

A metrópole do capital de rede: mobilidades socioespaciais e iniquidades urbanas

The metropolis of network capital: socio-spatial mobilities and urban inequities

Bianca Freire-Medeiros [1]

Resumo

A circulação de pessoas, objetos e informações é constitutiva da própria definição de cidade. Mas que assimetrias de acesso são geradas por esses movimentos e que regimes de mobilidade os hierarquizam no mundo globalmente conectado? Tomando as mobilidades como objeto e lente analítica, proponho a noção de “metrópole do capital de rede” para dar conta de territorialidades que se organizam em um continuum entre espaços físicos e digitais; nas quais o movimento em múltiplas escalas se torna uma “forma de habitar”; e que encontram na ambivalência da mobilidade – ao mesmo tempo direito e dispositivo coercitivo – seu principal fator de estratificação. Essas reflexões epistemológicas pressupõem que as cidades são espacialidades relacionais e politicamente disputadas de mobilidades sistêmicas, expressão das intersecções entre infraestruturas, materialidades e signos.

Palavras-chave: virada das mobilidades; iniquidade; acesso; epistemologia.

Abstract

The circulation of bodies, objects, and information is intrinsic to the definition of city. However, what asymmetries in access arise from these movements and what mobility regimes stratify them within our globally interconnected world? By approaching mobility as both the object of analysis and the analytical framework, I propose the idea of "metropolis of network capital" to account for territorialities that organize themselves on a continuum between physical and digital spaces, in which multiscale movement becomes a "way of inhabiting." Such territorialities find, in the ambivalence of mobility – simultaneously a right and a coercive device –, their main factor of stratification. These epistemological reflections presuppose that cities are relational and politically contested spaces of systemic mobilities – the expression of intersections between infrastructures, materialities, and signs.

Keywords: mobilities turn; inequity; access; epistemology.



Introdução

Os primeiros exercícios reflexivos a intuir as mobilidades como questão sociológica, como plano de referência e enfoque, aparecem estruturalmente vinculados aos temas e dilemas postos pela experiência da metrópole. Essa convergência histórica entre as reflexões pioneiras que tomam a mobilidade como um operador analítico e a multiplicação das metrópoles modernas como fato empírico não tem nada de casual ou espontânea.¹

Para a matriz liberal, a cidade burguesa é o *locus* por excelência do direito individual de ir e vir, da livre circulação de capitais e mercadorias; nas formulações de inspiração marxista, ela é o palco da sublevação das *mobs* e da transmutação das coisas, porque são postas em circulação, em mercadorias. Nos dois casos, a mobilidade aparece como valor e imperativo de uma organização geohistórica específica. Há pertinência, portanto, em pensar a cidade moderna – constructo intelectual e realidade empírica – como diretamente vinculada e dependente do controle e da condução dos fluxos em diferentes escalas.²

Não está entre as pretensões deste artigo uma genealogia do termo mobilidade e de seu campo semântico. Mas vale lembrar que, na origem (século XV), “mobilidade” (*mobilitatem*, *mobility*, *mobilité*) e “móvel” (*mobilis*, *mobile*, *mobile*) aludiam a movimento físico e mutabilidade, velocidade e inconstância, encontrando seu oposto na fixidez e na estaticidade (Oxford, 2003). Essas conexões espaciais foram se esvaindo na medida da incorporação da mobilidade ao léxico de uma sociologia voltada sobretudo a questões socioeconômicas, à perda ou à aquisição de *status*. No decorrer

do século XX, e com o fim da hegemonia da Escola de Chicago, a sociologia da estratificação firmou uma linha de equivalência entre mobilidade e transições ocupacionais em um dado arco temporal de referência (ciclo de vida de um indivíduo e/ou de uma geração para outra), preterindo a dimensão espacial. Não estou minimizando a qualidade de inúmeras pesquisas cujo objetivo é apreender as complexas relações entre os fluxos migratórios (i.e. espaciais) e o padrão da mobilidade socioeconômica,³ porém não há dúvida de que entre cientistas sociais tem prevalecido uma naturalização da sinonímia entre “mobilidade social” e “mobilidade sociocupacional”.⁴

Em diálogo com o giro móvel (Hannam, Sheller e Urry, 2006; Sheller, 2017; Zunino Singh, Jirón e Giucci, 2018; Zunino Singh, Jirón e Giucci, 2023), este artigo reposiciona o que tem sido chamado de mobilidade urbana no cruzamento entre dois eixos: o vertical (ascendente e descendente) das hierarquias de dinheiro e prestígio; e o horizontal das distâncias em um dado território, em que o acesso às oportunidades é disputado e desigualdades de toda ordem são produzidas, superadas ou perpetuadas. Aproximando itinerários conceituais de modo a flagrar possibilidades analíticas que escapam às rotas convencionais do tema da mobilidade urbana, a intenção é recuperar um debate epistemológico mais amplo que sugere as mobilidades como operador cognitivo dada a sua ambivalência no contemporâneo: são “um bem desejado” (Sheller e Urry, 2006, p. 9), um valor cobiçado, mas também se tornaram uma imposição, um dispositivo coercitivo (Elliott e Urry, 2010; Freire-Medeiros e Lages, 2020). A hipótese a ser defendida: as iniquidades urbanas que atravessam o que estou chamando de *metrópole do capital de rede* ganham novas

chaves interpretativas ao considerarmos essa ambivalência das mobilidades, cujo efeito é uma reconfiguração profunda, complexa e extremamente assimétrica das experiências de tempo e espaço, presença e ausência, proximidade e distância.

Dependente de sistemas híbridos de alta complexidade, a mobilidade urbana é entendida, aqui, como constituída por todas as mobilidades que se sobrepõem em determinado território, sejam elas corpóreas, físicas, comunicativas, virtuais e/ou imaginativas.⁵ Cabe focar, portanto, nas diferentes práticas e representações que perfazem a vida móvel e nas quais são investidos racionalidades, significados e afetos (Cresswell, 2006). Na próxima sessão, essas ideias são articuladas a partir das expressões *habitar em movimento* (Sheller e Urry, 2006) e *gramática dos deslocamentos* (Freire-Medeiros, 2022) que se complementam ao conferir equivalência analítica àquilo que tem equivalência empírica na metrópole do capital de rede: as interações em copresença e as telemediadas. Se habitamos cotidiana e intensamente “espaços híbridos” conectados em rede, permeados pelo uso de sociotecnologias atentas à localização dos entes potencialmente móveis, o domínio dessa gramática nos habilita a definir quando, por que meios e com que custos (materiais e morais) é legítimo mover ou pausar, seguir ou permanecer.

A seção três reflete sobre a mobilidade como um ativo desigualmente distribuído a partir do cruzamento das noções de regime de mobilidades (plano dos constrangimentos estruturais ou sistêmicos) e capital de rede (plano da agência e suas competências). Acompanhando as definições consagradas por Bourdieu (1983), cada capital tem suas “moedas”: para o capital econômico, os recursos

materiais, as rendas e as posses; para o capital cultural, as qualificações educacionais, os diplomas e outras certificações; para o capital social, “uma *rede durável* de relacionamentos mais ou menos institucionalizados de mútuo conhecimento e reconhecimento – [...] *filiação* a um grupo, que proporciona [...] o respaldo do capital coletivamente possuído” (ibid., p. 7; grifos meus). Cabe dizer, desde já, que a moeda do capital de rede também são as redes sociais, porém de um caráter qualitativamente distinto: intermitentes, mantidas à distância e por meio de relacionamentos não necessariamente institucionalizados ou vinculados a filiações largas no tempo, elas remetem a conexões pontuais que são forjadas sobretudo pela força dos “laços fracos” de que nos fala Granovetter (1973).

Nas considerações finais, reforço o argumento de que o regime de mobilidades e as assimetrias de acesso são decisivos no deciframento da metrópole do capital de rede, onde a capacidade de arbitrar sobre a própria mobilidade, como preconizou Bauman (1999), é cada vez mais concebida como uma espécie de capital ou fator de estratificação. Se, em termos analíticos, à *cidade global* e à *megacidade* correspondem “tipos ideais” de aglomeração urbana que ocupam posições extremas nas hierarquias de influência econômica dos mercados transnacionais, especialmente referidas ao norte rico ou ao sul global (Sassen, 1994; Roy 2011), a metrópole do capital de rede descola-se de qualquer definição topológica ou tipificação previamente construída. A proposta é tomá-la como um recurso cognitivo que pretende inteligir as dinâmicas urbanas trespassadas pelos trânsitos globais que se dão tanto por baixo quanto por cima, espacialidades relacionais feitas na mesma intensidade pelas mobilidades dos refugiados urbanos e das elites cinéticas.

Na metrópole do capital de rede, as assimetrias de poder derivam do acesso diferencial aos meios de transporte e às estruturas de dados e comunicação, das capacidades desiguais de gerenciamento do “tempo negociado” (Elliott e Urry, 2010) e de conhecimento da gramática dos deslocamentos, do nível de controle que se tem sobre as próprias rotas e as de terceiros.

Atravessando o artigo está a premissa de que as cidades são, antes de tudo, um espaço relacional de fluxos e fixos. São a expressão politicamente disputada e localizável, no tempo e no espaço, das intersecções entre infraestruturas, materialidades e signos.

Vida urbana, vida móvel

Em “The New Mobilities Paradigm”, Sheller e Urry (2006) consagram a expressão *dwelling-in-motion* em diálogo explícito com as reflexões de Martin Heidegger (1993) sobre o habitar. Seu uso, porém, antecede o texto-manifesto assinado pela dupla e remete às reflexões que ambos vinham desenvolvendo sobre o sistema de automobilidades, caracterizado como “definidor do século XX”. Podemos ler o dossiê “Automobilities”, organizado por Mike Featherstone (2004), como uma prévia das formulações que ganharão densidade intelectual a partir não só das colaborações entre Urry e Sheller, mas também das trocas com autores como Nigel Thrift, Tim Dant, Tim Edensor e Peter Merriman. Participantes do dossiê, todos eles foram parceiros identificados, em maior ou menor medida, com as pesquisas desenvolvidas no Center for Mobilities Research (Cemore) da Universidade de Lancaster.

Falar em “movimento como um modo de habitar” implica, obviamente, uma crítica à perspectiva tecnicista presente em boa parte das pesquisas sobre transporte feitas pelas ciências duras, pouco afeitas ao entendimento de que a vida cotidiana se dá em um contínuo e não em unidades de tempo-espaço fixas, compartimentadas e discretas. Ao equalizar tempo de viagem a tempo morto, os especialistas fazem uma defesa míope, não só da redução pura e simples da extensão e do custo de deslocamento,⁶ mas também de uma “virada verde” que segue operando no binarismo mobilidade versus habitação, espaço público versus espaço doméstico.

O artifício analítico próprio do “sedentarismo epistêmico” (Urry, 2000) faz distinções nem sempre pertinentes (do ponto de vista empírico) ou eficazes (do ponto de vista descritivo) entre espaços de produção e reprodução, entre os vários usos do tempo. Em geral, as proposições feitas por órgãos governamentais e da sociedade civil legitimam o regime atual de velocidade e eficiência como principais indicadores de desempenho: carros elétricos ou autônomos, transportes coletivos ditos de última geração e diminuição dos congestionamentos por “aplicativos inteligentes” – todo um cardápio de soluções mágicas, tiradas das cartolas tecnológicas, cuja expressão-síntese se revela na popularidade das políticas de *smart cities*⁷ mundo afora.

Sob diferentes pontos de interesse teórico, Portes (1997), Tarrus (2002) e Roy (2011) argumentam que tanto as “cidades globais” do rico norte quanto as “megacidades” do sul global seriam impensáveis sem o caráter circulatório dos fluxos transnacionais de pessoas, bens, conceitos, *policies*, tecnologias,

resíduos, etc. De posse das lentes das mobilidades, enxergamos de forma sistêmica essas circulações, assim como as profundas reconfigurações nas políticas raciais, de classe e de cidadania que elas provocam. Os espaços relacionais – espalhados e dispersos – que constituem a metrópole do capital de rede são atravessados por mobilidades cotidianas, mobilidades intrametropolitanas, migrações internas, migrações transnacionais e pelas mobilidades turísticas. Dito de outro modo: todas as mobilidades espaciais que ocorrem nas escalas local, regional, nacional e global constituem parte intrínseca da produção e reprodução do espaço urbano contemporâneo.

“Habitar em movimento” implica tanto fluxos quanto fixos e suas fricções: as mobilidades e imobilidades, os movimentos potenciais e impedidos, seus diferentes ritmos e efeitos sistêmicos nos territórios. À pesquisadora cabe descrever as interações menos ou mais conflitivas entre essas mobilidades, observando os lugares em que se dão as dinâmicas de copresença e exclusão, examinando as transformações multidimensionais que delas decorrem. O deslocamento de pessoas que utilizam diferentes modais de transporte é apenas uma das dimensões a ser contemplada. Independentemente das distâncias percorridas, de sua duração e da intermitência com que ocorrem, os trajetos de uma pessoa não podem ser compreendidos como se ela fosse uma unidade autônoma (Caiafa, 2013) ou destituída de um corpo racializado e generificado, percebido como portador de certas qualidades referidas a uma grade etarista e capacitista de classificação (Sheller, 2008 e 2018; Martínez e Claps, 2015; Santarém, 2021; Silveira et al., 2022). Jamais estamos isoladas de outros entes humanos

e não humanos, de membros do agregado familiar a quem nos cabe prover cuidado ou de redes mais amplas de obrigação e afeto.⁸

Sobre a crítica mais evidente às pesquisas sobre meios e modos de transporte, ergue-se uma outra que problematiza os estudos urbanos em uma matriz bastante hegemônica: aquela que atrela o habitar à casa e à comunidade. Ao enfatizar o lugar e a vizinhança, tomados como suposto domínio da identidade, das relações de confiança e do familiar, muitas vezes, perde-se de vista que a segregação e a desigualdade não são condições cristalizadas no território e seu entorno imediato. Na metrópole do capital de rede, os pobres urbanos, ao buscar a garantia de suas mobilidades corpóreas e comunicativas em meio à precariedade, protagonizam novos repertórios de ação, contornam fronteiras geográficas e recusam as vestimentas conceituais para eles alinhavadas no século passado (cf. Peralva e Telles, 2015; Menezes, Magalhães e Silva, 2021).

As desigualdades estruturantes da metrópole do capital de rede não se esgotam na solução das questões de habitação ou mesmo no enfrentamento do “déficit de urbanidade” que, por tanto tempo, colonizou hegemonicamente os estudos urbanos (cf. Ivo, 2013). As tensões entre a cidade formal e a cidade informal, como diria Vera Telles (2011, p. 10), “transbordam por tudo e por todos os lados, as fronteiras do que é tomado com muita frequência por ‘universo da pobreza’”.⁹ São tensões cotidianas que se fazem e refazem, ao mesmo tempo e com a mesma intensidade, nas interações face a face e nas telemediadas. Se *gramática* indica um conjunto de regras ou restrições seguidas por pessoas que integram uma mesma situação no tempo e no espaço (Boltanski e

Thévenot, 2006), há uma *gramática dos deslocamentos* continuamente posta à prova por sujeitos que se movem não só por espaços físicos e contíguos, mas que também compartilham trajetos feitos à distância, em diferentes escalas e garantidos por suportes de comunicação e de transporte diversos.

Em um de seus ensaios mais citados, “As grandes cidades e a vida do espírito” (publicado originalmente em 1903), Simmel defende o movimento – acelerado e regulado pelo relógio – como condição de possibilidade para a emergência de subjetividades qualitativamente distintas, cindidas na fissura entre o desejo irrealizável de “ser um” e “pertencer”. A complexidade e a extensão da existência em uma cidade como Berlim seriam impensáveis, à época, sem o incremento da mobilidade, da pontualidade e do cálculo. Esses elementos, por sua vez, influenciam ainda hoje nossa percepção de tempo e espaço, reconfigurando-os em termos de uma ambiguidade que é própria da cidade grande: tempo fragmentado e calculável, espaço efêmero e conectado.

Ao aproximar diversas camadas sociais e fazer confluir uma infinidade de materialidades e signos – ou “estímulos”, no léxico de Simmel – em um mesmo espaço, a grande cidade tornou-se local da cultura objetiva, da economia monetária e de um nivelamento contínuo das interações entre estranhos. As reflexões alinhadas com o giro móvel identificam em Simmel um pioneiro no pareamento entre mobilidade, racionalidade e individualidade, tomados como princípios gerais da Modernidade (Urry, 2007; Kaufmann, 2002).¹⁰ Ao vincular suas análises à observação das dinâmicas entre proximidade, distância e movimento na cidade moderna, ele nos inspira a pensar em uma gramática dos deslocamentos

que envolve tanto a mobilidade corpórea quanto a mobilidade de outros entes materiais e simbólicos. Essa definição de regras pressupõe, ainda, que sociações positivas podem emergir de encontros pontuais – as “sociações fluidas” de que nos fala Simmel.

A metrópole do capital de rede leva tais lógicas e princípios ao paroxismo. Seus limites físicos não correspondem aos limites da potencialidade de suas relações, posto que ela está conectada de várias formas a outras espacialidades em diferentes escalas e em tempo real. Trata-se, portanto, de uma espacialidade impensável sem o conjunto de requisitos que é próprio da vida feita com esses outros ausentes, sem o domínio de uma gramática que viabiliza a mobilidade pelos espaços híbridos para os quais convergem o físico e o digital:

A sociologia tende a focar nas interações sociais contínuas e diretas entre pessoas e grupos sociais que constituem uma estrutura social próxima. Deveria ser central para a sociologia tanto a análise dos processos pelos quais essa copresença ocorre apenas em ocasiões e de maneira contingente, quanto as formas de sociabilidades envolvidas quando não há interações diárias contínuas, mas em que um senso de conexão ou pertencimento com vários “outros” é percebido e mantido. Deve-se investigar não apenas a presença física e imediata, mas também as sociabilidades envolvidas na copresença ocasional, copresença imaginada e copresença virtual. (Urry, 2002, p. 256; tradução da autora)

Nessas “congregações temporárias” que se formam enquanto se está “móvel com”, não apenas cumprimos rotas, mas interagimos com os ambientes, dando-lhes sentido, produzindo intersubjetividade, “evitando colisões” (Goffman, 1972, p. 17).¹¹ Graças às mobilidades

comunicativas e miniaturizadas via dispositivos cada vez mais ubíquos como os *smartphones* (Elliot e Urry, 2010), todas as pessoas móveis – especialmente as mulheres – gerenciam as necessidades dos humanos e não humanos que permanecem distantes e em pausa enquanto elas se deslocam. Parafraseando Michel Agier (2015), é um contínuo “fazer-cidade” enquanto – e porque – nos movemos.

Em face da mobilidade, “diferentes grupos sociais estabelecem relações distintas”, argumenta Doreen Massey (1993, p. 61): “alguns são mais responsáveis por ela do que outros; alguns iniciam fluxos e movimentos, outros não; alguns estão mais na ponta receptora do que outros; alguns são efetivamente aprisionados por ela”. Em diálogo com Massey e outras geógrafas feministas, várias autoras e autores têm feito críticas consistentes ao campo dos estudos urbanos em sua recusa a encarar a dimensão de gênero como estruturante dos usos dos transportes (cf. Sheller, 2018; Jirón, 2017; Jirón e Gómez, 2018). Essa atenção à gramática dos deslocamentos, às interfaces entre marcadores sociais da diferença e mobilidades amplifica-se pela inserção de duas categorias-chave: por um lado, o “cuidado”, visto não apenas em sua dimensão afetiva, mas como parte de uma rede que vai do domicílio ao espaço público; e, por outro, a “interdependência”, de onde se revelam assimetrias na distribuição das obrigações de cuidar e nas práticas de mobilidade.

A mobilidade assume, assim, um duplo papel: é tanto produtora da experiência social quanto questão chave para pensar mudanças que ocorrem nas ontologias do urbano, nas questões políticas aí concernidas e nas iniquidades derivadas. Na metrópole do capital de rede, a gramática dos deslocamentos opera

para garantir mobilidades sistêmicas e desiguais: enquanto se multiplicam os meios de mobilidade material (de corpos e coisas), comunicativa, imaginativa e virtual, aumentam as formas de controle e a extensão de seus muros. Daí ser possível dizer que metrópole do capital de rede é, por excelência, o domínio das disputas e das resistências inscritas nos regimes de mobilidade que tanto produzem interditos quanto demarcam ritmos nos quais estão cifradas interseccionalidades de várias ordens. É do que trata a próxima seção.

Regime de mobilidades, capital de rede e as iniquidades socioespaciais

Assentados em estruturas e redes socio-materiais, os regimes de mobilidade são responsáveis por restringir ou potencializar, impedir ou promover fluxos de elementos tangíveis e de signos. A inspiração foucaultiana é óbvia: assim como o “regime de práticas”, a noção de regime de mobilidades também se volta ao tripé no qual o poder se ergue como tal – o território, as populações e sua relação –, enfatizado aquilo que é próprio à sociomaterialidade da circulação.

Ao longo do século XVIII, “o desencravamento espacial, jurídico, administrativo, econômico da cidade” (Foucault, 2008, p. 17) – ou seja, a mobilidade em suas diferentes acepções – levou a uma classificação das populações de acordo com seus padrões de mobilidade: se às “populações flutuantes” estavam associados crimes e desordens de toda sorte, “tratava-se de organizar a circulação, de eliminar o que era perigoso nela, de separar a boa circulação

da má, [...] de planejar os acessos ao exterior” (ibid., pp. 24-25). Não escapou a Foucault o nexo espacial implicado em pelo menos um dos sentidos da definição de governar: fazer seguir um caminho em retidão.

O incremento na circulação “das coisas e dos homens” pelas fronteiras da nação e além foi enfrentado com técnicas e outros saberes voltados à gestão “dos perigos e dos mecanismos de segurança/liberdade” (ibid., p. 90). Pesquisas em fontes históricas diversas (documentos oficiais, relatos jornalísticos, textos de propaganda política, folhetins, etc.) demonstram que a associação entre males físicos e psíquicos, crime, perversões sexuais e os territórios da pobreza prevaleceu nas metrópoles que foram palco de crescimento populacional de grandes proporções em um hiato de tempo relativamente curto (cf. Bresciani, 1994; Koven, 2004; Valladares, 2005). Mesmo em suas áreas mais privilegiadas, essas metrópoles sofriam de graves problemas sanitários e mal disfarçavam, por trás dos cafés e teatros modernos, imundices de toda sorte. Era, porém, a proximidade física com os *espaços* e os *fluxos formigantes* dos pobres – seus corpos, odores e prazeres – a principal fonte de ansiedade das elites.

Enquanto se solidificava a percepção científica do ambiente urbano como um laboratório onde informações sobre taxa de fertilidade, índices de degradação moral e potencial revolucionário podiam ser compiladas, verificadas e sintetizadas, iam sendo legitimados experimentos de inclusão, controle e vigilância dos pobres urbanos. Mundo afora proliferaram leis relativas ao alívio, à assistência e à investigação da pobreza, com o propósito de informar e regular ações, quer isoladas ou combinadas, do poder público e

das instituições de filantropia da sociedade civil. Como a genealogia crítica realizada por Alan Gilbert (2007) evidencia e resume, ganhara *momentum* a objetificação dos pobres e seus espaços como algo a se conhecer.

A pesquisa de John Torpey (2001) feita sob inspiração foucaultiana não deixa dúvidas de que, em paralelo a esse controle “para dentro”, foram sendo tecidas as condições de vigilância das populações “para além” dos limites dos estados-nacionais. Nesse sentido, a criação e o uso administrativo “dos passaportes e outros documentos de identificação e controle do movimento” (p. 3) foram essenciais para a conformação tanto daquilo que reconhecemos como nação e cidadania quanto das subjetividades que lhes são correspondentes no Ocidente. O autor demonstra como o sistema internacional de Estados monopolizou os “meios legítimos de movimento”, tornando as pessoas dependentes da autoridade estatal para se movimentar – sobretudo, embora não exclusivamente, através das fronteiras internacionais.

Contra as invasões bárbaras, as doenças e as migrações em massa, o fluxo seguro, saudável e sensato. Estamos falando, portanto, de valores, estruturas, regulações e materialidades que podem tanto facilitar como interditar o “direito de ir e vir”. Para Mimi Sheller (2018), esse é o ponto: os regimes de mobilidade dependem de combinações complexas entre movimentos, pausas e interrupções que resultam em gabaritos discriminatórios, cujo efeito é a canalização diferenciada dos fluxos em várias escalas. No caso das populações mais vulneráveis, agentes públicos e privados, estatais e paraestatais, legais e ilegais, gerenciam suas mobilidades sob um regime que acomoda dinâmicas de comiserção e de controle.

Além de Sheller, outras autoras e autores diretamente vinculados ao *new mobilities paradigm*, como Peter Adey (2010), Sven Kesselring (2015) e Apoena Mano (2021), mas também aqueles identificados com outras chaves teóricas, como Ronen Shamir (2005), Nina Glick Schiller e Noel Salazar (2013), têm se utilizado da noção de regimes de mobilidades para examinar a dimensão propriamente política das mobilidades. Há ainda aquelas que, não recorrendo à expressão, oferecem elementos para pensarmos sobre a constituição e a operação dos regimes de mobilidades no mundo contemporâneo. É o caso, me parece, de Anna Tsing. Sem usar explicitamente o léxico do giro móvel, Tsing (2022) identifica um tipo historicamente novo de capitalismo baseado em regimes de mobilidades que operam na escala planetária. No contexto do que ela chama de capitalismo da cadeia de suprimentos, intrincadas estruturas produtivas operam fora do alcance da política e da regulação nacionais e transnacionais, ao mesmo tempo que fazem uso das infraestruturas de mobilidade que os Estados ofertam.

E o que ocorre na escala da cidade? À exclusão social correspondem “limitações espaciais em momentos específicos do tempo” que precisam ser ultrapassadas para se “obter acesso às redes informais do trabalho, do lazer, da amizade e da família” (Urry, 2007, p. 193). Independentemente da rede que se pretende acionar, existirá sempre um “ônus de mobilidade”, um déficit de acesso que vai se alargando, porque “o lazer, a família e a vida profissional se tornaram (em média) mais dispersos, mais extensos e menos sobrepostos” (ibid., p. 194). Na metrópole do capital de rede, o aspecto econômico segue sendo o maior balizador do “acesso” – i.e. das possibilidades

de participação –, mas os aspectos físico (ser capaz de percorrer distâncias, de dirigir máquinas), organizacional (logística de acesso a estradas, redes de *wifi*, etc.) e temporal (transporte em horários regulares, disponibilidade de agenda, etc.) também precisam ser levados em consideração. A noção de capital de rede permite acionar essas outras dimensões que ganham importância crescente no mundo globalmente conectado, em que é mandatório lidar com “vários objetos e tecnologias ou meios de construir redes [*networking*]” (ibid., p. 197). Indivíduos com elevado capital de rede sabem – e podem – contornar essas desigualdades não-econômicas, embora economicamente mediadas.

O capital de rede é feito de um agregado de competências voltadas tanto à geração quanto à sustentação de relações a distância capazes de produzir benefícios emocionais, financeiros e práticos. Outras noções e outros conceitos têm sido propostos na mesma intenção de discutir criticamente o tema das mobilidades como recurso distribuído de forma desigual e como elemento central de estratificação nas sociedades contemporâneas. Sheller (2015) fala em *uneven mobilities*, Kronlid (2008) sugere a noção de *mobilities capabilities* e Xiang (2021) traz a noção de “capital de imobilidade” para se referir ao privilégio que “*shelter in place*” representou durante as políticas de isolamento decorrentes da pandemia de covid-19. Porém, nessa linhagem, talvez o conceito teoricamente mais consistente seja o de *motility*, cunhado por Vincent Kaufmann. Em *Rethinking Mobility* (2002, p. 32), o sociólogo define motilidade como “a maneira pela qual um indivíduo apropria o que é possível no domínio da mobilidade e utiliza esse potencial para suas atividades”.

Motilidade não é apenas o potencial para ser móvel, mas é também a habilidade de transformar esse potencial em realidade. O “acesso” às mobilidades, a competência de uma pessoa para usar esse acesso e a consequente “apropriação” (como essas variáveis são efetivamente transformadas em mobilidade) aparecem como os fatores-chave. Assim como no caso de Urry, a abordagem de Kaufmann assume uma perspectiva contextual da mobilidade e coloca em relação suas dimensões social e espacial. Contudo, enquanto o referente analítico da motilidade remete ao indivíduo, o capital de rede não é atributo de um, mas se faz nas relações: é a confecção de redes socio-técnicas extensas e ativas que permitem sua manutenção e expansão.

O conceito de capital de rede permite observar a relação entre os diferenciais de mobilidade e as distinções que operam no contexto de um determinado regime de mobilidades (cf. Freire-Medeiros e Lages, 2020). Para além das iniquidades próprias aos capitais econômico, social e cultural, cria-se uma hierarquia baseada na capacidade que alguns possuem de flexibilidade no uso do tempo, tanto para o acionamento de colaboradores geograficamente dispersos quanto para comparecer a eventos presenciais onde os laços de confiança são repactuados. Se é para o cruzamento entre as distâncias socioeconômicas e as distâncias socioespaciais que converge a nossa interrogação, é preciso problematizar a premissa de que o acúmulo indiferenciado de conexões seria suficiente para produzir riquezas. É o que Urry (2002, p. 27) encerra com a afirmativa: “o conceito de capital de rede ressalta que as mobilidades subjacentes nada fazem por si mesmas”. Do ponto de vista da pesquisa empírica, não

se trata de simplesmente opor mobilidades a imobilidades, fluxos a infraestruturas, mas sim de identificar os regimes de mobilidade que arbitram (facilitando ou impedindo) sobre os deslocamentos (desejados ou coercitivos) em cada situação observada (cf. Freire-Medeiros, Magalhães e Menezes, 2023).

No contexto de um mesmo fenômeno – digamos, turismo –, podemos identificar um regime de mobilidades que opera com lógicas sobrepostas e/ou em escalas distintas, variando de acordo com os capitais de rede em ação. Por um lado, tem-se o regime de mobilidades regulando os fluxos VRF (*visiting friends and relatives*), historicamente inseparável dos fluxos migratórios e das diásporas, no qual predominam códigos normativos referidos a obrigações afetivas e familiares (Larsen e Urry, 2006; Urry e Larsen, 2021). Estruturas de vigilância rígidas são aplicadas no escrutínio desses corpos muitas vezes racializados, submetendo-os a situações de embaraço no exame discriminatório de suas vestimentas e pertences no espaço dos aeroportos e demais fronteiras. Na outra ponta, o regime de mobilidades regula o turismo de negócios, voltados às elites empresariais globais – elites cinéticas por excelência –, com a finalidade de garantir que esses executivos trabalhem e se divirtam enquanto viajam, encontrem-se presencialmente e se comuniquem à distância com clientes e colegas, sempre às custas da imobilidade de uma legião de funcionários responsáveis pela logística de seus deslocamentos (Urry, 2004; Kesselring, 2015). Não apenas passaportes e vistos especiais lhes garantem todo tipo de privilégio, independentemente da fronteira que precisam cruzar, mas também outros arranjos menos explícitos.

Considerações finais

“O movimento cria conexões e as conexões criam desigualdades”, afirma Urry (2012, p. 24). Em *Offshoring*, publicado em 2014, o sociólogo argumenta que o mundo neoliberal não é apenas governado pela lógica do mercado, mas é um mundo em que o poder e a riqueza se movem, cada vez mais, por rotas secretas. Avanços em tecnologia, comunicação e transporte permitiram que as empresas fragmentassem seus processos de produção e os dispersassem por diferentes partes do mundo. Desencadeia-se uma reorganização global do trabalho e da produção, impactando a maneira como os produtos são fabricados, os serviços são prestados e os recursos são distribuídos. Em tradução literal, *offshore* significa “fora da costa”. Se empresas *offshore* se estabelecem fora do território em que a empresa possui seu domicílio de registro, há uma reconfiguração importante da própria noção de território e de sua articulação tanto com o que se entende por Estado quanto com a noção de democracia.

Além de paraísos fiscais insulares e zonas econômicas especiais, a geografia *offshore* inclui espaços criados por megaeventos, distritos financeiros, cassinos, acampamentos, campos de batalha, campos petrolíferos, prisões, depósitos de lixo e uma grande variedade de embarcações marítimas. Sob o identificador “*offshore*” abriga-se, portanto, qualquer domínio excepcional onde os regimes tributários, o controle legal e/ou regulação social são escassos ou inexistentes. De uma técnica corporativa especializada ou tendência econômica temporária, o *offshoring* foi convertido em um princípio organizador do capitalismo financeiro que impacta as relações de trabalho e lazer,

produção de energia e resíduos. Por um lado, há profundas reconfigurações espaciais, não só porque diferentes partes do ciclo de produção se pulverizam pelo globo, mas porque o trabalho temporário e por projeto impõe vidas móveis; por outro, as grades de referência temporal também se alteram, posto que operações em diferentes fusos horários demandam agendas de trabalho não lineares e disponibilidade no esquema 24/7.

Flexionado como verbo – *offshoring* – o processo remete a um “mover-se ou esconder-se” para, em última instância, “esquivar-se da democracia”. A decomposição e recomposição da soberania e da territorialidade que o *offshoring* representa se espraiam por tantas instituições e espaços que já é “impossível traçar uma divisão clara entre o que é *onshore* e o que é *offshore*” (Urry, 2014, p. 36). No contexto de proteções sociais enfraquecidas, economias globalizadas e um sistema fraturado e desigual de soberania estatal, as elites cinéticas detêm capital de rede suficiente para navegar de forma sub-reptícia, na contramão do controle estatal. Beneficiam-se de um regime de mobilidades que criminaliza os “indocumentados”, mas incentiva outros deslocamentos que também passam ao largo das regulamentações. Nas mesmas ilhas onde “escondem” seus investimentos financeiros, os super-ricos fazem suas festas, divertem-se em práticas de turismo e lazer tanto lícitas quanto ilícitas. Por definição, seus ganhos são “portáteis” e podem ser desfrutados em locais muito distantes de onde o valor é, de fato, extraído.

Mas as mobilidades só funcionam como um operador analítico heurísticamente rentável na medida em que pensamos na complementariedade entre fluxos e fixos

(cf. Freire-Medeiros e Lages, 2020). Dito de outro modo: as mobilidades somente realizam suas propriedades sistêmicas quando se “localizam”. Ainda que as elites cinéticas tirem proveito dos paraísos fiscais insulares, não é aí que pretendem ancorar na maior parte do tempo. Londres, cidade global erguida sobre as heranças do imperialismo britânico, é então convertida no que Rowland Atkinson (2020) chama de “cidade plutocrática”. Depois de voar ao redor do mundo em seus jatos particulares, barões do petróleo, representantes da alta burocracia chinesa, oligarcas russos, magnatas da mídia, do comércio e da indústria, notórios líderes das redes criminais e bilionários associados aos mercados de *commodities* encontram em Londres, metrópole do capital de rede, sanitizada e securitizada, o seu ancoradouro.

É óbvio que as práticas de *offshoring* são hostis e corrosivas à autoridade estatal e que, por definição, “*offshoring* e democracia vivem em conflito direto” (Urry, 2014, p. 178). Isso não evita, como bem sabemos, que boa parte das elites políticas em cargos de comando no aparato do Estado tenham conexões com paraísos fiscais. Essas tensões convidam a uma teorização mais profunda sobre as formas mutáveis de Estado, soberania e territorialidade que o incremento das mobilidades – “a principal base da dominação e o principal fator das divisões sociais” (Bauman, 2009, p. 115) – permite em escala global.

Na formulação de Urry, o capital de rede é um “pré-requisito da vida no rico norte do capitalismo contemporâneo” (2007, p. 196). Por tudo que foi dito aqui, fica clara a necessidade de compreendermos sociologicamente – e não de maneira normativa ou proselitista – o que

significa acumular capital de rede para os que hoje habitam metrópoles onde prevalecem regimes de mobilidade altamente arbitrários, com práticas de normalização e diferenciação que garantem as hierarquias e a manutenção das desigualdades. Antes, porém, é preciso suspender a certeza do alinhamento direto entre segregação e isolamento, assim como colocar sob escrutínio a premissa de que a informalidade e os mercados ilegais singularizam as megacidades do sul global ou que, no rico norte, correspondem apenas a práticas residuais, localizadas em enclaves étnicos ou geridas por grupos migrantes que resistem à tão aguardada “assimilação cultural” (cf. dossiê organizado por Freire-Medeiros, Motta e Fromm, 2023).

Por fim, cabe insistir que as noções de regime de mobilidades e capital de rede podem ser produtivas no exame das conexões à distância que aproximam territórios geograficamente apartados. Construídos no vai e vem das mobilidades físicas, imaginativas e comunicativas, são vínculos dos quais emergem solidariedades que não dependem de pertencimentos diaspóricos, tampouco evocam uma pauta estritamente identitária ou partidária, mas rementem à materialidade e à urgência das vidas precárias. Enquanto finalizo este artigo, mais uma vez a jornalista Gizele Martins, doutoranda em Comunicação Social, cria e liderança da Favela da Maré (Rio de Janeiro), faz uso do seu capital de rede e vem a público para nos lembrar que, tanto na Palestina quanto nas periferias brasileiras, operam regimes de mobilidade desconcertantemente semelhantes. Sustentados por uma mesma lógica militarista, viabilizados por dispositivos sociotécnicos comercializados pelos mesmos senhores da guerra e legitimados

pela perversidade do “paradigma da suspeita” (Shamir, 2005), lá e aqui, regimes de mobilidades garantem o cercamento e a imobilização de populações, retiram-lhes o direito supostamente universal de ir e vir.

“Assim que cheguei lá, vi a mesma violência vivida pela Maré, porém intensificada pelo *apartheid*”, lembrava Gizele enquanto fazia a mediação da mesa “Comunicação Insurgente: do Brasil à Palestina”, durante o VIII Julho Negro, iniciativa internacional de combate à violência, à militarização e ao racismo. Meses antes, portanto, do acirramento dos conflitos desencadeados pelo atentado do Hamas de 7 de outubro e da “Ocupação Maré”, iniciada três dias depois (ver Campos, 2023), ela didaticamente repetia o que há tempos vem dizendo: “A Palestina tem as armas mais vendidas do mundo e são as mesmas que vêm para as favelas do Rio”.

Essas e outras ponderações de Gizele Martins, assim como testemunhos de participantes do evento, compõem a matéria assinada por Amanda Baroni Lopes (2023), estudante de jornalismo e cria do Morro do Timbau. O que lemos no correr do texto são reflexões forjadas, em grande medida, graças a deslocamentos (geográficos e epistêmicos) e a aproximações cultivadas nas viagens (físicas e simbólicas). “Lá consegui sair do meu próprio contexto”, explica Gizele, “e entender que a violência é um projeto internacional de Estado”. Essas comunicações insurgentes, majoritariamente protagonizadas por coletivos das periferias globais, são expressão de um capital de rede que emerge a contrapelo e insiste em construir pontes maiores do que todas “as barreiras invisíveis desses conflitos” (ibid.).

[1] <https://orcid.org/0000-0003-3121-7897>

Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Sociologia, Programas de Pós-Graduação em Sociologia. São Paulo, SP/Brasil.
bfreiremedeiros@usp.br

Nota de agradecimento

Este artigo deriva de discussões compiladas em minha tese de livre-docência em Sociologia das Mobilidades, defendida na Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH/USP) em novembro de 2022. Agradeço às/aos colegas Cybele Rizek, Jacob Lima, Janice Caiafa, Leopoldo Waizbort e Vera Telles, componentes da banca julgadora que, com sua generosa interlocução, compeliram-me a afiar o fio argumentativo. O processo de reflexão, escrita e revisão teria sido mais solitário e menos produtivo sem as trocas francas com a equipe do projeto Global Cars, com as integrantes do Bonde: coletivo de pesquisa sobre violências, sociabilidades e mobilidades urbanas e, especialmente, com todas as pessoas que há muito fazem comigo o grupo de pesquisa MTTM: Mobilidades, Teorias, Temas e Métodos. Por fim, registro meu agradecimento à Fapesp (processo número: 20/07160-7), às/aos pareceristas anônimos e às organizadoras deste dossiê pela avaliação do artigo, cujas deficiências seguem, obviamente, sendo de minha responsabilidade.

Notas

- (1) Assim como boa parte da literatura produzida no bojo do chamado paradigma das mobilidades, eu privilegio, aqui, as discussões pertinentes às grandes cidades. Há, porém, reflexões de fôlego sendo feitas a partir das cidades de pequeno e médio portes, e mesmo de quilombos, terras indígenas e estradas amazônicas. Ver a coletânea organizada por Souza e Guedes (2021).
- (2) Ver, entre outros: Park (1915); Simmel (2005); Rolnik (1988); Urry (2007); Telles (2011); Massey (1994); Sheller (2017); e Zunino Singh (2018).
- (3) Para um balanço da literatura brasileira sobre migração rural-urbana e estratificação social, ver Jannuzzi (1999); para um mapeamento das pesquisas realizadas no contexto da pós-graduação sobre migração internacional no Brasil, ver Vilela e Lopes (2013).
- (4) Ribeiro e Carvalhaes (2020), em panorama da produção recente sobre a sociologia da mobilidade e estratificação social no Brasil, deixam perceber a ausência de interesse sobre as mobilidades socioespaciais. Para uma louvável exceção, ver França (2017).
- (5) O *new mobilities paradigm* trabalha com uma grade de referência em que cinco tipos de mobilidades se sobrepõem: 1) mobilidade de pessoas; 2) movimento de objetos; 3) mobilidade imaginativa (circulação de imagens através de diferentes mídias); 4) mobilidade virtual (circulação, em tempo real, proporcionada por tecnologias que diluem distâncias geográficas); 5) mobilidade comunicativa (circulação de mensagens e informações). Cf. Freire-Medeiros e Lages (2020).
- (6) Não nego o que, para o caso brasileiro e de outros países latino-americanos, é verdade desde muito: quem utiliza o sistema de transporte em nossas cidades cada vez mais esgarçadas paga caro por um serviço desconfortável, mal planejado e pouco seguro. Além do livro clássico de José Álvaro Moises (1978), ver Vasconcelos (1991); Baiardi e Alvim (2014); e Silva (2014). Para pesquisas sensíveis a esse debate feitas nas Engenharias, ver Bittencourt e Giannotti (2021) e Logiodice (2023).

- (7) A despeito da inexistência de uma única definição, a noção de cidade inteligente converge para a utilização de sistemas sociotécnicos que, baseados em arquiteturas complexas de sistemas de informação, seriam capazes de integrar múltiplas fontes de dados e intervir no planejamento de rotina, monitoramento e manutenção operacional urbana. Porque contam com dados históricos de eventos armazenados em nuvens de dados, as cidades inteligentes estariam mais aptas a enfrentar situações de crise. Cf. Hollands (2008); Dameri (2013); e Freitas (2018).
- (8) Para as redes de obrigação telemediadas em escala transnacional, ver Madianou (2016).
- (9) Ver também: Nascimento e Barreira (1993); Valladares (2005); Feltran (2015); e Fromm (2022).
- (10) Recorrendo à tríade mobilidade, transitoriedade e fragmentação, Walter Benjamin (1989) se dedicou a decifrar a experiência da Modernidade com suas “fantasmagorias” – expressões, por excelência, da dialética entre presença e ausência. Assim como Simmel, Benjamin argumenta que a experiência de tempo, espaço e causalidade tornou-se mais descontínua e que essa alteração em dimensões formativas da sociabilidade humana é passível de ser apreendida, em toda a sua extensão e consequências, no âmbito da cidade moderna (Featherstone, 2000, p. 56). Ver também Buck-Morss (1989) e Harvey (1992).
- (11) Ver também: Caiafa (2013); Frehse (2018); e Imilan e Jirón (2018).

Referências

- ADEY, P. (2010). *Mobility*. Londres, Routledge.
- AGIER, M. (2015). Do direito à cidade ao fazer-cidade: o antropólogo, a margem e o centro. *Mana*. Rio de Janeiro, v. 21, n. 3, pp. 483-498.
- ATKINSON, R. (2020). *Alpha City: how the super-rich captured London*. Londres, Verso.
- BAIARDI, Y.; ALVIM, A. B. (2014). Mobilidade urbana e o papel da microacessibilidade às estações de trem. O caso da Estação Santo Amaro. *Vitruvius*. São Paulo, ano 14.
- BAKER, B. (2016). “Regime”. In: SALAZAR, N.; JAYARAM, K. (orgs.). *Keywords of mobility: critical engagements*. Oxford, Berghahn Books.
- BAUMAN, Z. (1999). *Globalização: as consequências humanas*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar.
- _____. (2009). *Modernidade líquida*. Rio de Janeiro, Zahar.
- BENJAMIN, W. (1989). “A modernidade”. In: *Obras Escolhidas III. Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo*. São Paulo, Brasiliense.
- BITTENCOURT, T. A.; GIANNOTTI, M. (2021). The unequal impacts of time, cost and transfer accessibility on cities, classes and races. *Cities*. [Online], v. 116, pp. 1-10. Acesso em: 18 jul 2023.
- BOLTANSKI, L.; THÉVENOT, L. (2006). *On justification: economies of worth*. Princeton, University of Princeton Press.
- _____. (2020). *A justificação: sobre as economias de grandeza*. Rio de Janeiro, Editora UFRJ.

- BOURDIEU, P. (1983). "The forms of capital". In: RICHARDSON, J. G. (ed.). *Handbook of theory and research for the sociology of education*. Nova York, Greenwood Press.
- BRESCIANI, M. (1994). *Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza*. São Paulo, Brasiliense
- BUCK-MORSS, S. (1989). *The dialectics of seeing: Walter Benjamin and the arcades project*. Cambridge, Londres, The MIT Press.
- CAIAFA, J. (2013). *Trilhos da cidade: viajar no metrô do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 7 Letras.
- CAMPOS, A. C. (2023). Operação Maré, no Rio, mobiliza mil agentes. Meta é combater a criminalidade. *Agência Brasil*. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2023-10/operacao-mare-no-rio-mobiliza-mil-agentes>. Acesso em: 6 nov 2023.
- CRESSWELL, T. (2006). *On the move: mobility in the modern western world*. Londres, Routledge.
- DAMERI, R. P. (2013). Searching for Smart City definition: a comprehensive proposal. *International Journal of Computers & Technology*, v. 11, n. 5, pp. 2544-2551.
- ELLIOTT, A.; URRY, J. (2010). *Mobile lives*. Londres, Routledge.
- FEATHERSTONE, M. (1997). *O desmanche da cultura: globalização, pós-modernismo e identidade*. São Paulo, Edições Sesc.
- _____ (org.) (2004). Automobilities. *Theory, Culture & Society*. Londres, v. 21, n. 4-5.
- FELTRAN, G. (2015). O valor dos pobres: a aposta no dinheiro como mediação para o conflito social contemporâneo. *Caderno CRH*, v. 27, n. 72.
- FOUCAULT, M. (2008). *Nascimento da biopolítica*. São Paulo, Martins Fontes. Publicado originalmente em 1978.
- FRANÇA, D. (2017). *Segregação racial em São Paulo: residências, redes pessoais e trajetórias urbanas de negros e brancos no século XXI*. Tese de doutorado. São Paulo, Universidade de São Paulo.
- FREHSE, F. (2018). "On the everyday history of pedestrians' bodies in São Paulo's downtown amid metropolization (1950–2000)". In: FREIRE-MEDEIROS, B.; O'DONNELL, J. (orgs.). *Urban Latin America: images, words, flows and the built environment*. Londres, Routledge.
- FREIRE-MEDEIROS, B. (2022). *A aventura de uns é a miséria de outros: mobilidades socioespaciais e pobreza turística*. Tese de livre-docência. São Paulo, Universidade de São Paulo.
- FREIRE-MEDEIROS, B.; LAGES, M. P. (2020). A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções. *Revista Crítica de Ciências Sociais*. Coimbra, n. 123, pp. 121-142.
- FREIRE-MEDEIROS, B.; MAGALHÃES, A.; MENEZES, P. (2023) (orgs.). Dossiê (I) mobilidades socioespaciais e suas infraestruturas. *Revista Brasileira de Sociologia [Online]*, v. 11 n. 28.
- FREIRE-MEDEIROS, B.; MOTTA, L.; FROMM, D. (2023). Carros globais, desigualdades transnacionais: sobre a economia (in)formal de veículos. *Tempo Social*, v. 35, n. 1, pp. 5-15. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2023.208976>. Acesso em: 9 jan 2024.
- FREITAS, J. (2018). *A invenção da cidade inteligente Rio: uma análise do centro de operações Rio pela lente das mobilidades (2010-2016)*. Tese de doutorado. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas.

- FROMM, D. (2022). *A indústria da proteção: sobre as interfaces entre seguros, segurança e seguridade*. Tese de doutorado. Campinas, Universidade Estadual de Campinas.
- GILBERT, A. (2007). The Return of the Slum: Does Language Matter? *International Journal of Urban and Regional Research* [Online], v. 31, n. 4, pp. 697-713.
- GOFFMAN, E. (1972). *Relations in public: microstudies of the public order*. Londres, Pelican Books.
- GRANOVETTER, M. S. (1973). The strength of weak ties. *American Journal of Sociology*. Chicago, v. 78, n. 6, pp. 1360-1380.
- HANNAM, K.; SHELLER, M.; URRY, J. (2006). Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. *Mobilities*. [Online], v. 1, n. 1, pp. 1-22.
- HARVEY, D. (1992). *Condição pós-moderna*. Rio de Janeiro, Loyola.
- HEIDEGGER, M. (1993). "Building dwelling thinking". In: HEIDEGGER, M. *Basic writings*. Nova York, Harper Collins.
- HOLLANDS, R. (2008). Will the Real Smart City Please Stand Up? Creative, Progressive or Just Entrepreneurial? *City*. [Online], v. 12, n. 3, pp. 303-320.
- IMILAN, W. A.; JIRÓN, P. (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*. Santiago, n. 10, pp. 17-36.
- IVO, A. B. L. (org.) (2013). *Dicionário temático: desenvolvimento e questão social: 81 problemáticas contemporâneas*. São Paulo; Brasília; Salvador, Annablume; CNPq; Fapesb.
- JANNUZZI, P. M. (1999). Mobilidade social e migração no Brasil: ensaio bibliográfico e tendências recentes. *Revista Brasileira de Estudos da População*. Rio de Janeiro, v. 16, n. 1-2, pp. 55-82.
- JIRÓN, P. (2017). "Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado". In: RICO, M. N.; SEGOVIA, O. (orgs.). *¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad*. Santiago, Cepal.
- JIRÓN, P.; GÓMEZ, J. (2018). Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago. *Tempo Social*. São Paulo, v. 30, n. 2, pp. 5-72.
- KAUFMANN, V. (2002). *Re-thinking mobility: contemporary sociology*. Aldershot, Ashgate.
- KESSELRING, S. (2015). Corporate mobilities regimes. Mobility, power and the socio-geographical structurations of mobile work. *Mobilities*. [Online], v. 10, n. 4, pp. 571-591.
- KOVEN, K. (2004). *Slumming: sexual and social politics in Victorian London*. Princeton, Princeton University Press.
- KRONLID, D. (2008). "Mobility as capability". In: UTENG, T. (org.) *Gendered mobilities*. Londres, Routledge, pp. 13-34.
- LARSEN, J.; URRY, J. (2006). *Mobilities, networks, geographies*. Farnham, Ashgate.
- LOGIODICE, P. (2023). *Injustiça na mobilidade urbana*. Dissertação de mestrado. São Paulo, Universidade de São Paulo.

- LOPES, A. B. (2023). VIII Julho Negro: comunicação insurgente une Brasil e Palestina no combate à violência. *RioOnWatch*. Disponível em: <https://rioonwatch.org.br/?p=69772>. Acesso em: 6 nov 2023.
- MADIANOU, M. (2016). “Polymedia communication among transnational families: what are the long-term consequences for migration?”. In: PALENGA, E.; KILKEY, M. (orgs.). *Family life in an age of migration and mobility: global perspectives through the life course*. Londres, Palgrave.
- MANO, A. (2021). Morro de medo: regimes de mobilidades após uma década de Unidades de Polícia Pacificadora em favelas do Rio de Janeiro. *Ponto Urbe*. [Online], n. 28, pp. 1-23.
- MARTÍNEZ, C. F.; CLAPS, R. F. (2015). Movilidad femenina: los reveses de la utopía socio-espacial en las poblaciones de Santiago de Chile. *Revista de Estudios Sociales*. [Online], n. 54, pp. 52-67.
- MASSEY, D. (1993). “Power geometry and a progressive sense of place”. In: BIRD, J. et al. (orgs.). *Mapping the futures. Local cultures, global change*. Londres, Routledge.
- MENEZES, P.; MAGALHÃES, A.; SILVA, C. (2021). Painéis comunitários: a disputa pela verdade da pandemia nas favelas cariocas. *Horizontes Antropológicos*, v. 27, n. 59, pp. 109-128.
- MOISES, J. A. (1978). *A revolta dos suburbanos ou patrão, o trem atrasou: contradições urbanas e movimentos sociais*. Rio de Janeiro, Paz e Terra.
- NASCIMENTO, E. P.; BARREIRA, I. (orgs.) (1993). *Brasil urbano: cenários da ordem e da desordem*. Rio de Janeiro, Notrya.
- OXFORD (2003). *The concise Oxford dictionary of English etymology*. Oxford, Oxford University Press.
- PARK, R. (1915). The city: suggestions for the investigation of human behavior in the city environment. *American Journal of Sociology*. Chicago, v. 20, n. 5, pp. 577-612.
- PERALVA, A.; TELLES, V. S (orgs.) (2015). *Ilegalismos na globalização: migrações, trabalho, mercados*. Rio de Janeiro, Editora UFRJ.
- PORTES, A. (1997). *Globalization from below: the rise of transnational communities*. Oxford, University of Oxford Transnational Communities.
- RIBEIRO, C.; CARVALHAES, F. (2020). Estratificação e mobilidade social no Brasil: uma revisão da literatura na sociologia de 2000 a 2018. *BIB – Revista Brasileira de Informação Bibliográfica em Ciências Sociais*. [Online], n. 92, pp. 1-46.
- ROLNIK, R. (1988). *O que é cidade?* São Paulo, Brasiliense.
- ROY, A. (2011). Slumdog cities: rethinking subaltern urbanism. *International Journal of Urban and Regional Research*. [Online], v. 2, n. 35, pp. 223-238.
- SANTARÉM, P. H. (2021). “Ensaio sobre a mobilidade racista”. In: SANTINI, D.; SANTARÉM, P.; ALBERGARIA, R. (orgs.). *Mobilidade antirracista*. São Paulo, Autonomia Literária.
- SASSEN, S. (1994). *Cities in a world economy*. Thousand Oaks-Londres-New Delhi, Pine Forge Press.
- SCHILLER, N. G.; SALAZAR, N. (2013). Regimes of mobility across the globe. *Journal of Ethnic and Migration Studies*. [Online], v. 39, n. 2, pp. 183-200.
- SHAMIR, R. (2005). Without borders? Notes on globalization as a mobility regime. *Sociological Theory*. [Online], v. 23, n. 2, pp. 197-217.

- SHELLER, M. (2008). "Gendered mobilities: epilogue." In: UTENG, T.; CRESSWELL, T. (orgs.). *Gendered mobilities*. Londres, Routledge.
- _____. (2016) Uneven mobility futures: a Foucauldian approach. *Mobilities*, v. 11, n. 1, pp. 15-31. DOI: 10.1080/17450101.2015.1097038
- _____. (2017). From spatial turn to mobilities turn. *Current Sociology*. [Online], v. 65, n. 4, pp. 623-639.
- _____. (2018). *Mobility justice: the politics of movement in the age of extremes*. Londres, Verso.
- SHELLER, M.; URRY, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*. [Online], v. 38, pp. 207-226.
- _____. (2016). Mobilizing the new mobilities paradigm. *Applied Mobilities*. [Online], v. 1, n. 1, pp. 10-25.
- SILVA, R. B. (2014). *Mobilidade precária na metrópole: problemas socioespaciais dos transportes no cotidiano de São Paulo – da exceção à regra*. Tese de doutorado. São Paulo, Universidade de São Paulo.
- SILVEIRA, L. et al. (2022). Mobilidade urbana saudável no cruzamento das avenidas identitárias: experiências móveis de mulheres pretas. *Ponto Urbe*. [Online], n. 30, v.1, pp. 1-19.
- SIMMEL, G. (2005). As grandes cidades e a vida do espírito. *Mana*. [Online], v. 11, n. 2, pp. 577-591. Publicado originalmente em 1903.
- SOUZA, C. V.; GUEDES, A. D. (orgs.) (2021). *Antropologia das mobilidades*. Brasília, ABA Produções.
- TARRIUS, A. (2002). *La mondialisation par le bas*. Paris, Balland.
- TELLES, V. S. (2011). *A cidade nas fronteiras do legal e ilegal*. Belo Horizonte, Argvmentvm.
- TORPEY, J. (2001). *The invention of the passport: surveillance, citizenship and the state*. Cambridge, Cambridge University Press.
- TSING, A. (2022). *O cogumelo no fim do mundo: sobre a possibilidade de vida nas ruínas do capitalismo*. São Paulo, N-1 Edições.
- URRY, J. (2000). *Sociology beyond societies. Mobilities for the twenty-first century*. Londres, Routledge.
- _____. (2002). *Global Complexity*. Cambridge, Polity Press.
- _____. (2004). Connections. *Environment and Planning D*. [Online], v. 22, n. 1, pp. 27-37.
- _____. (2007). *Mobilities*. Cambridge and Malden, Polity.
- _____. (2012). Social networks, mobile lives and social inequalities. *Journal of Transport Geography*. [Online], v. 21, pp. 24-30.
- _____. (2014). *Offshoring*. Londres, Zed Books.
- URRY, J.; LARSEN, J. (2021). *O olhar do turista 3.0*. São Paulo, Edições Sesc.
- VALLADARES, L. P. (2005). *A invenção da favela: do mito de origem à favela*. Rio de Janeiro, Editora FGV.
- VASCONCELOS, E. A. (1991). A cidade da classe média: Estado e política de transporte. *São Paulo em Perspectiva*. São Paulo, v. 5, n. 2, pp. 38-46.

- VILELA, E. M.; LOPES, L. B. F. (2013). Balanço da produção acadêmica sobre migração internacional no Brasil. *BIB – Revista Brasileira de Informação Bibliográfica em Ciências Sociais*. [Online], n. 72, pp. 55-88.
- XIANG, B. (2021). “The Emerging ‘Mobility Business’”. *MoLab Inventory of Mobilities and Socioeconomic Changes*. Halle/Saale: Anthropology of Economic Experimentation, Max Planck Institute for Social Anthropology.
- ZUNINO SINGH, D. (2018). Cidades, práticas e representações em movimento: notas para uma análise cultural da mobilidade como experiência urbana. *Tempo Social*. São Paulo, v. 30, n. 2, pp. 35-54.
- ZUNINO SINGH, D.; JIRÓN, P.; GIUCCI, G. (orgs.) (2018). *Términos claves para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires, Editorial Biblos.
- _____ (orgs.) (2023). *Nuevos términos claves para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires, Teseo.

Texto recebido em 15/ago/2023
Texto aprovado em 23/out/2023