

Capítulo 22

Mobilidades urbanas e desigualdades socioculturais

Rita Cachado

Instituto Universitário de Lisboa (ISCTE-IUL), Centro de Investigação e Estudos de Sociologia (CIES-IUL)

Maria Manuela Mendes

Instituto Universitário de Lisboa (ISCTE-IUL), Centro de Investigação e Estudos de Sociologia (CIES-IUL)
e Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa (FA-UL)

Introdução

A análise dos movimentos das populações, sobretudo os movimentos migratórios, tem contribuído para desenvolver alguns conceitos centrais das ciências sociais e humanas. Além das migrações, também as mobilidades territoriais através do desenvolvimento dos transportes e da mobilidade social são conceitos extremamente férteis, que não cessam de produzir resultados tanto ao nível nacional como internacional. Recentemente, estas reflexões vêm sendo cada vez mais entrecruzadas, embora este seja um terreno científico ainda pouco divulgado. Se, por um lado, não podemos olhar para os movimentos migratórios sem olhar para a mobilidade transnacional, por outro lado, aqueles não podem ser aprofundados sem perceber como se dá a mobilidade social dos imigrantes e seus descendentes. Apesar de grandes grupos de investigadores apostarem por vezes separadamente nestas subáreas do conhecimento, as reflexões ficam nitidamente enriquecidas se interligarmos as diferentes mobilidades.

Na inauguração da revista *Mobilities*, Hannan, Scheller e Urry (2006) assinaram que os estudos de migrações, diásporas e cidadania transnacional desencadearam críticas às categorias estáticas de nação, etnicidade, comunidade, lugar e Estado no seio das ciências sociais, transformando aqueles conceitos. Estes trabalhos sublinharam os fenómenos de deslocação e aumentaram as possibilidades de abordar a subjetividade associada à migração, essencial para problematizar a mobilidade, ultrapassando assim a distinção clássica entre lugares e pessoas. Desta forma, propõem a análise de aspetos relacionados com a mobilidade, convocando várias áreas disciplinares e várias escalas geográficas.

A mobilidade social tem sido fortemente analisada no que diz respeito aos processos de transformação de recursos e posições sociais, à ascensão social no seio das classes sociais (*e.g.* Bourdieu, 1979; Erikson e Goldthorpe, 1993) e remete muitas vezes para questões que passam pela melhoria das condições laborais e de vida. Bassant e Kaufmann (2000), num texto sobre a mobilidade territorial, recordam que a noção de mobilidade apareceu nos anos 1920 nos Estados Unidos como uma ideologia relativa à igualdade social, mas só entrou no campo científico a partir dos

anos 1960 no âmbito da mobilidade social e das migrações (Bassant e Kaufmann, 2000: 129). De resto, as posições sociais das pessoas afetam o seu acesso a recursos e a sua capacidade de mobilidade em espaços transnacionais (Massey, 1994).

Além da diversidade dos movimentos que podemos analisar, é interessante verificar num exercício de revisão bibliográfica (que não cabe aqui desenvolver) que a interligação entre os vários formatos de mobilidade tem sido feita através da interdisciplinaridade. Se, por vezes, a sociologia se dedica mais à mobilidade social ou às migrações, articulando também a análise urbana com as mobilidades, a questão da mobilidade através dos transportes é mais vezes desenvolvida pela geografia e pela história urbana, enquanto a transnacionalidade e as práticas culturais associadas às migrações têm sido temáticas mais desenvolvidas no âmbito da antropologia.

Por outro lado, a globalização e as telecomunicações são perspetivadas desde os anos 1990 como forças organizadoras do espaço urbano (Sassen, 2001); a cidade tornou-se mais móvel e telecomunicativa (Ascher, 1995), havendo uma compressão do espaço e tempo (Massey, 1994) com incidência na transformação dos conceitos de espaço (*placeless space*) e de tempo (*timeless time*) na sociedade em rede (Castells, 2002).

Para o desenvolvimento deste campo cada vez mais plural, têm sido particularmente úteis os trabalhos sobre populações específicas, sejam elas migrantes recentes ou sedimentadas nos territórios, seja através de estudos que problematizam práticas culturais, seja ainda através da análise de políticas públicas. Tal como noutras áreas do conhecimento social, a história das ciências sociais evidencia que existe uma forte tendência para o facto de as populações mais carenciadas motivarem também mais estudos. Esta tendência está sobretudo ligada às necessidades de conhecimento suscitadas pelas universidades ocidentais e seus governos, que até há algumas décadas não conheciam uma parte importante das populações imigrantes, que, por sua vez, até há pouco tempo estavam conotadas com as camadas mais desfavorecidas da população.

O desenvolvimento das cidades, dos transportes e das tecnologias, todos eles acelerados desde o início do século XXI, vieram transformar a visão clássica sobre as populações imigrantes. De facto, estas populações estão ligadas ao país de acolhimento e ao país de origem cada vez mais através das tecnologias de informação e através das políticas públicas que as afetam. Quer o aspeto tecnológico, quer o aspeto estrutural das políticas (de transportes, de educação, de habitação, de saúde), afetam necessariamente os movimentos das populações em geral e dos migrantes em particular.

Neste capítulo iremos solicitar o exemplo de duas populações distintas para ilustrar como estas dinâmicas múltiplas de mobilidade se podem associar. Por um lado, a população hindu em Portugal, uma população instalada no país desde o final dos anos 1970 e que, dada a sua antiguidade, põe em causa o seu epíteto de “imigrantes”. Por outro lado, os ciganos, que apesar de estarem radicados em Portugal desde o século XV, até há poucos anos as análises que versavam sobre os ciganos portugueses consideravam que o nomadismo e a itinerância eram um marcador cultural e identitário fundamental; mas, justamente por via da análise

sociológica e antropológica, percebemos que o desejo de sedentarismo é mais presente do que a prática de nomadismo imposta e forçada. Estas duas populações põem então em debate, à partida, dois conceitos importantes no meio académico. Através de estudos desenvolvidos pelas autoras, sobretudo através de abordagens qualitativas junto destas populações e das suas práticas, encontramos pistas interessantes para perceber melhor de que falamos quando falamos em desigualdades socioculturais. Por isso, antes de nos determos nestas duas populações para falar de mobilidades de uma forma multifacetada, faremos de seguida uma breve contextualização sociológica das questões associadas às mobilidades urbanas e às desigualdades territoriais.

No desenvolvimento das grandes cidades, o automóvel e os transportes públicos disputam a atenção nos estudos sobre mobilidade. Um e outros encarnam questões associadas à mobilidade social (sobretudo através da aquisição e uso quotidiano do automóvel, que continua a preponderar como seu representante) e aos limites da mobilidade territorial: se por um lado os transportes públicos até há pouco tempo representavam sobretudo um gasto de tempo, com as novas tecnologias, os transportes podem ser utilizados também para trabalhar. Nesse sentido, as políticas em prol de uma viagem curta de transportes não podem ser vistas como há uma década.

No território nacional, a análise da evolução das cidades salienta a importância das relações entre o desenvolvimento dos sistemas de transportes, as alterações dos padrões de mobilidade e a expansão urbana. Ao mesmo tempo, têm sido desenvolvidos trabalhos que destacam o papel da mobilidade geográfica e a sua diferenciação social na produção do espaço (Costa, 1999; Carmo, 2007; Madureira Pinto e Queirós, 2010; Carmo e Santos, 2011; Oliveira, 2014).

As políticas públicas no campo dos transportes têm sentido grandes desafios para lidar com esta conjuntura. Por isso, ainda hoje assistimos a um modelo de ocupação do território assente no transporte privado, devido a um investimento superior na rede viária e à conservação de uma rede de transportes públicos que não se adequa aos movimentos menos clássicos de centro-periferia.

De facto, são as chamadas periferias, designação imperfeita onde também se incluem novas centralidades, que mais são penalizadas por este contexto. Os territórios urbanos segregados espacialmente, por vezes localizados longe dos centros urbanos, mas outras vezes perto destes, alojam milhares de famílias nas mais diversas situações, donde as mais afetadas não são as que têm necessariamente de se deslocar para mais longe no seu dia a dia, mas sim aquelas que acumulam situações de desigualdade social, em que a segregação espacial é só um dos fatores.

A segregação não se dissocia da exclusão e da relegação (Pinçon, *et al.*, 1986), estando correlacionada com a instauração de distâncias sociais e espaciais, nomeadamente com a localização das pessoas e grupos sociais no espaço social, o que não se desliga das desigualdades de acesso aos recursos, serviços e equipamentos urbanos (Preteceille, 1992). A segregação remete para práticas que colocam à distância e afastam o grupo racializado, reservando-lhe espaços próprios, mais ou menos restritos (Wieviorka, 1996). A segregação socioespacial é também uma forma de racismo e/ou discriminação, sendo que tais fenómenos se reforçam mutuamente.