

Apresentação

Por uma teoria social *on the move*

Bianca Freire-Medeiros, Vera da Silva Telles e Thiago Allis*

Parece haver consenso em torno da ideia de que os tempos atuais são caracterizados tanto pela intensificação dos deslocamentos humanos¹, quanto pela aceleração dos fluxos digitais. Os contínuos investimentos em tecnologias de comunicação e de transporte que precipitam as distâncias trazem, como efeito colateral e tangível, os gigantescos congestionamentos nas rodovias, ferrovias e aeroportos das grandes cidades nos dois hemisférios. O aquecimento global e as mudanças climáticas constituem efeitos igualmente perversos, porém menos evidentes para alguns, dessa que tem sido chamada de civilização do carbono. Enquanto as práticas de *offshoring* operam num mundo em que os grandes capitais e os poderosos se movimentam por rotas ocultas, sob os auspícios de sigilosas jurisdições, dispositivos cada vez mais intrusivos, arbitrários e letais controlam os fluxos de corpos ordinários, mensagens e coisas. É desse *mundo de mobilidades e imobilidades*, das condições de possibilidade de sua emergência, dos princípios normativos profundamente desiguais que o sustentam e dos deslocamentos epistêmicos por ele provocados, que tratam os artigos reunidos neste Dossiê.

* Universidade de São Paulo – USP.

1. Segundo o relatório anual *Global Trends* (<http://www.unhcr.org/576408cd7>), cujas estatísticas são produzidas a partir de dados dos governos, da ONU e de seus parceiros, mais de 60 milhões de pessoas, motivadas por guerras e conflitos, cruzaram largas distâncias em 2015, o que representa um aumento de quase 10% em relação a 2014. Paralelamente, as mobilidades turísticas alcançam um crescimento inédito e configuram em média 12,5% do PIB das nações, variando de 2,2% para Angola a 61,1% para as Maldivas (dados da Organização Mundial de Turismo). Para uma crítica a essas quantificações e às reações que provocam, ver Salazar neste Dossiê.

Os limites e pretensões deste texto de apresentação não acomodam uma genealogia do termo *mobilidade* e de seu campo semântico na teoria social. De todo modo, cabe lembrar que fragmentação, instabilidade e velocidade foram identificadas como características da vida moderna pelos “clássicos” da sociologia. É Georg Simmel, contudo, quem irá fazer uso da noção de mobilidade como a entendemos aqui: *movimento – real ou imaginado – constituído por intenções, estratégias e escolhas*. Se a Modernidade é fundamentalmente marcada por uma concepção de sociedade que se projeta em um tempo e em um espaço distantes, não cabe tomar a mobilidade como epifenômeno de formações materiais, sociais e culturais básicas ou estruturais. Na construção do pensamento científico, tampouco vale, nos alerta Simmel, optar pela “fixidez e rigidez” em detrimento da “mobilidade e pluralidade” (Waizbort, 2000, p. 27).

Em um de seus ensaios mais citados, “As grandes cidades e a vida do espírito”, Simmel ([1903] 2005) deixa claro que é o movimento – acelerado e regulado pelo relógio – que abre caminho para subjetividades qualitativamente distintas e novas tecnologias de representação no cenário da metrópole industrial. Nesse e em muitos outros de seus escritos², a mobilidade compartilha, com a racionalidade e a individualidade, o estatuto de princípio geral da Modernidade. Os teóricos contemporâneos voltados ao tema dizem que, se fosse o caso de identificar um porto de origem de onde partiram os entrelaçamentos conceituais mais elaborados entre deslocamento geográfico e mudança social, entre a circulação de elementos materiais e alterações nas formas culturais de interação, lá estaria Simmel (Cresswell, 2006; Urry, 2007, entre outros).

Como já foi amplamente documentado, as ideias de Simmel atravessaram o oceano nas primeiras décadas do século passado e aportaram nos Estados Unidos, onde serviram de norte para os autores da Escola de Sociologia e Antropologia de Chicago (Grafmayer e Joseph, 1994; Becker, 1996; Joseph, 1998; Valladares, 2005). Nesse contexto institucional foram estabelecidos, valendo-se da noção de *mobilidade espacial* (isto é, mobilidade vinculada a *distâncias geográficas*), os fundamentos de duas áreas de pesquisa consagradas nas ciências sociais: a dos estudos migratórios e a dos estudos urbanos. Se, a partir sobretudo dos anos de 1940, essas duas áreas vão tornando-se cada vez mais autônomas e especializadas, no contexto da Escola de Chicago as duas temáticas emergem costuradas³. A linha é dada justamente pela

2. Ver, entre outros, Simmel (1990).

3. O percurso de Robert Park, ao investir na compreensão das tensões entre migração e assimilação no ambiente urbano, é exemplar dessa costura: em 1915 ele publica “A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no ambiente urbano”; em 1922, *The immigrant press and its control*; em 1928, “Human migration and the marginal man”. Três décadas à frente, mais precisamente em 1950, Park publica *Race, prejudice and Japanese American relations*, obra na qual associa, de maneira mais

categoria de mobilidade espacial, que funciona como elemento estruturante de uma grade analítica voltada para o entendimento das interações entre a cidade, sua morfologia e as relações sociais. A mobilidade geográfica, residencial, diária ou eventual, passa a ser considerada parte constitutiva e definidora da vida urbana, elemento sem o qual não poderiam ser compreendidas as vidas móveis dos migrantes, *hobos*, membros de gangues e tantos outros. Esses tipos sociais são figuras e analisadores das mobilidades urbanas e, como observa Telles (2010, p. 21), é por esse prisma que se coloca em evidência que a “cidade é feita de cruzamentos e passagens, é atravessada por experiências que se fazem justamente nos limiares de universos distintos [...]”.

É importante notar que, no contexto da perda de hegemonia da Escola de Chicago e da ascensão do Departamento de Sociologia da Universidade de Harvard, o termo “mobilidade” aparecerá vinculado à estratificação social. Ainda que em *Social mobility*, publicado originalmente em 1927, Pitirim Sorokin relacione, em alguma medida, mobilidade com movimento no espaço geográfico, o que prevalece é de fato a associação entre mobilidade e mudança de nível social (Kaufmann, 2009, p. 50). Tal associação ganha impulso na década de 1950, quando a sociologia americana se volta, no bojo do estrutural-funcionalismo, às mensurações estatísticas das relações entre ocupações profissionais e desigualdades sociais, oferecendo os parâmetros de uma das áreas de investigação mais robustas da sociologia – a que trata da *mobilitade social*.

Entre 1945 e meados dos anos de 1980, as pesquisas sobre mobilidades mantiveram-se referidas a estruturas sociais e espaciais próprias ao Estado-nação e, por consequência, utilizaram-se dos parâmetros do nacionalismo metodológico (Kaufmann, 2009; Urry, 2007). Porém, em meio às primeiras manifestações do conjunto de fenômenos para os quais será cunhado o termo “globalização”, a trilha de pensamento aberta por Simmel, e posta à prova empírica pela Escola de Chicago, volta a ser percorrida em várias frentes. Não é nossa intenção recuperar essas linhagens e o vasto repertório de metateorias que se voltaram contra as epistemologias sedentaristas e o nacionalismo metodológico, mas vale a pena lembrar que em fins dos anos de 1980, e mais intensamente no correr da década seguinte, o sociólogo Alain Tarrus iria provocar um deslocamento fundo no campo epistêmico dos estudos migratórios, ao propor o que ele então nomeia como *paradigme de la mobilité*: um investimento teórico-metodológico voltado à compreensão dos movimentos transnacionais e constantes de populações, sobretudo aquelas que, via de regra, estavam ausentes nas narrativas sobre as “cidades globais” (Tarrus, 1989, 1993 e 2000). Com base em estudos de longa duração, Tarrus ergue um questionamento radical sobre a validade

sistemática, a experiência da migração ao tema do preconceito. Suas últimas pesquisas, porém, terão outros focos de interesse, com atenção especial dada ao tema das relações raciais. Ver Valladares (2010).

de pesquisas que assumem o lugar de origem e a residência atual do migrante como espaços estanques, sugerindo, a contrapelo, a noção de “territórios circulatorios”. Tal noção pautou, em grande medida, toda uma geração de pesquisadores que no correr dos anos de 1990, adentrando nos 2000, iria tratar de novas formas migratórias, em particular de populações circulantes e protagonistas do que então foi chamado de “mundialização por baixo”, isto é, formas de circulação de bens e riquezas que seguem os amplos circuitos da migração por onde se estruturam redes transnacionais de um comércio ambulante em expansão.

Se uma compreensão alargada dos temas da mobilidade permitiu a Tarrus oxigenar os estudos migratórios, a Isaac Joseph e Yves Grafmayer ela possibilitou ultrapassar a fixidez de uma certa linhagem de estudos urbanos até então devotada aos temas da habitação e seu entorno imediato. Um dos principais responsáveis pela difusão da Escola de Chicago na academia francesa, Joseph trouxe a questão da mobilidade para o coração da sociologia urbana, inscrevendo-a em um espaço conceitual compartilhado pelas noções conexas de circulação e de acessibilidade. Pensar a cidade como domínio da circulação e do acessível (e seus bloqueios) é, de partida, “dizer que ela é tudo, menos o lugar de formação de uma comunidade” (Joseph, 1998, p. 92). Como ressaltado por Telles (2010), a questão proposta por Joseph é especialmente interessante, sobretudo pelo contexto polêmico em que foi formulada: um modo de pensar a cidade e suas questões que, nos termos de Joseph, “significa forçosamente um ponto crítico em relação a um vetor da filosofia do habitar ancorada na experiência da proximidade e do mundo à mão” e que está hoje “no coração de práticas gestionárias que buscam corrigir um déficit de urbanidade” sob o primado de lógicas normativas e concepções securitárias, também redutoras do local posto como lugar por excelência de formação de identidades e inserção social (Joseph, 1998, pp. 92-93). O legado de Grafmayer e Joseph, em suas teorizações sobre a questão da mobilidade, definiu um plano de referência que inspirou alguns sociólogos brasileiros a estabelecerem uma agenda de pesquisa comprometida, entre outros temas, com a análise crítica dos dispositivos gestionários, muitas vezes apresentados como exemplos virtuosos de “cidadania local”.

Do outro lado do Canal da Mancha e àquela época, o tema da mobilidade também ganha o centro da cena, pautando uma agenda de pesquisa que transborda os limites disciplinares da sociologia para ecoar em diversos campos do conhecimento⁴.

4. Parece não haver registros de diálogo entre os teóricos do *paradigme de la mobilité* e do *new mobilities paradigm*, o que torna mais impressionante o compartilhamento de referentes (Simmel e Escola de Chicago) e de interlocutores (metateorias da globalização e filosofias pós-estruturalistas), assim como o forte bias urbano que marca a maioria das pesquisas nos dois casos.

Ainda que a alcunha *new mobilities paradigm* como tal apareça apenas em 2006⁵, sua gestação, no contexto da sociologia britânica, remete-nos à guinada epistêmica – e ontológica – dada por John Urry em *The tourist gaze*⁶. Publicado originalmente em 1990, o livro não apenas reposiciona o turismo como um objeto do conhecimento próprio da sociologia, mas captura o processo de pulverização das fronteiras, que estavam sendo transcendidas através de múltiplos fluxos de pessoas, imagens, lugares, produtos e serviços. Nesse sentido, a obra já anunciava as bases de uma das formulações centrais ao novo paradigma: no contexto do que Lash e Urry (1987) haviam definido como *capitalismo desorganizado*, os fluxos de corpos e coisas não podem ser compreendidos sem que levemos em consideração a complexa rede institucional e globalizada que coloca imagens, ideias, mensagens em movimento.

Ao longo dos anos de 1990, John Urry irá amadurecer os pressupostos fundamentais à consolidação do *new mobilities paradigm* a partir do diálogo com as ciências duras, em especial com a teoria dos sistemas complexos, da qual Urry reteve três premissas negativas: os sistemas não tendem ao equilíbrio; não há proporcionalidade necessária entre os eventos (*small changes, big shifts*); não há uma linearidade entre os processos. A teoria dos sistemas complexos o inspirou a pensar, por exemplo, o turismo simultaneamente como partícula, que assume características específicas em lugares distintos, e como onda, que se propaga e invade até as regiões mais ermas, com potência variável e resultados nem sempre previsíveis. Haveria, portanto, em um sistema altamente complexo, como o das mobilidades turísticas, um entrelaçamento quântico que colocaria em relação lugares geograficamente distantes e fenômenos (sociais ou naturais) aparentemente sem qualquer vínculo entre si (Urry, 2000). Mimi Sheller, em entrevista para a revista *Plural*, nos ajuda a visualizar os alcances heurísticos dessa proposta: “Ela nos possibilita uma espécie de análise fractal que permite interligar diversas escalas, as quais vão desde uma análise interacionista sobre o comportamento dos ‘anfitriões’ e dos ‘hóspedes’ dentro de um *resort*, passando pelo significado do turismo em discursos nacionais, chegando até a relação entre turismo, geopolítica e urbanismo planetário” (Pinho & Freire-Medeiros, 2016).

Valendo-se de apropriações originais da teoria dos sistemas complexos, Urry logra formular o argumento da obsolescência da própria ideia de “sociedade”. Tal argumento, basilar ao que viria a se constituir como o *new mobilities paradigm*, encontra sua formulação inaugural em *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first*

5. Para um precioso balanço do percurso não apenas teórico, mas também institucional do *new mobilities paradigm*, ver Sheller e Urry (2016).

6. *O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas* – título que o livro recebeu ao ser traduzido no Brasil, em 1996, pelo Sesc SP e pela editora Nobel – segue sendo leitura básica nos estudos de turismo no país.

century (2000), obra de título provocativo que reorienta a bússola da investigação sociológica. Assim como na sociologia formal de Simmel, aqui também não há “sociedade em si”, mas sistemas simultaneamente econômicos, físicos, tecnológicos, políticos, culturais e sociais cujas propriedades emergentes estão cada vez mais conectadas. O fato de que se trata de propriedades interconectadas leva à necessidade da compreensão não só das mobilidades, mas das imobilidades que as constituem, definem e possibilitam. Os mundos sociais passam a ser vistos, em suas diferentes escalas, como constituídos por e constituintes de fluxos, circulações, “engatamentos” (temporários ou infraestruturais), entre elementos humanos e não humanos. Não surpreende assim a tríade presente no título escolhido para o primeiro editorial do *Mobilities Journal*, periódico que Urry ajudou a fundar em 2006: mobilidades, imobilidades e ancoradouros.

Dos anos 2000 até sua morte súbita, em 2016, John Urry investiu pesadamente em promover as bases institucionais que levaram, em grande medida, ao que tem sido chamado de *giro móvel* na teoria social (Sheller, 2017). Em 2003, em parceria com Mimi Sheller, ele funda, na Universidade de Lancaster, o Centre for Mobilities Research (CeMORE), atualmente sob coordenação de Monika Büscher. Em torno do CeMORE passaram a gravitar intelectuais de diferentes campos disciplinares, inclusive das artes plásticas e do design, que viriam a fundar associações como a Cosmobilities e a Traffic & Mobility (T2M)⁷. Além do já mencionado *Mobilities Journal*, que atualmente publica seis números por ano, a rede de pesquisadores conta com outros importantes canais de publicação, que incluem periódicos como *Transfers: Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*, e séries de livros, como “Explorations in Mobility” (Berghahn Books) e “Changing Mobilities” (Routledge).

Partindo da premissa de que o movimento cumpre um papel constitutivo no funcionamento das instituições e práticas sociais, o que aqui chamamos de *paradigma das mobilidades* volta-se para a organização de sistemas que, em diferentes escalas, governam não apenas a mobilidade e a imobilidade de pessoas e coisas, imagens e mensagens, mas também fazem interagir redes infraestruturais e narrativas. Tais sistemas de mobilidade respondem a configurações culturais específicas e a regimes de poder que definem o que e quem pode – ou não – circular, quando e sob que condições de segurança e conforto. Trata-se, claramente, de um vasto e instigante campo de investigação, como atesta o material aqui reunido.

7. Desde sua fundação, em 2003, a T2M realiza uma conferência anual, com participação de pesquisadores de várias disciplinas e partes do mundo. Em 2016, o evento aconteceu na Cidade do México, o que ilustra o aumento da relevância de pesquisadores latino-americanos na vida da entidade. Dentre os colaboradores deste Dossiê, além de Mimi Sheller (presidente até novembro de 2017), vários têm ou tiveram atuação direta na entidade, como Moraglio, Zunino Singh, Büscher, Piglia, Jirón, Salazar e Allis.

Este Dossiê representa o principal resultado editorial da Primeira Escola de Ciência Avançada em Mobilidades: Teoria e Métodos (SPMobilities 2017), realizada em outubro de 2017 na cidade de São Paulo. Organizada por Bianca Freire-Medeiros e Thiago Allis, a iniciativa constituiu um esforço pioneiro, na América Latina, não apenas de reflexão sobre as construções analíticas e os protocolos metodológicos do *paradigma das mobilidades*, mas também de avaliação de suas possibilidades heurísticas no sul global. A SPMobilities 2017 ofereceu sessenta vagas totalmente gratuitas, para as quais se candidataram mais de cem pós-graduandos e recém-doutores, de várias áreas do conhecimento e de diferentes partes do Brasil, de outros países da América Latina, de Portugal e Espanha. A programação incluiu aulas, ateliês de pesquisa, painéis de debate e conferências⁸.

Assim é que todos os artigos aqui reunidos contam, em sua autoria, com pesquisadores que estiveram envolvidos nas atividades de docência da Escola e, por consequência, são textos que não apenas reproduzem o conteúdo das aulas ou palestras que ministraram, mas refletem, em grande medida, as relações dialógicas vivenciadas naquela ocasião⁹. Lá, como aqui, o que nos animou a todos, organizadores e colaboradores, foi a possibilidade de redefinir o estudo das mobilidades, no Brasil e nos demais países da América Latina, como um tema das ciências sociais e humanas, recusando a visada tecnicista que ofusca sua dimensão política, conflitiva e iníqua. Nesse sentido, pareceu-nos fundamental garantir que os discentes – e agora os leitores – fossem expostos a três eixos principais de discussão: teórico-conceitual,

8. A SPMobilities foi uma iniciativa conjunta do Departamento de Sociologia (DS-FFLCH) e da Escola de Artes, Ciências e Humanidades (EACH), aprovada no âmbito do Edital PRP-Santander de apoio a Escolas de Ciência Avançada. Para garantir um processo seletivo o mais transparente e democrático possível, contamos com um Comitê Avaliador formado por dezoito docentes brasileiros e estrangeiros de várias áreas do conhecimento. Graças à parceria com o CPF/Sesc, houve ainda atividades paralelas antes e depois da programação central. Coube ao ImaRgens, no âmbito do Laboratório de Pesquisa Social (DS-FFLCH), o registro audiovisual do evento. Agradecemos imensamente à Pró-Reitoria de Pesquisa e a todos os colegas, discentes, voluntários e demais instituições sem os quais a SPMobilities 2017 não teria sido possível.
9. Estes artigos foram concebidos em três línguas diferentes, por pesquisadores em variados contextos acadêmicos. Assim, um dos desafios foi realizar o trânsito de suas ideias para a língua portuguesa, zelando para não incorrerem em deslizes semânticos. Esse trânsito é especialmente delicado numa área cujos conceitos de referência estão sendo gestados e experimentados, moldando gradativamente o *corpus* para o estudo das mobilidades: como traduzir, por exemplo, “mobility justice” sem incorrer na sua redução ao campo jurídico? As variações assumidas pela alcunha *new mobilities paradigm* – “paradigma das novas mobilidades”, “novo paradigma das mobilidades”, “paradigma das mobilidades” – são também sintomáticas de um processo de construção epistemológica que, para os editores, longe de ser um problema, registra justamente um momento de definição particularmente instigante ao pensamento.

temático e metodológico. O primeiro deles, que também é da ordem da epistemologia e da geopolítica do conhecimento, proporciona a calibragem de conceitos estruturantes de um paradigma originado no Norte, e ainda pouco conhecido do público latino-americano, permitindo a avaliação de sua pertinência no entendimento das nossas realidades empíricas. Esse eixo está representado aqui, sobretudo mas não exclusivamente, pelos artigos de Mimi Sheller e Noel Salazar, assim como pela entrevista com Anthony Elliott.

O segundo eixo, de ordem temática, busca contemplar o tripé que tem oferecido algumas das bases empíricas do giro móvel: a cidade, o transporte e o turismo (Söderström e Crot, 2010). Obviamente essa escolha se fez em detrimento de outras áreas temáticas igualmente estruturantes, como é o caso das mobilidades comunicacionais, abordadas em parte por Elliott; e das mobilidades migratórias, tangencialmente tratadas por Pinho (a partir da discussão sobre o turismo diaspórico)¹⁰. O fundamental, porém, está em evidenciar como se opera, na pesquisa empírica, com a premissa de que, quaisquer que sejam os “movimentos” para os quais o nosso foco investigativo se volte, eles devem ser entendidos e tratados de forma *sistêmica*, ou seja, como parte de regimes em que convergem práticas sociais, infraestruturas e narrativas. Cremos que ficará igualmente claro ao leitor o alcance heurístico dos cruzamentos entre, por exemplo, as diferentes maneiras de se deslocar pela cidade (Zunino Singh, Jirón e Gómez), ou de se fazer turismo (Piglia, Pinho), e os marcadores – raça, gênero, geração, classe, nacionalidade entre outros – que produzem interrupções, hierarquias e distinções nos regimes de (i) mobilidade.

Configuram o terceiro eixo os desafios metodológicos advindos do compromisso epistêmico com uma abordagem que percebe o mundo social como um composto de sistemas lógicos que capacitam ou detêm a circulação de pessoas, objetos, informação e capitais. Se coube ao artigo de Büscher e Veloso organizar de maneira sistemática, criativa e estimulante o debate em torno dos “métodos móveis”, os demais autores oferecem-nos pistas valiosas, no que se refere a fontes ou a técnicas. Tanto Piglia quanto Moraglio, por exemplo, sugerem caminhos que contribuem para o estudo das mobilidades – principalmente ancorados nas práticas, discursos e simbolismos das automobilidades – numa perspectiva histórica e se fazem valer de uma diversi-

10. Pesou também o fato de que, se o tema da migração há muito habita as agendas dos cientistas sociais brasileiros, chega a ser constrangedor o silêncio em relação aos transportes e às mobilidades turísticas. Ainda que, como bem observa Pinho neste Dossiê, o turismo seja considerado um objeto de estudo consolidado pelas ciências sociais norte-americanas, entre nós ainda há longo caminho a percorrer. Uma busca na plataforma Scielo, em sua versão em português, não permitirá dúvida: os periódicos sob as rubricas “Humanidades” e “Ciências Sociais”, salvo raríssimas exceções, têm sistematicamente ignorado essas duas temáticas.

dade de fontes: matérias jornalísticas, arquivos pessoais, publicações especializadas, estudo de propagandas históricas, entre outros. O artigo de Jirón e Gomez, por sua vez, detalha os princípios de utilização de uma técnica particularmente útil: o “sombreamento”. Ao se portarem como sombra, as pesquisadoras acompanharam os interlocutores em suas jornadas diárias para observar as várias maneiras pelas quais estes, de acordo com os diferentes lugares por que passam e os meios de transporte que utilizam, dão sentido racional e afetivo aos seus momentos móveis, criam estratégias de deslocamentos e redefinem espacialidades.

Mimi Sheller¹¹, a quem coube proferir a aula inaugural da SPMobilities 2017, abre o Dossiê com o artigo “Theorising mobility justice”, imprimindo o tom de inquietude epistêmica e política presente no Dossiê como um todo e que talvez possa ser resumido na pergunta: quem/o que é móvel ou imobilizado e por quê? Diante de indagações dessa ordem, que objetivam compreender como se dão a governança e o controle do movimento de pessoas, recursos e informações, Sheller se faz valer do arco conceitual das “mobilidades justas”. O adjetivo que aqui qualifica as mobilidades é acionado não apenas em referência ao campo semântico do Direito, mas também no sentido de “equidade” – daí sua potência no desvendamento das desigualdades que são, ao mesmo tempo, raiz e fruto das “crises” da mudança climática, do urbanismo e da migração global. No entender de Sheller, um desafio dessa ordem de grandeza só logrará resultado se operar em diferentes escalas: desde o nível micro, onde se encontram os corpos racializados, generificados e patologizados buscando mover-se ou se fixar; passando por um mesonível de questões ligadas ao urbano e ao “direito à cidade”; chegando ao macronível das relações transnacionais em que se definem as fronteiras e os critérios para os fluxos de recursos globais e circulação de energia. Sheller encerra com um “manifesto” que desafia os leitores a pensar seu próprio papel na geração de “mobilidades subversivas”. É interessante notar que o artigo traz, em síntese e em diálogo com o público latino-americano, os principais argumentos do seu novo livro, *Mobility justice*, a ser lançado em 2018.

11. Sheller é diretora e fundadora do Center for Mobilities Research and Policy (mCenter) e professora de Sociologia na Universidade de Drexel, na Filadélfia. Autora de vários livros, incluindo *Consuming the Caribbean* (Routledge, 2003), *Citizenship from below* (Duke University Press, 2012) e *Aluminum dreams: lightness, speed and modernity* (MIT Press, 2014). Ela coeditou, com John Urry, os livros *Mobile technologies of the city* (Routledge, 2006) e *Tourism mobilities* (Routledge, 2004) e uma edição especial da revista *Environment and planning A* sobre as interfaces entre materialidades e mobilidades.

Trabalhando na interface entre sociologia e história, Dhan Zunino Singh¹² tem dedicado seus esforços investigativos aos estudos urbanos, com especial atenção à cidade na América Latina. Sem dúvida o artigo “Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento: notas para un análisis cultural de la movilidad como experiencia urbana”, com que ele brinda este Dossiê, representa um dos resultados altos desses esforços. Se é verdade que a questão da circulação de pessoas, objetos, informações e recursos há muito tem sido posta como algo constitutivo da cidade moderna, o autor demonstra que ainda resta elucidar o significado do movimento na *experiência* urbana. Não se trata de apenas mais um objeto de estudo a compor uma agenda já conhecida de pesquisa e reflexão teórica. Pois trata-se aqui, enfatiza o autor, de um novo *enfoque* pelo qual observar os fenômenos urbanos. E é por esse prisma que o texto convida o leitor a refletir sobre a experiência social tecida nas práticas cotidianas dos deslocamentos – formas de viver e habitar a cidade mediadas por tecnologias, por materialidades e cultura, que mobilizam e produzem emoções, performances, ideias, tanto quanto são demarcadas por ritmos e tempos nos quais estão cifradas relações de gênero, diferenças de raça e idade, e assimetrias nas relações de poder. Longe de ser tempos e espaços vazios, tempos e espaços de suspensão de relações sociais, como sugere uma certa linhagem de teorias da modernidade (e da cidade), a mobilidade é produtora da experiência social e é produtora do urbano. Por isso mesmo é também questão-chave para pensar mudanças urbanas e questões políticas nelas implicadas.

A premissa de que a experiência que temos da cidade passa, necessariamente, pelas nossas práticas de mobilidade é retomada por Paola Jirón¹³, em coautoria com Javiera Gómez¹⁴, no artigo “Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago”. A convocação, feita nos outros dois artigos, para que prestemos atenção às interfaces entre gênero e mobilidades é amplificada pela inserção das categorias “cuidado” (visto não apenas em sua dimensão afetiva, mas como parte de uma rede que vai do domicílio ao espaço público) e “interdependência” (de que se revelam as assimetrias na distribuição das obrigações de cuidar e nas práticas de mobilidade). Em diálogo com Doreen Massey e outras geógrafas feministas, cujas teorizações têm sido incorporadas de maneira bastante produtiva pelo *paradigma das mobilidades*, o artigo faz uma crítica consistente ao campo dos

12. Sociólogo de formação, com doutorado em história pela Universidade de Londres, Zunino Singh é professor da Universidad Nacional de Quilmes e pesquisador associado ao Conicet. Entre suas obras mais recentes, destaca-se a organização de uma enciclopédia de mobilidades, que trará um enfoque especial às particularidades da América Latina.

13. Doutora em planejamento urbano e regional pela London School of Economics, Jirón é diretora do Instituto Vivienda na Universidad de Chile.

14. Gómez concluiu, em 2016, o mestrado em arquitetura e urbanismo (Universidad de Chile), sob orientação de Paola Jirón.

estudos urbanos em sua recusa a encarar a dimensão de gênero como estruturante dos usos dos transportes. As autoras, ambas afiliadas à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Chile, encontram nessa cidade seu principal campo para uma investigação que também se quer comprometida com a informação de políticas públicas. Seu fino trabalho socioetnográfico revela o quanto o cotidiano de Santiago – e de muitas outras cidades latino-americanas, vale dizer – é feito de estratégias de mobilidade tantas vezes invisíveis à sociologia e ignoradas pelo Estado.

É de invisibilidades e esquecimentos que trata o cientista político Massimo Moraglio¹⁵ em “Peripheral mobilities: looking at dormant, delegitimized and forgotten transport regimes”. Moraglio assume um estilo provocativo, desafiando-nos a reavaliar nossas apostas nas tão celebradas “soluções de inovação”, via de regra centradas no automobilismo, face aos problemas de mobilidade contemporâneos. E o faz a partir de um duplo movimento: por um lado, recua no tempo e recupera algumas “mobilidades esquecidas” – entre elas, o próprio caminhar – que foram sendo preteridas pela centralidade da cultura do carro; por outro, projeta o pensamento para o futuro e especula sobre regimes de mobilidade realmente sustentáveis do ponto de vista social e ambiental. Daí a evocação da figura do *Angelus Novus*, de Paul Klee, que serviu de inspiração a Walter Benjamin em suas teses sobre o conceito de história e sua crítica ao progresso, e que aqui estimula a desconfiança em relação às mágicas que são tiradas das cartolas tecnológicas – o carro autônomo estaria entre os exemplos mais recentes. No lugar das abordagens tecnicistas dos transportes, que legitimam o regime atual de velocidade e eficiência como principais indicadores de desempenho, Moraglio sugere perspectivas historicamente informadas e centradas nos usuários.

No final da década de 1920, circulavam pela América Latina pouco mais de 600 mil automóveis – um terço deles concentrados na Argentina, país com um terço da população do Brasil. Nossa frota era de 100 mil e a do Chile não chegava a 20 mil. Esses números, apresentados pela historiadora Melina Piglia¹⁶ em “Turismo en automóvil en Argentina (1920-1950)”, ilustram a magnitude rapidamente alcançada, naquele país, pelo *regime de automobilidadade* – entendido como uma constelação de novas práticas e sentidos culturais que gravitam em torno do carro e que o elevam, de meio de transporte, à extensão do *self* (Sheller e Urry, 2006). Números tão

15. Moraglio é pesquisador associado do Instituto de Formação Profissional e Técnica, da Universidade Técnica de Berlim. É editor-chefe do *The Journal of Transport History* e autor do livro *Driving modernity: technology, experts, politics, and fascist motorways, 1922-1943*, lançado em 2017.

16. Piglia é pesquisadora associada do Conicet pela Universidade Nacional de Mar del Plata, no Departamento de Ciências Sociais. Suas pesquisas atuais tratam da história da aviação comercial argentina e da história do turismo e automobildade no país. Seu livro *Autos, rutas y turismo: el Automóvil Club Argentino y el Estado*, publicado em 2014, foi premiado pela Academia Nacional de História da Argentina em 2017.

hiperbólicos ganham sentido, como demonstra Piglia, quando alinhados analiticamente a um outro regime de mobilidade que também emergia naquele momento na Argentina: o do turismo. Em uma narrativa rica em detalhes e imagens, a autora evidencia e analisa os entrecruzamentos entre lazer e consumo, entre infraestrutura viária patrocinada pelo Estado e fantasias de mobilidade embaladas pelos setores médios, entre transformações técnicas nos veículos e discursos de valorização da paisagem e identidade nacionais.

Essas conexões íntimas e geo-historicamente definidas entre as mobilidades turísticas e as identidades são retomadas por Patricia de Santana Pinho¹⁷. Pousando seu olhar interpelador nas interseções entre turismo, diáspora e raça, Pinho realiza, em “Turismos diaspóricos: mapeando conceitos e questões”, uma cartografia crítica dos principais conceitos que têm sido utilizados nas análises desse tipo de mobilidade turística tão marcadamente ambíguo. Em vez de tentar enquadrar ou diluir as tensões que atravessam e constituem o turismo diaspórico – “diferença” *versus* “semelhança”, “centro” *versus* “periferia”, “autenticidade” *versus* “mercantilização” –, a autora *move-se com* elas em busca não da síntese conceitual, mas da pluralidade de sentidos presentes em cena. Isso só é possível porque, no desenho desse extenso mapeamento conceitual, Pinho dialoga com o riquíssimo material socioetnográfico que ela coletou, durante mais de uma década, junto a turistas, guias, donos de agências e outros atores sociais envolvidos com o chamado turismo de raízes de afro-americanos na Bahia. Da leitura de seu artigo, saímos convencidos de que representações turísticas sobre identidades, práticas e lugares do passado jamais escapam das disputas sobre os significados desses mesmos elementos no presente.

Diante das novas sensibilidades empíricas e orientações analíticas que o *paradigma das mobilidades* inspira, e que os artigos neste Dossiê ilustram, faz-se necessária uma profunda reflexão sobre os nossos modos de fazer pesquisa. Afinal, como analisar os deslocamentos reais, virtuais e imaginários que organizam o cotidiano ou que nos projetam para fora dele? É possível manter-se fiel, nas abordagens de cunho etnográfico, aos princípios da imersão de longa duração na vida do “outro” quando a sua presença é fugaz? Como dar conta das experiências não fixas, múltiplas, complexas, sensoriais, emocionais e corpóreas? O artigo “Métodos móveis”, de Monika Büscher¹⁸

17. Doutora em ciências sociais pela Unicamp, Pinho é autora de *Mama Africa: reinventing blackness in Bahia* (2010). Ela começou a trabalhar nos Estados Unidos em 2002 e, desde então, esteve sempre afiliada a departamentos interdisciplinares de estudos étnicos (afro-americano e latino) e de área (latino-americano e caribenho). Atualmente é professora associada do Centro de Estudos Latino-Americanos e Latinos da University of California, Santa Cruz. Organizou, com Bianca Freire-Medeiros, o Dossiê “Mobilidades turísticas” na *Plural* (2016).

18. A socióloga Monika Büscher é diretora do CeMoRe e do Institute for Social Futures, na Universidade de Lancaster (Reino Unido). Sua vasta produção inclui a organização da série de livros *Changing*

e Leticia Veloso¹⁹, nos serve de bússola para singrar esse mar de indagações. É certo que, pelo menos desde o artigo “clássico” em que George Marcus (1995) sistematizou os princípios da etnografia multissituada, cientistas sociais têm seguido fluxos de pessoas e coisas, encarando as dificuldades de trabalhar com presenças e ausências, proximidades e distâncias. Além do mais, há muitas pesquisas de cunho qualitativo que, de maneira bastante produtiva, já não se concentram exclusivamente nos deslocamentos físicos, mas também se voltam, por exemplo, a diferentes plataformas e aplicativos de geolocalização utilizados pelos atores sociais em benefício de sua mobilidade. Acumulamos, sem dúvida, uma vastidão de protocolos metodológicos que podemos acionar *on the move*. Mas os “métodos móveis”, como ressaltam as autoras, não se limitam à compreensão do que está em movimento – interessam-nos também os atritos e as fricções, os portões e as cancelas. Tampouco o uso de tecnologias digitais ou de aparelhos eletrônicos sofisticados garante, em si, a coleta adequada de dados. Escapando, portanto, ao modelo enrijecido dos manuais de pesquisa, Büscher e Veloso movem-se através da experiência de autores que, diante de objetos e situações “móveis” em diferentes escalas, acionaram táticas extremamente criativas e, no processo, avançam nossas concepções de pesquisa, crítica e engajamento nas ciências sociais de um modo mais amplo.

Tal avanço depende, igualmente, de uma vigilância constante dos vocabulários com que nos aproximamos do mundo, o enquadramos e interpretamos. Se, por um lado, não surpreende que haja uma inflação de termos – “fluidez”, “liquidez”, “nomadismo”, “fluxos”, “redes” – sendo evocados, por uma diversidade de autores de filiações teóricas as mais distintas, para descrever e interpretar realidades sociais percebidas como cada vez mais aceleradas, conectadas e fugazes; por outro, é fundamental não apenas desnaturalizar esses e outros termos, mas examinar criticamente as premissas que as informam. Apoiado em sua longa trajetória de reflexão e pesquisa sobre discursos e imaginários da mobilidade, tipologias de viajantes e cosmopolitismo, o antropólogo Noel B. Salazar²⁰ toma para si essa tarefa nada banal em “Theorizing mobility through concepts and figures”. Talvez pela natureza mesma do terreno

Mobilities (com Peter Adey) e das coletâneas *Mobile methods* (2010) e *Mobility intersections: social research, social futures*.

19. Doutora em antropologia pela Universidade de Chicago, Leticia Veloso é professora do Departamento de Sociologia da Universidade Federal Fluminense, do Mestrado em Sistemas de Gestão (MSG) e do Doutorado em Sistemas de Gestão Sustentáveis (PPSIG) da mesma universidade. Atua como pesquisadora no Núcleo de Estudos dos Países Brics, também da UFF.
20. Professor e pesquisador junto à Faculdade de Ciências Sociais, da Universidade de Leuven (Bélgica) e professor visitante na Universidade de Girona (Espanha). Dentre seus projetos de pesquisa correntes, destaca-se “Uma análise crítica da mobilidade laboral no contexto de eventos globais no Brasil”, com financiamento da Fundação de Pesquisa de Flandres (FWO).

disciplinar de onde fala – como bem se sabe, a mobilidade, enquanto condição para a produção do conhecimento, é constitutiva da antropologia desde sua origem –, Salazar sugere uma *relativização* de três pressupostos correlatos à noção de mobilidade tantas vezes acionados nas pesquisas correntes: o de que existe um incremento inédito dos fluxos humanos, o de que se trata de um fenômeno autoevidente e o que valora positivamente o movimento em sua suposta capacidade transformadora. A figura do migrante é exemplar da linha argumentativa habilmente desconstruída pelo autor: convertida em “conceito-metáfora”, pelo senso comum, pelos agentes responsáveis pelas políticas migratórias e pela academia, a identidade do migrante é definida por sua suposta mobilidade, enquanto, na prática, sua mobilidade é frequentemente restringida.

Em diálogo complementar aos artigos, este Dossiê traz, ainda, uma entrevista e duas resenhas. Conduzida por Bianca Freire-Medeiros e Maurício Lages, a entrevista com o sociólogo australiano Anthony Elliott possibilita ao leitor o contato com uma agenda de pesquisa em que mobilidades e psicanálise convergem na interpretação das transformações do *self*. Elliott trata da sua formação – incluindo-se a parceria com John Urry –, do interesse pela teoria social, de sua diversificada produção no espectro das novas tecnologias e das diferentes transições de sua obra. A extensa resenha de Douglas Piza para *Counterfeit itineraries in the Global South: the human consequences of piracy in China and Brazil*, livro recém-lançado por Rosana Pinheiro-Machado (Routledge, 2017), oferece o panorama crítico de uma pesquisa transnacional realizada ao longo de quinze anos e *on the move* em múltiplos níveis. Nesse sentido, posta em solo etnográfico mais um exemplo inspirador das possibilidades de pesquisa inscritas na ultrapassagem do nacionalismo metodológico. Por fim, trazemos a resenha de Camila Maria dos Santos Moraes para *What is the future?*, último livro publicado por John Urry que, antes de falecer, nos deixou com a potência da indagação que o título encerra.

A grandeza intelectual de John Urry atravessa este Dossiê como um todo e a ele tributamos nosso reconhecimento não apenas pelo sociólogo brilhante que foi, mas pelo professor generoso que marcou de maneira indelével a trajetória de muitos dos autores aqui presentes. Se não deixa de ser constrangedor admitir que tão pouco de sua produção tenha se difundido no Brasil até hoje, alegra-nos muito compartilhar com os leitores que caberá à Biblioteca Florestan Fernandes, na FFLCH/USP, abrigar e disponibilizar à consulta pública parte significativa dos livros que compunham o acervo pessoal de John Urry e que nos foram doados por Sylvia Walby, viúva de John, e pela Universidade de Lancaster. Tal acervo cumprirá, por certo, papel estratégico na consolidação dos estudos das mobilidades em solo latino-americano – não é outra a aposta que fazemos os organizadores e autores deste Dossiê.

Referências Bibliográficas

- BECKER, Howard S. (1996), "A Escola de Chicago". *Mana: Estudos de Antropologia Social*, 2 (2): 177-188.
- BÜSCHER, Monika & URRY, John. (2009), "Mobile methods and the empirical". *European Journal of Social Theory*, 12 (1): 99-116.
- CRESSWELL, Tim. (2006), *On the move: mobility in the modern Western world*. Nova York/Londres, Routledge.
- ELLIOTT, Anthony & URRY, John. (2010), *Mobile lives*. Londres, Routledge.
- GRAFMEYER, Yves & JOSEPH, Isaac (orgs.). ([1979] 1994), *L'École de Chicago: naissance de l'écologie urbaine*. Paris, Aubier.
- JOSEPH, Isaac. (1998), *La ville sans qualités*. La Tour d'Aigues, Editions de l'Aub.
- KAUFMANN, Vincent. (2009), "Mobility: trajectory of a concept in the social sciences". In: MOM, G. et al. (orgs.). *Mobility in history: the state of the art in the history of transport, traffic, and mobility*. Neuchâtel, Alph, pp. 41-60.
- LASH, S. & URRY, J. (1987), *The end of organised capitalism*. Cambridge, Polity Press.
- MARCUS, George. (1995), "Ethnography in/of the world system: the emergence of multi-sited ethnography". *Annual Review of Anthropology*, 24: 95-117.
- PARK, R. E. ([1916] 1987), "A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano". In: VELHO, O. G. (org.). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro, Ed. Guanabara, pp. 26-67.
- PARK, R. E. (1922), *The immigrant press and its control*. Nova York, Harper and Row.
- PARK, R. E. (1928), "Human migration and the marginal man". *American Journal of Sociology*, 33 (6): 881-893.
- PINHO P. & FREIRE-MEDEIROS, B. (2016), "Teorizações indisciplinadas: (i) mobilidade como metáfora, conceito e método – Entrevista com Mimi Sheller". *Plural*, 23 (2): 118-125.
- SIMMEL, George. (1990), *The philosophy of money*. Londres/Nova York, Routledge.
- SIMMEL, George. ([1903] 2005), "As grandes cidades e a vida do espírito". *Mana: Estudos de Antropologia Social*, 11 (2): 577-591.
- SHELLER, Mimi. (2017), "From spatial turn to mobilities turn". *Current Sociology*, 65 (4): 623-639.
- SHELLER, Mimi & URRY, John. (2016), "Mobilizing the new mobilities paradigm". *Applied Mobilities*, 1 (1): 10-25.
- SHELLER, Mimi & URRY, John. (2006), "The new mobilities paradigm". *Environment and Planning A*, 38 (2): 207-26.
- SÖDESTROM, Ola & CROT, Laurence. (2010), "The mobile constitution of society: rethinking the mobility-society nexus". *Working Paper*, Maps.
- TARRIUS, Alain. (1989), *Anthropologie du mouvement*. Caen, Paradigme.

- TARRIUS, Alain. (1993), “Territoires circulatoires et espaces urbains: différenciation des groupes migrants”. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 59-60 (Mobilités): 51-60.
- TARRIUS, Alain. (2000), *Les nouveaux cosmopolitisme: mobilités, identités, territoires*. La Tour d’Aigues, Editions de l’Aub.
- TELLES, V. S. (2010), *A cidade nas fronteiras do legal e ilegal*. Belo Horizonte, Argumentum.
- URRY, John. (1990) *The tourist gaze*. Londres, Sage [Ed. bras.: (1996), *O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas*. São Paulo, Sesc, Studio Nobel].
- URRY, John. (2000), *Sociology beyond societies*. Londres/Nova York, Routledge.
- URRY, John. (2007), *Mobilities*. Cambridge, Polity Press.
- VALLADARES, Licia P. (2010), “A visita de Robert Park ao Brasil, o ‘Homem Marginal’ e a Bahia como laboratório”. *Cadernos CRH*, 23 (58): 35-49.
- VALLADARES, Licia P. (org.). (2005), *A Escola de Chicago: impacto de uma tradição no Brasil e na França*. Belo Horizonte/Rio de Janeiro, Editora da UFMG/Iuperj.
- WAIZBORT, Leopoldo. (2000), *As aventuras de Georg Simmel*. São Paulo, Editora 34.

Texto recebido em 25/1/2018 e aprovado em 26/1/2018.

DOI: 10.11606/0103-2070.ts.2018.142654

BIANCA FREIRE-MEDEIROS é professora do Departamento de Sociologia da USP e coordenadora do UrbanData-Brasil: Banco de dados sobre o Brasil urbano, vinculado ao Laboratório de Pesquisa Social (Laps), Universidade de São Paulo. E-mail: bfreiremedeiros@gmail.com.

VERA DA SILVA TELLES é professora livre-docente do Departamento de Sociologia da USP e pesquisadora do Laboratório de Pesquisa Social (Laps), Universidade de São Paulo. E-mail: vs.telles@gmail.com.

THIAGO ALLIS é professor da Escola de Artes, Ciências e Humanidades, da Universidade de São Paulo (EACH-USP). Desenvolve pesquisas que abrangem as temáticas de turismo, mobilidade e estudos urbanos, com atenção mais recente às questões de migração e refúgio. E-mail: thiagoallis@usp.br.

