was kind of a new thing.

Interviewers: *Your research was conducted on public pages and platforms. In the case of closed or secretive communities, such as private Facebook or WhatsApp groups that require invitations for participation, how should researchers position themselves? What are your thoughts on the practice of lurking and the use of visibility when engaging in online participation within the practice of virtual ethnography?*

JGM: These questions about research ethics are absolutely important! It's something that I've grappled with a lot in my own research and had to give a lot of thought to how to position myself. Especially because my entry into the fieldwork was often blurry: I was a sociologist, but in order to study couchsurfing, I also was a couchsurfer. I had a profile on the couchsurfing website. Same with Airbnb. I'm an Airbnb guest, I'm an Airbnb host. So, where's that line? When do I become a sociologist? Also with worldschooling, while I was doing that ethnography I was a worldschooling parent. So, when I would reach out to respondents, they responded to me as a fellow parent rather than as a sociologist. I had to be really explicit about my position in those moments. There were some social media forums that I wanted to study, but it wasn't very clear what my ethical relation was because some of the Facebook groups were for worldschooling parents, but they were definitely private or moderated, so I didn't use much of that data. Or maybe I would use those forums to connect with someone and then do an interview where I was much more clear about my position as a sociologist. At the same time, though, I see blogs and other public pages as fair use. Even though maybe I'm consuming and analyzing it in a way that's different from what the author intended, it's public. It's public data. One way I like to think about it is who has control of their own story. The travelers that I'm studying have control of

their own story. They have the network capital, they have the digital capital, and the cultural capital to really tell their own story, so I think it's fair to analyze and critique those stories that they're telling in public spaces. But there are other people who don't have so much control over their own story or their position in the digital space is more vulnerable, and they use it to shore up their security in a way. In those cases, it's important to be careful and maybe more collaborative in terms of telling their story.

Interviewers: *There's so much to learn from your work! Thank you so much for your availability and kindness. Would you like to add something?*

JGM: Well, thank you! Thank you for reading something I wrote, that is just such an honor and a gift! Thank you for engaging with my work and for reading pieces that were published a really long time ago, and for giving me all this space to talk. I've been so inspired and heartened by meeting you all and meeting some of the other students and Ph.D. candidates throughout the event. Your projects, your knowledge, your training, your grasp of this field… Like Mimi said yesterday, I think John Urry would be proud of my work, but I think he would be so proud of what you all are doing! He would be really impressed and excited to see these amazing directions that you're taking these ideas. So, congratulations to you all. It's really amazing!

References

Bauman, Zygmunt. (1998). Tourists and vagabonds. *In: Globalization: The Human Consequences* (p. 77-102). Polity Press.

Benjamin, Walter. (1995). *Passages*. The MIT Press.

Bialski, Paula. (2009). *Intimate Tourism*. Solilang.

Boden, Diedre, & Molotch, Harvey. (1994). The Compulsion to Proximity. *In:* Friedland, Roger, & Boden, Deirdre (eds.) *NowHere: Space, Time and Modernity* (p. 257-286). University of California Press.

Boorstin, Daniel. (1961). *The Image: A Guide to Pseudo-Events in America*. Harper & Row.

Brah, Avtar. (1996). *Cartographies of Diaspora: Contesting Identities*. Routledge.

Buda, Dorina-Maria, & Germann Molz, Jennie. (orgs.). (2023). *Affect and Emotion in Tourism*. Routledge.

Büscher, Monika, & Urry, John. (2009). Mobile Methods and the Empirical. *European Journal of Social Theory, 12* (1), 99-116.

Castells, Manuel. (1996). *The Rise of the Network Society*. Wiley Blackwell.

Cresswell, Tim. (2010). Towards a Politics of Mobility. *Environment and Planning D: Society and Space, 28* (1), 17-31.

Freire-Medeiros, Bianca, & Lages, Mauricio P. (2020). A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 123, 121-142.

Freire-Medeiros, Bianca, Telles, Vera da S., & Allis, Thiago. (2018). Apresentação: por uma teoria social *on the move. Tempo Social, 30* (2), 1-16.

Germann Molz, Jennie. (2008). Global Abode: Home and mobility in narratives of round-the-world travel. *Space and Culture, 11* (4), 325-342.

Germann Molz, Jennie. (2010). Performing Global Geographies: Time, space, place and pace in narratives of round-the-world travel. *Tourism Geographies, 12* (3), 329-348.

Germann Molz, Jennie. (2012). *Travel Connections: Tourism, technology and togetherness in a mobile world*. Routledge.

Germann Molz, Jennie. (2014). New Technologies. *In:* Adey, Peter, Bissell, David, Hannam, Kevin, Merriman, Peter, & Sheller, Mimi. (eds.) *The Routledge Handbook of Mobilities* (p. 553-565). Routledge.

Germann Molz, Jennie, & Gibson, Sarah. (eds.). (2016). *Mobilizing Hospitality: The ethics of social relations in a mobile world*. Routledge.

Germann Molz, Jennie. (2021). *The World Is Our Classroom: Extreme Parenting and the Rise of Worldschooling*. NYU Press.

Hannam, Kevin, Sheller, Mimi, & Urry, John. (2006). Mobilities, Immobilities and Moorings. *Mobilities, 1* (1), 1-22.

Hine, Christine. (2000). *Virtual Ethnography*. Sage.

Mancinelli, Fabiola, & Germann Molz, Jennie. (2023). Moving with and against the State: Digital nomads and frictional mobility regimes. *Mobilities*. https://doi.org/10.1080/17450101.2023.2209825

Marvin, Carolyn. (1988). *When Old Technologies Were New: Thinking about electric communication in the late nineteenth century*. Oxford University Press.

Miller, Daniel, & Slater, Don. (2000). *The Internet: An Ethnographic Approach*. Berg.

Pink, Sarah. (2008). Mobilising Visual Ethnography: Making routes, making place and making images. *Forum Qualitative Sozialforschung/Forum: Qualitative Social Research, 9* (3), art. 36.

Postman, Neil. (1985). *Amusing Ourselves to Death: Public discourse in the age of show business*. Viking Penguin.

Ritzer, George. (2005). *Enchanting a Disenchanted World: Revolutionizing the means of consumption*. Pine Forge Press.

Sheller, Mimi, & Urry, John. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning*, 38, 207-226.

Shields, Rob. (1991). *Places on the Margin: Alternative geographies of modernity*. Routledge.

Urry, John. (1990). *The Tourist Gaze: Leisure and travel in contemporary societies*. Sage.

Urry, John. (2007). *Mobilities*. Polity.

Urry, John, & Larsen, Jonas. (2011). *The Tourist Gaze 3.0*. SAGE.

Wittel, Andreas. (2001). Toward a network sociality. *Theory, Culture & Society, 18* (6), 51-76.

Received: Aug. 15, 2023.
Acepted: Sept. 10, 2023.

Licenciado sob uma Licença Creative Commons Attribution 4.0

https://doi.org/10.20336/rbs.915

Familismo à brasileira: das interpretações do país à construção de um modelo teórico-metodológico

Brazilian familism: from interpretations of the country to the construction of a theoretical-methodological model

Wilson José F. de Oliveira[*]

Fernanda Rios Petrarca[**]

RESUMO

Este artigo pretende analisar como a noção de família dirigente foi abordada na produção sociológica nacional e quais as principais dificuldades inerentes aos usos das abordagens em termos teórico-metodológicos. Trata-se, primeiramente, de analisar como o pensamento social brasileiro, enquanto área de estudo, consolida-se ao abordar esta temática, salientando o impacto da construção dessa área para compreensão da noção de família e nação como categorias imbricadas. Em seguida, abordamos como a noção de família compõe as interpretações sobre o país e suas respectivas particularidades. E, por fim, sugerimos, a partir da noção de parentela, uma alternativa para pensar os problemas de ordem teórica e metodológica no estudo das famílias e grupos dirigentes no Brasil. Tais resultados evidenciam a pertinência de uma agenda de pesquisa que possibilite o desenvolvimento de "perspectivas não eurocêntricas" tanto na compreensão de sociedades como a brasileira quanto no ensino da história dos conceitos e das categorias sociológicas de entendimento de realidades desse tipo.

Palavra-chave: família, teoria sociológica, história das ciências sociais

[*] Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, SE, Brasil.
Professor titular do Departamento de Ciências Sociais da Universidade Federal de Sergipe (UFS), integrando os Programas de Pós-Graduação em Sociologia (PPGS) e Antropologia (PPGA).

[**] Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, SE, Brasil.
Professora do Departamento de Ciências Sociais da Universidade Federal de Sergipe, integrando o Programa de Pós-Graduação em Sociologia.

ABSTRACT

This article aims to analyze how the notion of ruling family was approached in national sociological research and what are the main difficulties inherent in the use of approaches in theoretical-methodological terms. Firstly, it is about analyzing how Brazilian social thought, as an area of study, is consolidated when approaching this theme, highlighting the impact of the construction of this area in understanding the notion of family and nation as intertwined categories. Secondly, we will address how the notion of family shapes interpretations about the country and its respective particularities. And, finally, we propose, based on the notion of kindred, an alternative for thinking about theoretical and methodological problems in the study of families and ruling groups in Brazil. Such results highlight the relevance of a research agenda that enables the development of "non-Eurocentric perspectives" both in understanding societies such as Brazil and in teaching the history of concepts and sociological categories for understanding realities of this type.

Keywords: family, sociological theory, history of social sciences

Introdução

A reflexão sobre "família" atravessa grande parte da produção sociológica brasileira. Atrelados ao constante desafio, posto aos cientistas sociais brasileiros, de produzir-se uma tese sobre as especificidades nacionais, os estudos sobre tal temática ficaram reduzidos, frequentemente, a tentativas de apreender uma configuração histórica específica e particular. Desse modo, eles aparecem associados, também, à reflexão sobre o processo de construção da nação e, portanto, são com frequência objeto do chamado "pensamento social brasileiro".

Essas características da produção sociológica brasileira sobre "família", fundadas, principalmente, na ideia de particularidade, constitui um dos principais entraves para a formação de um arcabouço teórico-conceitual que ofereça aos cientistas sociais um quadro crítico diante das teorias, pretensamente universais, esboçadas, sobretudo, pela sociologia europeia (Domingues, 2016). Aqui nos referimos, especialmente, aos estudos de Pierre Bourdieu (1989) e Monique de Saint-Martin (1995) que marcaram os estudos contemporâneos sobre família e elite, revisitando um conjunto de categorias que dizem respeito à especificidade francesa, tais como "unidade", "espírito de corpo", "hierarquia" etc., e que se apresentam como categorias universais no entendimento da relação família-elite, família-Estado etc. (Petrarca & Oliveira, 2016, 2017, 2018). A oposição burgueses-aristocratas, por exemplo, exposta pelos referidos autores, e sua distribuição no espaço social contribuíram para o acesso a um conjunto de recursos, estratégias e possibilidades de reconversão desiguais.

Este artigo pretende analisar como a noção de família dirigente foi abordada na produção sociológica nacional e quais as principais dificuldades inerentes aos usos das abordagens em termos teórico-metodológicos. Para dar conta desses objetivos, este artigo está dividido em três partes principais. Na primeira parte, demonstraremos como o pensamento social brasileiro, enquanto área de estudo, consolida-se ao abordar esta temática, salientando o impacto da construção desta área para a compreensão da noção de família e nação como categorias imbricadas. Na segunda parte, abordaremos como a noção de família compõe as interpretações sobre o país e suas respectivas particularidades. E, por fim, sugerimos, a partir da noção de parentela, uma alternativa para pensar os problemas de ordem teórica e metodológica no estudo das famílias e dos grupos dirigentes no Brasil.

O que pretendemos neste texto é demonstrar – a partir do estudo de uma geração de sociólogos que destacaram a especificidade da configuração familiar brasileira – como determinadas categorias e pressupostos não podem ser tomados como "realidades sociológicas". A família e o parentesco constituem apenas alguns exemplos. De um lado, partimos do princípio de que uma história não eurocêntrica desta noção constitui a chave para repensarmos os efeitos do colonialismo sociológico que impede uma postura crítica diante dos conceitos que se apresentam como universais e que, na grande maioria das vezes, não passam de uma particularidade universalizada (Domingues, 2016). Assim, criam-se falsos problemas, como a oposição família e Estado, que correspondem à especificidade de determinadas sociedades e que, ao se tornarem universais, conferem parâmetros de classificação das sociedades. De outro lado, destacamos como a experiência de sociedades como a brasileira, atravessadas pelo imperialismo e colonialismo, pode oferecer reflexões pertinentes para pensar categorias que se impõem como universais, como a família e o Estado.

O processo de colonização metodológica e teórica pode produzir falsos problemas que impedem o debate científico, contribuindo para legitimar a consolidação dos mecanismos de poder e das formas de dominação dos países que se pretendem centrais na produção de teorias e metodologias de investigação (Connell & Maia, 2012; Connell *et al.*, 2017). Através desta reconstituição da emergência e dos desdobramentos da noção de "família" na sociologia brasileira, procuramos descentralizar o "cânone sociológico" que tem geralmente dominado o ensinamento e a pesquisa sobre família no Brasil, trazendo à tona a necessidade de desenvolver novas estratégias de ensino e pesquisa em ciências sociais.

1. A construção do pensamento social brasileiro e o binômio família-nação

Os estudos sobre família ganharam projeção dentro do chamado "pensamento social brasileiro", área de estudo nas ciências sociais brasileiras, especialmente na sociologia, dedicada, particularmente, aos estudos dos pensadores e intelectuais brasileiros. Durante muito tempo, tais formulações defrontaram-se com certas dificuldades relativas às próprias condições sociais de institucionalização das ciências sociais brasileiras e, mais precisamente, à divisão imperial do trabalho de produção teórica que, durante muito tempo,

estabelecia uma "hierarquia nos desenvolvimentos da disciplina nas diferentes regiões do mundo" (Costa, 2006, 2010, p. 27; Connell & Maia, 2012).

Inserida neste processo imperial de consolidação das ciências sociais, a sociologia brasileira se tornou uma grande consumidora de teorias que são produzidas na Europa ou na América do Norte, reforçando, a cada movimento de renovação teórica, sua posição subalterna em relação à sociologia mundial, a aplicação de teorias pouco compatíveis com a modernidade brasileira e a negligência da reflexão teórica sobre a própria modernidade (Costa, 2010, p. 45). Nestas condições, em que a ausência de reflexão sobre a produção de teoria social feita por brasileiros se tornou um traço marcante dessa "tradição intelectual" (Petrarca & Oliveira, 2018), a distinção entre "pensamento" e "teoria" e a redução de nossa produção exclusivamente ao primeiro, "pensamento social", constitui uma forma de ratificar a inaptidão quase que congênita da sociologia brasileira em matéria de produção teórica. Por isso, não encontramos nos nossos cursos, dos mais elevados níveis de formação, reflexões feitas sob o rótulo de "teoria" (Rosa; Ribeiro, 2020). Antes disso, usamos as teorias seja como "conteúdo normativo a fim de interpretar a realidade", seja, "como meio para comentário ou exegese da produção de um autor e/ou de uma tradição intelectual" (2020, p. 207).

Assim, quando se institucionalizou as ciências sociais no Brasil, já havia um corpo sólido de trabalhos que realizaram importantes descobertas, uma linhagem de autores que haviam aberto o caminho para a discussão dos problemas nacionais. Todavia, esses autores foram descartados por serem considerados ensaístas, ideológicos e pré-sociológicos, cujos trabalhos seriam próprios de etapas anteriores ao desenvolvimento da ciência, considerados de valor no máximo histórico e não como tendo o valor heurístico que suas obras carregavam.

A última década tem produzido, nas ciências sociais brasileiras, um movimento importante de crítica ao chamado "fantasma da condição periférica" (Lynch, 2013) ou da busca incessante pela "tese da singularidade brasileira" (Tavolaro, 2005, 2014). Alguns autores têm se esforçado para demonstrar que a necessidade de produzir uma tese sobre a especificidade da configuração brasileira tomou como referência um ideal de sociedade que, pretensamente, se realiza no centro, e que toma a Europa como berço da modernidade. Nessa direção, o centro passou a ser visto como produtor do universal, enquanto as chamadas "sociedades periféricas",

das quais o Brasil era parte integrante, produtoras do local, do exótico, do excêntrico, do paroquial. Em outras palavras, a sociologia brasileira estaria voltada para a descrição das "peculiaridades" da situação em pauta, das "singularidades" ou, dito em outros termos, uma "ciência das jabuticabas" (Petrarca & Oliveira, 2017).

Uma vez situadas num espaço geográfico periférico e num tempo histórico atrasado, sociedades como a brasileira produziriam, no máximo, bons intérpretes do Brasil através da produção de um pensamento social brasileiro. Essa área tomou como objeto a formação das interpretações sobre o Brasil e suas especificidades e é nessa direção que os estudos sobre a configuração familiar brasileira ganham contorno e relevo. O pensamento social brasileiro forma-se a partir da noção família-nação constituída pelos trabalhos de Gilberto Freyre (1994/1933) e Sérgio Buarque de Holanda (2004/1936), a partir dos quais a família colonial se torna o centro da organização política e social e elemento central da construção da identidade nacional. É desta compreensão que emergem as origens da autoridade privada no domínio público (Itaboraí, 2005).

São exemplos da importância desta área, os grupos de trabalho "Pensamento Social no Brasil", da Sociedade Brasileira de Sociologia, considerado um dos mais antigos da instituição, "Intelectuais e Cultura", ou ainda "Pensamento Social Latino-Americano" e suas variações (Pensamentos Social Brasileiro, Pensamento Social no Brasil), na Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Ciências Sociais (ANPOCS).[1] De um lado, essa temática foi abordada com vistas a demonstrar as especificidades brasileiras e as marcas da interpretação sobre o Brasil de uma geração de sociólogos. Tomando como objeto as obras e as ideias nelas expostas, as análises voltaram-se para as explicações sobre os dilemas nacionais e as condições de formação do país, dada sua condição periférica. De outro lado, de maneira diferente, problematizaram a relação entre os autores que marcaram as ciências sociais brasileiras, o contexto, as condições de sua produção e os temas abordados e aprofundados (Bastos, 2002; Bastos; Botelho, 2010; Miceli, 1989, 1990, 1995; Peixoto, 1989; Peirano, 1992). Nessa direção, alguns trabalhos, procurando focar numa "sociologia dos intelectuais", deram destaque para o exame das condições sociais da produção da sociologia brasileira e de sua relação com a inexistência de um campo sociológico autônomo no qual a esfera política

[1] Um balanço recente feito sobre a produção deste GT na ANPOCS pode ser encontrado em Brasil Jr., Jackson e Paina (2020).

esteja presente em todo o seu processo de institucionalização (Coradini, 2010, 2017; Miceli, 1990).

Essa linha contribuiu para pensar que tipo de empreendimento sociológico foi produzido, quais as perspectivas implícitas ou explícitas e quais foram os temas que emergiram desse debate. Bastos e Botelho (2010) salientam que apesar de o pensamento social não se constituir como um objeto de estudo particular, no caso brasileiro ele assumiu um papel fundamental de reflexão sociológica nacional. Assim, a preocupação com a identidade nacional marca tanto os intelectuais que se colocaram na condição de intérpretes do Brasil quanto os pesquisadores que fizeram suas carreiras no espaço universitário e que passaram a definir este último como espaço por excelência de estudos científicos sobre a sociedade brasileira. Portanto, o que se observa é uma disputa pela interpretação do Brasil.

Podemos entender com mais clareza a construção dessa linha quando olhamos o processo de elaboração e proposição do próprio grupo de trabalho "Pensamento Social no Brasil" da ANPOCS. Essa experiência particular, tal como exposta por Oliveira (1999), emergiu em 1981, a partir da proposta de Marisa Peirano e Luiz Antônio Castro Santos, visando abranger um leque amplo de temas que compreendia desde as questões nacionais, como a identidade nacional, formação da nação, até estudos sobre a produção estrangeira no Brasil, folclore e cultura de modo geral. Este é um dos grupos de trabalho mais antigos dessa associação, que mantém ainda ativa sua produção. Uma olhada rápida sobre os temas apresentados nesses 30 anos de existência permite perceber que a discussão central se volta para especificidade da cultura e da política brasileira e o pensamento de alguns autores considerados marcos da compreensão sobre o Brasil.

Um dos pontos altos na interpretação desses diferentes autores é que a sociologia brasileira é uma ciência interessada nos dilemas e problemas da nação, sua especificidade em relação a outros países considerados centrais no projeto moderno é a sua singularidade. Antes mesmo de a sociologia inaugurar-se como disciplina acadêmica e científica no Brasil, o exame da "cultura nacional" já havia se tornado um tema caro no universo intelectual e uma tradição nos estudos sobre o país.[2] Diferentes gerações de sociólogos

[2] Podemos aqui citar a contribuição dos pensadores sociais do final do século XIX e início do século XX como Euclides da Cunha, Nina Rodrigues e Silvio Romero, além do próprio movimento modernista que teve um papel essencial na definição da língua nacional e de uma literatura que tinha como objetivo resistir aos modelos importados e se definir como brasileira. Imbuídos do ideal de construir o Brasil a busca da cultura nacional se tornou evento inevitável.

não hesitaram em chamar para o plano científico uma discussão sobre a particularidade brasileira ou o caráter nacional, voltando-se, portanto, para um compromisso com a vida nacional (Villas Bôas, 2010). Nessa linha, uma ciência comprometida com os problemas da nação, que não abriu mão do seu papel de "construtora da nação" (Peirano, 1992; Peixoto, 1989; Pécaut, 1990). A escolha de temas voltados aos dilemas nacionais, como raça, miscigenação, capitalismo, burguesia, família, dentre tantos outros, foi tão valorizada no momento de construção da sociologia acadêmica que autores cujos objetos de estudo não giravam em torno dos grandes problemas nacionais ficaram apagados. Esse é o caso de Gilda de Mello e Souza, que fez sua tese sobre a moda no século XIX, Antônio Candido, que tomou como objeto os "caipiras" paulistas, e Maria Isaura Pereira de Queiroz, que destacava, ao contrário dos seus colegas, as combinações entre o rural e o urbano, entre o tradicional e o moderno (Villas Bôas, 2010).

Esses autores permitiram uma renovação nos estudos sobre a sociologia brasileira, contribuindo para que a análise de um conjunto de autores nacionais possa ser vista para além do pensamento social. Um bom exemplo disso pode ser observado no evento da Sociedade Brasileira de Sociologia, realizado em 2017, em que o Grupo de Trabalho Teoria Sociológica integrou uma sessão sobre a pesquisa teórica no Brasil, em que os autores brasileiros foram recebidos como parte importante de uma agenda sobre teoria social. Esse movimento traz à tona um conjunto de questões importantes que deveriam ser considerados para a produção teórica sobre tal tema,

Em primeiro lugar, deve-se considerar o papel que desempenharam as produções eurocêntricas, tomadas como referência para compreensão da singularidade nacional na institucionalização das ciências sociais brasileiras. Sobre esse aspecto, Maria Isaura Pereira de Queiroz (1989) já havia apontado que é principalmente em direção à França que a intelectualidade universitária brasileira se volta para, a partir desta sociedade, identificar os padrões das instituições, especialmente as científicas. Um exemplo disso foram às chamadas "missões estrangeiras" que inauguraram o ensino universitário brasileiro, constituindo-se como principal mecanismo de institucionalização das ciências sociais e humanas no país. De início, essas missões aceitaram a não existência de um legado de produção nacional e os pesquisadores que dela faziam parte, especialmente franceses, encontraram um espaço acadêmico completamente aberto para explorarem ao seu

modo. Os cientistas que aqui chegaram carregavam o legado da sociologia durkheimiana e viam a sociedade como fragmentos de uma coletividade que precisaria ser composta. Autores como Silvio Romero, Nina Rodrigues, Euclides da Cunha e Manuel Bonfim, e tantos outros que os sucederam e que haviam inaugurado a reflexão sobre a complexa diversificação étnica e sua relação com os problemas nacionais, não fizeram parte das reflexões inaugurais que marcam o nascimento da universidade brasileira. Como afirma Queiroz (1989), quando os professores estrangeiros começaram a ministrar suas aulas, já havia uma produção sobre os problemas nacionais que não poderia ter sido esquecida. Isso sem tocar na famosa geração de 1930 que tivera importante impacto público, como Gilberto Freyre, Caio Prado e Arthur Ramos.

Em segundo lugar, é preciso discutir em certo sentido como esse estilo da sociologia brasileira, sua vocação propriamente dita, permite pensar num dos "nós" centrais da sociologia, que é a pretensão de universalização dos conceitos. Uma das grandes dificuldades de uma ciência social que se volta para a especificidade interna é a sua capacidade de universalizar princípios e práticas. O mais longe que chegamos parece ter sido o conceito de "capitalismo dependente" de Florestan Fernandes ou, ainda, a "teoria da dependência" de Fernando Henrique Cardoso. Contudo, essas propostas não extrapolaram a compreensão da América Latina e não conseguiram demonstrar as dificuldades da universalização de conceitos extraídos das teorias sociológicas clássicas como "capitalismo". Ao invés de mostrar que esse conceito não pode ser universalizável, esses autores construíram suas carreiras interpretando o Brasil e a América Latina e demonstrando as especificidades da sua configuração. Em outras palavras, uma teoria sobre a América Latina e, em especial, sobre o Brasil. O parágrafo abaixo, extraído do livro de Mariza Peirano – quando ela compara o empreendimento sociológico indiano com o brasileiro – demonstra em parte o que representou o campo das ciências sociais brasileiras.

> O exemplo dos indianos nos faz pensar que, num mundo acadêmico concebido em termos universalistas, a incoerência entre o domínio do discurso teórico e a vivência da política local talvez seja destino e fatalidade para países em posição de subordinação no cenário mundial. No nosso caso, entre o alto teor de politização local e o fascínio pelo modismo internacional, o viés paroquial parece surgir, estranhamente,

> na crença de que fazemos parte de um ocidente homogêneo, de que escrevemos para sermos lidos internacionalmente, sem nenhuma barreira e nenhum entrave, numa recusa aparente em querer discutir o nosso papel no mundo internacional [...] (Peirano, 1992, p. 230).

A leitura de Mariza Peirano (1992) encaminha para o terceiro elemento fundamental de reflexão que é a relação de subordinação das ciências sociais brasileiras com relação à literatura internacional e a timidez, ou talvez, "a cordialidade", como a própria autora expressa em obra já citada, em tratar de teorias e conceitos vindos de fora. Ao incorporar conceitos e problemáticas, os cientistas sociais brasileiros assumem um papel passivo na crítica da pretensa universalidade científica e ocupam a posição de simples reprodutores de modelos importados. Assim, os cientistas sociais brasileiros aceitam a condição de bons intérpretes nacionais. Então, será que saímos de uma situação de buscar a singularidade brasileira para nos tornarmos meros reprodutores de teorias importadas? Passamos de intelectuais que pensaram o Brasil para aplicadores de teóricos internacionais? As disputas são marcadas pelo controle dos conceitos e domínio teórico dos autores importados. Nessas condições, destacam-se aqueles que se apresentam como especialistas na tradução dos autores (e suas teorias) importados.

Considerando os pontos de reflexão que esses autores permitem formular, o que poderia ter se transformado numa discussão teórica altamente crítica consagra-se como mero estudo sobre o país, portanto, nacional demais. E, nessa linha, a relação com as obras e teorias importadas acaba se apresentando como simples recurso nas lutas internas de distinção e consagração e como um elemento para ascender no espaço sociológico nacional, impedindo a constituição do debate sobre o papel das ciências sociais brasileiras no cenário internacional.

2. Ordem escravocrata, dominação senhorial e família patriarcal

Segundo Guerreiro Ramos (1957, p. 41), a sociologia surge em países europeus como um produto histórico e "não é possível compreendê-la senão como um capítulo da evolução do pensamento europeu". O autor ainda cita o exemplo da Alemanha, onde a sociologia incorpora as categorias de "organismo" e "história", sendo impossível compreendê-las fora das pautas

da filosofia hegeliana. Isso demonstra o quanto esta sociologia está enraizada na história alemã.

A sociologia no Brasil não considerou tais bases e a produção nacional sobre os temas do pensamento social brasileiro. Cada geração que emerge vai buscar inspirações nas matrizes europeias ou norte-americanas, impossibilitando a formação de uma tradição sociológica brasileira. A autenticidade da sociologia que se processa no Brasil depende, portanto, da capacidade do sociólogo de refletir as peculiaridades da situação em que vive. "Sociologia em mangas de camisa", como define Ramos, constituiria o reconhecimento das assimetrias entre centro e periferia e poderia conduzir à reflexão sobre as condições que conduzem a tais diferenças. Embora a sociologia se consagre como uma ciência universal, o desenvolvimento desta ciência depende da sua capacidade de lidar com problemas locais e particulares.

É a partir dessas condições que os estudos sobre família no pensamento social brasileiro convergiram para uma crítica às raízes rurais brasileiras e ao patriarcalismo como modo de organização dessa instituição. O modelo familiar patriarcal apresenta-se como singular, dado o modo como ganhou relevo nas grandes unidades agrárias do período colonial. Ao mesmo tempo, adquire contornos de uma sociedade tradicional, arcaica, que precisa, portanto, ser superada.

Uma das principais disputas travadas na compreensão da lógica familiar brasileira é a oposição marcada aos trabalhos de Freyre sobre a relação entre a família brasileira e a economia patriarcal. De uma parte, as pesquisas procuraram mostrar que os estudos de Freyre não passaram de uma particularidade do nordeste brasileiro, portanto, não aplicáveis a outras regiões do país, como o Sudeste, que enfrentaram condições díspares (Faria, 1998; Samara, 1987). De outra parte, os estudos destacaram as diferenças regionais do país, opondo período colonial com período industrial e, desse modo, os estudos freirianos representariam compreensões de um passado colonial e rural (Samara, 1987; Sorá, 1998). Apesar de alguns estudos concentrarem as análises da dinâmica da família brasileira na ordem rural e agrária, outros autores como Queiroz (1976) e Carvalho (1966) demonstram como a organização urbana adotou estruturas e comportamentos tradicionais.

Ordem escravocrata, dominação senhorial e família patriarcal revelam um pouco do consenso na literatura sociológica brasileira a respeito da formação da sociedade e sua forma de dominação e hierarquização. Nessa linha, era o

modelo escravocrata que fornecia as condições materiais para a dominação senhorial e a família patriarcal como um princípio de hierarquização social. Estariam aí as bases sociais e histórias da definição da "grande família brasileira", ou melhor, da "família extensa".

Diante disso, três pontos se destacam para a formação da família brasileira. O primeiro está associado ao caráter miscigenatório e patriarcal da colonização portuguesa no Brasil. Segundo Freyre, a acentuada promiscuidade que marcou a chegada dos portugueses em solo brasileiro contribuiu para o contato sexual entre brancos, índios e negros, conduzindo a uma sociedade miscigenada. De um lado, os portugueses não apresentavam, sobretudo quando comparados com os ingleses e outros europeus, uma forte segregação racial, marcada pela distância entre as raças. Isso proporcionou aos homens portugueses o contato com as mulheres de origem africana e indígena, dando origem a gerações de mestiços. De outro, a colonização nos trópicos conduziu a um caráter cultural próprio centrado no encontro entre raças e etnias. Essa "promiscuidade sexual" inicial, como destaca o autor, conduziu a uma nova configuração nas relações familiares e sociais.

Se tomarmos a obra de Gilberto Freyre, *Casa Grande e Senzala* (1994/1933), como uma das obras fundamentais que marcaram um estudo histórico e sociológico sobre as famílias brasileiras, veremos que nela está expressa uma das condições essenciais de organização desta família: a ordem patriarcal. Um patriarca, representante da ordem agrária, detém poder sobre esposa, filhos, escravos e agregados. Mas, para Freyre, a família colonial representou, além dessa unidade doméstica, o principal órgão da formação social brasileira com impacto nas relações políticas, uma vez que o patriarca também chefiava agrupamentos políticos. Nessas condições, a família se tornou um dos principais fatores colonizadores, que se expandiu da esfera doméstica e se desdobrou em uma força política, ocupando, muitas vezes, o lugar do Estado. Portanto, não há para o autor uma lógica de ruptura entre família e Estado, mas sim de extensão e continuidade.

O segundo ponto é a questão da cordialidade como apontada por Sérgio Buarque de Holanda e expressa também na "ética de fundo emotivo", a qual seria a marca das nossas relações cotidianas, ou seja, um importante aspecto da vida brasileira. Uma ética que prioriza as relações humanas e que tem "*horror à distância social*". A herança portuguesa criou condições novas no Brasil, gerando uma sociedade avessa à hierarquia, às normas e à disciplina,

cuja marca central é a desobediência às regras. Além disso, Sérgio Buarque aponta a necessidade de considerar a oposição entre família e lógica de funcionamento do Estado. O Estado e a família como dois princípios opostos e não uma linha de continuidade e evolução da família. A oposição entre Antígona e Creontes revela a oposição entre, de um lado, uma ordem familiar e particularista, e de outro, uma ordem abstrata e impessoal que se apresenta como fundamento do Estado.

Em *Raízes do Brasil* o autor destaca as marcas de um país de base rural, e não uma sociedade agrícola, organizado através das bases coloniais portuguesas e estruturado a partir do patriarcalismo e do personalismo. A própria definição do autor de "facção" política, que se forma nesse contexto do patriarcalismo no interior dos partidos, refere-se a grupos familiares unidos por laços biológicos e afetivos constituídos de sentimentos e deveres e não por interesses ou ideias. Assim, a noção mesmo de facção é constituída pelos laços pessoais e familiares das trocas de favores. O "espírito de facção" origina-se no chamado pater famílias, em que estão subordinados à autoridade do senhor rural todos os membros do grupo familiar, desde os filhos aos agregados. Portanto, é na esfera da vida doméstica que se opera esse princípio da autoridade que se apresentou, nas palavras do autor, "ilimitado" e com "poucos freios". Uma das consequências disso é que a esfera privada, em que prevalecem os laços afetivos, precede a esfera pública provocando marcas profundas na história da vida pública brasileira. O resultado não poderia ser outro, predominando "em toda vida social, sentimentos próprios à comunidade doméstica, naturalmente particularista e antipolítica, uma invasão do público pelo privado, do Estado pela família" (Holanda, 2004, p. 82). Fica claro, na visão do autor, que o que se opera nos trópicos, o rígido paternalismo, é oposto à França revolucionária e "aos princípios que guiaram os homens de Estado norte-americanos na fundação e constituição de sua grande República" (Holanda, 2004, p. 85). Nessas condições, o personalismo, cujas origens advêm do peso das relações familiares e afetivas, torna-se um entrave aos processos de modernização e racionalização do Estado.

O terceiro elemento podemos denominar como um tipo específico de dominação que se desenvolve nessas condições: a dominação senhoril. Em Prado Junior (1942) vemos a organização do patriarcalismo e a importância do clã patriarcal marcado na figura do senhor rural dotado de autoridade e prestígio. Nessa lógica, o senhor rural deixa de ser apenas o proprietário,

detentor dos meios de produção que explora o escravo e passa a ser visto como protetor, uma espécie de *quase* pai dos despossuídos. Esse processo ocorre quando os contatos e os laços sociais entre escravos e senhores se intensificam, tornando mais humanas e menos tensas as relações entre eles. É dessa forma que o proprietário rural consegue reunir todos os elementos que lhe dão autoridade: poder, riqueza e legitimidade. Assim, ao contrário de Gilberto Freire, para Caio Prado a formação brasileira não se processou num ambiente familiar, visto que à massa da população (o colono ou o escravo) faltava base sólida para constituição da família.

Uma combinação de estamentos e castas produziu uma sociedade em que os interesses dos colonizadores foram preservados e apenas a eles era dado o direito pertencer às estruturas de poder. Nessa *sociedade colonial*, entretanto, a estratificação adquiriu um caráter flexível, conseguindo absorver mestiços e nativos. Com isso produziu-se um princípio de dominação sustentado pela exploração ilimitada (Fernandes, 1973).

Uma das grandes contribuições desses autores foi permitir pensar como se constituiu a família dirigente brasileira, quais seus recursos, suas bases sociais, suas estratégias. Estes estudos, acima referenciados, voltam-se, mais especificamente, para o papel da família colonial na organização política. Ainda há nesses trabalhos uma forte correlação entre o patriarcalismo e o familismo como dois princípios limitadores para o desenvolvimento do Estado moderno.

3. "A Parentela": um idioma para as relações sociais

Maria Isaura Pereira de Queiroz e Antônio Candido podem ser definidos como os principais autores a apontar a necessidade de considerar o termo "parentela" para a compreensão da dinâmica familiar brasileira. Nessas condições, os conceitos típicos da literatura socioantropológica, como parentesco ou "grande família" não são adequados para a compreensão da realidade brasileira. Isso significa mostrar que eles não são suficientemente generalizantes e universalizantes. Esses autores permitem também demonstrar que o arranjo estratificado, relativamente rígido, demonstrado pela sociologia brasileira, oferece pouca ou nenhuma margem para pensar as condições de ascensão social e formação de lideranças. Paralela à estrutura hierárquica ocupada pelo grande proprietário rural manifestou-se outra, de

tipo mais igualitário, que gerava condições mais abertas para ascensão social via liderança política.

A questão principal colocada pela parentela é sua complexidade interna, podendo ser caracterizada tanto pelo modelo igualitário, em que as famílias estão no mesmo nível socioeconômico, quanto pelo modelo estratificado cuja característica central era a existência de várias camadas sociais distintas no interior da parentela, ou seja, famílias de níveis socioeconômicos desiguais conectadas por alianças. Contudo, independentemente do modelo, a solidariedade era um elemento crucial, o que permitia unir grupos distintos. O sentimento de união e de pertencimento a um grupo que poderia garantir as condições necessárias, seja para abertura de um negócio, seja para entrada na política ou até mesmo para sobrevivência no espaço social, configurava essa solidariedade interna.

Unidos, esses grupos familiares – que tinham economias particulares independentes – podiam sobreviver em condições adversas, como um negócio fracassado ou contração de dívidas, o que tornava a parentela um grupo econômico. Outro tipo de solidariedade vai também ter fortes consequências nos efeitos políticos da parentela. Trata-se da lealdade entre membros com os chefes como um elemento fundamental para garantir a manutenção e importância dos laços sociais. Contudo, essa forte solidariedade não representava harmonia ou equilíbrio. Em muitos casos ela poderia desencadear fortes rivalidades e confrontos violentos que conduziam à formação de novos grupos, ou dissidências. Apesar de os laços representarem um fator integrador importante, eles também eram frágeis e de fácil dissolução. Como a ascensão ao topo da parentela não era definida pela herança, as disputas se davam em torno das qualidades pessoais que levavam à liderança. Assim, era comum o chefe de uma parentela passar o comando a um sobrinho distante ou a um afilhado em detrimento do filho. Portanto, a posse de qualidades pessoais reconhecidas se tornava um dos ingredientes fundamentais na composição das parentelas. Outro ingrediente fundamental era sua posição econômica, pois essa garantia a realização de uma importante condição: "a capacidade de fazer favores". Um chefe de uma parentela era aquele que estava na condição de fazer favores. Os bens de fortuna forneciam tais possibilidades de realização dos favores.

É dentro dessa dinâmica móvel que se formavam e se destituíam os "blocos de parentelas", conduzindo a um sistema fragmentado e com intensas divisões internas. Os conflitos existentes tanto no interior das parentelas quanto entre

parentelas rivais levavam à formação de novos "coronéis". Nessa linha, dois elementos constituíram as parentelas e contribuíram para sua reprodução: solidariedade e conflito. Esses dois elementos permitiram às parentelas se ajustarem às mudanças de regime e de modelo político, conduzindo à diversificação das estratégias como elemento de sobrevivência. Segundo Queiroz (1976, p. 191), essa dinâmica se traduziu em ditos populares, como: "para os amigos, tudo; para os inimigos, o rigor da lei". Dentro desses ajustes, as profissões liberais exerceram papel fundamental no contexto pós-Independência e tiveram um peso significativo na República, constituindo-se como "canal do poder coronelístico". Decorrente da urbanização, os títulos ampliaram e diversificaram o poder das parentelas, integrando-se perfeitamente a esse sistema, expandindo as possibilidades de ascensão entre indivíduos com menos posse.

Além disso, pelo menos dois aspectos essenciais caracterizam a parentela e a distinguem de outros modelos de relações familiares. O primeiro é que a parentela brasileira é formada pela conexão entre várias famílias nucleares que não convivem na mesma casa e que, portanto, possuem independência econômica. O segundo é o aspecto geográfico – apresentado com frequência como elemento fundamental do parentesco, no caso das parentelas ele não apresenta relevância, uma vez que, mesmo distantes geograficamente, os laços sociais prevalecem.

Segundo Queiroz, talvez o único modelo que se aproxima da parentela é o do clã. Contudo, a questão igualitária – elemento fundador da estrutura tribal – e a inexistência de uma organização urbana não permitem maiores relações com a dinâmica da parentela. Esta última pode se apresentar tanto de forma igualitária quanto hierarquizada, internamente heterogênea, e ocorre tanto no ambiente rural quanto urbano. Nessas condições, o modelo do "clã" não se aplica. O aspecto urbano, seja como vila ou como cidade, esteve desde o princípio conectado à formação das parentelas, pois as vilas eram as sedes do poder político municipal e local privilegiado da disputa entre as parentelas. Assim, o senhor rural não era apenas aquele que agregava o poder econômico e político, mas era, sobretudo, o que ocupava o topo de uma parentela. Daí, para compreender a formação das parentelas precisamos nos reportar à dinâmica coronelística.

Como já se salientou, um dos elementos fundamentais da parentela são as relações afetivas e pessoais. Contudo, o aumento de instituições e a

diversificação das funções se tornaram elementos da diminuição do poder coronelístico e do peso das parentelas na política (Petrarca, 2017, 2019, 2020). Contribuíram para isso a urbanização e a industrialização crescentes. Isso conduziu a um aumento de poder de instituições judiciárias e diminuição de muitas funções antes atribuídas às Câmaras Municipais, enfraquecendo assim o poder dos chefes políticos locais. Um exemplo disso era a apuração das eleições e o alistamento eleitoral, antes função das Câmaras, que, a partir de 1916, passou a ser atribuição do poder judiciário. Junto a isso, o crescimento demográfico e a urbanização, lentamente, arruinavam a capacidade de mando dos coronéis.

Constituída por uma multiplicidade de laços matrimoniais (dentro e fora do grupo familiar), a parentela consolida uma rede de alianças entre famílias que se constitui em um importante capital social. Essa rede de relações interpessoais (baseada não somente no parentesco de sangue, mas nas afinidades e amizade entre parentes) se torna instrumento de poder a partir do qual exercem influência, coordenando várias esferas da vida: emprego, favores, acesso a instituições.

Os blocos de parentela se organizavam como segmentos de base familiar comandados por um líder pessoal, tendo na troca de favores o elemento constitutivo de sua composição. A parentela figura como o principal mecanismo de dominação da colônia e seu processo de transformação não ocorreu sem acomodações que garantiram, em certa medida, sua continuidade. Tais acomodações se processaram porque as parentelas, como forma de hierarquização complexa, já integravam atividades econômicas diversificadas (café, açúcar, criação de gado, cacau, comércio), apoiadas em investimentos variados, entre os quais o título acadêmico e as profissões liberais desempenharam papel fundamental e garantiram a entrada dos membros da parentela com alguma formação no Estado.

Dessa forma, com a urbanização e o processo de industrialização – que garantiu a entrada do capital estrangeiro – as parentelas já se haviam integrado no desenvolvimento industrial do país. Dominando a grande indústria, o comércio e o alto funcionalismo do Estado, as parentelas se mantiveram. A solidariedade entre os membros permaneceu. A solidariedade vertical, contudo, perdeu espaço e cresceu a solidariedade horizontal. Contribuiu para isso o aparecimento das organizações patronais (cooperativas, associações, federações) que surgiram para garantir os interesses dos grupos, reforçando

a solidariedade horizontal. Para se manter, as parentelas precisaram unir forças e diminuir o peso dos conflitos internos e das rivalidades entre os chefes locais. Agora eles precisavam colaborar e a criação das associações de representação de classe constituiu um elemento fundamental de manutenção da sua existência e uma estratégia para diminuir a competição no interior das parentelas.

Além disso, a vida na cidade não extinguiu as relações familiares e afetivas, mas, ao contrário, reforçou-as. Foi especialmente na cidade que as relações familiares se tornaram mais frequentes e mais intensas. Portanto, mais do que "decadência da parentela", como expressa Queiroz, somos desafiados a pensar em termos do processo de transformação das parentelas em redes de relações diversificadas que mantêm ainda os laços de solidariedade (Lewin, 1993). O valor heurístico que a noção de parentela carrega remete à ideia de que mais do que "família" como uma categoria universal, o que existe são relações de base familiar, as quais podem ser abertas, hierárquicas, verticais ou horizontais. E podem resultar tanto em alianças opostas (no caso de filhos desprovidos com herdeiras e filhas destinadas ao casamento político), quanto em alianças múltiplas (no caso de dois irmãos ou duas irmãs com irmãos de outra família). O entendimento da estrutura social e política depende da compreensão do princípio que está na base da parentela.

Considerações finais

\para demarcar uma disputa interna – e ocupar a posição de interlocutores capazes de produzir algo que contribua para rever conceitos e pressupostos teóricos consolidados pelas ciências sociais. Numa alusão ao texto "a arte de resistir às palavras", de Pierre Bourdieu (1983), precisamos desenvolver a arte de resistir aos modelos e pressupostos teóricos dados para chegarmos a uma sociologia de resistência.

É possível ler essas obras não apenas como fonte sobre os mecanismos de reestruturação das elites e suas configurações, mas, sobretudo, como formuladores de modos de compreensão sobre o mundo social, que possibilitam colocar em jogo as interpretações hegemônicas das sociedades, realizadas pelos países que assumem posição central, o projeto da modernidade. Desse modo, pensar o nacional pode e deve se apresentar como ferramenta para romper com as interpretações essencialistas

produzidas tanto pelas sociedades centrais, quanto pelas ditas periféricas. A historicização das categorias que se apresentam como universais constitui um dos mais importantes passos em direção a uma postura autônoma. Ela constitui uma das principais ferramentas sociológicas de rupturas com o "essencialismo" e com falsos universalismos.

Quanto a isso, a noção de parentela permite compreender histórica e geograficamente as várias facetas dos grupos familiares dirigentes e sua composição. As análises permitem mostrar uma elite homogênea e flexível às mudanças, mas fragmentada e dividida nos conflitos pelo jogo político. Poderíamos falar de uma sociologia à brasileira, no sentido de que a sociologia é uma só, tendo em vista o princípio universalista que toda ciência moderna carrega. Mas, simultaneamente, ela é constituída por múltiplas versões que dependem do contexto a partir do qual elas se desenvolvem. Assim, as configurações sociais, específicas, fornecem a todo cientista social um dos principais recortes da realidade. Como afirma Peirano (1992), todo cientista social é um nativo da sociedade que estuda e as ciências sociais se desenvolvem a partir de problemas intelectuais concretos. Por isso, os estudos de campo a partir da ideia de parentela podem nos trazer uma nova forma de ver a composição das famílias dirigentes.

Desse modo, o conceito de parentela não se reduz a uma espécie de "jabuticaba" de um momento peculiar do caso brasileiro. Antes disso, ele se apresenta como uma importante contribuição heurística, que nos remete para o seu papel estruturante dos laços sociais e políticos. Nesse sentido, ele nos mostra, de maneira mais geral, o papel do sistema de alianças nas dinâmicas de emergência e de transformação dos grupos dirigentes. Tal conceito traz à tona elementos fundamentais para um deslocamento dos debates sobre as dinâmicas de constituição e de diferenciação das esferas sociais em situações como a brasileira, marcada pela interferência entre ordens de atividades distintas e autônomas (Petrarca & Oliveira, 2017). Isso nos direciona para uma atenção mais detalhada das condições e dos processos de diversificação das formas de dominação e de organização social e política e possibilita o desenvolvimento de "perspectivas não eurocêntricas" tanto na compreensão de sociedades como a brasileira quanto no ensino da história dos conceitos e das categorias sociológicas de entendimento de realidades deste tipo.

Referências

Bastos, Elide R. (2002). Pensamento social da escola sociológica paulista. *In:* Miceli, S. (org.). *O que ler na ciência social brasileira: 1970-2002 (Sociologia)* (p. 183-230). Sumaré.

Bastos, Elide R., & Botelho, André. (2010). Horizontes das ciências sociais: pensamento social brasileiro. *In::* Martins, C. B.; Martins, H. H. T. de S. (orgs.). *Horizontes das ciências sociais no Brasil: sociologia* (p. 475-496). ANPOCS.

Bourdieu, Pierre. (1989). *La noblesse d'État: grandes écoles et esprit de corps*. Éditions de Minuit.

Bourdieu, Pierre. (1983). A arte de resistir às palavras. *In:* Bourdieu, P. *Questões de Sociologia*. (p. 9-15). Marco Zero.

Brasil Jr., Antonio, Jackson, Luiz Carlos, & Paiva, Marcelo. (2020). O pequeno grande mundo do Pensamento Social no Brasil. *BIB*, 91, 1-38.

Carvalho. José Murillo de. (1966). Barbacena: A Família, a Política e uma Hipótese. *Revista Brasileira Estudos Políticos*, 20, 153-194.

Connell, Raewyn, & MAIA, João E. (2012) A iminente revolução na teoria social. *Revista Brasileira de Ciências Sociais, 27* (80), 9–20. https://doi.org/10.1590/S0102-69092012000300001

Connell, Raewyn, Collyer, Fran, Maia, João E., & Morrell, Robert (2017). Toward a Global Sociology of Knowledge: Post-colonial realities and intellectual practices. *International Sociology 32* (1), 21–37. https://doi.org/10.1177/0268580916676913

Costa, Sérgio. (2010). Teoria por adição. *In:* Martins, C. B., Martins, H. H. T. de S., & Botelho, A. *Horizontes das ciências sociais no Brasil. Sociologia* (p. 25–51). Bacarolla.

Costa, Sérgio (2006). Desprovincializando a sociologia: a contribuição pós-colonial. *Revista Brasileira de Ciências Sociais, 21* (60), 117-134 https://doi.org/10.1590/S0102-69092006000100007.

Coradini, Odaci Luiz. (2010). A condição em falso: sobre um trajeto de professor e pesquisador em ciências sociais no Brasil. *Espacios en Blanco. Revista de Educación*, 20, 129-163.

Coradini, Odaci Luiz. (2017). A politização em condições politicistas: alguns problemas analíticos e resultados de trabalhos. *Política e Sociedade, 16* (5), 36-75.

Domingues, José Maurício. (2016). Familia, modernización y teoría sociológica. *Estudios Sociológicos, 34* (100), 145–167.

Faria, Sheila de C. (1998). *A colônia em movimento: fortuna e família no cotidiano colonial*. Nova Fronteira.

Fernandes, Florestan. (1973). *Capitalismo dependente e classes sociais na América Latina.* Zahar.

Freyre, Gilberto. (1994/1933). *Casa Grande & Senzala: formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal*. Record.

Holanda, Sérgio Buarque de. (2004/1936) *Raízes do Brasil*. 26ª edição. Companhia das Letras.

Itaboraí, Nathalie, R. (2005). A família colonial e a construção do Brasil: Vida doméstica e identidade nacional em Gilberto Freyre, Sérgio Buarque de Holanda e Nestor Duarte. *Anthropológicas, 16* (1), 171-196.

Lewin, Linda. (1993) *Política e parentela na Paraíba*. Record.

Lynch, Christian Edward C. (2013). Por que pensamento e não teoria? *Dados, 56* (4), 727-767. https://doi.org/10.1590/S0011-52582013000400001

Miceli, Sergio. (1999). Intelectuais brasileiros. *In:* Miceli, S. (org.). *O que ler na ciência social brasileira (1970-1995)*. (p., 109-147). Sumaré.

Miceli, Sergio. (1995). O Cenário Institucional das Ciências Sociais no Brasil. *In:* Miceli, S. (org.) *História das ciências sociais no Brasil. Vol. 2*. (p. 7-24). Sumaré.

Miceli, Sergio. (1989). Condicionantes do Desenvolvimento das Ciências Sociais. *In:* Miceli, S. (org.) *História das ciências sociais no Brasil. Vol. 1*. (p. 72-110). Sumaré.

Oliveira, Lúcia L. (1999). Interpretações sobre o Brasil. *In:* Miceli, S. (org.). *O que ler na ciência social brasileira (1970-1995)*. (p. 147-181). Sumaré.

Pécaut, Daniel (1990). *Os intelectuais e a política no Brasil*. Ática.

Peirano, Mariza. (1992). *Uma antropologia no plural: três experiências contemporâneas*. Ed. UnB.

Peixoto, Fernanda A. (1989). Franceses e norte-americanos nas ciências sociais brasileiras (1930-1960). *In:* Miceli, S. (org.). *História das ciências sociais no Brasil*. Vol. 1. Idesp.

Petrarca, Fernanda R. (2020). Composição social, critérios de seleção e lógicas de recrutamento da elite médica em Sergipe. *Revista Brasileira de Ciências Sociais, 35* (104), e3510403.

Petrarca, Fernanda R. (2019). Entre jalecos, bisturis e a arte de fazer política. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos, 26* (2), 573-591.

Petrarca, Fernanda R. (2017). De Coronéis a Bacharéis: reestruturação das elites e medicina em Sergipe (1840-1900). *Revista Brasileira de História, 37* (74), 89–112.

Petrarca, Fernanda R., & Oliveira, Wilson José F. (2018). Inovações temáticas, "guinadas" teóricas e tradição intelectual no Brasil. *Revista Brasileira de Sociologia - RBS*, 6 (14), 34-62.

Petrarca, Fernanda R., & Oliveira, Wilson José F. (2017). Parentelas, grupos dirigentes e alianças políticas. *Política & Sociedade, 16* (37), 191–224.

Petrarca, Fernanda R., & Oliveira, Wilson José F. (2016). Os estudos de elites no Brasil: um ensaio crítico sobre a produção recente. *In:* Reis, Eliana T., Grill, Igor G. (orgs.). *Estudos sobre Elites Políticas e Culturais*. Vol. 2. (p. 141–165). EDUFMA.

Prado Júnior, Caio. (1942). *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*. Martins.

Queiroz, Maria Isaura P. (1989). O Brasil dos cientistas sociais não brasileiros: ensaio metodológico. Texto apresentado no GT: Sociologia da Cultura Brasileira, XIII Encontro Anual da ANPOCS, Caxambu - 23 a 27 de outubro de 1989.

Queiroz, Maria Isaura P. (1976). *O Mandonismo local na vida política brasileira e outros ensaios*. Editora Alfa-Ômega.

Rosa, Marcelo C., & Ribeiro, Matheus A. P. (2020). Como se faz teoria socia no Brasil? Hagiografia, extroversão intelectual e avanços (2010-2019). *In:* Campos, L. A. *et al.* orgs.), *Ciências Sociais Hoje: Sociologia*. Vol. 3. (p. 202–20). Zeppelini Publishers.

Ramos, Alberto Guerreiro. (1957). *Introdução Crítica à Sociologia Brasileira*. Editora UFRJ.

Saint-Martin, Monique. (1995). Reconversões e reestruturações das elites: o caso da aristocracia em França. *Análise Social, 30* (134), 1023-1039.

Samara, Eni de M. (1987). Tendências atuais da história da família no Brasil. *In:* Almeida, A. M. *et al.* (orgs.). *Pensando a família no Brasil: da colônia à modernidade*. Espaço e Tempo.

Sorá, Gustavo (1998). A construção sociológica de uma posição regionalista: reflexões sobre a edição e recepção de 'Casa-grande & Senzala' de Gilberto Freyre. *Revista Brasileira de Ciências Sociais, 13* (36), 121-140.

Tavolaro, Sergio B. F. (2014). A tese da singularidade brasileira revisitada: desafios teóricos contemporâneos. *Dados, 57* (3), 633-673.

Tavolaro, Sergio B. F. (2005). Existe uma modernidade brasileira? Reflexões em torno de um dilema sociológico brasileiro. *Revista Brasileira de Ciências Sociais, 20* (59), 5-22.

Villas Bôas, Glaucia. (2010). Para ler a sociologia política de Maria Isaura Pereira de Queiroz. *Revista Estudos Políticos, 1* (1), 37–44.

Recebido : 30 dez. 2022.
Aceito : 15 ago. 2023.

Licenciado sob uma Licença Creative Commons Attribution 4.0